



Nuno André Cerqueira Esteves

A Linha do Douro:

Importância no plano económico e demográfico da região duriense

Relatório final de Estágio pedagógico no Mestrado de Ensino em História e Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Secundário, orientada pelo Doutor António Campar de Almeida e coorientada pelo Doutor Fernando Taveira da Fonseca, apresentado à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

2013



UNIVERSIDADE DE COIMBRA

Faculdade de Letras

A Linha do Douro - importância no plano económico e demográfico da Região Duriense

Relatório Final de Estágio Pedagógico em Ensino de História e de Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário

Ficha Técnica:

Tipo de trabalho	Relatório de estágio pedagógico
Título	A Linha do Douro: Importância no plano económico e demográfico da Região Duriense.
Autor	Nuno André Cerqueira Esteves
Orientador	António Campar de Almeida
Coorientador	Fernando Taveira da Fonseca
Júri	Presidente: Doutor João Paulo Cabral de Almeida Avelãs Nunes Vogais: 1. Doutora Irene Maria de Montezuma de Carvalho Mendes Vaquinhas 2. Doutor Paulo Manuel de Carvalho Tomás 3. Doutor António Campar de Almeida
Identificação do Curso	2º Ciclo em Ensino de História e Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Secundário
Área científica	História
Especialidade/Ramo	Geografia
Data da defesa	22-10-2013
Classificação	16 valores



Dedicatória

Á minha avó Angelina por ter rezado por mim até à sua partida e ao avô e avó Cerqueira por me terem criado e ensinado os valores da vida.

Agradecimentos

Aos meus Orientadores da Faculdade de Letras, Professor António Campar de Almeida e o Professor Doutor Fernando Taveira da Fonseca.

Às Orientadoras de Escola, as professoras Margarida Oliveira e Teresa Duarte por me terem aceitado como seu pupilo, pela amabilidade, pela disponibilidade e por todos os momentos que passamos dentro e fora da escola.

À Escola Secundária José Falcão pelo bom acolhimento.

Aos alunos das turmas onde foi realizada a Prática de Ensino Supervisionada pela sua colaboração e afeto.

Aos meus pais e à minha madrinha, os grandes responsáveis por algum dia eu ter escrito este relatório.

Aos meus amigos, que sempre me apoiaram e ajudaram quando foi necessário.

À minha companheira de Licenciatura e Mestrado Nádía Quadrado pela paciência, pelo apoio, pelos momentos de discussão, mas acima de tudo pelo afeto e pelas tantas odisseias que passamos juntos nestes seis anos em Coimbra.

Resumo

O trabalho aqui desenvolvido e apresentado sobre a forma de Relatório final de Estágio é referente ao 2º ano de Mestrado do Curso de Ensino de História e de Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário concernente ao ano de 2012-2013. Assume-se como o reflexo do trabalho desenvolvido ao longo de um ano letivo como Professor Estagiário na Escola Secundária José Falcão, Coimbra.

Em rigor, este trabalho tem como objetivos analisar as metodologias seguidas e as atividades desenvolvidas no decurso do Estágio Pedagógico, bem como o estudo de uma temática Científico-pedagógica, desenvolvida no âmbito dos Seminários de História e de Geografia, incluídos no plano de estudos do referido Mestrado.

Divide-se em duas partes principais. Numa primeira parte, este trabalho é constituído pela caracterização e análise de todas as atividades letivas e não letivas desenvolvidas ao longo do estágio pedagógico, apresentando alguns reflexos sobre a importância deste para a formação do professor.

A segunda fase diz respeito ao estudo de uma temática Científico-pedagógica desenvolvida no âmbito dos seminários de História e de Geografia, lecionados na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. A temática em estudo refere-se à Linha do Douro e à sua importância para o dinamismo económico e populacional da região duriense. Esta temática revela-se enriquecedora das temáticas inseridas no Programa Nacional de Geografia no 9º ano de escolaridade e do Programa nacional de História no 8º ano. No final desta fase, apresentarei uma proposta de atividade didática, que consiste na elaboração de um Website sobre a linha do Douro e onde é possível que os alunos ponham os seus conhecimentos sobre a temática em prática.

PALAVRAS-CHAVE: Estágio pedagógico, Prática pedagógica Supervisionada, Área científica de História, Área Científica de Geografia, Linha do Douro, Economia do Douro, Demografia do Douro.

Abstract

This work, developed and presented as a final report of traineeship, is relative to the second year of the 2013 Master's in Ensino de História e de Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário. It stands as a reflection of the work done over an academic year as Trainee Teacher on Secondary School José Falcão, Coimbra.

Strictly speaking, this work aims to analyze the methodologies used and the activities conducted during Teacher Training as well as the study of a Scientific-pedagogical theme, developed within the Seminars in History and Geography, included in the syllabus of Masters said.

Divided into two main parts. In the first part, this work consists of the characterization and analysis of all school activities developed during the teaching practice and presenting some reflections on the importance of this for teacher formation. The second phase concerns the study of a scientific-pedagogical theme developed in the seminars of History and Geography, taught at the Faculty of Letters of the University of Coimbra. The thematic of this work refers to the Douro Line and its importance to economic dynamism and population of the Douro region. This theme shows up enriching the themes embedded in the National Programme of Geography in 9th grade and the National Programme of History in 8th grade. At the end of this phase, I will present a proposal of didactic activity, which consists in developing a website about the Douro line and where it is possible for students to put their knowledge into practice on the subject.

KEY WORDS: Douro Line, Douro Region Economy, Douro Region Demography, report of traineeship, Douro Line Tourism, Train

Índice

1 – Introdução.....	9
2 – Caracterização das atividades desenvolvidas ao longo do estágio	
Pedagógico.....	11
2.1 – Análise das condições de desenvolvimento das atividades.....	11
2.1.1 – Caracterização da Escola.....	11
2.1.2 – Caracterização do Meio escolar.....	12
2.1.3 – Caracterização das turmas.....	13
2.1.4 – Metodologia de trabalho.....	15
2.2 – Plano Individual de Formação.....	17
2.2.1 – Atividades desenvolvidas no Estágio Pedagógico.....	18
2.2.1.1 – Atividades Letivas.....	18
2.2.1.2 – Atividades não letivas.....	20
2.3 – Reflexões sobre o Estágio Pedagógico.....	23
3 – Estudo de uma temática científico-pedagógica nas áreas de História e Geografia	25
3.1. A construção do caminho-de-ferro em Portugal.....	25
3.1.1. A construção da linha do Douro.....	30
3.1.1.1. As acessibilidades antes do surgimento da linha do Douro.....	30
3.1.1.2. O processo e as fases de construção da linha do Douro.....	32
3.2. A região servida pela linha do Douro: demografia e economia.....	35
3.2.1. Enquadramento geográfico.....	36
3.2.2. Evolução demográfica (1900-2011).....	38
3.2.2.1. População residente.....	38
3.2.2.2. Movimentos migratórios internos.....	40
3.2.2.3. Densidades e envelhecimento.....	41
3.2.3. Aspetos económicos.....	45
3.2.3.1. A produção vinícola e o seu escoamento.....	45
3.2.3.2. O transporte de outros produtos.....	50
3.3. Apogeu e declínio.....	54
3.3.1. O contraste entre a 1ª e a 2ª metade do século XX.....	54
3.3.2. Que futuro?.....	57
3.3.2.1 - O turismo – Uma ponte de salvação para a Linha do Douro.....	59
4 - Atividade Didática: A construção de um website sobre a Linha do Douro.....	64
4.1 – A importância da Internet nas aulas de História e de Geografia.....	64
4.2 – A importância da aprendizagem colaborativa assistida por computador (CSCL) na sala de aula.....	65

4.3 – Construção de um website sobre a Linha do Douro.....	66
Conclusão.....	70
Bibliografia.....	72
Anexos.....	76

Índice de gráficos

Gráfico 1 – População residente Porto.....	39
Gráfico 2 – População Residente Lousada.....	39
Gráfico 3 – População Residente Marco de Canaveses.....	39
Gráfico 4 – População Residente Peso da Régua.....	39
Gráfico 5 – População residente Carrazeda de Ansiães – Tua.....	39
Gráfico 6 – População Residente Vila Nova de Foz Côa – Pocinho.....	39
Gráfico 7 – População Residente Figueira de Castelo Rodrigo – Barca d’Alva.....	39

Índice de Figuras

Figura 1: A Linha do Douro e os seus ramais em 1956.....	35
Figura 2 – Vale do Douro e principais zonas de influência.....	37
Figura 3 – Linha do Douro e os seus ramais em 2012.....	37
Figura 4 – População residente Vale do Douro, 2001.....	42
Figura 5 – Densidade Populacional 2001.....	43
Figura 6 – Índice de Envelhecimento 2001.....	44
Figura 7: Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1882.....	47
Figura 8: Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1885.....	48
Figura 9: Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1890.....	48
Figura 10: Transporte de Vinho e Aguardente na Linha do Douro, em toneladas, entre os anos de 1882 e 1915.....	50
Figura 11 – Exemplos património dos caminhos-de-ferro abandonado e degradado.....	57
Figura 12 – Valores Patrimoniais do território do Vale do Douro.....	60

1 – Introdução

O trabalho aqui desenvolvido e apresentado sobre a forma de Relatório final de Estágio é referente ao 2º ano de Mestrado do Curso de Ensino de História e de Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário concernente ao ano de 2012-2013. Assume-se como o reflexo do trabalho desenvolvido ao longo de um ano letivo como Professor Estagiário na Escola Secundária José Falcão, Coimbra.

Este trabalho tem como objetivos analisar as metodologias seguidas e as atividades desenvolvidas no decurso do Estágio Pedagógico, bem como o estudo de uma temática Científico-pedagógica, desenvolvida no âmbito dos Seminários de História e de Geografia, incluídos no plano de estudos do referido Mestrado.

Posso dividir este relatório em duas partes principais. Numa primeira parte, este trabalho é constituído pela caracterização e análise de todas as atividades letivas e não letivas desenvolvidas ao longo do estágio pedagógico, apresentando alguns reflexos sobre a importância deste para a formação do professor. A segunda parte diz respeito ao estudo de uma temática Científico-pedagógica desenvolvida no âmbito dos seminários de História e de Geografia, lecionados na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. A primeira parte deste relatório tem início no ponto 2. Serão caracterizadas e analisadas as atividades que desenvolvi ao longo do meu percurso no Estágio Pedagógico, tendo em conta o Plano Anual de Formação da Área Científico-pedagógica de História e da Área Científico-Pedagógica de Geografia, aprovados pelos Orientadores de Escola e pelos Orientadores científicos da Universidade. Numa primeira fase deste capítulo procederei a uma caracterização da escola, do meio escolar, das turmas onde lecionei e da metodologia de trabalho, pois é através desta caracterização que se traça o perfil do local onde decorreu o meu estágio pedagógico e em que condições. Numa segunda fase deste capítulo, a partir do ponto 2.2, começo por elencar as atividades que realizei ao longo do meu estágio pedagógico, segundo o Plano Individual de Formação que elaborei. Primeiro refiro-me às atividades letivas e posteriormente às atividades não letivas. No final do ponto 2, teço algumas reflexões sobre o estágio pedagógico, de forma a enriquecer esta análise.

É a partir do ponto 3 que começa a segunda parte deste relatório. Este ponto faz referência ao estudo de uma atividade científico-pedagógica desenvolvida no âmbito dos seminários de História e de Geografia, lecionados na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. O tema central deste capítulo é a Linha do Douro e o seu impacto na

população e na economia da região duriense. No início deste ponto, é feito um enquadramento histórico, onde é traçado o percurso do caminho-de-ferro em Portugal desde o seu surgimento. Seguidamente tratarei o caso específico da Linha do Douro, ao explicitar as suas fases de construção, inserindo-a no plano nacional da época.

Feito o enquadramento histórico e geográfico, começarei por analisar a evolução da Linha do Douro desde a sua construção até à atualidade e estudarei a sua influência na demografia da região do Douro. Neste ponto também apresentarei várias propostas que visam salvar a Linha da sua tendência de desaparecimento, nomeadamente através da promoção do turismo ligado à região e ao comboio.

Após a análise da influência da Linha do Douro na demografia da região, voltar-me-ei para a sua importância no plano económico, analisando a importância que este meio de transporte teve na dinamização da economia da região, desde o seu aparecimento até ao início do seu declínio a partir dos anos 20 do século XX.

No ponto 4 deste relatório apresentarei a Atividade Didática proposta por mim. Esta atividade didática deveria estar ligada ao estudo científico elaborado por mim nos seminários de História e de Geografia, pelo que propus a construção de um website sobre a Linha do Douro. Antes de proceder à apresentação da atividade didática, falarei no ponto 4.1 da importância da internet nas aulas de História e de Geografia e no ponto 4.2 da importância da aprendizagem colaborativa assistida por computador na sala de aula. Estes dois pontos têm como objetivo fazer um melhor enquadramento da atividade didática, assim como explicar melhor o impacto e a importância que a sua realização pode ter no meio escolar, no âmbito do estudo da História e da Geografia. No final deste ponto apresentarei a Atividade didática proposta por mim, delineando os seus objetivos principais e as suas diferentes fases.

No final deste relatório serão apresentadas as minhas conclusões e a bibliografia.

2 – Caracterização das atividades desenvolvidas ao longo do estágio pedagógico

Apesar dos trabalhos letivos na Escola Secundária José Falcão, em Coimbra, se terem iniciado no dia 1 de setembro de 2012, foi aos dez dias do referido mês que se iniciou o estágio pedagógico na Área científico-pedagógica de História e na Área científico-pedagógica de Geografia, inseridos no plano curricular do Mestrado em “Ensino de História e Geografia no 3º Ciclo do Ensino Básico e no Ensino Secundário”, lecionado na Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra. Este atraso deveu-se a questões burocráticas entre a Universidade e a escola em questão, no entanto não impediu que o núcleo de estágio se apresentasse antes do primeiro dia de aulas.

O Núcleo de estágio que se apresentou na Escola Secundária José Falcão era compreendido por duas professoras Orientadoras de escola, das áreas científico-pedagógicas em questão, e por quatro professores estagiários. Para além destes elementos, este núcleo comportava também três orientadores científicos da faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, sendo dois da Área científico-pedagógica de Geografia e um da Área científico-pedagógica de História. No segundo semestre este núcleo passou a contar com apenas dois orientadores científicos, um de cada área científico-pedagógica.

O estágio pedagógico englobou um grupo de atividades realizadas em turmas atribuídas aos Orientadores de escola, nas áreas da História e da Geografia, que podemos subdividir em Atividades Letivas e Atividades Extra letivas, onde todos os professores estagiários participaram ativamente, em conjunto com os orientadores de escola nas áreas de História e de Geografia.

Neste capítulo serão caracterizadas e analisadas as atividades que desenvolvi ao longo do meu percurso no Estágio Pedagógico, tendo em conta o Plano Anual de Formação da Área Científico-pedagógica de História e da Área Científico-Pedagógica de Geografia, aprovados pelos Orientadores de Escola e pelos Orientadores científicos da Universidade.

2.1 – Análise das condições de desenvolvimento das atividades

2.1.1 – Caracterização da Escola

A Escola Secundária José Falcão localiza-se na freguesia de Sé Nova, cidade de Coimbra, sede de concelho. É uma instituição centenária, criada em 1836, com a designação de Liceu de Coimbra (à mesma data são criados os Liceus de Lisboa e do

Porto, formando os únicos Liceus do país). Rebatizada em 1914 com o nome de Liceu José Falcão, em 1936 adotou a designação de Liceu D. João III para, em 1974, fixar o atual nome. O edifício foi criado segundo as modernas concepções europeias do espaço liceal, que obedecia a normas rigorosas de higiene escolar (materiais utilizados, luminosidade, capacidade dos diversos espaços, etc.) e correspondia às exigências de um plano pedagógico que contemplava as áreas das Humanidades, das Ciências, das Artes Oficinais e da Educação Física.

O Liceu D. João III foi um dos dois liceus de formação de professores em Portugal desde os finais da década de 30 até 1947, sendo mesmo o único a realizar esta formação entre os anos de 1947 e 1956. Estas características tornam a Escola Secundária José Falcão numa das escolas do país que mais contribuiu para a formação de professores.

A Escola Secundária José Falcão tem uma população escolar que ronda os 1000 alunos, lecionando do 7º ano do 3º ciclo do ensino básico ao 12º ano do ensino secundário. A grande percentagem dos alunos desta escola encontra-se a frequentar o Ensino secundário. Para além das turmas do 3º ciclo do ensino básico e dos cursos científico-humanísticos, esta escola tem em funcionamento alguns cursos profissionais.

2.1.2 – Caracterização do Meio escolar

Torna-se também importante caracterizar o meio escolar, de forma a tirar algumas conclusões que beneficiarão a caracterização desta escola. Segundo o relatório de avaliação externa de escolas de 2012 [Inspeção geral da educação e ciência – relatório da Escola Secundária José Falcão, 2012, pp.2], cerca de 96% dos alunos tem nacionalidade portuguesa, 93,2% possui computador em casa com ligação à internet e 89,8% não beneficia de auxílios económicos da Ação social escolar. No que diz respeito aos pais e encarregados de educação, verificou-se que 75,4% tem uma formação académica ao nível do ensino secundário ou superior e que 40% exerce atividades profissionais de nível intermédio e superior. Segundo o mesmo estudo, as variáveis mencionadas (alunos sem auxílios económicos da Ação Social Escolar, com fácil acesso a informação, pais com profissão de classificação superior ou intermédia, pais com habilitação académica de nível secundário ou superior), evidenciam um ambiente socioeconómico e cultural muito favorável (pois encontram-se acima das medias nacionais). Este ambiente contribui para o processo de ensino-aprendizagem nesta escola.

2.1.3 – Caracterização das turmas

A caracterização das turmas onde exerci a prática pedagógica foi uma das primeiras tarefas exercidas durante o meu estágio pedagógico. Esta caracterização teve como base as respostas dadas pelos alunos aos inquéritos adotados pela Escola Secundária José Falcão, no primeiro dia de aulas, nas disciplinas de História e de Geografia.

Estes inquéritos tinham como objetivo principal o conhecimento da turma a nível individual e do grupo. Numa primeira fase as perguntas eram de caráter informativo onde o aluno apontava os dados pessoais assim como dados sobre os pais e o encarregado de educação. Numa segunda fase o inquérito explorava uma vertente mais pessoal onde o aluno através de resposta direta falava sobre os seus hábitos de estudo e como ocupava os seus tempos livres. Possuir certas informações sobre os alunos faz com que o professor conheça melhor a turma e possa traçar a melhor estratégia a seguir no processo de ensino/aprendizagem ao longo do ano. Estas informações podem também ajudar a explicar certas atitudes e comportamento dos alunos.

O início das atividades curriculares e o primeiro contacto com as turmas deu-se durante as aulas lecionadas pelos professores Orientadores da escola. Na área científico-pedagógica de história a Orientadora lecionava em turmas do 7º, 9º, e 10º anos (uma turma de cada ano referido), e na área científico-pedagógica de geografia a orientadora lecionava em turmas do 7º e 10º ano (três turmas de 7º ano e três turmas do 10º ano).

Na área científico-pedagógica de História, assisti às aulas de todas as turmas da professora orientadora e exerci a prática pedagógica contínua na turma do 10º ano. A professora orientadora permitiu que numa primeira fase, assistíssemos às aulas das turmas de forma a escolher em qual queríamos exercer a prática pedagógica continua. Para além do trabalho desenvolvido com a turma de 10º ano, trabalhei sempre que solicitado pelo professor orientador, na turma de 7º e 9º ano. A prática de lecionar em diferentes anos de escolaridade (embora apenas tenha lecionado de forma continua na turma de 10º ano) tinha o objetivo de fazer com que o professor estagiário entrasse em contacto com os diferentes escalões etários, motivando a criação de novas estratégias e atitudes, pois cada turma se revelou muito diferente da outra.

Caracterizando a turma que me foi atribuída na área científico-pedagógica de história, a turma de 10º ano, posso salientar que era constituída por 16 alunos, dos quais onze eram do sexo feminino e cinco do sexo masculino. Quanto à idade destes alunos, variava entre os quinze e os dezassete anos até ao início do ano letivo 2012/2013, sendo

a média de idades 15,9 anos. Analisando o número de repetências, verifiquei que apenas cinco alunos nunca tinham reprovado de ano letivo. Relativamente à nacionalidade dos alunos, verificou-se que todos tinham nacionalidade portuguesa, sendo também todos eles naturais de Coimbra. Há ainda a salientar que um dos alunos da turma estava referido como NEE (Necessidades Especiais Educativas).

Relativamente à aprendizagem, esta turma apresentava algumas dificuldades. Mostravam ser muito distraídos e revelavam muita falta de estudo, pelo que foi necessário criar algumas estratégias junto com a professora orientadora de forma a otimizar o processo de ensino/aprendizagem. No que se refere ao comportamento, esta turma revelou alguma indisciplina ao longo do ano, especialmente ao nível do respeito para com os colegas. Em algumas aulas também se revelaram pouco participativos.

Na Área científico-pedagógica de Geografia, exerci a prática pedagógica continua na turma de 7º ano. Assisti às aulas da Professora Orientadora sempre em uma turma de 7º ano e de 10º (visto que a professora orientadora lecionava em três turmas de cada ano, optei por escolher uma turma de cada ano). Nesta área lecionei na turma de 10º ano sempre que me foi solicitado.

A turma de 7º ano de Geografia, à qual me encontrava afetado, era constituída por um total de vinte alunos, sendo oito do sexo masculino e doze do sexo feminino. Quanto à idade dos alunos que integram a turma, esta varia entre os onze e os doze anos até ao início do ano letivo 2012/2013, sendo a média de idades 11,5 anos.

Dos vinte alunos, nove tem 11 anos de idade e onze tem 12 anos, sendo o seu ano de nascimento 2000, o que pressupõe que não existem alunos repetentes. Relativamente à nacionalidade dos alunos, verificou-se que todos têm nacionalidade Portuguesa, sendo também todos eles naturais de Coimbra.

Em relação ao aproveitamento escolar, esta turma revelou elevados níveis de sucesso, obtendo sempre bons resultados. Para além de possuírem uma boa capacidade de aprendizagem, estes alunos tinham uma boa capacidade para assimilar e dialogar sobre os conteúdos adquiridos tornando as aulas dinâmicas.

As turmas onde exerci a minha prática pedagógica revelaram-se muito diferentes a vários níveis. A turma de 7º ano revelou um melhor comportamento, melhores resultados no aproveitamento escolar, colaboração e respeito na sala de aula, tanto com os colegas como com o professor. Já a turma de 10º ano não revelou os mesmos resultados, apesar de revelar respeito pelo professor e colaboração com os colegas em algumas situações.

Na turma do 10º ano da área disciplinar de História e na turma do 7º ano da área disciplinar de Geografia que foi efetuada a avaliação por parte dos Professores Orientadores de Escola e dos Orientadores científicos da Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra.

2.1.4 – Metodologia de trabalho

Relativamente à metodologia de trabalho seguida pelo Núcleo de estágio de História e Geografia na Escola José Falcão, devo começar por caracterizar as condições de trabalho e os meios colocados ao nosso dispor. Torna-se notório que as condições de trabalho influenciam a prática da profissão docente e o modo como esta se desenrola.

A Escola secundária José Falcão dispõe de instalações específicas e de outros espaços suficientes e adequados como laboratórios, ginásio, salas de trabalho de docentes e espaços de convívio, apresentando, no entanto, sinais manifestos de degradação, o que afeta o conforto da população escolar (por exemplo, nos soalhos, infiltrações de humidade nas paredes e tetos, pintura degradada, janelas que não abrem e sem precianas). Há também que referir que esta escola não assegura as condições para a circulação de utentes com mobilidade condicionada. Esta escola foi considerada edifício de interesse nacional, o que impossibilita, para já, uma intervenção de forma a melhorar estas condições.

Em relação às salas de aula, dispunham de um quadro de lousa, com um estrado que possibilitava melhores condições de trabalho ao professor. Para além do quadro de lousa, todas as salas possuíam um computador com ligação à internet e um projetor, ligado ao computador. Apenas em algumas salas existia quadro interativo. Sempre que necessário, as salas dispunham também de outros materiais como leitores de vídeo, televisão, retroprojetor e colunas de som. Há ainda a destacar a existência de salas laboratório para as várias disciplinas, entre elas a Sala de Geografia e a Sala de História, onde existiam meios capazes de melhorar o processo de ensino/aprendizagem (tais como mapas, fontes bibliográficas entre outros).

A biblioteca da escola tinha ao nosso dispor uma vasta coleção bibliográfica (o longo período de existência desta escola criou condições para que atualmente esta disponha de uma coleção bibliográfica muito rica, onde podemos encontrar obras que geralmente não se encontram nas escolas). Para além disto, este espaço dispunha de boas condições de estudo, com meios informáticos e audiovisuais, para além de ferramentas de pesquisa.

A Escola dispunha também de uma sala de professores, onde era possível realizar refeições, salas de convívio para os alunos, bar e refeitório. Deste modo posso referir que apesar de apresentar alguns sinais de degradação, a Escola Secundária José Falcão dispõe de todos os meios essenciais para criar um bom ambiente de trabalho para alunos e professores.

No que diz respeito às condições de trabalho e dos meios ao dispor do núcleo de estágio, posso dizer que eram idênticas. Tanto para a área da História como para a área da geografia, existiam gabinetes (Departamento de História e Departamento de Geografia), equipados com um computador com ligação à internet e vários meios capazes de auxiliar o professor no decorrer da prática letiva, como cartografia, livros e outras ferramentas ligadas ao ensino da História e da Geografia. Para facilitar o trabalho nestes gabinetes, foi criado um horário de forma a criar um equilíbrio no trabalho das duas áreas disciplinares. Praticamente todo o trabalho do Núcleo de Estágio era realizado nestes departamentos, sendo o local onde se realizavam as Orientações Pedagógicas, onde se preparavam as atividades letivas e não letivas inerentes ao estágio pedagógico, as sessões de avaliação sumativa e formativa, de auto e hetero avaliação, e por vezes sessões de troca de ideias e informações, de forma a criar um melhor ambiente dentro do Núcleo de estágio e criar melhores condições de trabalho.

As Orientações pedagógicas, ou sessões de orientação como vulgarmente lhes chamávamos, correspondiam às horas que em conjunto com os colegas estagiários e os Orientadores de escola, se preparava todo o trabalho intrínseco ao estágio pedagógico. Estas sessões de trabalho decorriam nos gabinetes de cada área científica, fora do horário das aulas das turmas dos Professores Orientadores. Assim, as sessões de História decorriam às terças e quartas, enquanto as de Geografia decorriam às quintas e sextas. Este horário não invalidava que se trabalhasse para qualquer disciplina em qualquer dia da semana.

Concretamente, nestas sessões de trabalho procedia-se à elaboração e debate de planificações, de longo, curto e médio prazo; à calendarização das aulas a lecionar pelos professores estagiários assim como os conteúdos a tratar em cada uma delas (como se pode consultar nos exemplos em anexo); à caracterização das turmas; à preparação e elaboração de recursos didáticos; à definição de estratégias a seguir na sala de aula; à elaboração e correção de fichas de avaliação sumativa e fichas de trabalho; ao tratamento dos resultados obtidos pelos alunos e à análise dos resultados observados, traçando estratégias para eliminar as falhas que se observavam. Nestas sessões de trabalho também

se procedeu à auto e hétero avaliação das atividades letivas, sendo analisadas as aulas lecionadas pelos professores estagiários, onde eram realçados não só os pontos fortes da aula como os erros que podiam ter surgido. Este processo permitiu que os professores estagiários melhorassem a sua prática pedagógica, definindo qual o melhor processo a seguir nas suas aulas e minimizando qualquer erro. Nestas sessões pedagógicas também se procedeu à realização da avaliação sumativa e formativa.

Ocupando menos tempo destas sessões de orientação, mas não com menos importância, procedia-se à preparação para a realização de visitas de estudo, atividades ligadas ao meio escolar (como o dia da escola, dia da Europa...), conferencias entre outras atividades não letivas que serão abordadas no próximo capítulo.

Durante todo o Estágio pedagógico, foi pedido a cada um dos professores estagiários que organizasse um dossiê onde constavam todas as atividades letivas e não letivas realizadas ao longo do ano. Neste dossiê deveriam constar todas as atividades realizadas; planificações de aula, longo, médio e curto prazo; avaliações dos alunos e professores; caracterização da turma e escola; atas de reuniões, assim como toda a documentação reunida ao longo do ano. Funcionou também como um instrumento de avaliação por parte do Professor Orientador ao Professor Estagiário.

2.2 – Plano Individual de Formação

O Núcleo de Estágio de História e Geografia da Escola Secundária José Falcão em Coimbra pôs em prática, um vasto conjunto de atividades pedagógicas letivas e não letivas que fizeram parte de um processo de aprendizagem da profissão docente e todas as outras características que a englobam. Estas atividades abrangeram geralmente as duas áreas científicas, existindo situações onde não existiu interdisciplinaridade.

Todas as atividades realizadas na escola, sendo de componente letiva ou não letiva, tinham o objetivo não só de formar os professores estagiários, mas também de fomentar o interesse dos alunos pelo conhecimento histórico e geográfico, formando-os também para integração na sociedade atual. Para que os alunos se interessassem por este conhecimento e para que cumprissem os objetivos traçados por nós, foi necessária a elaboração de um Plano Individual de Formação, que permitiu um melhor planeamento do que se pretendia realizar.

O meu Plano Individual de formação foi entregue e aprovado pelos Orientadores de Escola e pelos Orientadores Científicos da Faculdade de Letras da Universidade de

Coimbra. Este plano dizia respeito ao ano letivo 2012/2013 e foi feito em concordância com o Plano Anual de Atividades da Escola Secundária José Falcão.

2.2.1 – Atividades desenvolvidas no Estágio Pedagógico

Como referido anteriormente, o meu Estágio Pedagógico na Escola Secundária José Falcão foi preenchido por um vasto número de atividades de componente letiva e não letiva. Apesar de estas atividades estarem interligadas, proponho-me a tratá-las separadamente neste capítulo para uma melhor compreensão. Desta forma serão abordadas inicialmente as atividades letivas e seguidamente as atividades letivas.

2.2.1.1 – Atividades Letivas

As atividades letivas de ocorreram durante o Estágio Pedagógico dizem respeito ao trabalho efetuado no espaço da sala de aula, com as turmas lecionadas pelos Orientadores de Escola. O meu trabalho com estas turmas passou por duas fases, inicialmente uma fase de observação das turmas e envolvimento no meio escolar e uma segunda onde lecionei nas turmas a mim afetadas.

Na primeira fase, assisti a todas as aulas das turmas da área científica de Geografia e da área científica de História. Esta ação tinha como objetivo ter um melhor contacto com a profissão docente e com o clima de sala de aula. Também me permitiu conhecer melhor as turmas. Devido à impossibilidade de assistir a todas as aulas de História e de Geografia, pois muitas delas estavam sobrepostas, foi proposto que cada um dos professores estagiários escolhesse uma turma. Escolhi a turma 7ºX na área científica de Geografia e a turma 10º Y na área científica de História, por terem um horário mais compatível com o meu e por me ter ambientado melhor com estas turmas. Para melhor planear o meu estágio pedagógico, procedi à elaboração de planificações a longo e médio prazo, de forma a escolher quais as temáticas que ia lecionar. Seguidamente elaborei a caracterização das turmas, segundo o inquérito pedagógico elaborado pela escola, de forma a conhecer melhor os alunos. A caracterização das turmas e as planificações foram atividades realizadas durante as sessões de orientação pedagógica, com a colaboração dos Orientadores de escola.

Desde o primeiro dia de aulas e até ao mês de dezembro, limitei-me a ter um estatuto de observador dentro da sala de aula, ajudando sempre que solicitado pelos

professores na correção de fichas de trabalho, na elaboração de exercícios e no esclarecimento de algumas dúvidas que os alunos tivessem. Nas aulas de Geografia intervim oralmente na temática das escalas e nas aulas de História ajudei os alunos a elaborar um trabalho de grupo realizado dentro da sala de aula.

Foi durante o mês de dezembro que iniciei a prática letiva, tanto na turma 7ºX como na turma 10ºX. O regulamento do Estágio pedagógico de História e Geografia dita que o professor estagiário deve lecionar no mínimo, entre 14 e 16 blocos de 90 minutos, sendo estes blocos repartidos pela área científica de História e pela área científica de Geografia. Na Escola Secundária José Falcão não existem blocos de 90 minutos nem aulas de 45. Nesta escola a aula tem a duração de 50 minutos, existindo situações em que as turmas têm duas aulas seguidas da mesma disciplina. Deste modo, a turma do 7ºX tinha duas aulas de Geografia com a duração de 50 minutos por semana, uma à terça-feira e outra à quinta-feira, e a turma do 10ºX tinha cinco aulas semanais de 50 minutos à disciplina de História, sendo duas aulas seguidas na segunda-feira, uma aula na quarta-feira e duas aulas seguidas na sexta-feira. Deste modo, para cumprir o regulamento do estágio pedagógico da Faculdade de Letras, cada professor estagiário devia lecionar entre 14 a 16 aulas de 50 minutos a cada área científica. Apesar de ter começado a minha atividade letiva em dezembro, posso afirmar que ultrapassei largamente o mínimo de aulas exigido. Posso também afirmar que o número de aulas lecionadas por mim em História ultrapassou o número de aulas lecionadas de Geografia, pois semanalmente, a turma do 10ºX tinha cinco aulas. Durante o segundo e terceiro período escolar, exerci a prática letiva sempre que possível.

As aulas por mim lecionadas contaram sempre com a presença do professor Orientador da escola e dos professores Estagiários. Durante a aula os professores Estagiários e o Professor Orientador de escola procediam à avaliação do meu desempenho, que seria posteriormente discutido nas sessões de orientação pedagógica. Estas avaliações serviram para melhorar o meu desempenho como professor na sala de aula e a criar novas estratégias de ensino.

Durante o estágio pedagógico, decorreram quatro aulas assistidas e avaliadas pelos Orientadores Científicos da Faculdade de Letras, em conjunto com os professores Orientadores de escola e os professores estagiários. Durante o primeiro semestre o Professor Doutor António Rochete assistiu e avaliou uma aula lecionada por mim a Geografia e o Professor Doutor Fernando Taveira da Fonseca assistiu a uma aula de História. No segundo Semestre, coube ao Professor Doutor António Campar de Almeida

assistir a uma aula lecionada por mim à disciplina de Geografia enquanto o Professor Doutor Fernando Taveira da Fonseca avaliou a aula de História.

O facto de ter lecionado em turmas de diferentes anos (7º e 10º) tornou-se uma experiência muito enriquecedora, pois as turmas eram diferentes em quase todos os pontos, o que me levou a criar diferentes estratégias de ensino para melhor me adaptar a cada uma.

Ao longo do ano foram elaboradas planificações com os conteúdos programáticos das disciplinas, de unidades didáticas e planificações de aula, bem como a construção de esquemas concetuais e sínteses esquemáticas. Os modelos de planificação adotados em cada área científica ficaram ao critério de cada um devido ao facto de existirem vários modelos de planificação conhecidos. Estas planificações eram fulcrais para um bom desempenho na sala de aula e eram construídas em conjunto com o professor Orientador de escola.

Para a elaboração das aulas, tanto de História como de Geografia, era necessário efetuar vários processos. Primeiramente era necessário proceder a um estudo aprofundado da temática a tratar na aula e escolher a bibliografia adequada e atualizada. Durante as sessões de orientação pedagógica eram debatidos os vários temas a tratar para um melhor aprofundamento de conhecimentos científicos. Estas ações ajudavam a minimizar qualquer erro científico que pudesse ocorrer durante a aula. Após o tratamento da informação era necessário proceder à seleção de materiais e recursos a utilizar na sala de aula. Só depois destes passos se procedia à elaboração da planificação de aula, muito importante para o desenrolar desta. A planificação de aula era elaborada em conjunto com o professor orientador de escola e devia ser entregue com três dias de antecedência desta. A planificação de aula era posteriormente arquivada no dossiê do professor para avaliação.

2.2.1.2 – Atividades não letivas

Ao longo do ano letivo 2012/2013, o Núcleo de estágio de História e Geografia da Escola Secundária José Falcão elaborou um vasto conjunto de atividades pedagógicas não letivas. Todas estas atividades foram elencadas num Plano Individual de Formação (PIF), aprovado pelos Orientadores de Escola e pelos Orientadores da Faculdade de Letras. Este Plano Individual de Formação foi também elaborado de acordo com o Plano Anual de Atividades para o ano letivo 2012/2013 da Escola Secundária José Falcão.

Seguidamente apresento o conjunto de atividades em que participei ou colaborei durante todo o estágio pedagógico.

▫ **Sessões de trabalho e Seminários**

▪ As sessões de trabalho pedagógicas já foram abordadas anteriormente neste relatório quando referi a metodologia de trabalho na escola. São atividades não letivas e ocupam um elevado nível de importância no decorrer do Estágio Pedagógico. Era nestas sessões que se planeavam todas as atividades letivas e não letivas.

▫ **Organização de visitas de estudo**

As visitas de estudo foram organizadas pelo Núcleo de Estágio de História e Geografia, com a colaboração dos Orientadores de escola. Todos os intervenientes participaram na sua realização:

- Visita de estudo ao Instituto Geofísico em Coimbra promovida pelo Núcleo de Estágio de Geografia e pela professora de Ciências Naturais com os alunos das turmas do 7º ano, dando a conhecer aos alunos a estação meteorológica e os simuladores de sismos;
- Visita de Estudo ao Museu Machado de Castro e ao Paço da Universidade de Coimbra com as turmas de 7º e 10º ano;
- Visita de Estudo à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra para assistir à Conferência sobre “Portugal e o Holocausto”, proferida pela Doutora Irene Pimentel.

▫ **Atividades dos grupos disciplinares / Atividades interdisciplinares**

- Elaboração e participação na Exposição “Símbolos da Europa”, organizada pelo Grupo disciplinar de Geografia em cooperação com a Biblioteca da escola para os alunos do 7º, 8º e 10º ano;
- Comemoração do Dia da Escola, acompanhando as turmas atribuídas aos Orientadores de escola nas várias atividades desenvolvidas durante o dia (Palestra proferida pela Ordem dos Médicos e pela Ordem dos Advogados, lanche com a população escolar e participação no torneio de futebol da escola);
- Participação no “Peddy Papper da Escola Secundária José Falcão”, organizado pelo Núcleo de Estágio de Educação Física, em colaboração com os Núcleos de Estágio da escola.

▫ **Atividades extraletivas da escola**

- Participação na Conferência sobre a utilização de aplicações informáticas no ensino de crianças com necessidades especiais educativas;
- Participação na receção aos novos professores estagiários da Escola Secundária José Falcão;

- Participação na Conferência Científica, realizada na Escola E.B 2/3 de Briteiros em Guimarães, tendo como oradores a professora Margarida Oliveira e a professora Isabel Lobato Lopes.

▫ **Observação e realização de conferências**

- Conferência – A aplicação da Geografia ao ordenamento do território: estudo de caso – *“A utilização do conhecimento geográfico no planeamento territorial: Estudo comparativo entre a Figueira da Foz e a Areia Branca (Natal, Brasil)”*, proferida pelo professor Wendson Dantas Medeiros, professor na Universidade do Rio Grande no Norte do Brasil;
- Conferência realizada pela Mestre, Isabel Lobato Lopes, Universidade do Minho: *“A emigração portuguesa na segunda metade do século XX”* – trabalho de investigação universitária.
- Participação na palestra sobre a diferença de género nas escolas;
- Conferência sobre *“Portugal e o Holocausto”*, proferida pela Doutora Irene Pimentel;

▫ **Participação, com o estatuto de observador, em reuniões de atividades**

- Caracterização das turmas e posterior entrega à diretora de turma.
- Participação em reuniões Intercalares;
- Participação em reuniões de Grupo disciplinar;
- Participação em reuniões de Departamento;
- Participação em reuniões de Final de Período letivo
- Participação na reunião de Conselho de Diretores de Turma

▫ **Ações de formação**

- Participação na ação de formação “Prevenção de comportamentos suicida na Escola”, desenvolvida pelo Projeto “Tcontigo”, e direcionada a todos os professores do 7º ano de escolaridade;
- Participação na ação de sensibilização em Igualdade dos Géneros;
- Participação na ação de formação “Os adolescentes e a escola”, desenvolvida pela psicóloga da Escola Secundária José Falcão;
- Participação na ação de formação sobre o papel dos Diretores de Turma, desenvolvida pelo professor José Carlos;

2.3 – Reflexões sobre o Estágio Pedagógico

O estágio pedagógico torna-se essencial no processo de formação do professor estagiário, ocupando uma grande importância no seu processo individual de formação. Este acaba por ser o primeiro contacto com a profissão docente e molda o professor ao longo do ano. Ser professor significa tomar decisões pessoais e individuais constantes, no entanto muitas destas são reguladas por normas coletivas, elaboradas por outros profissionais ou regulamentos institucionais. Durante o estágio pedagógico é exigido ao professor uma capacidade criativa e de tomada de decisões, no entanto grande parte dessa capacidade acaba por ser direcionada na procura da solução de problemas de adequação com as normas estabelecidas exteriormente.

Quando comecei o meu estágio pedagógico na Escola Secundária José Falcão tinha uma opinião formulada sobre o que era ser professor e de como deveria proceder na sala de aula. O primeiro ano letivo do Mestrado de ensino é direcionado para a prática docente. Apesar de não ter nenhuma componente prática, neste ano aprendemos a planificar aulas e como devemos estar e reagir na situação de sala de aula. Aprendemos também algumas regras que o professor deve seguir para que as suas aulas decorram normalmente e que seja assegurada a qualidade do ensino. Esta situação faz com que cada aluno deste mestrado comece a formular opiniões sobre o que é ser professor e como se deve ensinar. Mas é apenas no segundo ano do ciclo de estudos, durante o estágio pedagógico que realmente entramos em contacto com a profissão.

No início do percurso surgiram algumas dificuldades, no entanto à medida que o estágio pedagógico se foi desenrolando, essas dificuldades foram postas de parte e no final já haviam sido ultrapassadas. Para mim uma das maiores dificuldades foi adequar o

conhecimento científico à faixa etária das turmas onde se lecionava. O surgimento de algumas dificuldades no início deste estágio torna-se desmotivador, no entanto à medida que estas vão sendo ultrapassadas, é criada uma identidade profissional mais estável e consolidada.

As sessões de orientação pedagógica ajudaram no aperfeiçoamento da prática docente, através da criação de planificações de atividades letivas e não letivas, sempre com a supervisão do Orientador de escola e sujeitas a sessões de auto e heteroavaliação, essenciais para minimizar qualquer erro que tivesse acontecido durante as aulas.

De uma forma geral, também eu aumentei a minha capacidade criativa e de tomar decisões, assim como definir estratégias que se adaptem a cada aluno e a cada turma. Aprendi que a profissão docente consiste num trabalho contínuo do professor, que se tem que atualizar constantemente, tanto a nível social como científico. Este trabalho só atinge o sucesso mediante a construção de uma série de planificações que são construídas ao longo do ano. O estágio pedagógico aguçou todas as características referidas até agora, tornando-me em um melhor professor.

3 – Estudo de uma temática científico-pedagógica nas áreas de História e Geografia

Neste ponto do relatório inicia-se o estudo de uma temática de natureza científico-didática, que foi elaborada ao longo do estágio pedagógico nos seminários de Geografia e de História. A escolha da temática deste estudo teria que se inserir no programa de História e de Geografia de qualquer ano letivo em que o professor estagiário pudesse lecionar. Posteriormente seria feita uma proposta de atividade didática que poderia ou não ser concretizada na escola onde lecionávamos. No meu caso, não foi possível realizar a atividade didática que planeei por motivos de tempo e de logística.

Na área científica de Geografia e na área científica de História escolhi como tema central “A Linha do Douro”. No entanto, durante o seminário de Geografia estudei a evolução da Linha do Douro e a sua influência na demografia da região duriense e no seminário de História estudei a importância da Linha do Douro na dinamização da economia do Vale do Douro. Estas temáticas destinavam-se aos alunos do 3º ciclo que frequentam o 8º e 9º ano de escolaridade. A temática deste estudo encontra-se inserida no Ponto 4 da Planificação anual de Geografia (9º ano) intitulado – “Atividades Económicas”, subtemas: “Turismo, a indústria do lazer” e “Redes e meios de transporte e de telecomunicações e no ponto 8 da Planificação anual de História (8º ano) intitulado – “A civilização industrial do século XIX”, subtemas: “O mundo Industrializado” e “Os países de difícil industrialização: O caso Português”.

No final deste estudo, e como já referi anteriormente, apresentei uma atividade didática que consistia na elaboração de um website sobre a Linha do Douro e a região que esta abrangia.

3.1 - A construção do caminho-de-ferro em Portugal

O século XIX foi marcado pela aceleração do tempo e das viagens graças ao desenvolvimento das redes de caminho-de-ferro. Em Portugal este fenómeno também se fez sentir, embora muito tardiamente em comparação com outros países da Europa. Apesar de durante as décadas de 1830 e 1840 terem surgido várias propostas ao governo e de Costa Cabral ter promovido a construção de uma linha entre Lisboa e Espanha, só na segunda metade de oitocentos, com a Regeneração, se assentavam carris em Portugal.

Em Portugal, à entrada do século XIX, os meios e vias de transportes e comunicações eram muito arcaicos. Antes do caminho-de-ferro, os eixos fundamentais dos transportes portugueses eram constituídos pela cabotagem na orla marítima e pela navegação fluvial. Esta situação era visível desde épocas remotas e ainda se verificou em algumas regiões do país até à passagem para o século XX. A nível de comunicação interna, predominavam fracas estradas, carreiros, barcas de passagem fluvial e pouco confortáveis carros movidos pela força de tração animal [PEREIRA, 2010a]. As regiões onde os meios de comunicação e as vias se desenvolviam mais, eram aquelas onde houvesse algum interesse económico de exploração (como é o caso da região Duriense) e que fossem servidas por um curso fluvial. O deputado alentejano José Maria Grande afirmava na câmara de deputados a 15 de maio de 1843, *“Tudo quanto exportamos para o estrangeiro não seria exportado, se não se fizesse a condução pelos nossos rios [...] Não há a menor dúvida que o que tem salvado este paiz de um inteiro isolamento, são as nossas comunicações fluviaes.”* [citado em PEREIRA, 2010a, p.26]. No entanto grande parte dos rios era de difícil ou impossível navegabilidade e cerca de 30% a 40% do território continental encontrava-se afastado de leitos navegáveis. Somando estes fatores ao facto de existirem poucas hospedarias e existir uma elevada taxa de criminalidade nas estradas portuguesas, posso afirmar que viajar em Portugal no século XIX era uma ação arriscada, morosa, incómoda e dispendiosa, ou seja, reservada a poucos.

Segundo Ruben Andresen Leitão, antes do caminho-de-ferro, de Lisboa a Elvas levava-se três dias, ao Porto cinco, ao Algarve oito e a Bragança quinze. O deputado Bragantino Pires Vilar afirmava em 1880 que o maior medo que se podia inspirar a um funcionário qualquer, civil ou militar, era ameaça-lo com uma transferência para Bragança [PEREIRA, 2010a].

O comércio por sua vez via nos arcaicos meios de comunicação portugueses um entrave ao seu desenvolvimento. Muitas vezes se atribuiu a culpa da debilidade do comércio e a falta de progressão nacional aos débeis meios de comunicação portugueses. Muitos viam no desenvolvimento das estradas e na construção do caminho-de-ferro um forte impulsionador para a economia do país, pois a crença era que o país era muito rico agrícola e geologicamente, e os meios de comunicação funcionavam como uma forma de mover, pelo território nacional e para o estrangeiro, estes recursos, de modo a acelerar a economia e o comércio. Do caminho-de-ferro, esperava-se o desenvolvimento da agricultura e indústria, o cessar do contrabando, o aumento e a redistribuição da

população nacional e o estancamento da emigração, diminuindo deste modo o défice nacional.

Foi de Costa Cabral que partiu o primeiro grande impulso para a construção do caminho-de-ferro em Portugal, quando este decretou a construção de uma linha entre Lisboa e Espanha, que ficaria ao cargo da Companhia das Obras Públicas. O estrangeiro era precisamente o objetivo principal pois ao ligar Portugal ao exterior, Lisboa passaria a ser uma plataforma de distribuição entre a Europa, África e América. Portugal queria alcançar o grau de desenvolvimento dos grandes países da Europa central e do norte, pois quando começou a sua construção ferroviária já a Grã-Bretanha contava com 10 mil Km de linhas, a Alemanha com 6 mil, a França com 3 mil e a Bélgica perto de mil. Mesmo a Espanha, a Itália e a Áustria-Hungria já possuíam várias centenas de quilómetros de carris [PEREIRA, 2010a].

Apesar do esforço de Costa Cabral, a instabilidade sociopolítica que se vivia na segunda metade da década de 1840 levou a que a “aventura ferroviária” fosse cancelada. O projeto de Costa Cabral só seria retomado pelo governo após o golpe de 1 de maio de 1851, por intermédio de Fontes Pereira de Melo, que via no melhoramento das vias de transporte e no caminho-de-ferro a única forma de aproximar Portugal às restantes nações da Europa. O vigor com que Fontes Pereira de Melo defendia a construção de uma ferrovia em Portugal levou a que a sua proposta fosse aceite sem grande oposição no parlamento, existindo apenas focos de tensão no que calhava ao método de a obter.

Foi então na segunda metade do século XIX que Portugal se dotou de uma ferrovia que ligava as suas principais províncias. No quadro 1, podemos observar as várias fases da construção do caminho-de-ferro em Portugal, que se iniciou em 1856 e terminou em 1896.

Quadro 1 – Construção da rede de caminho-de-ferro portuguesa [PEREIRA, 2010].

Data	Linha
1856	Lisboa – Carregado (Linha de Leste)
1861	Linha do Sul (Barreiro – Vendas Novas e Setúbal)
1863	Linha de Leste (Lisboa – Badajoz) Vendas Novas – Évora e Beja (Linha de Sueste)
1864	Lisboa – Gaia (Linha do Norte)

1873	Évora – Estremoz (Linha de Sueste)
1877	Gaia – Porto (Linha do Norte)
1880	Ramal de Cáceres (de Torre das Vargens na Linha de Leste a Cáceres)
1881	Linha do Porto à Póvoa e Famalicão
1882	Linha do Minho (Porto – Valença) Linha da Beira Alta (Figueira da Foz – Vilar Formoso)
1884	Linha de Guimarães (de Bougado na Linha do Minho a Guimarães)
1885	Ramal de Coimbra (da Linha do Norte a Coimbra) Linha do Douro (Porto – Barca de Alva)
1887	Beja – Pias (Linha de Sueste) Linha do Tua (de Foz Tua na Linha do Douro a Mirandela)
1888	Ramal da Alfândega (Campanhã – Alfândega)
1889	Beja – Faro (Linha de Sueste)
1890	Linha do Oeste e Ramal de Sintra (Lisboa – Torres Vedras e Sintra – Figueira) Ramal de Viseu (de Santa Comba Dão na Linha da Beira Alta a Viseu)
1891	Linha Urbana de Lisboa (Rossio – Campolide)
1893	Linha da Beira Baixa (ligando as linhas de Leste e da Beira Alta) Linha de Cintura de Lisboa (Santa Apolónia – Benfica)
1895	Ramal de Cascais (Cais do Sodré – Cascais)
1896	Linha Urbana do Porto (Campanhã – São Bento)

A construção das várias linhas pelo território nacional esteve ao cargo de vários intervenientes que investiram segundo os seus interesses (geralmente económicos). A construção em 1856 da linha entre Lisboa e o Carregado esteve ao cargo da Companhia Central Peninsular de Hardy Hislop. Em 1861 uma companhia de brasileiros conclui a linha desde o Barreiro até Vendas Novas e Setúbal. D. José de Salamanca completa as linhas de Leste e do Norte, entregando depois a sua exploração à CRCFP (Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses), que chega ao Porto e inaugura o Ramal de Cáceres. A Linha do Douro é impulsionada por um grupo de burgueses com vários interesses económicos na região. No Alentejo, a Southeastern of Portugal Railway Company liga Vendas Novas a Évora e Beja. O Estado construiria a linha férrea até Estremoz, Pias e Algarve. A CRCFP inauguraria ainda a Linha da Beira Baixa e alguns

ramais por todo o país enquanto a Companhia da Beira Alta inauguraria a Linha da Beira Alta [PEREIRA, 2010].

A introdução de uma rede ferroviária em Portugal mudou significativamente a forma de viajar. O comboio permitia à população percorrer maiores distâncias num tempo mais reduzido. Para a população do Interior do país a ideia de mobilidade viu-se alterada, pois já era possível aceder ao Litoral sem ter que passar por uma perigosa e dispendiosa “aventura”. Apesar desta significativa melhoria, continuava a existir um problema que se prendia com a mobilidade até às estações ferroviárias. Em muitos lugares o acesso às estações de caminho-de-ferro era dificultado pelo facto de não existirem estradas que ligassem as povoações à estação. O deputado duriense Pinto Moreira queixava-se à Camara dos Deputados em Maio de 1890 desta situação: *“imagine-se v.ex^a que aquella gente [de Baião], espalhada pelos outeiros, vê passar todos os dias [...] aquella machina imensa do progresso que a saúda e chama, e ao mesmo tempo reconhece com o pesar e descontentamento, que a conmdenaram ao verdadeiro supplicio de Tantalos, pois que não pode aproveitar-se d’essa conquista da sciencia e do engenho humano”* [citado em PEREIRA, 2010a, p.7]. Assim podemos ver que se anteriormente os habitantes de uma certa localidade tinham que atravessar barrancos e penhascos para chegar ao destino, após a construção da ferrovia continuavam a ter que o fazer para chegar às estações de comboio, que muitas vezes eram afastadas dos centros urbanos por causa do valor mais elevado daquelas terras. Muitas vezes as estradas só eram traçadas após a construção da estação ferroviária.

Assim, o caminho-de-ferro contornou o modo de viajar, tornando-o mais seguro, mais rápido e mais cómodo e mais barato, ao contrário do que se verificava anteriormente ao seu aparecimento. Houve uma redução do tempo gasto nos percursos entre os pontos extremos do país, traduzindo-se na sua aproximação. Em 1864, era possível fazer a viagem entre Lisboa e Gaia em cerca de 14 horas e Lisboa Badajoz em 12 [DINIS, 1915-1919].

Quanto ao transporte de produtos, internamente, o caminho-de-ferro fazia viajar do interior para o litoral do país cereais, vinho, couros e madeiras do Minho e Douro; trigos, suínos e provavelmente, os minérios e as cortiças do Alentejo, assim como os mármore de Estremoz, os vinhos da região Oeste e os produtos da Beira Alta. A nível de produtos vindos do estrangeiro, que chegavam ao porto de Lisboa e Porto, o comboio fazia chegar a todo o país produtos como o carvão, comestíveis, manufaturas, adubos e cereais [ALEGRIA, 1990].

Apesar de tudo, grande parte dos portugueses não usufruiu das vantagens trazidas pelo comboio. Como já afirmei anteriormente, a falta de acessos entre as povoações e as linhas férreas, fazia com que muitas localidades continuassem isoladas, e se é verdade que o comboio uniu muitas regiões do país, também é verdade que existiram outras que se mantiveram desligadas.

3.1.1 - A Construção da Linha do Douro

3.1.1.1 – As acessibilidades antes do surgimento da Linha do Douro

Apenas nos finais do século XVII é que a região duriense se metamorfoseou nos afamados vinhedos que vemos nos nossos dias. Até ali as margens do rio Douro estavam cobertas por uma intensa vegetação que ultrapassava as vertentes. Apenas nas zonas envolventes da cidade de Lamego encontrávamos, ocasionalmente, alguns espaços com plantação de vinhedos [PINA, 1996].

As acessibilidades existentes nesta região espelhavam a realidade do resto do país, resumindo-se a caminhos pedonais, estreitos, sinuosos, traçados por declives acentuados e onde era fácil montar uma emboscada. As únicas estradas hierarquicamente superiores ligavam os grandes povoados como Vila Real, Bragança ou Lamego [PINA, 2003]. No entanto há que realçar que mesmo sendo cursos hierarquicamente superiores, pautavam-se por serem de terra batida ou, muito raramente, empedrados. Como podemos ver, a situação não era muito diferente de toda a região interior de Portugal neste século.

O rio Douro aparece, antes da construção da ferrovia, como um elemento fundamental e dinamizador da região duriense, através das suas linhas fluviais, pois eram estas que permitiam o melhor acesso ao litoral e às grandes cidades como o Porto. Era desta cidade que provinham sobretudo produtos alimentares e outros indispensáveis ao desenrolar do quotidiano, e para onde eram transportados o vinho e outras produções durienses, e o rio Douro era a forma mais rápida e segura de a alcançar [ALEGRIA, 1990].

Foi com a criação da “*Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro*” (também referida como “*Companhia para a Agricultura das Vinhas do Alto Douro*” ou “*Real Companhia Velha*”), pelo Marquês de Pombal em 1756, e com a demarcação da área autorizada a produzir o Vinho do Porto que esta situação se começou a reverter, levando mais tarde à proposta de construção de uma ferrovia que dinamizasse a economia da região.

Com a demarcação da área autorizada a produzir vinho do Porto a economia desta região começou a crescer, o que levou à construção de novas estradas principais, no entanto estas apenas ligavam as principais sedes concelhias ou localidades onde existissem portos de embarque dos vinhos. As restantes áreas continuavam a sofrer de um contínuo isolamento, fruto da atitude dos principais produtores agrícolas que apenas apostavam na vinha [PINA, 2003]. Com o despoletar do século XIX as acessibilidades já haviam melhorado na região duriense, no entanto continuavam a ser precárias e concentradas na parte ocidental, onde se encontravam os principais portos de embarque do vinho e o acesso à cidade do Porto era mais fácil. Apenas na segunda metade do século XIX se inauguraram novas estradas como a estrada de 1ª classe que interligava Vila Real ao Peso da Régua e esta a Lamego, prolongando-se até Lisboa. Surgiram também estradas “pombalinas” de segunda classe, destinadas a fiscalizar o comércio e produção de vinho. Esta estagnação deveu-se em grande parte à grande instabilidade política e económica por que passou Portugal no século XIX, com as invasões francesas e as lutas liberais.

Foi apenas na segunda metade do século XIX, após as políticas de Fontes Pereira de Melo, que a situação das acessibilidades durienses começou a melhorar, através da proposta de construção do caminho-de-ferro, situação que só viria a acontecer a partir da década de setenta. Até ao início da sua construção, a região duriense passou por diversas crises, pois para além da acumulação de excedentes vitícolas decorrentes sobretudo da introdução fraudulenta de vinhos exteriores à região, deflagrava a crise fitopatológica do oídio a que se seguiu a da filoxera. Estas crises levaram a um cenário de falências e abandono de vinhas, o que atrasava a economia do vinho cada vez mais.

Em meados da década de 1870 a cultura da vinha cobria cerca de 200 000 ha do território nacional, o que se traduzia numa ocupação de mais de 4% da sua área cultivada. Esta representava 25% da produção agrícola e contribuiu para 68% do seu crescimento [MARTINS, 1988]. Com perto de 100 000 ha de vinhas, que produziam cerca de 450 000 hl de vinho (22% da produção nacional), o Douro mantinha-se a principal região vinícola. A grande parte do vinho produzido na região duriense era transformada em Vinho do Porto, produto que constituía 2/3 das exportações vinícolas nacionais, contribuindo para 35% do comércio externo português e cobria 1/4 das importações [MARTINS, 1988].

Era então necessário tomar medidas para não deixar morrer aquela que era a maior área de produção vitícola nacional. Essas medidas passaram pela implementação do caminho-de-ferro, que tiraria do isolamento esta região do país, escoaria com maior

rapidez e eficiência os seus produtos e do mesmo modo introduziria adubos e produtos para o combate às doenças vinícolas.

3.1.1.2 – O processo e as fases de construção da linha do Douro

A construção da Linha do Douro foi fortemente apoiada pela burguesia portuense que tinha grandes interesses na sua implantação e que acabou mesmo por se associar a organizações bancárias, sobretudo quando foi necessário avançar para além de Pinhão [PINA, 2003]. O interesse da burguesia era sobretudo de carácter económico, pois era necessário o escoamento das produções vinícolas e também a introdução de químicos de combate às pragas fitossanitárias que incidiam nas produções durienses. Para além disso era necessário melhorar os acessos a esta região para atrair um maior investimento dos grandes produtores vinhateiros. A linha do Douro era também uma das vias de ligação a Espanha previstas para o escoamento dos vinhos durienses e dos cereais castelhanos. No entanto a conclusão desta via passou por algumas dificuldades.

O Governo português foi autorizado, por carta de lei de 2-6-1867, a “*construir e explorar por conta do Estado duas linhas que saiam da cidade do Porto e sigam uma para Braga e Viana do Castelo até à fronteira da Galiza e outra pelo vale do Douro e proximidade de Penafiel até ao Pinhão*” [ALEGRIA 1990].

A construção da linha do Douro passou por um longo rol de processos administrativos e legislativos, avanços e recuos como resumido no seguinte quadro, segundo Carlos d’Abreu [ABREU,2005]:

Quadro 2: Processos de construção da Linha do Douro [ABREU, 2005]

Data / Processo	Ação
Lei de 01.04.1867	Governo autorizado a construir a linha do Porto ao Pinhão
Decreto de 14.06.1872	Manda estudar o seu traçado pelo vale do Sousa e proximidades de Penafiel
Decreto de 31.05.1873	Aprova a primeira emissão de obrigações para a construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro no valor de 2.034.000\$000
08.07.1873	Inicia-se a construção da Linha do Douro
Portaria de 02.09.1873	É aprovado o projeto e orçamento para a construção da estação do Porto, comum ao caminho-de-ferro do Norte, Minho e Douro

Portaria de 12.05.1874	É comunicado à Companhia Real que a construção da estação do Porto será concluída por conta do Governo
15.05.1874	Emissão da 2. ^a série das obrigações para a construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro
22.02.1875	Autorizada a construção de 12 vagões nas oficinas da Companhia Real para o caminho-de-ferro do Douro
Decreto de 08.04.1875	É ordenada a emissão da 3. ^a série de obrigações para a construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro
30.07.1875	É aberta a exploração do troço Ermesinde – Penafiel, o primeiro pertencendo somente à linha do Douro, visto que os 8,5 Km desde o Porto a Ermesinde eram comuns com a linha férrea do Minho
20.12.1875	O mesmo sucede com o troço Penafiel – Caíde
Decreto de 06.06.1876	É autorizada a emissão da 4. ^a série de obrigações para a construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro
Portaria Julho de 1877	É reunida numa só as direções da construção do caminho-de-ferro do Minho e Douro, separando, todavia, a exploração da construção
15.09.1878	É aberta à exploração o troço Caíde – Juncal
15.07.1879	É aberta à exploração o troço Juncal - Régua
04.04.1880	É aberta à exploração o troço Régua - Ferrão
01.06.1880	É aberta à exploração o troço Ferrão - Pinhão
Decreto de 3.07.1883	É autorizada a construção do prolongamento da linha do Douro até à Barca d’Alva
01.09.1883	É aberta à circulação pública o troço Pinhão – S. Mamede de Ribatua; momento em que o custo total da via construída somava 7.540 contos de réis, e os preços das passagens desde o Porto eram de 2\$640, 2\$050 e 1\$470, em 1. ^a , 2. ^a e 3. ^a classe respetivamente
10.01.1887	Abertura do troço Tua – Pocinho
05.05.1887	Abertura do troço Pocinho – Côa
09.12.1887	É aberto ao público o serviço direto do caminho-de-ferro do Porto a Salamanca, por Barca d’Alva

Podemos ver no quadro 2 que a Linha do Douro demorou catorze anos a ser construída desde Ermesinde em 1873 a Barca d’Alva em 1887. Simultaneamente eram

construídas ramificações da linha principal tanto para norte como para sul, pois viam-se outras potencialidades ao crescimento da economia da região, dessa forma era permitido o acesso de bens e pessoas das regiões beiraltinas ou do planalto mirandês. No entanto é necessário realçar que estas ramificações não eram tão importantes como a linha principal, pelo que não tiveram um investimento tão direto. Assim em 1887 era inaugurada a Linha do Tua, em 1906 a Linha do Corgo e em 1938 a Linha do Sabor [PINA, 2003].

Em suma, pode-se afirmar que até à implantação do caminho-de-ferro em Portugal, a rede de acessos era muito precária, resumindo-se aos principais cursos fluviais existentes e que apenas serviam uma parte do país, deixando de lado e atirando para o isolamento as regiões afastadas destes cursos. Esta situação fazia com que Portugal não conseguisse competir com as grandes potências económicas europeias. A introdução do caminho-de-ferro era vista como um motor potenciador da economia e da sociedade, permitindo não só uma ligação ao resto da Europa, tornando Portugal na principal plataforma de acesso de mercadorias europeias à América e à África, mas também a mobilidade de bens e pessoas pelo seu território, com maior rapidez e comodismo. Apesar destas vantagens, a rede ferroviária portuguesa só começou a ser construída na segunda metade do século XIX, muito depois dos vizinhos europeus.

Em relação à região duriense, apesar de ter existido uma forte expansão dos vinhedos desde o século XVII, durante o século XIX esta passou por sucessivas crises, relacionadas com a sobreprodução e doenças nas vinhas que dizimaram a produção e fizeram com que muitos campos ficassem ao abandono. A linha do Douro foi um forte dinamizador da região duriense. Por um lado, tirou do isolamento localidades que até ali apenas eram servidas por sinuosos e perigosos caminhos, afastando-as do contacto com os grandes núcleos urbanos. Por outro dinamizou a cultura do vinho pois, para além de ser um rápido e seguro modo de escoar os produtos durienses (substituindo o barco Rabelo), era uma forma de fazer chegar às regiões mais isoladas bens de primeira necessidade e produtos químicos para o combate às doenças da vinha, vindos da região litoral. A chegada do caminho-de-ferro acabou por despoletar outra evolução, a das estradas, principalmente as que ligavam as povoações às estações e apeadeiros (apesar de ter sido um processo lento).

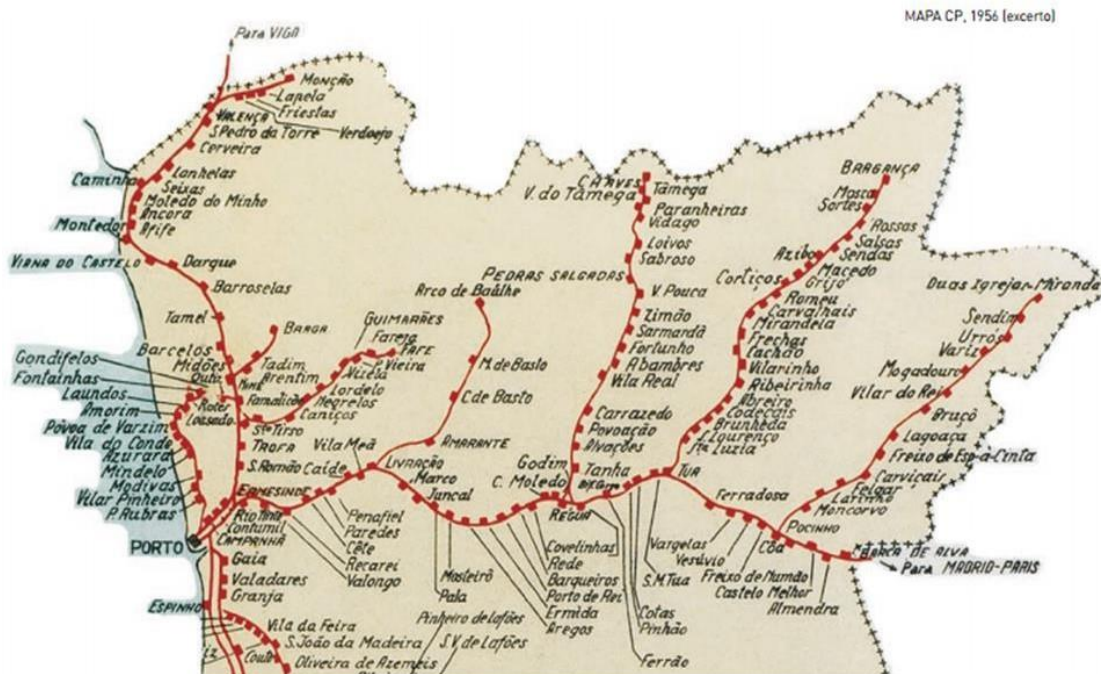


Figura 1: A Linha do Douro e os seus ramaís em 1956 [fonte: Mapa CP 1956]

3.2 – A Região Servida pela Linha do Douro: demografia e economia

Como referido anteriormente, desde que apareceu, o comboio ligou populações, regiões e países que até então se encontravam isolados, através de ligações que demoravam horas, dias ou até semanas para serem concluídas. O comboio tornou-se num importante fator de organização do espaço económico e demográfico. A organização das sociedades nos espaços que ocupam é em grande parte consequência das capacidades e possibilidades que os sistemas de transporte de que dispõem e do modo como os utilizam. Em torno das estações ferroviárias que foram aparecendo ao longo da extensão da ferrovia, vão surgindo ou evoluindo vilas e cidades onde até então nada existia. Apesar disto, na segunda metade do século XX, muitas das regiões que surgiram em torno da passagem do caminho-de-ferro deixaram conseguir assegurar economicamente este serviço, assistindo-se assim a um abandono e degradação das ferrovias que as serviam.

O comboio permitiu a entrada na modernidade de extensas áreas do país na segunda metade do século XIX e nos primeiros anos do século XX, assim como a saída do isolamento de outras. Desde os anos 20 do século passado que se assiste ao congelamento deste meio de comunicação. Desde então não se construíram mais ligações ferroviárias pois este meio de transporte perdeu importância para a rede rodoviária. É na

década de 80 do século XX que se começa a assistir ao encerramento de vários troços que se tornam economicamente insustentáveis.

A Linha do Douro, tal como outras linhas ferroviárias no nosso país passou pelas fases acima referidas. O seu surgimento no final do século XIX impulsionou a economia do Vinho do Porto, ao mesmo tempo que dinamizava a economia da região e a tirava do isolamento (devido à precária existência de acessos). A sua importância económica foi tão grande que se construíram extensões a esta de forma a servir melhor os principais núcleos populacionais que a rodeavam (como Bragança, Vila Real, Mirandela entre outros). Foi a partir da década de 20 do século passado que se parou de investir na Linha do Douro. A falta de investimento nesta linha prolongou-se até aos dias de hoje, fazendo com que a duração da viagem entre a Estação do Porto e a Estação do Pocinho demore quase o mesmo tempo que demorava na década de 50. Por se tornar economicamente insustentável, esta linha viu encerrada na década de 80 a sua ligação a Espanha. Este encerramento levou ao posterior encerramento das extensões da linha (a Linha do Sabor encerrou totalmente em 1988, a Linha do Tua encerrou parcialmente em 1992 e as linhas do Tâmega e do Corgo encerraram em 2009), atirando cada vez mais para o isolamento muitas regiões do Douro.

O principal objetivo deste capítulo é a revisão da importância que a linha do Douro exerceu e exerce para as populações que serve. Serão também abordadas estratégias para a recuperação da importância desta linha, nomeadamente através do setor turístico, o que dinamizará económica e socialmente a região do Douro.

3.2.1 - Enquadramento geográfico

O vale do Douro localiza-se na Região Norte de Portugal, enquadrado na bacia hidrográfica do Rio Douro. Esta bacia comporta uma área de cerca de 97 700 Km². No seu percurso de 927 Km, desde a nascente à foz, o Rio Douro percorre cerca de 195 Km em território português e cerca de 135 Km em zona transfronteiriça de Portugal e Espanha.

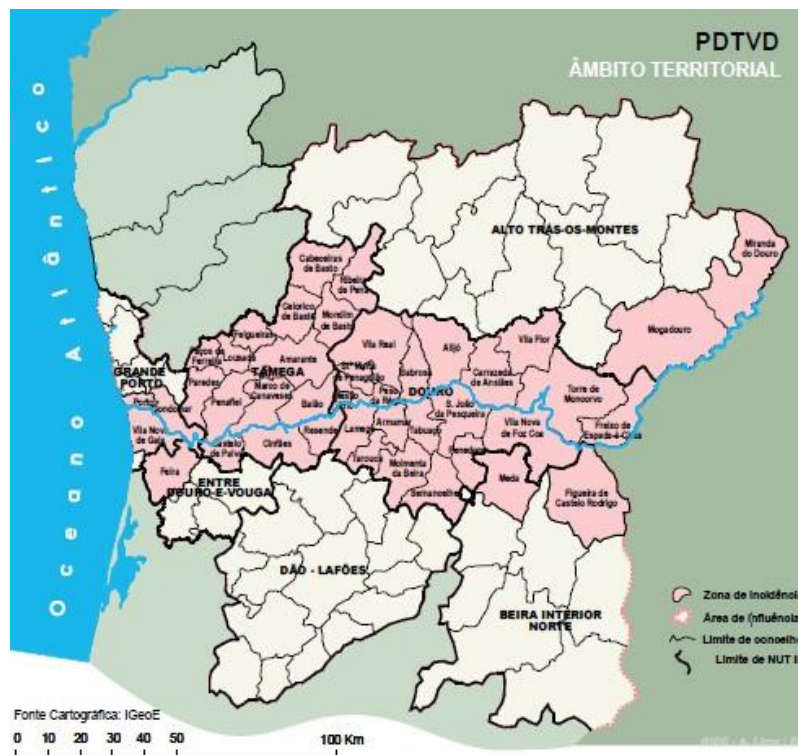


Figura 2 – Vale do Douro e principais zonas de influência [Fonte: Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro]

A Linha do Douro percorre o rio durante grande parte do seu percurso, ligando na atualidade a Cidade do Porto e Vila Nova de Foz Côa (Pocinho). Esta linha têm o seu início na Estação de Ermesinde e termina na Estação de Pocinho, no entanto os comboios de passageiros tem início na estação de São Bento ou Campanhã.

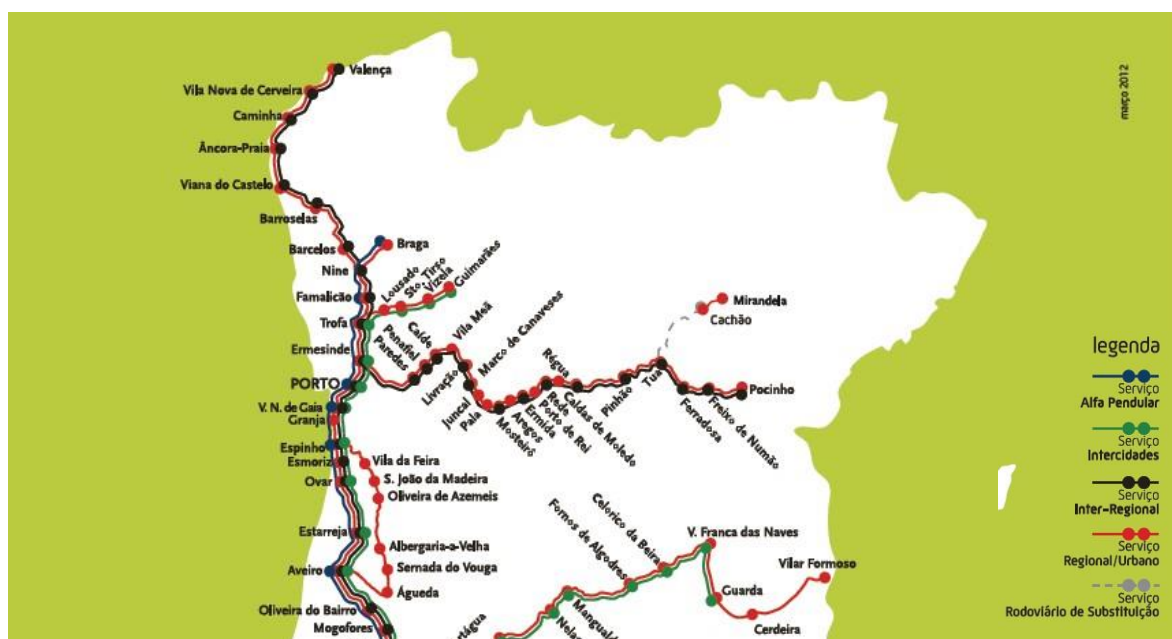


Figura 3 – Linha do Douro e os seus ramares em 2012 [fonte: CP]

Conhecida pela bela paisagem que oferece ao passageiro, a Linha do Douro foi construída com o objetivo de unir o Porto à província de Trás-os-Montes e Alto Douro, sendo um canal privilegiado para escoar produtos do porto de Leixões e do Norte do país para o Centro de Espanha e os produtos do Vale do Douro até ao Porto, algo que era feito através do transporte fluvial no Rio Douro em condições extremamente penosas.

Atualmente serve 26 estações e apeadeiros, integrando um serviço inter-regional e outro Regional/Urbano. Quando linha ficou concluída em 1887, servia 56 estações e apeadeiros entre a estação inicial de Ermesinde e a Estação terminal de Barca d'Alva.

A Linha do Douro é de via dupla eletrificada até à estação de Caide, havendo propostas para uma eletrificação até à Estação de Marco de Canaveses. A partir de Caide é uma linha larga de via única, fator que acabou por influenciar a sua saída do tráfego de mercadorias e uma eventual perda de importância no mercado.

3.2.2 – Evolução demográfica (1900-2011)

3.2.2.1 – População residente

Neste capítulo, proponho-me a estudar a evolução da população ao longo da Linha do Douro. Para tal, apresentarei os vários fatores que influenciaram a demografia da região. Para me auxiliar e apresentar conclusões mais sólidas, elaborei 7 gráficos de população, segundo os Recenseamentos Gerais entre os anos 1900 e 2011, referentes a municípios servidos pela Linha do Douro. Os municípios escolhidos por mim foram o Porto, Lousada (servido pela Estação de Caide), Marco de Canaveses (servido pela Estação de Marco de Canaveses), Peso da Régua (Servido pela Estação de Peso da Régua), Carrazeda de Ansiães (servida pela Estação do Tua), Vila Nova de Foz Côa (servido pela estação do Pocinho) e por último, um município que atualmente não é servido pela Linha do Douro, Figueira de Castelo Rodrigo (servido pela Estação de Barca d'Alva).

As localidades escolhidas estão dispersas ao longo da Linha, sendo o Porto e Figueira de Castelo Rodrigo as extremidades. Lousada e Marco de Canaveses estão inseridos na área metropolitana do Porto. Já as restantes localidades, a partir de Peso da Régua, encontram-se inseridas na Região demarcada do Douro.

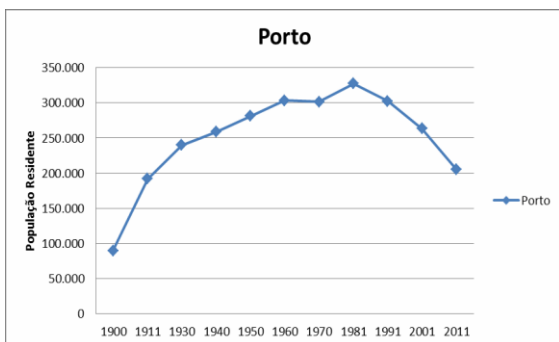


Gráfico 1 – Pop. Residente Porto

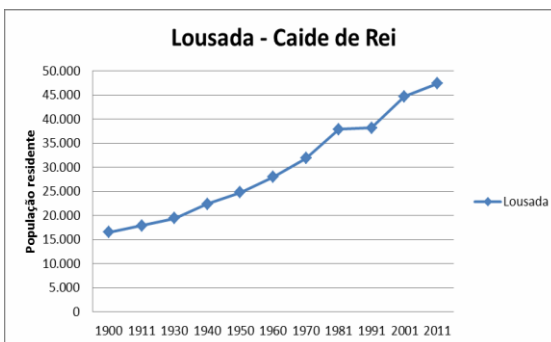


Gráfico 2 – Pop. Residente Lousada

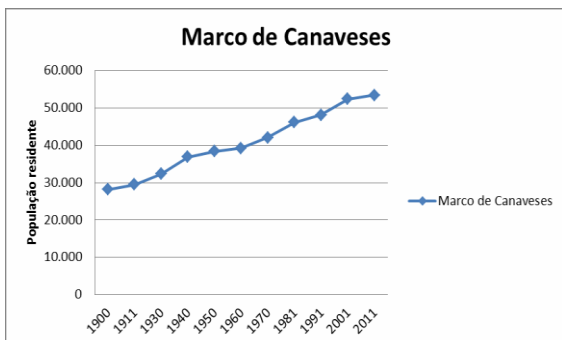


Gráfico 3 – Pop. Residente Marco de Canaveses

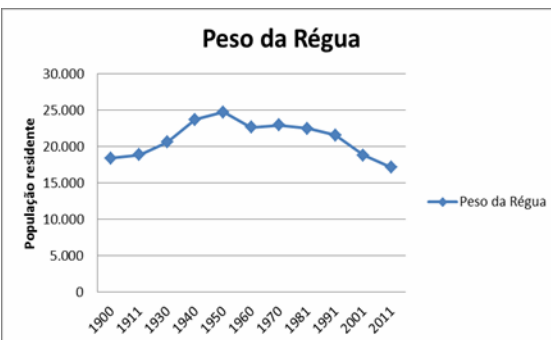


Gráfico 4 – Pop. Residente Peso da Régua

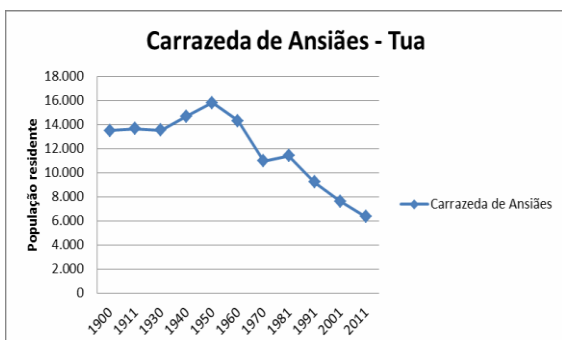


Gráfico 5 – Pop. Residente Carrazeda de Ansiães

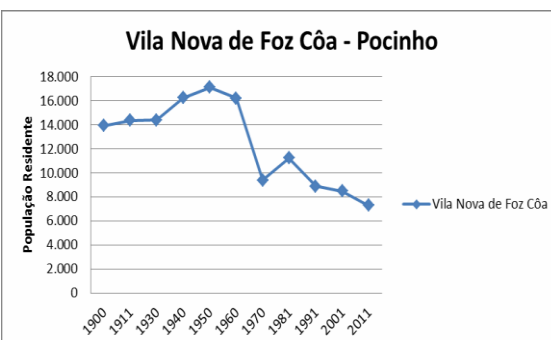


Gráfico 6 – Pop. Residente Vila Nova de Foz Côa

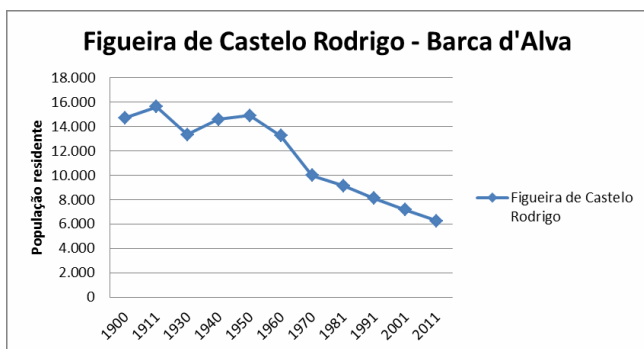


Gráfico 7 – Pop. Residente Figueira de Castelo Rodrigo

Desde logo fica claro que existem duas situações distintas. Por um lado, os municípios pertencentes à área metropolitana do Porto apresentam um crescimento de

população constante durante o período estudado. Por outro lado, a partir da localidade de Peso da Régua, torna-se claro que desde a década de 50 em diante existe um decréscimo acentuado da população residente.

A Região Duriense apresenta grandes problemas de ordem económica e social, com tendência a aumentar. A partir da década de 50 do século XX, a população encontrava-se extremamente carenciada, razão pela qual aproveitava a linha de caminho-de-ferro e os acessos viários ao Porto e Lisboa, para se encaminhar para o Litoral. As regiões incapazes de assegurar a sobrevivência económica das populações vão assistir a um fluxo de abandono sem precedentes, em direção a outras regiões mais ricas ou dotadas de maior capacidade de emprego [SILVA,2009]. Este fenómeno ocorreu em todo o país e traduziu-se no abandono das regiões do Interior e no deslocamento da população para a zona Litoral. Este abandono deixou várias marcas, deixando uma população envelhecida e um território despovoado.

3.2.2.2 - Os Movimentos migratórios internos.

Segundo Joel Ferrão [FERRÃO, 1996], as migrações internas terão atingido o máximo de intensidade durante a década de 60 e inícios de 70 do século XX. Até essa altura as migrações internas eram relativamente reduzidas, existindo apenas uma leve intensificação a partir da década de 30, com a quebra de emigração para o Brasil e Estados Unidos da América. As grandes cidades, como Porto e Lisboa, a par da região do Alentejo (devido ao investimento na Campanha do Trigo do Estado Novo) tornaram-se polos atrativos a uma população em busca de melhores condições de vida. Na região do Douro notavam-se alguns movimentos sazonais, em alturas de vindima, até meados de 50/60. Ocorrendo no mês de setembro, as vindimas atraíam migrantes de várias áreas do Norte do país e até mesmo da Galiza [MEDEIROS, 2005b]. Tal como podemos verificar no Gráfico 4 (Peso da Régua) a população do Peso da Régua aumenta desde o início do século XX, sofrendo uma quebra desde a década de 60, indo de encontro à realidade nacional.

O processo de industrialização e urbanização iniciado nos finais da década de 60, beneficiando a concentração de investimentos em Lisboa e Porto, origina uma massificação dos movimentos migratórios em direção a estas cidades e às suas zonas envolventes. Este processo de migração tem um carácter definitivo e está associado a uma mobilidade socioprofissional ascendente (agricultura-indústria transformadora ou

agricultura-serviços pessoais), o que resultará no acentuar das desigualdades internas. Como podemos observar no Gráfico 2 (Lousada), não se verificou uma quebra de população a partir da década de 70 como nas zonas do interior do país (Gráficos 4 a 7), mas sim um aumento constante. Isto pode significar que a Linha do Douro foi utilizada como acesso das regiões isoladas do interior à área metropolitana do Porto para ali se fixarem.

O processo marcado por movimentos migrantes internos bastante acentuados, num único sentido, vai ser designado como Êxodo Rural [MEDEIROS, 2005b]. Este processo vai tornar-se mais complexo durante as décadas de 70 e 80 pois, apesar de continuarem a ser polos bastante atrativos, as cidades de Lisboa e Porto vão “repelir” a população para os concelhos suburbanos. Através da visualização dos Gráficos 1 e 2, conclui-se que a cidade do Porto reduziu constantemente o seu número de habitantes a partir da década de 80, enquanto o concelho de Lousada e Marco de Canaveses continuaram a aumentar, fruto da receção da população repelida pelo Porto. Mais uma vez a Linha do Douro se torna importante para o deslocamento da população que habita na área suburbana do Porto se deslocar diariamente ao seu local de trabalho. Aqui se explica também a eletrificação da linha, pelo menos até à estação de Caide em Lousada, pois era necessário servir com mais rapidez e eficiência uma localidade que servia de local de repouso aos trabalhadores do Porto. A eletrificação da linha até Marco de Canaveses tem sido discutida de forma muito acesa entre as autarquias, pois a população exige um serviço que acompanhe o crescimento deste município. Sem a linha estar eletrificada fica impossível a melhoria nas ligações ao Porto.

Ao longo da década de 90 acentuou-se a complexidade dos movimentos migratórios em Portugal, aumentando o número de municípios atrativos. A melhoria das acessibilidades e a disponibilidade de terrenos a custos mais baixos contribuíram para o processo de expansão residencial e para a transferência de algumas atividades (indústria transformadora, logística) para municípios periurbanos, justificando o alargamento da envolvente atrativa das áreas metropolitanas.

3.2.2.3 – Densidades e envelhecimento

Ficou notório que no Vale do Douro se reflete a tendência migratória para o litoral do país. Na figura seguinte, é possível ver a distribuição da população residente no ano de 2001, ficando claro que a zona litoral é a que concentra mais população.

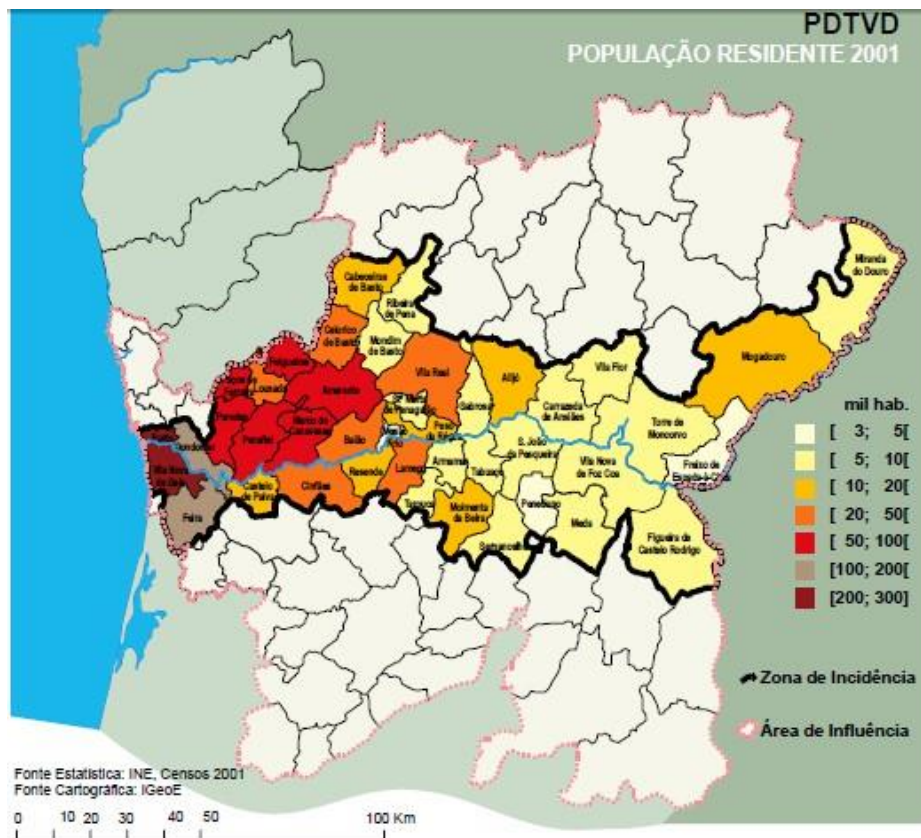


Figura 4 – População residente Vale do Douro, 2001 [Fonte: PDTVD]

Como podemos verificar, apenas a zona do Grande Porto e Gaia comportam mais de 200.000 habitantes. Nos municípios envolventes à cidade do porto também se concentra uma quantidade de população residente elevada, principalmente nas zonas abrangidas pela Linha do Douro (Penafiel, Paredes, Lousada e Marco de Canaveses). Como já tinha referido anteriormente, a partir de Peso da Régua, assiste-se a um decréscimo acentuado da população residente (estas localidades comportam entre 5 e 10 mil habitantes).

Ainda no que concerne à população, se nos debruçarmos sobre a densidade populacional do Vale do Douro, vai ser ainda mais notória a disparidade entre o interior e o litoral. De facto, ao olharmos para a Figura 5, podemos verificar que para as zonas abrangidas pela linha do Douro, existem duas realidades. De um lado temos a região entre a área metropolitana do Porto e Peso da Régua que apresenta entre 150 e 500 hab/Km². Por outro temos a região interior do Vale do Douro, de Carrazeda de Ansiães até à fronteira que apresenta entre 10 e 50 hab/Km². Este cenário traduz um interior do país isolado. Posso neste ponto afirmar, que devido ao grande isolamento que se faz verificar nas localidades a partir de Peso da Régua, é vital que existam acessos de qualidade para

travar esta tendência. A extinção de ramais e a perda de serviços da Linha do Douro acaba por funcionar como um motor de impulsão para o isolamento, numa zona que ainda carece de uma boa rede de estradas. Uma boa rede de comunicações traria um maior dinamismo económico a esta região, tornando-a um polo atrativo da população.

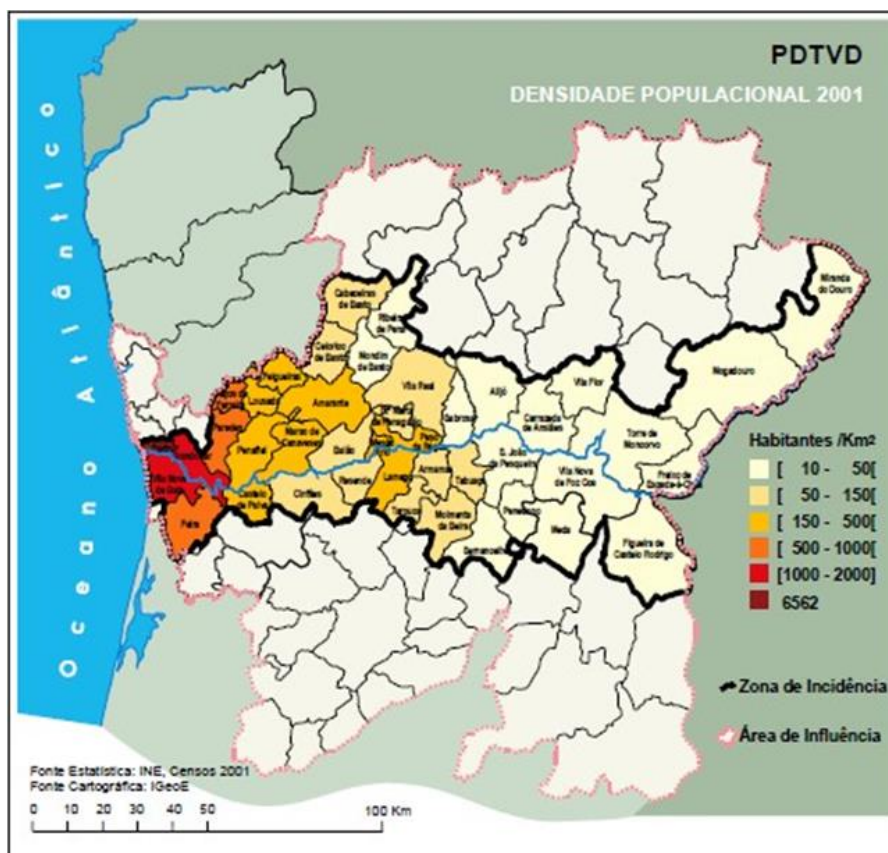


Figura 5 – Densidade Populacional 2001 [Fonte: PSTVD]

O abandono das regiões do Alto Douro também se traduz num aumento do índice de envelhecimento. Ora se esta zona está sujeita à “fuga” da população jovem que se desloca para litoral em busca de melhores condições de emprego, é natural que se torne numa região envelhecida. Este fator transforma-se em mais um entrave ao avanço da economia nas regiões abrangidas pela Linha do Douro. Por outro lado, como podemos ver na Figura 6, a região do Tâmega apresenta uma população muito jovem. Englobando alguns dos concelhos mais jovens da Europa, como é o caso de Lousada e Penafiel.

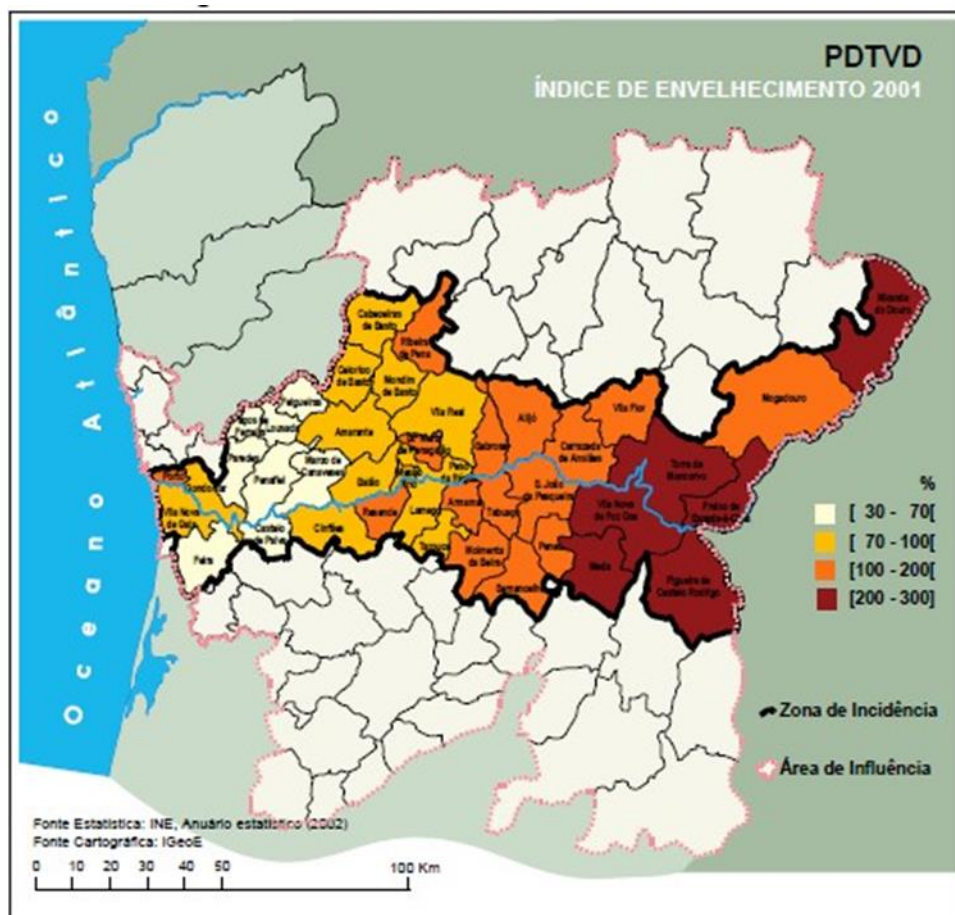


Figura 6 – Índice de Envelhecimento 2001 [Fonte PDTVD]

Na figura torna-se claro que à medida que avançamos para o interior, o índice de envelhecimento aumenta significativamente, alcançando mesmo valores superiores a 200% nas localidades de Figueira de Castelo Rodrigo e Vila Nova de Foz Côa. Este envelhecimento também pode ser explicado pelo encerramento da ligação ferroviária a Espanha, que travou o dinamismo económico da região.

Em suma, é possível determinar, através da análise demográfica das localidades do Porto, Lousada, Marco de Canaveses, Peso da Régua, Carrazeda de Ansiães, Vila Nova de Foz Côa e Figueira de Castelo Rodrigo, que a Linha do Douro não teve influência direta na evolução da população, mas foi influenciada por esta.

Em todas estas localidades estudadas, nota-se um aumento da população até à década de 50 do século XX. Após esta década dá-se um reverso no aumento da população e esta começa a decrescer acentuadamente até à atualidade (motivada pelo êxodo rural), excetuando as localidades de Lousada e Marco de Canaveses.

A análise da população servida pela linha do Douro levou-me também a distinguir duas zonas distintas. Por um lado, temos o eixo - Área metropolitana do Porto até ao Peso

da Régua. Neste eixo a população é mais densa e jovem, motivada pela maior oferta laboral e pelas melhores condições de vida. Devido a estes fatores, a Linha do Douro foi remodelada, pelo menos até Caide, de forma a melhor servir as populações que habitam nas localidades envolventes ao Grande Porto. Está em vista a eletrificação da linha até Marco de Canaveses, aumentando assim a qualidade e rapidez do serviço e acompanhando a tendência de aumento da população neste município. Peso da Régua também se torna um importante polo, não tanto pela população, mas devido à sua relação com a economia do Vinho do Porto

Por outro lado, temos o eixo – Peso da Régua até Figueira de Castelo Rodrigo. Neste eixo aparece-nos uma zona mais envelhecida, com uma menor densidade populacional e com tendência para o despovoamento. Estas características levaram a uma acentuada redução do tráfego ferroviário a partir da década de 70, desmotivando assim o investimento na renovação e recuperação da linha nesta zona. Na década de 80 acabou por fechar a ligação a Espanha, acentuando o isolamento do Alto Douro, seguindo-se naturalmente o encerramento dos vários ramais da linha. Deste modo posso afirmar que a Linha do Douro não teve uma relação direta com a redução da população na região do Alto Douro, porém a sua perda de afluência e importância funciona como um impulso para o isolamento da região. Um reaproveitamento para fins turísticos da Linha do Douro e dos seus ramais, assim como a reabertura da ligação com Espanha, traria um novo dinamismo económico à região duriense, travando deste modo a tendência de despovoamento do território. Esta abertura poderia tornar a localidade de Peso da Régua num polo atrativo (tornando-se no centro dos dois polos principais de Porto e Salamanca), distribuindo de melhor forma a população ao longo da linha.

3.2.3 – Aspetos económicos

3.2.3.1 – A produção vinícola e o seu escoamento

Como foi referido anteriormente, a ideia de construir a Linha do Douro fez parte de um plano estratégico para dinamizar a região duriense que se encontrava a atravessar uma série de crises na segunda metade do século XIX. Mas será que a linha do Douro foi a solução para salvar esta região?

Na segunda metade do século XIX vimos que os acessos rodoviários continuam escassos e precários, pelo que o caminho-de-ferro era a aposta mais lógica para os grandes empresários, visto que era necessário ultrapassar a morosidade e o custo do transporte do Vinho do Porto e dos produtos químicos necessários para os tratamentos fitossanitários. Deste modo surgem apeadeiros privativos em quintas como a do Vesúvio ou Vargelas, que tinham como principal objetivo um escoamento mais rápido do vinho, mas também servia a população local, pois era permitido o embarque de passageiros nestes apeadeiros. Esta medida acabou por contribuir também para reduzir o isolamento de algumas localidades do Alto Douro [PINA,2003]. Os “Relatórios anuais” da Direção dos Caminhos de Ferro do Estado deixam claro o interesse num fácil escoamento das produções vinícolas, assim, podemos ver que três anos depois da inauguração da Régua e um ano e meio da do Pinhão, em 1882, foi registado um embarque de 322221 cascos de vinhos fermentados ou aguardentes, com destino ao Porto [CP, 1882]. A estação do Pinhão aparece-nos como o principal ponto de escoamento de produtos neste ano, pois 82,2% dos cascos embarcados saíram do Pinhão [PINA,1993]. Desta forma é natural que se verificasse um grande investimento por parte dos grandes produtores vitícolas nesta localidade enquanto a linha não avançava para montante.

Se por um lado a chegada da linha contribuiu para o crescimento de localidades como o Pinhão e a Régua, por outro agravou as carências de outras freguesias, como a de Barqueiros. Note-se que antes da chegada do comboio, a freguesia de Barqueiros era um dos principais portos exportadores de produtos da região duriense, através do barco rabelo. Com a chegada do comboio a esta freguesia em 1879, o transporte fluvial do vinho foi substituído pelo comboio, mais rápido e mais seguro. Esta troca lançou para o desemprego os arrais e as tripulações dos barcos, para além dos trabalhadores dos estaleiros ali instalados. Barqueiros devia todo o seu fulgor a esta atividade, pois no final do século XVIII já aí se registavam 54 barcos rabelos que no total empregavam 347 homens [MENDES, 1993]. A este número ainda há que juntar os trabalhadores dos estaleiros. Quando o comboio substituiu o barco no transporte de produtos houve uma fuga da população para localidades com maior oportunidade de emprego. Entre 1890 e 1900, Barqueiros registou uma perda de 34,3% da população [PINA,1996].

À medida que a linha do Douro foi avançando até Barca d'Alva a importância das estações do Pinhão e Régua foi-se diluindo para os apeadeiros privados das grandes quintas mais a leste. O cais do Tua aparece também como um dos principais pontos de embarque após a chegada do comboio a Barca d'Alva, no entanto é importante referir que apesar de a estação do Pinhão perder a sua centralidade à medida que se avançava para o século XX, continuou a ser um dos principais portos de embarque. Nas figuras 7, 8 e 9 é possível ver a evolução dos cais de embarque à medida que a linha do Douro foi avançando até à fronteira com Espanha.

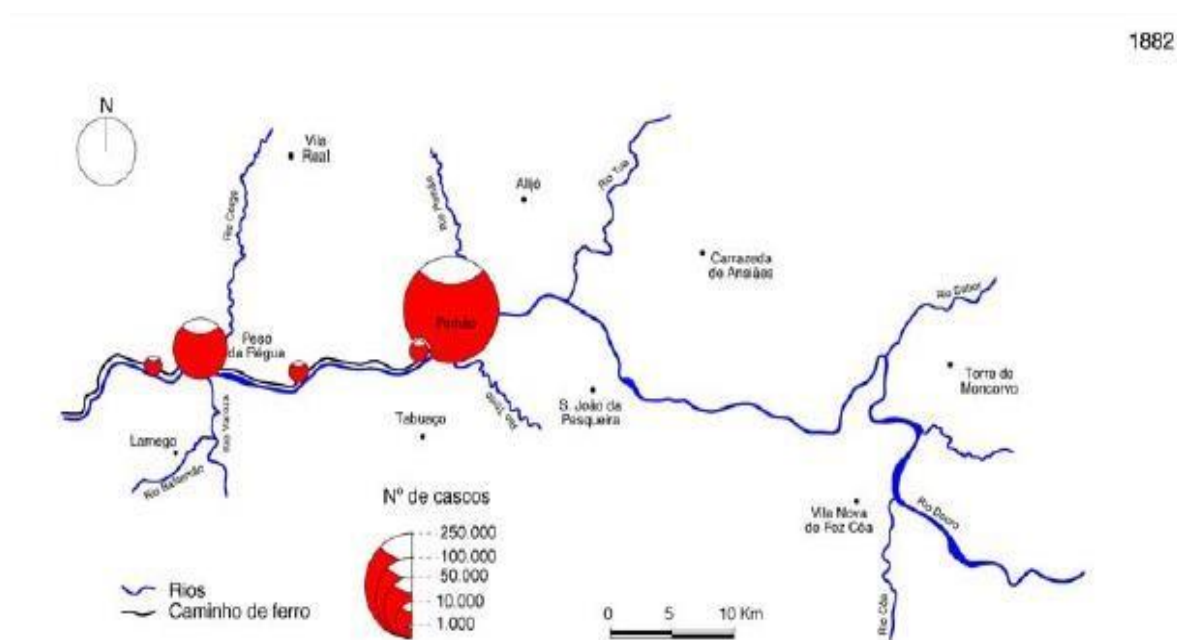


Figura 7: Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1882 [PINA, 2003].

Na figura 7, referente ao ano de 1882, onde a Linha do Douro chegava ao Pinhão, é notória a supremacia deste cais no que respeita ao escoamento de produtos da região duriense. No entanto são visíveis outros pontos de embarque que se destacam, como Peso da Régua, Moledo, Covelinhas e Ferrão apesar de não terem o mesmo peso que a primeira. O destaque da estação do Pinhão podia dever-se ao facto de ser a estação terminal da Linha do Douro, o que obrigava os produtores da região oriental do Douro a embarcar lá os seus produtos por ser a estação mais próxima.

Na figura 8 começa a notar-se a tendência para o surgimento de novos cais de embarque a montante do Pinhão, começando a verificar-se uma diminuição de cascos embarcados nesta estação. Verifica-se o surgimento do cais do Tua, que vai ganhar importância nos últimos anos do século XIX e no início do século XX, sendo inaugurada

a linha do Tua em 1887, que ligava esta localidade a Bragança, tornando-a no cais de embarque dos produtos desta região.

1885

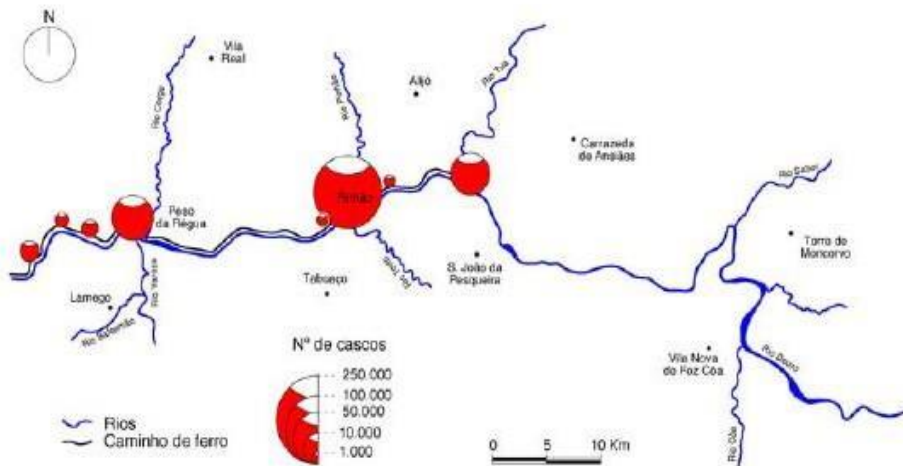


Figura 8: Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1885 [PINA, 2003].

Ao analisar a figura 9 confirma-se a tendência de que o avanço da linha até Barca d'Alva fez com que a estação do Pinhão perdesse importância como cais de embarque e começassem a aparecer outros pontos ao longo da Linha, nomeadamente de apeadeiros localizados dentro das grandes quintas produtoras de Vinho do Porto como é o caso do apeadeiro do Vesúvio e o da Ferradosa. Destaca-se também nesta década de noventa a estação do Pocinho. Há que referir que até à chegada da ferrovia a zona leste do Douro era muito precária em termos de acessos, isolando-a do litoral. A chegada da linha levou a que se pudesse investir no cultivo da vinha, pois já era possível escoar os produtos com maior rapidez e eficiência.

1890

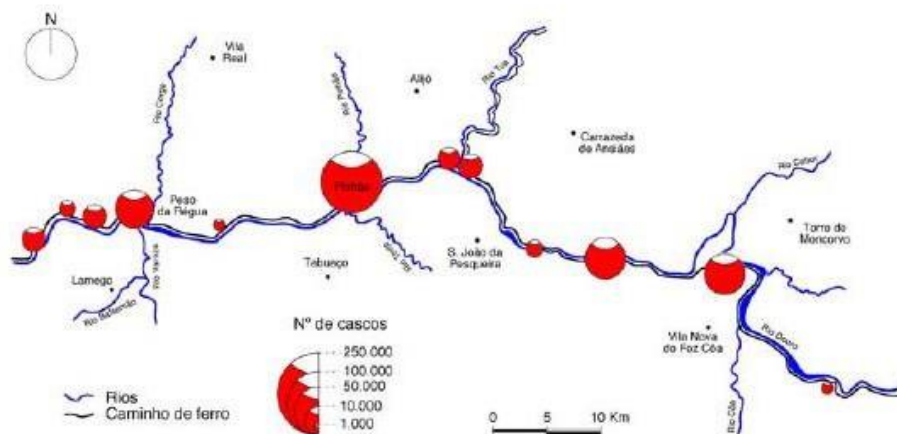


Figura 9: Número de cascos de vinhos e aguardentes embarcadas para o Porto nas estações e apeadeiros da linha do Douro (secção alto duriense) em 1890 (PINA, 2003).

É possível traçar uma análise mais detalhada do transporte de vinhos na linha do Douro se olharmos para a figura 10, retirada dos Resumos estatísticos dos Caminhos de Ferro do Estado, do ano de 1915 [CP, 1915], que traduz o transporte de vinho e aguardente nesta linha entre os anos de 1882 e 1915. Desde logo se percebe que o transporte de vinho na Linha do Douro aumentou exponencialmente desde o ano de 1882 até ao ano de 1911, quando se verifica uma redução do uso do comboio para o transporte do vinho. Note-se que o automóvel já concorria com a ferrovia nesta altura. Esta redução da tonelagem de vinho transportada por comboio a partir do ano de 1911 não traduz uma quebra na produção do vinho pois Conceição Martins refere que desde o início do século XX até ao início da Segunda Guerra Mundial se verificou um aumento contínuo da produção de vinho na região duriense. Este crescimento resultou do aumento do comércio mundial de bebidas alcoólicas, fruto da subida generalizada do nível de vida das populações europeias e do alargamento do consumo americano. Também se verificaram quebras de produção nalguns países produtores, nomeadamente em França, devido à filoxera, assim como a atuação diplomática portuguesa, que permitiu firmar acordos e tratados de comércio com os principais países importadores. A Primeira Guerra Mundial também não afetou o comércio do Vinho do Porto e os principais mercados nunca ficaram desabastecidos. As exportações de Vinho do Porto aumentaram cerca de 2% ao ano entre 1915-19 e 1925-29 e mantiveram-se elevadas até ao início da 2ª Guerra Mundial [MARTINS, 1991].

A análise da figura 10 reforça a importância do comboio no transporte de vinho na região duriense. No ano de 1882 (ano de inauguração) foram transportadas 10 toneladas de vinho na linha férrea. Na viragem do século, em 1900, já eram transportadas 70 toneladas de vinho por este meio de transporte, traduzindo um aumento de 60 toneladas de vinho em dezoito anos. Há que apontar que este aumento se deveu à extensão da linha até Barca D'Alva no ano de 1887. Apesar de se ter registado um crescimento contínuo do transporte de vinho na linha do Douro entre os anos de 1882 e 1915, há a registar alguns anos de quebra, normalmente ocasionados por maus anos agrícolas. Assim foram registadas quebras no transporte de vinho nos anos de 1890, 1894, 1904, 1912 e 1915. Foi nos anos de 1910 e 1911 que se verificou a maior tonelagem de vinho transportada na Linha do Douro, com valores um pouco acima das 100 toneladas.

Ficou notória a supremacia do caminho-de-ferro relativamente ao transporte de vinhos. Se no ano de 1882 se transportavam 10 toneladas de vinho pelo comboio, em 1911 eram transportadas mais de 100 toneladas deste produto. O transporte fluvial foi entrando em desuso e apenas se mantinha por ser de custo mais reduzido. Apenas os

pequenos proprietários e as localidades com raízes mais tradicionais continuavam a usar os serviços do barco rabelo.



Figura 10: Transporte de Vinho e Aguardente na Linha do Douro, em toneladas, entre os anos de 1882 e 1915 [CP, 1915]:

3.2.3.2 – O transporte de outros produtos

Até agora apenas foi focado o transporte de vinhos na linha do Douro, isto porque foi claramente a cultura que mais usufruiu deste meio de transporte. Como referido anteriormente, a implantação desta via apenas aconteceu segundo um plano estratégico que visava a dinamização do espaço duriense, através das melhorias que este poderia vir a trazer para a produção e transação do mercado vinícola. Esta era a cultura mais importante e que mais lucro trazia para a região, daí a minha atenção redobrada. Mas será

que o comboio apenas se destinava ao mercado vinícola? Os “Relatórios das linhas do Minho e Douro” confirmam que apesar do vinho ser o principal produto transportado pelo comboio, não era o exclusivo.

Tal como no vinho e seus derivados, nota-se um incremento de produtos diversos escoados pelo comboio à medida que chegavam os últimos anos do século

XIX. Por exemplo, em 1882 registou-se o embarque de 9 toneladas de produtos diversos na estação da Régua para a cidade do Porto enquanto na estação do Pinhão se registaram 4 toneladas. Três anos depois, em 1885, o cais da régua registou o embarque de 15 toneladas e o do Pinhão de 6 [CP, Relatórios das linhas do Minho e Douro]. À medida que a linha foi avançando para leste houve a tendência para que a tonelagem de produtos diversos escoados destas estações estagnasse enquanto surgiam outros importantes cais de escoamento como o Pocinho e Barca d’Alva, limitados anteriormente pela falta de acessibilidades. Estes produtos diversos não eram destinados apenas à cidade do Porto, mas também às suas localidades mais próximas, ao contrário do que acontecia com o Vinho do Porto [PINA, 2003]. A tipologia dos produtos escoados diferenciava territorialmente, por exemplo, das estações de Moledo e de Rede sobressaiam os citrinos e outras frutas enquanto da Régua se destacava o escoamento de legumes e cereais. No Pinhão e nas estações a montante destacava-se a saída de frutas secas, legumes secos, cereais e citrinos.

Uma das produções que mais se destacou nas décadas finais do século XIX era a do azeite, com destaque para a região a montante do Pinhão. Em 1896, as emissões de azeite para o Porto ultrapassavam os 1100 quilos no Pocinho e 707 quilos em Barca d’Alva [PINA, 2003]. Já nas estações e apeadeiros do Cima Corgo e Douro superior destaca-se para além do azeite o escoamento de lã em bruto, fenómeno que se verifica devido aos ramais construídos da linha do douro, que faziam chegar às localidades como o Tua, Pocinho e Barca d’Alva produtos excedentários vindos das regiões beiraltinas e transmontanas. Destes núcleos provinha também gado ovino e cereais, como podemos verificar na década de noventa com a emissão de duas toneladas de cereais emitidas de Barca d’Alva. Através destes dados é visível que em estações como o Tua ou Barca d’Alva o grosso dos produtos escoados não era o vinho, mas sim produtos diversos, mostrando que não era apenas o vinho a viabilizar esta linha do plano comercial. Outro fator importante que se verificou foi que mesmo nas quintas detentoras de amplos vinhedos existiam outras culturas como pomares ou gado, pois era necessário fornecer o grande núcleo consumidor do Porto [PINA, 1996]. Há que realçar, no entanto, que a

oscilação da produção nestas localidades era notória, por exemplo, no apeadeiro do Vesúvio registou-se no ano de 1890 o embarque de 22632 quilos de azeite, enquanto em 1896 se registaram 46000 quilos. Já a emissão de fruta seca era de 1770 quilos em 1890 e de 25583 em 1896.

Até agora vimos que o caminho-de-ferro se tornou no meio de excelência para o escoamento de produtos da região duriense para núcleos consumidores como o Porto. No entanto a região duriense não era apenas uma zona de escoamento de produtos, mas também uma recetora. Segundo Maria Helena Pina, a região duriense recebia essencialmente produtos de cariz alimentar, destacando-se o arroz, o bacalhau e o peixe salgado, essenciais na alimentação da população desta região. Por ano eram introduzidos no Alto Douro aproximadamente 1500 quilos destes peixes. Para além dos produtos alimentares, a autora refere que também eram introduzidas as especiarias para a confeção dos alimentos, sobretudo para o tempero de enchidos ou ainda o sal [PINA, 2003].

Outra categoria de produtos que era introduzida na região duriense dizia respeito aos produtos destinados à construção civil, sobretudo destinados ao restauro e construção de habitações como é exemplo a cal, destinada a renovar o caiado dos edifícios durienses, as ferragens e outros artigos metálicos, as madeiras, vidros, espelhos, etc.

Os produtos químicos também se faziam chegar ao Alto Douro através do comboio. Como já referi, a cal, que adicionada ao sulfato de cobre era utilizada nas sulfatações da vinha. Para além destes, introduziam-se ainda produtos químicos necessários ao tratamento de doenças e infestantes das videiras. Deste modo, durante a década de 80 e 90 do século XIX foram introduzidos no Alto Douro cerca de 1300 quilos de produtos químicos para o tratamento das vinhas, valores que foram diminuindo devido ao controlo das principais pragas fitossanitárias [MARTINS, 1991].

Por fim há que destacar outro grupo de produtos que era introduzido na região duriense, mas que não atingia tonelagens tão avultadas como os anteriores. Refiro-me aos produtos básicos como o desenrolar do quotidiano, como o carvão, o sabão, as peles para a execução do calçado, pequenos utensílios metálicos que apoiavam os trabalhos agrícolas, entre outros [PINA, 2003].

Em suma, é inegável que o caminho-de-ferro trouxe reflexos positivos para a região do Alto Douro nos finais do século XIX. Este substituiu o antigo barco rabelo e tornou o escoamento de produtos mais rápido e eficaz, contribuindo para o dinamismo económico da região.

Os primeiros anos do século XX foram marcados por uma fase delicada, marcada pela instabilidade política que se pautava pela constante mudança de equipas governamentais. Quando a segunda guerra mundial eclodiu, embora durante um certo período de tempo, o comboio vai recuperar o estatuto de supremacia na rede de transportes nacional devido à quebra do abastecimento de combustíveis líquidos, resultante do conflito, levando à quase paralisação dos transportes automobilísticos. Posteriormente, durante a segunda metade do século XX a Linha do Douro vai perdendo o seu protagonismo na economia da região duriense, acabando as suas extensões e a ligação a Espanha por serem desativadas por “supostamente” serem inviáveis economicamente.

Mas tracemos então um retrato da economia duriense nas primeiras décadas do século XX, antes da Linha do Douro começar a perder o seu fulgor e a sua importância. Como já referi anteriormente, se as últimas décadas do século XIX foram de sucessivas crises para a produção do Vinho do Porto (apesar de nos últimos anos já existir um controle sobre as doenças fitossanitárias), também o foram as primeiras décadas do século XX. Apesar de no século XIX o Douro ter enfrentado as doenças da vinha, as exportações de Vinho do Porto subiram de valores médios da ordem dos 157 000 hl/ano em 1855-64 para 254 000 hl em 1865-79, 307 000 hl em 1880-99 e 417 000 hl em 1915-39. Na viragem do século, o comércio conheceu uma ligeira quebra (de cerca de 15%), mas a exportação média desta fase (260 000 hl em 1900-14) superou, mesmo assim, a do início do ciclo. Os volumes exportados nestes 75 anos (323 000 hl/ano) quase duplicaram os do ciclo anterior (superam-nos em 87 %) e excederam em praticamente 1/4 (23%) os do início do século XIX (1800-09) [MARTINS, 1988].

Ao ver estes valores é notória a influência positiva que o comboio trouxe à região duriense, contribuindo em larga escala para o incremento das exportações vinícolas, aumentando-as para mais do dobro.

O escoamento de produtos também aumentou em relação aos finais do século XIX. Segundo os relatórios estatísticos dos caminhos-de-ferro do Douro e Minho, é possível determinar também que surgiram novos polos de escoamento de produtos na linha do Douro enquanto outros aumentaram a sua importância. Portanto em 1925, o cais da Régua aparece como o mais importante da região do Alto Douro, escoando cerca de 28 toneladas de vinho e seus derivados (num total de cerca de 39,2 toneladas de produtos). O Pinhão que até ao século XX era o cais que escoava mais produtos na região do Alto Douro vai diluindo a sua importância, escoando cerca de 13 toneladas de produtos anuais,

atrás do Tua que exportava nesse ano cerca de 21,3 toneladas de produtos e de Barca d'Alva com cerca de 16 toneladas. Estes valores podem ser explicados por um fenómeno que já vinha a acontecer desde o século XIX. Tanto a estação do Tua como a estação de Barca d'Alva eram polos recetores de produtos das regiões beiraltinas e transmontanas devido à sua proximidade com estas e pela existência de ramais que as ligavam à linha do Douro. É natural que com o chegar do século XX e dado que esta região a leste do Vale do Douro continuava a carecer de uma rede de estradas (ao contrário do que se começava a verificar no lado ocidental, junto à Régua, onde já se começava a investir na construção de uma rede de estradas em vez do caminho-de-ferro), estas estações se tornassem grandes cais de embarque de produtos regionais. Isto ainda é mais notório quando analisamos os relatórios estatísticos dos caminhos-de-ferro do Douro e Minho e reparámos que no Tua e em Barca d'Alva, as exportações de vinho não chegam às 3 toneladas no ano de 1925.

Por sua vez a Régua tornou-se no maior cais de embarque da Linha do Douro, fenómeno que se deve à existência de grandes armazéns nesta localidade. É natural que sendo o maior cais de embarque esta estação sofra um grande investimento por parte dos grandes produtores de vinho, sendo construídas novas estradas que a ligavam ao núcleo do Porto. O cais da Régua mantém-se como o mais importante porto de embarque de Vinho do Porto ao longo de todo o século XX, no entanto com a evolução da rede de transportes o comboio vai deixar de servir este cais, pois não consegue competir com o evoluído automóvel.

Apesar de a Linha do Douro perder importância para o automóvel a partir dos anos 20, é inegável o contributo positivo que o comboio teve para a economia duriense nas primeiras décadas deste século.

3.3 – Apogeu e declínio

3.3.1 – O contraste entre a 1ª e a 2ª metade do século XX

Os primeiros anos do século XX foram marcados por uma fase delicada, marcada pela instabilidade política que se pautava pela constante mudança de equipas governamentais. Ao todo, entre 1910 e 1926 tomaram posse 49 equipas governativas. Esta situação contribuiu para a estagnação da rede de transportes na região do Douro,

contribuindo cada vez mais para o seu isolamento. Só com a ditadura militar de João Franco se verificou um novo alento para a rede de transportes, mas sobretudo relativamente à rede viária. A rede de caminhos-de-ferro era passada para segundo plano nas prioridades do governo. É aqui que o comboio começa a perder importância para os motores de explosão com o automóvel e camionagem. Este meio de transporte era mais manobrável e conseguia adentrar por zonas onde o comboio não chegava, para além disso era mais rápido. Muitas pontes e traçados destinados à implantação do caminho-de-ferro foram reconvertidos para servir o transporte rodoviário. Apesar de tudo, a região fronteiriça continuava com um serviço muito deficitário de estradas o que fazia do comboio o principal meio de transporte e motor de evolução desta área. A povoação de Barca d'Alva, que no "Douro ilustrado" do Visconde de Villa-Maior aparece muito isolada, sem se verificar a existência de um acesso rodoviário condigno, continua a sê-lo nos finais da década de 40 do século XX, pois para além da linha ferroviária, existia apenas uma ligação precária à sede concelhia, Figueira de Castelo Rodrigo [PINA, 1997]. No Douro superior, a única alternativa de viajar até à cidade do Porto era o comboio.

Foi durante a segunda guerra mundial, embora durante um certo período de tempo, que o comboio recuperou o estatuto de supremacia na rede de transportes nacional. Este facto deveu-se à drástica quebra do abastecimento de combustíveis líquidos, resultante do conflito, levando à quase paralisação dos transportes automobilísticos. Apesar disto, durante as décadas de 30 e 40 são construídas ligações rodoviárias, unindo os principais municípios da região do Douro enquanto outras são acabadas.

Em conclusão, é possível referir que na primeira metade do século XX o comboio começou a perder protagonismo na rede nacional de transportes. Nos primeiros vinte anos deste século a construção da rede ferroviária perde o impulso. Apesar da rede se continuar a alargar, prolonga-se para destinos que geram pouco tráfego, o que se vai acentuar ainda mais nos anos seguintes devido à transformação do modelo territorial. Estes destinos acabarão por se tornar economicamente instáveis. Na linha do Douro vamos assistir à construção de extensões da linha que mais tarde se tornarão inviáveis economicamente tanto ao nível do transporte de mercadorias como de pessoas.

A linha do Tua, terminada em 1906 com a chegada a Bragança, a linha do Corgo, terminada em 1910 com a chegada a Vidago, a linha do Sabor, concluída no ano seguinte e a linha do Tâmega, acabada em 1919, foram os últimos ramais construídos na região Norte. Desde então apenas se tem assistido a alguns melhoramentos nas linhas existentes e a conclusão de algumas ligações entre zonas que geram mais tráfego. Estas linhas

acabaram por se tornar economicamente inviáveis levando à paragem da sua exploração [MEDEIROS, 2005a].

Na segunda metade do século XX, já com a Segunda Guerra Mundial terminada, a Linha do Douro encontra-se inalterada, realidade que se verifica desde os anos 20. No início da segunda metade do século XX, a Região Duriense, apresenta grandes problemas de ordem económica e social, com tendência a aumentar. De facto, tal era a repulsão do meio que, na década de 50, já existia alguma escassez de mão-de-obra no Alto Douro [PINA, 1997]. A população encontrava-se extremamente carenciada, razão pela qual aproveitava a linha de caminho-de-ferro e os acessos viários ao Porto e Lisboa, para se encaminhar para o Litoral. As regiões incapazes de assegurar a sobrevivência económica das populações vão assistir a um fluxo de abandono sem precedentes, em direção a outras regiões mais ricas ou dotadas de maior capacidade de emprego [SILVA, 2009], fenómeno que se apelidou, como já referi, de Êxodo Rural.

O abandono das regiões do Alto Douro deixou várias marcas. Assistiu-se ao envelhecimento e à diminuição da população e a constantes investimentos na construção de autoestradas, o que demonstrava uma grande concorrência dos transportes rodoviários privados e públicos. O transporte rodoviário voltou a afirmar-se sobre o ferroviário devido à sua polivalência e rapidez nas deslocações e transporte de mercadorias. Todos estes fatores levaram a que muitas linhas férreas tenham deixado de ser atraentes economicamente, conduzindo ao encerramento e suspensão do tráfego de passageiros e mercadorias em vários troços ferroviários, localizados maioritariamente no interior ou em zonas de baixa densidade populacional [SILVA, 2009].

Entrou-se durante a segunda metade do século XX na época dos transportes rodoviários, da camionagem e dos transportes particulares, mais versáteis e capazes de entrar em espaços difíceis e a sofrerem um elevado índice de despovoamento. Durante a década de 80, devido ao mau estado da via e ao reduzido tráfego que se verificava, a ligação internacional por caminho-de-ferro foi encerrada. A 1 de janeiro de 1985 era encerrada a ligação entre Barca d'Alva e La Ferreda de San Esteban e a 18 de outubro de 1988 era encerrada a ligação entre as Estações do Pocinho e Barca d'Alva. No mesmo ano de 1988 era encerrada a ligação entre a Estação do Pocinho e Duas Igrejas, amputando 105 Km da Linha do Sabor.

Desde que a ligação a Espanha pela Linha do Douro foi encerrada, o troço tem sofrido diferentes atenções dos diferentes lados da fronteira. Enquanto do lado espanhol a linha foi declarada Bem de Interesse Nacional com Categoria de Monumento, recebendo

inspeções e intervenções mensais [Aroso e Silva, 2005, p.7], do lado português, a ligação entre o Pocinho e o posto fronteiro foi deixado ao abandono e encontra-se neste momento em degradação profunda.

Para Silva (Silva, 2009, p. 9), “*O encerramento das linhas férreas acarretou consequências para as infraestruturas desativadas: a sua degradação progressiva; o crescimento de vegetação; a descaracterização do património, acrescida de atos de vandalismo; a consequente perda da memória local do caminho-de-ferro e, ainda, a ocupação ilegítima*”. Assim ao longo da linha do Douro podemos encontrar um vasto património ferroviário (estações, apeadeiros, paragens, abrigos, pontes e túneis) cuja degradação se tem acentuado.

É importante reverter esta tendência de abandono e degradação do património ferroviário do Douro, aproveitando o seu contributo para o desenvolvimento económico, particularmente de regiões desfavorecidas. Há que ter em conta o contributo que essas infraestruturas podem dar, minimizando o seu encerramento. O turismo e a reutilização do património abandonado podem vir a ser o próximo passo para a reafirmação da Linha do Douro.



Figura 11 – Exemplos património dos caminhos-de-ferro abandonado e degradado [fonte: www.comboios.net]

3.3.2 - A Linha do Douro – Que futuro?

Apesar da linha do Douro estar a perder cada vez mais importância tornando-se cada vez mais inviável economicamente existem algumas situações que se tornam importantes frisar e que demonstram a importância que esta engloba para as regiões que abrange.

Para Aroso e Silva (2005, p. 12 e 13), “*a linha do Douro e o canal navegável do rio são as únicas vias de comunicação longitudinais da região*”, estando a rede viária “*limitada à existência de dois eixos transversais – IP3 e IP2 – que servem*

fundamentalmente os eixos Vila Real / Régua/ Lamego e Torre de Moncorvo / Vila Nova de Foz Côa". A rede viária existente é claramente deficitária e incompleta, compostas por estradas construídas em tempos idos e que refletem as difíceis nuances de relevo composta por uma sucessão imensa de declives acentuados. O percurso entre o Pocinho e Barca d'Alva reflete as características anteriormente referidas o que o torna penoso e fora dos limites de conforto exigidos pelos turistas. A reabertura da ligação entre estas localidades e posteriormente a Espanha traria grandes melhorias ao turismo da região.

A linha do Douro é um eixo com elevado potencial turístico. A reabertura dos 105 Km de linha encerrados entre a Estação do Pocinho e Salamanca iria tornar-se num fator dinamizador do fluxo turístico ao longo da região. Esta passava a ser a única ligação ferroviária regular de transporte de passageiros entre a cidade do Porto e a cidade de Salamanca passando pelo Vale do Douro e a única via de comunicação que liga quatro pontos considerados Património da Humanidade, Porto, Douro, Vila Nova de Foz Côa e Salamanca, canalizando por sua vez grande parte dos fluxos turísticos originados por estas localidades. A sua reativação abriria as portas ao mercado turístico espanhol na Região do Douro, permitindo o acesso a montante e a jusante. Note-se que para o turista não é importante a duração da viagem, mas sim um maior nível de conforto e segurança ao menor preço possível [Aroso e Silva, 2005, p.13].

Ao ser retomada a ligação entre o Porto e Salamanca, a tendência de deslocamento da população para o Grande Porto, aumentando o despovoamento da região do Vale do Douro e as suas conseqüentes dificuldades económicas, seria talvez contrariada. Em vez de existir apenas uma, passariam a existir duas grandes áreas populacionais, uma em cada extremidade da linha, o que poderá levar à existência de um certo equilíbrio na região do Douro [Aroso e Silva, 2005, p.14].

Ainda segundo Aroso e Silva (2005, p.14), dada a tendência do crescimento do número de turistas que procuram o vale do Douro é fundamental investir nas acessibilidades a esta zona. "*A orografia patente no Vale do Douro e a necessidade de preservar a paisagem limitam a construção de novos acessos*" para além dos que já existem. Desta forma torna-se vital uma remodelação do troço ferroviário do Douro de modo a dinamizar o turismo da região. Para um melhor acesso entre os pontos fortes da região, torna-se também importante que se promova a intermodalidade entre a via fluvial, rodoviária e ferroviária. Esta intermodalidade permitirá um maior dinamismo da economia duriense assim como o acesso a zonas onde o caminho-de-ferro não chega [Aroso e Silva, 2005, p.14].

3.3.2.1 - O turismo – Uma ponte de salvação para a Linha do Douro

Nos anos 90 do século XX, surgem estudiosos do turismo que afirmam que a região do Douro, apesar de apresentar um grande potencial em termos de turismo rural, se encontra mal explorada [DELFIM e TERRASÊCA, 1998]. Esta realidade levou à realização de campanhas promotoras do turismo rural em Portugal, produto que sempre perdeu protagonismo para o seu “rival”, turismo balnear. Elevada a património mundial pela Unesco em 2001, a região do Douro constitui o caso mais assinalável do desenvolvimento do turismo rural em Portugal [PEIXOTO, 2006]. Sendo um setor particularmente recente do nosso turismo, o turismo rural teve como pioneiro o Vale do Douro, explicando a sua preferência como destino de lazer e levando ao interesse crescente de vários empreendedores turísticos. Deste modo têm surgido várias iniciativas de carácter ambiental, histórico-cultural e arqueológico que procuram valorizar a região. Entre estas iniciativas podemos destacar os “Cruzeiros no Rio Douro”, as viagens no “Comboio Histórico”, as visitas ao “Parque Arqueológico do Vale do Côa”, a “Rota do Vinho do Porto” e os programas das “vindimas no Douro” e “Aldeias Históricas”.

Segundo o Plano de Desenvolvimento do Turismo no Vale do Douro, é importante realçar as principais valências turísticas desta região que fazem dela um destino turístico de excelência:

- O vinho: região do Vinho do Porto, dos vinhos do Douro, bem como das suas tradições;
- O Rio: um rio navegável e abundante de águas;
- A Paisagem: a paisagem natural e a paisagem talhada pelo Homem;
- A Segurança, Tranquilidade e Bem-estar: a segurança, o silêncio, o ambiente despoluído, o clima ameno, a gastronomia;
- A Natureza: região preservada pela vocação rural, dispondo, ainda, de redutos em estado selvagem intocados pela mão humana;
- A História e o Património Arquitetónico: a pré-história, a história do nascimento de dois países, as tradições e o património arquitetónico;
- Património da Humanidade: o Alto Douro Vinhateiro, o Centro Histórico do Porto, a Arte Rupestre do Vale do Côa.

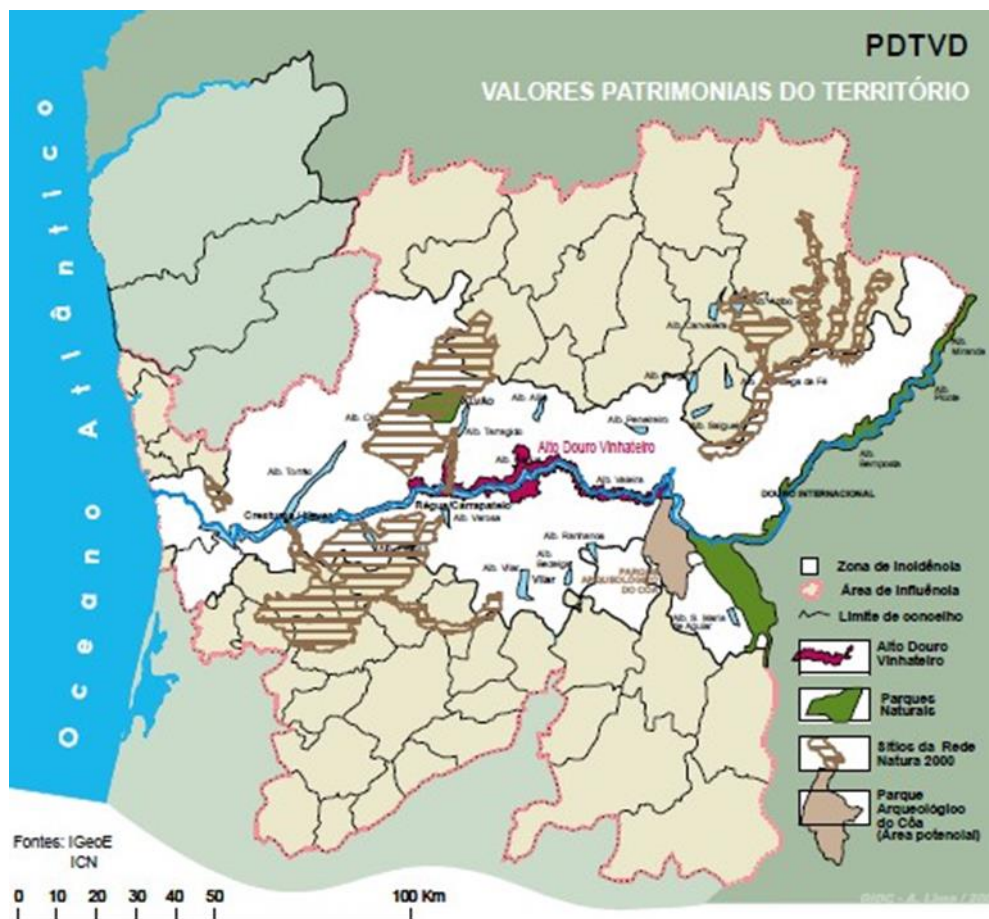


Figura 12 – Valores Patrimoniais do território do Vale do Douro [fonte: PDTVD]

Assim podemos verificar que o aproveitamento do comboio como meio de fazer valer estas características pode vir a tornar-se numa importante estratégia para travar a perda de importância e serviços da Linha do Douro.

A reativação de linhas férreas abandonadas e redes de elétricos em Portugal é relativamente recente e está associada à consolidação de um património ferroviário [PEIXOTO, 2006]. A título de exemplo temos a reativação dos antigos Elétricos do Porto, que apesar de recuperados e adaptados às novas normas de segurança, continuam a manter a sua imagem original. O regresso deste transporte não trouxe apenas a vertente lúdica (de passeio turístico por uma zona considerada Património mundial em 1996), mas também trouxe um novo transporte coletivo, alternativa aos autocarros e ao metro que servem o centro da cidade. Aproveitando o facto de o Centro Histórico do Porto ter passado a ser reconhecido em 1996 como Património Mundial e o Vale do Tua em 2001, a CP criou uma iniciativa apelidada de “Comboios Históricos do Douro”, chamando à atenção para a oportunidade do passageiro viajar num comboio antigo ao mesmo tempo

que apreciava a bela paisagem que o Douro oferecia. No seu manifesto publicitário (www.cp.pt) podemos ler “Viajar no Comboio Histórico da CP é como fazer uma viagem no tempo. Num percurso à beira rio, marcado pela beleza da paisagem, classificada pela UNESCO como património da Humanidade, a carismática Locomotiva a Vapor 0186, construída em 1925 pela Henschel & Son, e as 5 carruagens históricas, percorrem a distância que vai da estação da Régua à Estação do Tua, numa viagem única ao passado”. Esta iniciativa não se restringiu apenas à viagem no comboio, mas realizou também parcerias com vários hotéis da região onde os turistas podiam pernoitar, tornando-se num forte dinamizador para o turismo do Vale do Douro. Para chegar ao Comboio Histórico os passageiros podiam viajar desde o Porto na linha do Douro, aumentando assim o número de utilizadores desta linha. A CP realizou também uma iniciativa com a empresa Spidouro (Sociedade de promoção de empresas e investimentos do Douro e Trás-os-Montes, que promove cruzeiros no Douro, produtos regionais e eventos culturais) [PEIXOTO, 2006], de forma a proporcionar uma maior animação aos passageiros durante a viagem. Assim os produtos locais eram promovidos, através da oferta de produtos como o vinho do Porto e Bola de carne, mas também as tradições da região, através da atuação de grupos regionais que entoavam cantares tradicionais ao longo da viagem.

Segundo Paulo Peixoto, no seu artigo “*O Douro a todo o vapor: Alegorias do turismo rural*”, estes comboios transportaram 2600 passageiros no ano 2000 e 4500 em 2001. No ano de 2003 o número de passageiros já alcançava os 10000. Afirma também que 90% dos utilizadores deste serviço eram de nacionalidade portuguesa, o que demonstra talvez que os turistas estrangeiros continuam a preferir os destinos balneares em Portugal enquanto os turistas nacionais se voltam mais para o turismo rural no interior do país.

O sucesso desta iniciativa levou a CP a criar a Fundação dos comboios Turísticos do Douro, com o objetivo de firmar parcerias com os vários municípios abrangidos pela Linha do Douro o que poderia vir a dinamizar a economia destas zonas. Assim nasceu o “Comboio das Vindimas” que para além da vertente histórica do passeio levava os seus passageiros a conhecer melhor o produto que dinamizou a região do Douro, o Vinho do Porto. Os intervenientes são levados a participar ativamente, durante um curto período de tempo, nas vindimas do Douro.

Apesar de serem iniciativas com sucesso, o facto de se utilizarem locomotivas a vapor acabou por se tornar num grande entrave, pois estas acabaram por provocar alguns incêndios, afetando assim a paisagem e colocando em perigo culturas e pessoas nesta

região. Por este motivo, os “Comboios Históricos” perderam alguma importância. Apesar de tudo continuam a realizar as suas viagens atualmente, sendo substituídas as locomotivas a vapor por locomotivas a diesel sempre que as condições climáticas de excessivo calor sejam propícias à ocorrência de incêndios.

Para além dos Comboios Históricos, a CP dispõe ainda de uma terceira modalidade turística apelidada de “Rota das Amendoeiras em Flôr”. Esta iniciativa volta a promover o turismo na região do Douro, levando os seus intervenientes a visitar outro Ex-líbris da região, as amendoeiras-em-flor. aqui o comboio alia-se ao transporte rodoviário, que leva os passageiros a visitar zonas que não são abrangidas pela Linha do Douro, como Figueira de Castelo Rodrigo, Alfandega-da-fé, Mogadouro, Trancoso entre outras. Os passageiros viajam de comboio até à estação do Pocinho em Vila nova de Foz Côa onde posteriormente utilizam o autocarro como meio de transporte. Mais uma vez, parcerias com vários hotéis e pensões da região dão hipótese aos participantes de pernoitar nos locais designados.

Como pudemos ver até aqui, foram tomadas estratégias para reverter a tendência da perda de importância do transporte ferroviário para o rodoviário. Estas estratégias aliaram ao melhor que o Douro tem para oferecer, como a sua cultura, as tradições e as paisagens, a um ramo turístico em ascensão, o turismo rural. Tanto os comboios históricos como as rotas vêm trazer um novo dinamismo às regiões abrangidas pela linha do Douro, promovendo setores como o do comércio e do alojamento. Apesar de se realizarem apenas nos meses de verão e inícios de Outono, estas iniciativas trazem a esta zona uma grande afluência de turistas, acabando por se tornar numa “lufada de ar fresco” para uma zona que cada vez mais está isolada e para um meio de transporte que cada vez se encontra mais asfiziado. O investimento no turismo da linha do Douro poderá, talvez, vir a funcionar como uma forma de devolver a esta linha férrea a importância perdida desde a década de 50 do século XX. Este investimento poderá reverter a tendência que se tem verificado de perda de estações e comboios que servem a Linha do Douro. No entanto posso dizer que apesar de ter muito para dar, a região do Douro continua a ser mal aproveitada para fins turísticos.

A reativação da linha até Barca D’Alva podia trazer um pacote mais completo da Rota das Amendoeiras em flor, assim como podia promover visitas ao Parque Arqueológico do Vale do Côa. Isto traria uma maior afluência a estas zonas que cada vez se tem isolado mais desde o encerramento da linha. Como vimos também, 90% dos

utilizadores destes programas são portugueses. A reabertura da linha até Espanha podia ser vista como um chamariz a turistas espanhóis.

Para além da reabertura da Linha do Douro até Barca d'Alva, a reativação das encerradas estações de Caldas de Aregos e Caldas de Moledo poderia ser uma estratégia para a afirmação desta ferrovia, visto que estas zonas dispõem de importantes zonas termais onde os acessos rodoviários estão longe de ser os melhores e que chamariam mais turistas.

Ao longo da Linha do Douro vamos vendo também estações e apeadeiros que deixaram de ser servidos pelo comboio, encontrando-se ao abandono. Seria interessante valorizar estes edifícios em ruína, transformando-os em património turístico para a valorização da região, como foi decidido em 2001 após ser criada pela CP a Unidade de Gestão do Património Desativado (UGPD) (jornal Público). Apesar da criação deste organismo não se tem visto nos últimos anos uma tentativa de valorizar estes edifícios.

Em suma, o setor turístico pode vir a ser uma ponte de salvação para a linha do Douro, basta para isso haver um melhor aproveitamento de tudo o que a região tem para dar.

4 - Atividade Didática: A construção de um website sobre a Linha do Douro

4.1 – A importância da Internet nas aulas de História e de Geografia

Atualmente, a partilha de informação na Web é interessante e facilita o seu acesso. Talvez tenha sido o facto de qualquer pessoa ter permissão para publicar na web, que lhe consentiu um crescimento tão repentino. Tal, também originou um excesso de informação na WWW, a que todos podem aceder.

Diversidade e qualidade (boa e má) são duas características fundamentais da informação disponível na web. A diversidade pode ser desde informação criteriosa a informação distorcida. Podemos encontrar websites divertidos de animação a jogos, jornais, grupos de discussão, filmes e música, postais, informação meteorológica, reserva e compra de objetos ou até os resultados dos concursos do Ministério da Educação.

Na introdução à internet na sala de aula tem que existir algum cuidado no que diz respeito à sua exploração. Há que dominar toda uma técnica de copiar e colar texto, mas acima de tudo, dominar a técnica de citar os autores e responsáveis pelos websites ou a informação que encontramos neles, respeitando assim a sua qualidade intelectual [BARCA, 2004].

A internet é talvez a nova tecnologia da sala de aula mais controversa. Por um lado, pode ser muito útil, na medida em que podemos aceder a qualquer tópico ou matéria, em qualquer momento e em qualquer lugar. Por outro lado, a sua utilização pode tornar-se perigosa, caso seja mal consultada, uma vez que pode induzir os alunos em erro. Aqui se põe uma das tarefas mais difíceis do professor, desenvolver nos seus alunos uma capacidade de reflexão, crítica e seleção de informação que torne os seus alunos capazes de distinguir as que estão corretas das erradas.

Infelizmente é impossível visitar com os nossos alunos todos os locais, exposições e acontecimentos históricos que trariam muitos benefícios para a sala de aula. No entanto, já é possível ter uma pequena noção de tudo o que falamos aos nossos alunos. Por exemplo, na sala de aula podemos ver museus e exposições ou consultar obras de arte, apenas com o simples “clicar” do rato. Isto torna-se, então, bastante benéfico para o decorrer das aulas, pois ajuda os alunos a enquadrar corretamente a informação que lhes é fornecida. Atualmente, já existem online visitas guiadas em 3D a vários museus e monumentos, como é o caso da Capela Sistina no Vaticano

(http://www.vatican.va/various/cappelle/sistina_vr/index.html). A visualização de vídeos é igualmente uma realidade com a internet. Existem vários websites dedicados à promoção de vídeos e documentários históricos e geográficos, restando apenas a seleção dos melhores. A internet também permite a consulta online de documentos históricos e geográficos, fontes escritas e artefactos que normalmente não estão disponíveis para consulta, sendo mais uma vez benéfico para o enriquecimento de uma temática a lecionar.

A criação de blogues ou websites com a turma pode ser uma importante estratégia a seguir pelo professor. Por exemplo, criar uma página na internet onde os alunos coloquem documentos que pesquisaram e elaboraram, ou vídeos assistidos, torna assim a informação acessível a todos. O professor pode também colocar documentos que considere relevantes assim como matéria das suas aulas. Este terá que supervisionar o website regularmente para garantir que os alunos não coloquem informações erradas ou menos importantes.

Como referi, a internet pode ser uma ferramenta muito importante na sala de aula, mas tem que se ter cuidado com a sua utilização. Ainda que permita que os alunos mantenham o contacto com a história e a geografia fora da sala de aula, será necessário mostrar aos alunos o perigo possível na Internet, bem como direcioná-los na escolha de melhores informações. Além disso, o professor terá que mostrar aos alunos que a internet não faz o seu trabalho, sendo então imperativo que eles desenvolvam por si próprios opiniões e ideias [MORAN, 1997].

4.2 – A importância da aprendizagem colaborativa assistida por computador (CSCL) na sala de aula

Segundo Slavin *et al.* (1984), a aprendizagem colaborativa pode definir-se como um conjunto de métodos e técnicas de aprendizagem utilizado em grupos estruturados, assim como de estratégias de desenvolvimento de competências mistas (aprendizagem e desenvolvimento pessoal e social), onde cada membro do grupo é responsável, quer pela sua aprendizagem, quer pela aprendizagem dos restantes elementos. A aprendizagem colaborativa destaca a participação ativa e a interação tanto dos alunos como dos professores. O conhecimento é visto como um constructo social e, por isso, o processo educativo é favorecido pela participação social em ambientes que propiciem a interação, a colaboração e a avaliação. Pretende-se que os ambientes de aprendizagens colaborativas sejam ricos em possibilidades e propiciem o crescimento do grupo.

O mesmo ocorre com a Aprendizagem colaborativa assistida por computador (CSCL - Computer Supported Collaborative Learning), que utiliza a mesma estratégia educativa e dispõe os recursos informáticos para serem utilizados como mediadores do processo de Ensino-Aprendizagem. Pretende-se que os ambientes de trabalho colaborativos sejam ricos em possibilidades e propiciem o crescimento do grupo. Segundo Vigotsky (1994), bem orientada a um nível pessoal, a aprendizagem colaborativa tenderá a diminuir o sentimento de isolamento e de medo da crítica, aumentando a confiança, a autoestima e a interação no grupo.

Cabe ao professor promover atividades com os seus alunos na sala de aula, assim como a interação on-line para a resolução dessas atividades. O professor deve acompanhar a evolução dos seus alunos e se for necessário munir os seus alunos de estratégias de pesquisa e comunicação on-line.

Qualquer processo de avaliação já carrega em si um grau de complexa elaboração, mas, aplicá-lo a um ambiente virtual pode tornar-se ainda mais difícil. Deste modo, cabe ao professor acompanhar sempre os grupos de trabalho de modo a minimizar os erros. A partir de uma visão construtiva, a avaliação deve ser um processo contínuo e sistemático e deve acontecer sempre que possível, em função de objetivos claros e servir para orientar o processo de aprendizagem. É fulcral que se considere, além da capacidade do aluno em reter o que foi ensinado, a sua aptidão em interpretar e explicar o assunto, como também a capacidade de sintetizar e de reelaborar a informação recebida, fator que certamente inibirá o processo de copiar e colar de outras pesquisas que ele pode encontrar na web. Como em qualquer outro processo de avaliação é essencial que seja feita a verificação da carência dos conhecimentos necessários à aquisição do novo conhecimento, bem como a observação do grau atingido dos objetivos, da capacidade de aplicação do conhecimento em situações novas e da capacidade de análise, de relacionar informações e compreender o processo de formação e organização textual, em ambientes colaborativos [Coura-Sobrinho, 2005].

4.3 – Construção de um website sobre a Linha do Douro

A atividade didática que me propus a realizar, promove a interdisciplinaridade entre os alunos da História e da Geografia, destinando-se aos alunos do 3º ciclo que frequentam o 8º e 9º ano de escolaridade. A temática deste estudo encontra-se inserida no Ponto 4 da Planificação anual de Geografia (9º ano) intitulado – “Atividades Económicas”, subtemas: “Turismo, a indústria do lazer” e “Redes e meios de transporte

e de telecomunicações e no ponto 8 da Planificação anual de História (8º ano) intitulado – “*A civilização industrial do século XIX*”, subtemas: “*O mundo Industrializado*” e “*Os países de difícil industrialização: O caso Português*”.

O principal objetivo desta atividade era consciencializar os alunos da importância que o caminho-de-ferro (com especial atenção pela Linha do Douro) tem para o dinamismo económico e social das várias regiões do país. A atividade tem também o objetivo de fazer com que os alunos reconheçam as diferentes realidades demográficas existentes no nosso país (mais especificamente sobre a tendência da população se deslocar para o litoral do país e de despovoamento/isolamento do interior) assim como de procurar e apresentar estratégias para reverter a perda de importância do comboio e dinamizar a economia das zonas rurais que este abrange (promovendo uma procura por parte dos alunos da história, tradições e principais pontos de referência da região em estudo)

Para uma melhor articulação da atividade é necessário que esta se divida em três fases que se interligarão:

- 1 – Introdução da temática a estudar;
- 2 – Realização de trabalhos sobre a Linha do Douro;
- 3 – Realização de um Website Sobre a Linha do Douro.

A Fase 1 destina-se à introdução da temática a estudar nas aulas segundo a planificação anual programática adotada. Esta fase ocuparia duas aulas, a primeira destinada à introdução da temática, onde os alunos seriam chamados à atenção sobre a importância dos meios de transporte para a população e para a economia, seguida da visualização do documentário “*Pare, escute e Olhe*” do ano 2009, realizado por Jorge Pelicano. Este documentário relata o percurso do encerramento da Linha do Tua (linha ferroviária integrada na Linha do Douro) desde 1992. Durante o documentário podemos assistir a vários relatos de políticos que afirmam a importância que o comboio tem para as populações isoladas do interior e a sua posterior decisão de encerrar a Linha dando prioridade à construção da Barragem do Tua. Podemos também assistir a relatos de vários habitantes dos municípios servidos por esta linha sobre o impacto que o seu encerramento teve e terá no futuro.

A segunda aula desta primeira fase destinar-se-ia à realização de um debate entre os alunos sobre a importância que as ferrovias como a Linha do Douro e do Tua têm para as populações locais, tendo como base os exemplos dados no documentário “*Pare, Escute*

e Olhe”. O objetivo deste debate é consciencializar os alunos para a importância que o comboio tem para a população que a Linha do Douro serve levando-os ao mesmo tempo a refletir sobre os diferentes cenários de ocupação do território existentes no nosso país.

A segunda fase desta atividade didática decorreria fora do período das aulas de História e Geografia. Devido a decorrer fora do período das aulas o professor terá que manter um contacto constante com os alunos de forma a acompanhar a evolução do seu trabalho. Para tal tornava-se necessário criar um horário de receção dos alunos onde o professor pudesse esclarecer todas as suas dúvidas e acompanhar a sua evolução. Esta fase consiste na realização de trabalhos, em grupos de 3 ou 4 alunos. Os alunos escolheriam uma Estação ou localidade abrangida pela Linha do Douro e em grupos elaborariam uma investigação sobre os principais pontos de referência dessa mesma zona nomeadamente os principais pontos turísticos, principais tradições, principais culturas, a presença de produtos artesanais exclusivos da localidade entre outras referências. Os alunos devem incluir na sua investigação, uma análise histórica da demografia e economia da região em estudo.

As dissertações dos alunos devem incluir:

- 1** – Uma breve caracterização da localidade escolhida por eles onde se apresentem as suas principais características, a história da região e as principais tradições;
- 2** – A lista de todas as Festas e Romarias, de modo a que os alunos saibam as ocasiões em que estas terras têm maior afluência de pessoas. Normalmente estas festas realizam-se no verão, quando regressam à terra os emigrantes. É também nestas alturas do ano que o comércio local aumenta significativamente;
- 3** – Os principais produtos de artesanato e gastronomia da região (muitas destas localidades são conhecidas pela sua gastronomia e artesanato);
- 4** – Uma apresentação de todos os museus e elementos patrimoniais (naturais e históricos);
- 5** – Elaboração de um roteiro turístico, englobando os principais elementos turísticos da região e cruzando-os com a utilização da Linha do Douro e de hotéis e pousadas da região.

Na terceira e última fase desta atividade, cabe ao professor construir um website, utilizando o software fornecido gratuitamente pela Microsoft, o FrontPage 2003, onde os alunos publicarão os seus trabalhos, construindo assim uma espécie de roteiro pelas várias

localidades abrangidas pela Linha do Douro. A publicação dos trabalhos dos alunos online funcionará como uma forma de incentivo e valorização pelo trabalho elaborado.

A primeira e segunda fase terão a duração de três aulas enquanto a terceira se prolongará por mais um mês após a proposta de realização do trabalho.

Conclusão

Neste relatório de estágio, tinha como principais objetivos evidenciar a importância do estágio pedagógico na formação do professor e o peso que este tem para o aperfeiçoamento da prática docente, assim como apresentar um estudo científico que é concluído com a apresentação de uma atividade didática resultante da temática em estudo. Nos primeiros capítulos procedi a uma caracterização e análise do estágio pedagógico realizado por mim na escola Secundária José Falcão em Coimbra. Estes capítulos funcionam como um resumo de todas as atividades realizada por mim durante um ano letivo, assim como uma descrição do espaço, das turmas e do meio onde trabalhei. Considero o estágio pedagógico um processo essencial para a formação do professor e para o enriquecimento da prática docente. Durante o meu estágio pedagógico conclui também que vários fatores como as condições de trabalho (espaços de trabalho, conforto, meios de informação existentes nas escolas), as turmas e o meio escolar, influenciaram diretamente o grau de sucesso do professor estagiário. Deste modo, considero que a escola onde trabalhei me proporcionou todos os meios essenciais para concluir o meu estágio pedagógico com sucesso.

Como referi, tinha também como objetivo para este trabalho a apresentação de um estudo científico, ligado às áreas da Geografia e da História, que se enquadrasse no plano de estudos de qualquer ano letivo do 3º ciclo do ensino básico e do secundário. O tema por mim escolhido, “A Linha do Douro” está enquadrado no Ponto 4 da Planificação anual de Geografia (9º ano) intitulado – “Atividades Económicas”, subtemas: “Turismo, a indústria do lazer” e “Redes e meios de transporte e de telecomunicações e no ponto 8 da Planificação anual de História (8º ano) intitulado – “*A civilização industrial do século XIX*”, subtemas: “*O mundo Industrializado*” e “*Os países de difícil industrialização: O caso Português*”. Ao longo da análise desta temática foquei vários pontos que considerei essenciais ao estudo da Linha do Douro e da sua importância para as regiões abrangidas por ela. Considero que esta linha ajudou a dinamizar a região duriense a um nível económico e social. O seu aparecimento funcionou como um motor de desenvolvimento para a região duriense como comprovei ao longo do estudo. A falta de investimento nesta linha está a contribuir para a quebra económica e demográfica da região, sendo a adaptação desta a novas realidades como o turismo, uma ponte de salvação e uma nova forma de promover o Douro.

Numa fase final deste relatório apresentei uma atividade didática ligada à temática científica desenvolvida por mim nos seminários de História e de Geografia. Esta atividade consistia na realização de um website sobre a Linha do Douro e as regiões por onde ela passava. Apesar de ter delimitado as várias fases de realização desta atividade e os seus principais objetivos, não foi possível a sua realização ao longo do meu estágio pedagógico. Embora não tenha sido possível a realização da atividade didática elaborada por mim, considero que todas as atividades que realizei e participei ao longo do ano letivo 2012/2013 foram muito enriquecedoras para a minha experiência profissional como docente.

Bibliografia

ABREU, Carlos (2005), “O troço desactivado da Linha do Douro (Pocinho – La Fuente de San Esteban): um caso de Património Arqueológico Ferroviário a defender; Actas in: *Côavisão cultura e ciência*, coord. António N. Sá Coixão, n.º 7, Vila Nova de Foz Côa, Câmara Municipal, pp. 101-131;

ALEGRIA, Maria Fernanda (1990), “A organização dos transportes em Portugal 1850-1910: as vias e o tráfego”. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos;

AROSO, Alberto e SILVA, Dário (2005), “A Importância da Interoperabilidade dos Transportes Ferroviário e Fluvial na Estratégia de Desenvolvimento do Turismo do Vale do Douro”. *Transportes em Revista* (30). p. 6-14

BARCA, Isabel, org. (2004), “Para uma educação histórica de qualidade: actas das Jornadas Internacionais de Educação Histórica, 4, Braga, Portugal, 2003”. Braga: Centro de Investigação em Educação do Instituto de Educação e Psicologia da Universidade do Minho, p. 317-322;

COURA-SOBRINHO, J. (2005), “Aprendizagem colaborativa assistida por computador - CSCL: Primeiros olhares”; Centro Federal de Educação tecnológica de Minas Gerais;

DELFIN, Luís e TERRASÊCA, Rui (1998), “O Norte de Portugal Turístico: 1991-1995”. Instituto Nacional de Estatística.

FERRÃO, João (1996), “A demografia portuguesa”, Lisboa, Público, *Cadernos do Público*, 6, D. L.

MARTINS, Conceição Andrade (1988), “Os ciclos do Vinho do Porto: ensaio de periodização”; *Análise Social*, vol. XXIV (100), pp. 391-429;

MARTINS, Conceição Andrade (1991), “A Filoxera na viticultura nacional”, *Análise Social*, vol. XXVI (112-113), p. 653;

MEDEIROS, Carlos Alberto (2005a) coord; “Geografia de Portugal – Atividades Económicas e espaço geográfico”; Círculo de Leitores, Lisboa;

MEDEIROS, Carlos Alberto (2005b) coord; “Geografia de Portugal – Sociedade, Paisagem e Cidades”; Círculo de Leitores, Lisboa;

MENDES, J. Amado (1993), “Comércio, transportes e comunicações”, in: *História de Portugal*, dir. José Mattoso, vol. V (O Liberalismo 1807-1890), coord. Luís Reis Torgal e João Lourenço Roque, s/l, Editorial Estampa, pp.369-379;

MORAN, José Manuel. (1997). “Como utilizar a Internet na educação”. *Ciência da Informação*, 26(2). Disponível em: <https://dx.doi.org/10.1590/S0100-19651997000200006>

PINA, Maria Helena Mesquita (1996), “Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro”, in revista da faculdade de letras;

PINA, Maria Helena Mesquita (2003), “Alguns reflexos sobre a implantação do caminho de ferro no Alto Douro no final do século XIX”, in revista da faculdade de letras;

PEIXOTO, Paulo (2006), “O Douro a todo o vapor. Alegorias do turismo rural” In *Turismo Rural. Patrimônio, Cultura e Legislação*, editado por Joaquim Anécio Almeida; Marcelino de Souza. ed 1, 121-135. Santa Maria: Editora Facos.

PEREIRA, Hugo Silveira (2008), *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: FLUP. Tese de mestrado;

PEREIRA, Hugo Silveira (2010a), “As viagens ferroviárias em Portugal.” - *Cultura, Espaço e Memória*, n.º 1. Porto: CITCEM, p. 25-40;

PEREIRA, Hugo Silveira (2010b) – *Caminhos-de-ferro entre Técnica, Estratégia, Economia e Política (1845-1892)*. «XXX Encontro da APHES»;

SILVA, Armanda (2009), “Aproveitamento turístico das linhas férreas desativadas”. Artigo desenvolvido na cadeira semestral de seminário. Disponível em <http://www.ocomboio.net/PDF/armandasilva2009.pdf>

SLAVIN, R. E.;M. Leavey, & N. A. Madden. (1984). "Combining Cooperative Learning and Individualized Instruction: Effects on Student Mathematics Achievement, Attitudes, and Behaviors." *Elementary School Journal* 84: 409-422;

VIGOTSKY, L.V. (1994); “Pensamento e Linguagem”; São Paulo: Martins Fontes editora, Lda.

Estudos:

- Inspeção-geral da Educação e ciência; Avaliação externa das escolas – Relatório da Escola Secundária José Falcão, Coimbra, 2012;
- Presidência do Concelho de Ministros, Plano de Desenvolvimento Turístico do Vale do Douro (PDTVD), 2007 32.

Fontes:

- CP (1882); Resumos estatísticos / Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro; Lisboa: C.F.E., [1905-1925]; Caminhos de Ferro do Estado. Direcção do Minho e Douro, editor comercial.
- CP (1915); Resumos estatísticos / Caminhos de Ferro do Estado, Direcção do Minho e Douro; Lisboa: C.F.E., [1905-1925]; Caminhos de Ferro do Estado. Direcção do Minho e Douro, editor comercial.
- DINIS, Pedro Guilherme dos Santos (compil.) (1915-1919) – Compilação de diversos documentos relativos à Companhia dos Caminhos de Ferro Portuguezes. Lisboa: Imprensa Nacional.
- Imprensa Nacional, IV Recenseamento Geral da População de 1900, Lisboa;
- Imprensa Nacional, V Recenseamento Geral da População de 1911, Lisboa;
- Imprensa Nacional, VII Recenseamento Geral da População de 1930, Lisboa;
- Imprensa Nacional, IX Recenseamento Geral da População de 1950, Lisboa;
- Imprensa Nacional, X Recenseamento Geral da População de 1960, Lisboa;
- Imprensa Nacional, XI Recenseamento Geral da População de 1970, Lisboa;

- Imprensa Nacional, XII Recenseamento Geral da População de 1981, Lisboa;
- Imprensa Nacional, XIII Recenseamento Geral da População de 1991, Lisboa;
- Imprensa Nacional, XIV Recenseamento Geral da População de 2001, Lisboa;
- Imprensa Nacional, XV Recenseamento Geral da População de 2011, Lisboa;

ANEXOS

**Anexo 1 – Planificação a Longo Prazo Escola Secundária José Falcão –
Ano Letivo 2012/2013**

1º PERÍODO

INÍCIO – 10/09/2012

FIM – 14/ 12/2012

INTERRUPÇÕES LETIVAS – 17 Dezembro a 2 de Janeiro

2º PERÍODO

INÍCIO – 03/ 02/ 2013

FIM – 15/ 03/ 2013

INTERRUPÇÕES LECTIVAS – 11 a 13 de Fevereiro (Carnaval)

INTERRUPÇÕES LETIVAS - 18 de Março a 1 de Abril (Páscoa).

3º PERÍODO

INÍCIO – 02/04/ 2013

FIM – 07/05/ 2013 – 9º, 11º e 12º anos

FIM – 14/05 / 2013 – 7º, 8º, e 10º anos

Anexo 2 – Planificação Anual de Geografia – 7º ano de escolaridade
PLANIFICAÇÃO ANUAL

GEOGRAFIA

ANO LETIVO 2012/2013

7º Ano

Nº AULAS SEMANAIS: 2 aulas (50+50 min)

Domínios	Nº Aulas	Período
TEMA I - A TERRA: ESTUDOS E REPRESENTAÇÕES		1º. P (25 aulas) (18+7av)
1 - DESCRIÇÃO DA PAISAGEM	2	
1.1. Diversidade de paisagens	1	
1.2. Observação direta e indireta	1	
2 – MAPAS COMO FORMA DE REPRESENTAR A SUPERFÍCIE TERRESTRE	6	
2.1. Diferentes tipos de mapas – sua importância	2	
2.2. A escala – diferentes tipos de escalas	4	
3 – LOCALIZAÇÃO DOS LUGARES NA SUPERFÍCIE DA TERRA	10	
3.1. Elementos de um mapa: título, escala, orientação e legenda	1	
3.2. Localização relativa	3	
3.3. Localização absoluta: as coordenadas geográficas: latitude, longitude, altitude	5	
3.4. Localização de Portugal na Europa, no Mundo	1	
3.5. A União Europeia – espaço sócio - económico e político	4*	
II TEMA – MEIO NATURAL		
1. CLIMA E FORMAÇÕES VEGETAIS	18	
1.1. Estado de tempo e clima	10	

1.1.1. Variação da temperatura	3		
1.1.2. Variação da humidade atmosférica	2		
1.1.3. Variação da precipitação	3		
1.1.4. Variação da pressão	2		
1.2. Distribuição e características dos climas e da vegetação	8		
1.2.1. Elementos e fatores do clima	5**		
1.2.2. Os grandes ambientes bioclimáticos	3		
2. O RELEVO	14		3º. P (21 aulas) (16+5av)
2.1 Grandes conjuntos de relevo	6		
2.1.1. As formas de relevo	5		
2.1.2. Os contrastes do relevo a nível mundial	1		
2.2. Dinâmica de uma bacia hidrográfica	6		
2.2.1. Rede e bacia hidrográfica	1		
2.2.2. Elementos topográficos de uma bacia hidrográfica	3		
2.2.3. Os rios, elementos modeladores do relevo	2		
2.3. Dinâmica do litoral	3		
3.2.1. Arribas e praias	1		
3.2.2. Fatores condicionantes da evolução do litoral	1		
3.2.3. Recuo da arriba	1		
3. RISCOS E CATÁSTROFES NATURAIS	4		
3.1. Riscos naturais e humanos	1		
3.2. Causas das catástrofes naturais	2		
3.3. Efeitos sobre o Homem e o Ambiente	1		

NOTA: No número de aulas não estão contempladas as avaliações, as visitas de estudo, o trabalho de campo...

* Início do 2º. Período ** Início do 3º. Período

Anexo 4 – Planificação de Aula de Geografia

Tema 2: Meio Natural		
Subtema 2: Relevo		
Unidade Didática: Dinâmica de uma bacia hidrográfica		
Aula N° 57	16 Maio de 2013	13ª Aulas de estágio

Sumário previsto:

Dinâmica de uma bacia hidrográfica:

Rede hidrográfica;

Bacia hidrográfica;

As três secções dos rios;

a) Finalidades Educativas:

-Consciencializar os alunos da dinâmica de uma bacia hidrográfica e dos vários processos que ocorrem dentro da mesma.

b) Metas de aprendizagem:

Meta final 5: O aluno descreve, compara e explica características físicas e humanas dos lugares e regiões de diferentes contextos geográficos, mobilizando terminologia geográfica.

Meta final 6: O aluno descreve e explica a distribuição de fenómenos geográficos relacionando as suas características com fatores físicos e humanos.

Meta final 8: O aluno identifica e explica a singularidade de lugares e regiões analisando a combinação de características físicas e humanas.

c) Questões Chave:

- Quais os rios mais importantes?
- Como se processa o ciclo hidrológico?
- Quais os elementos topográficos associados a uma bacia hidrográfica?
- Quais os processos de evolução de uma bacia hidrográfica?
- Quais as diferentes secções que podemos encontrar nos rios?

- Quais são as principais formas de relevo fluvial?

c) Pré-Requisitos:

Os alunos devem ter a noção de:		
Evolução do relevo	Altitude	Montanhas
Planalto	Planícies	Vales
Colinas		

d) Conceitos:

Rio	Leito	Caudal
Ciclo hidrológico	Rede hidrográfica	Bacia hidrográfica
Erosão Fluvial	Secção superior de um rio	Secção média de um rio
Secção inferior de um rio		

e) Objetivos Específicos:

No final da aula os alunos devem saber:

- Explicar o ciclo hidrológico;
- Referir os diferentes processos de evolução de uma bacia hidrográfica;
- Indicar as diferentes secções que podemos encontrar no rio;

f) Estratégias / Atividades:

A aula será iniciada coma chamada e posterior redação do sumário no quadro e no programa TProfessor de modo dar a conhecer aos alunos o assunto a abordar.

Seguidamente será feito um resumo da aula anterior de modo a enquadrar os alunos na nova temática a ser introduzida (dinâmica de uma bacia hidrográfica) e de forma a responder a quaisquer dúvidas que possam surgir. A exposição será acompanhada de uma apresentação em PowerPoint que contém imagens e gráficos, proporcionando aos alunos um melhor entendimento dos conceitos que são introduzidos e pelo manual adotado.

Após o enquadramento dos conteúdos começar-se-á por explicar que o relevo mundial é influenciado pela existência de rios que modelam a superfície terrestre. Posto isto explica-se a importância que os rios têm para o homem e para manter o equilíbrio do sistema hidrológico global, visto que pertencem ao ciclo hidrológico e são-lhe por isso fundamentais. Utilizando imagens como recurso exemplifica-se como se processa o ciclo hidrológico, mantendo o diálogo com os alunos durante a explicação para que estes assimilem melhor o conceito.

Seguidamente introduzir-se-á o conceito de rede hidrográfica, explicando que os rios se organizam segundo uma hierarquia bem delineada (do que apresenta o maior caudal para o menor), o que forma uma rede hidrográfica. Apresentam-se então os vários tipos de redes hidrográficas existentes. Aproveitando o conceito de rede hidrográfica, introduz-se o conceito de Bacia hidrográfica, informando que esta corresponde à área onde está implantada a rede hidrográfica, ou seja, à área que é drenada por um rio e seus afluentes. Serão utilizados esquemas e imagens para que os alunos melhor entendam como se limita uma rede hidrográfica e como é que a água é drenada dentro desta.

Neste ponto da aula será feito um ponto da situação de modo a averiguar se os alunos estão a acompanhar a matéria e se surgiram dúvidas. Será lembrado que os rios contribuem de uma forma decisiva para a modelação da paisagem terrestre, e a este fenómeno se dá o nome de erosão fluvial. Ao longo do percurso do rio é possível distinguir três diferentes secções, com diferentes tipos de vale e ações de erosão fluvial predominantes, o que se traduz no percurso do rio desde a nascente até à foz ou lago.

Posteriormente serão exemplificados os diferentes tipos de vale e de erosão que existem em cada secção do rio, exemplificando sempre com imagens ou esquemas para uma melhor compreensão da matéria.

g) Materiais e recursos:

Quadro negro	Manual adotado – páginas	PowerPoint com exercícios
--------------	--------------------------	---------------------------

	148 a 150	
PowerPoint – Dinâmica de uma Bacia hidrográfica		

h) Objetivos dos materiais e recursos a utilizar:

PowerPoint – Dinâmica de uma Bacia Hidrográfica	Explicar melhor os conceitos pretendidos e os exemplos dados durante a aula. Fazer exercícios para a consolidação de conceitos.
---	---

j) Bibliografia:

GOMES, Ana; BOTO, Anabela Santos; *Fazer Geografia – Meio Natural*; Porto Editora; 1ª Edição; Porto; 2007

LOBO, José Silva; MESQUITA, Maria Guilhermina; *7 Coordenadas – A Terra: Estudos e Representações – O Meio Natural*; Texto Editora; 1ª Edição; Lisboa; 2006

MATOS, Maria João; CASTELÃO, Raul; *Geografia 7º ano – À Descoberta*; Santillana Constância; 1ª Edição; Carnaxide; 2006

MATOS, Maria João; CASTELÃO, Raul; *Geografia 7º ano – Espaços*; Constância; 1ª Edição; Carnaxide; 1998

Manual escolar do 7º Ano do 3º Ciclo do Ensino Básico – GPS – A terra: Estudos e representações; Meio Natural (2012) – RIBEIRO, Eva; LOPES, Rui Teixeira; CUSTÓDIO, Sandra. Porto Editora

Caderno de Atividades – GPS - A terra: Estudos e representações; Meio Natural (2012) – RIBEIRO, Eva; LOPES, Rui Teixeira; CUSTÓDIO, Sandra. Porto Editora.

Bloco de Fichas – GPS - A terra: Estudos e representações; Meio Natural (2012) – RIBEIRO, Eva; LOPES, Rui Teixeira; CUSTÓDIO, Sandra. Porto Edito

Módulo Inicial – Estudar/Aprender História

Conteúdos	Conceitos/Noções	Aprendizagens relevantes	Estratégias e recursos	Nº Blocos	Avaliação
<p><u>A História: tempos e espaços:</u></p> <p>Quadros espaço-temporais; Períodos históricos e momentos de ruptura</p> <p>Processos evolutivos; a multiplicidade de factores</p> <p>Permutas culturais e simultaneidade de culturas</p> <p>História nacional e história universal – interações e especificidade do percurso português</p>	<ul style="list-style-type: none"> . Fonte histórica . Tempo histórico . Cronologia . Periodização . Património . Condicionismo . Efeito . Ciências Sociais 	<ul style="list-style-type: none"> - Compreender a noção de período histórico como resultado de uma reflexão sobre permanências e mutações nos modos de vida das sociedades, num dado espaço. - Reconhecer a diversidade de documentos históricos e a necessidade de uma leitura crítica. - Exercitar a prática de recolha de Informação, individual e em grupo, e do seu tratamento e organização. - Analisar e produzir materiais iconográficos (quadros ou frisos cronológicos, esquemas, mapas, gráficos). - Exercitar diversas formas de comunicação escrita (biografias, resumos, relatórios) e oral (apresentação oral, painéis, debates). - Desenvolver a noção de relativismo cultural. 	<ul style="list-style-type: none"> - Apresentação - Utilização da técnica de comunicação brainstorming - Análise de fontes históricas diversificadas. - Trabalho de grupo/pares - Elaboração e análise de frisos cronológicos, mapas e cronologias. - Comentário de texto - Elaboração de um quadro síntese e produção de texto. - Esquemas síntese no quadro. - Diálogo professor/aluno. - Resumos de textos. 	<p>(32)</p> <p>1</p> <p>5</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Avaliação diagnóstica - Avaliação formativa e diversificação de instrumentos: listas de verificação e autoavaliação, trabalhos de grupo/pares, sínteses.

Módulo 1 – Raízes mediterrânicas da civilização europeia – cidade, cidadania e império na antiguidade Clássica

Conteúdos	Conceitos/Noções	Aprendizagens relevantes	Estratégias e recursos	Nº Blocos	Avaliação
<p>1. <u>O modelo ateniense</u></p> <p>1.1 A democracia antiga: os direitos dos cidadãos e o exercício de poderes</p> <p>1.2 Uma cultura aberta à cidade</p> <ul style="list-style-type: none"> - As grandes manifestações cívico - religiosas. - A educação para o exercício público do poder. - A arquitectura e a escultura, expressão do culto público e da procura da harmonia. <p>2. <u>O modelo romano</u></p> <p>2.1 Roma, cidade ordenadora de um império urbano</p> <ul style="list-style-type: none"> - A unidade do mundo imperial: o culto a Roma e ao imperador, a codificação do direito, a progressiva extensão da cidadania. <p>2.2 A afirmação imperial de uma cultura urbana pragmática</p> <ul style="list-style-type: none"> - A padronização do urbanismo e a fixação de modelos arquitectónicos e escultóricos. - A apologia do Império na épica e na historiografia; a formação de uma rede escolar urbana uniformizada. 	<p>. <i>Polis</i></p> <p>. <i>Agora</i></p> <p>. Democracia antiga</p> <p>. Cidadão *</p> <p>. Meteco</p> <p>. Escravo</p> <p>Ordem arquitectónica</p> <p>. Urbe *</p> <p>. Império *</p> <p>. <i>Forum</i></p> <p>. Direito *</p> <p>. Magistratura</p> <p>. Urbanismo*</p> <p>. Pragmatismo</p> <p>. Romanização *</p> <p>. Município</p> <p>. Aculturação</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Identificar os elementos definidores da <i>polis</i> ateniense. - Caracterizar o modelo democrático ateniense: as suas limitações, os fundamentos e os mecanismos de funcionamento. - Valorizar processos de intervenção democrática na vida colectiva. <ul style="list-style-type: none"> - * Interpretar a extensão do direito de cidadania romana como um processo de integração da pluralidade de regiões sob a égide do Estado imperial. - * Distinguir formas de organização do espaço nas cidades do Império, tendo em conta as suas funções cívicas, políticas e culturais. - * Sensibilizar para a importância do legado político e cultural clássico como uma das matrizes da formação da civilização europeia ocidental. - Desenvolver a sensibilidade estética, através da identificação e da apreciação de manifestações artísticas do período clássico. 	<ul style="list-style-type: none"> - Visionamento de power-points ao longo das aulas, sobre os temas em estudo. - Análise de fontes históricas diversificadas (iconográficas, cartas, textos político-jurídicos, plantas de núcleos urbanos, etc.). - Elaboração e/ou análise de mapas, gráficos e tabelas cronológicas. - Explicação dos conceitos/noções do manual. - Utilização de meios multimédia diversificados sobre as épocas em estudo (filmes, documentários). <p>exploração dos seus documentos de suporte e apoio</p> <ul style="list-style-type: none"> - Realização das actividades propostas pelo manual. - Esquemas no quadro com resumos de aulas, para consolidar os conhecimentos adquiridos. - Distribuição de fotocópias com documentação variada (lenda sobre a fundação de Roma; romanização em Portugal) - Trabalhos de grupo/pares. - Pequenos trabalhos de pesquisa. 	<p>7</p> <p>13</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Avaliação formativa diversificação de instrumentos: listas de verificação e autoavaliação, trabalhos de grupo, fichas de leitura, sínteses. - Guião do filme e ficha de observação do mesmo - Fichas de avaliação - Avaliação escrita e oral dos trabalhos de pesquisa.

<p>2.3 A romanização da Península Ibérica, um exemplo de integração de uma região periférica no universo imperial</p> <p>3. <u>O espaço civilizacional greco-latino à beira da mudança</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - O Império universal romano-cristão. A Igreja e a transmissão do legado político-cultural clássico. - Prenúncios de uma nova geografia política: a presença dos “Bárbaros”no Império. 	<ul style="list-style-type: none"> . Igreja romano-cristã . Civilização * . Época clássica 	<p>* Identificar na romanização da Península Ibérica os instrumentos de aculturação das populações submetidas ao domínio romano.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Compreender o papel da Igreja na transmissão do legado político e cultural clássico. - Compreender as virtualidades do espaço mediterrânico como lugar de encontros e de sínteses. 		6	
---	---	--	--	---	--

<p>2.2. O país rural e senhorial - Os senhorios : a sua origem, detentores e localização - O exercício do poder senhorial: privilégios e imunidades - Graus da nobreza - A natureza do poder senhorial - A exploração económica das comunidades rurais e dependentes.</p> <p>2.3 O país urbano e concelhio - A multiplicação de vilas e cidades concelhias; a organização do território e do espaço cidadão. - O exercício comunitário de poderes concelhios; a afirmação política das elites urbanas.</p> <p>2.4 O poder régio, factor estruturante da coesão interna do reino - A centralização do poder – justiça, fiscalidade e defesa; a reestruturação da administração central e local – o reforço dos poderes da chancelaria e a institucionalização das Cortes. - O combate à expansão senhorial e a promoção política das elites urbanas. - A afirmação de Portugal no quadro político-ibérico.</p>	<p>. Cúria . Cortes/ Parlamentos* . Inquirições . Legista</p> <p>. Confraria . Corporação . Universidade . Cultura erudita* . Cultura popular* . Arte gótica . Época medieval</p>	<p>- Caracterizar o poder senhorial</p> <p>- * Compreender a especificidade da sociedade portuguesa concelhia, distinguindo a diversidade de estatuto dos seus membros e as modalidades de relacionamento com o poder régio e os poderes senhoriais.</p> <p>- Descrever a exploração económica do senhorio</p> <p>- Expor a situação social económica das comunidades rurais dependentes</p> <p>- * Interpretar a afirmação do poder régio em Portugal como elemento estruturante da coesão do país concelhio e do país senhorial e promotor de missões de prestígio e de autonomia do Reino no contexto da cristandade ibérica.</p> <p>- * Compreender as atitudes e os quadros mentais que enformam a sociedade da época, distinguindo cultura popular de cultura erudita.</p> <p>- Desenvolver a sensibilidade estética através da identificação e apreciação de obras artísticas do período medieval.</p> <p>- Valorizar formas de organização colectiva da vida em sociedade.</p>		<p>16</p> <p>8</p>	
--	--	--	--	--------------------	--

<p>3. <u>Valores, vivências e cotidiano *</u></p> <p>3.1 A experiência urbana</p> <ul style="list-style-type: none"> - Uma nova sensibilidade artística – o gótico. - As mutações na expressão da religiosidade: ordens mendicantes e confrarias. - A expansão do ensino elementar; a fundação de Universidades. <p>3.2 A vivência cortesã</p> <ul style="list-style-type: none"> - A cultura leiga e profana nas cortes régias e senhoriais: educação cavaleiresca, amor cortês, culto da memória dos antepassados. <p>3.3 A difusão do gosto e da prática das viagens: peregrinações e romarias; negócios e missões político-diplomáticas.</p>			<ul style="list-style-type: none"> - Leituras complementares: “História da vida privada”, romances históricos. 		
--	--	--	---	--	--

Módulo 3 – A abertura europeia ao mundo – mutações nos conhecimentos, sensibilidades e valores nos séculos XV e XVI

Conteúdos	Conceitos/Noções	Aprendizagens relevantes	Estratégias e recursos	Nº Blocos	Avaliação
<p>1. <u>A geografia cultural europeia de Quatrocentos e Quinhentos</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Principais centros culturais de produção e difusão de sínteses e inovações. - O cosmopolitismo das cidades hispânicas - importância de Lisboa e Sevilha. <p>2. <u>O alargamento do conhecimento do mundo</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - O contributo português: inovação técnica; observação e descrição da natureza. - A matematização do real; a revolução das concepções cosmológicas. <p>3. <u>A Produção cultural *</u></p> <p>3.1 Distinção social e mecenato</p> <ul style="list-style-type: none"> - A ostentação das elites cortesãs e burguesas. O estatuto de prestígio dos intelectuais e artistas. - Portugal: o ambiente cultural da corte régia. <p>3.2 Os caminhos abertos pelos humanistas</p> <ul style="list-style-type: none"> - Valorização da Antiguidade Clássica e consciência da modernidade; a afirmação das línguas nacionais. - Individualismo, espírito crítico, racionalidade e utopia. 	<ul style="list-style-type: none"> .Navegação astronómica .Cartografia .Experiencialismo* .Mentalidade quantitativa .Revolução copernica* <ul style="list-style-type: none"> .Intelectual .Civilidade <ul style="list-style-type: none"> .Renascimento * .Humanista * .Antropocentrismo* .Naturalismo .Classicismo * 	<ul style="list-style-type: none"> - *Reconhecer o papel de vanguarda dos Portugueses na abertura europeia ao mundo e a sua contribuição para a síntese renascentista. <ul style="list-style-type: none"> - Identificar a emergência e a progressiva consolidação de uma mentalidade quantitativa e experimental que prepara o advento da ciência moderna e proporciona ao homem um maior domínio e conhecimento do mundo. - Reconhecer o prestígio da coroa portuguesa na Época Moderna e a função valorizante da produção artística e literária nacional <ul style="list-style-type: none"> - *Identificar no urbanismo, na arquitectura e na pintura a expressão de uma nova concepção do espaço, de carácter antropocêntrico - Identificar na produção cultural renascentista a herança da Antiguidade clássica e a continuidade com o período medieval. - Desenvolver a sensibilidade estética através da identificação e apreciação de obras artísticas e literárias do período renascentista. 	<ul style="list-style-type: none"> - Recuperação de conhecimentos do Ensino Básico, com recurso a meios audiovisuais. - Visionamento de power-points ao longo das aulas, sobre os temas em estudo. - Análise de fontes históricas diversificadas (iconográficas, cartas, textos político-jurídicos, plantas de núcleos urbanos, etc.). - Elaboração e/ou análise de mapas, gráficos e tabelas cronológicas. - Explicação dos conceitos/noções do manual. - Utilização de meios multimédia diversificados sobre as épocas em estudo (filmes (O nome da Rosa), documentários). - Utilização do manual e exploração dos seus documentos de suporte e apoio. - Realização das actividades propostas pelo manual. - Esquemas no quadro com resumos de aulas, para consolidar os conhecimentos adquiridos. - Distribuição de fotocópias com documentação variada. - Trabalhos de grupo/pares. - Pequenos trabalhos de pesquisa sobre figuras da época em estudo. 	<p>(19)</p> <p>4</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Avaliação diagnóstica - Avaliação formativa - diversificação de instrumentos: listas de verificação e autoavaliação, trabalhos de grupo, sínteses. - Guião do filme/documentário - Fichas de avaliação - Avaliação escrita e oral dos trabalhos.

<p>3.3 A reinvenção das formas artísticas - Imitação e superação dos modelos da Antiguidade. - A centralidade do observador na arquitectura e na pintura. A perspectiva matemática; a racionalidade no urbanismo. A expressão naturalista na pintura e na escultura. - A arte em Portugal: o gótico-manuelino e a afirmação das novas tendências renascentistas.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Perspectiva · Manuelino* 			6	
<p>4. <u>A renovação da espiritualidade e religiosidade</u></p> <p>4.1 A reforma protestante - Individualismo religioso e críticas à Igreja Católica. A ruptura teológica. - As igrejas reformadas.</p> <p>4.2 A Contra-Reforma e Reforma Católica - Reafirmação do dogma e do culto tradicional. - A reforma disciplinar; o combate ideológico. - O impacto da reforma católica na sociedade portuguesa.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Reforma* · Heresia · Dogma* · Predestinação · Sacramento* · Rito · Concílio · Seminário · Catecismo · Inquisição · <i>Índex</i> · Proselitismo · Missionaçã* 	<ul style="list-style-type: none"> - *Interpretar as reformas – Protestante e Católica – como um movimento de humanização e individualização das crenças e de rejuvenescimento do Cristianismo, não obstante a violência das manifestações de antagonismo religioso durante a Época Moderna. - Reconhecer o Cristianismo como matriz de identidade dos europeus e referente na apreciação qualitativa das outras culturas/civilizações. 	<ul style="list-style-type: none"> - Visionamento e análise de um power point sobre a inquisição e os seus instrumentos de tortura. 	6	
<p>5. <u>As novas representações da Humanidade *</u> - O encontro de culturas e as dificuldades de aceitação do princípio da unidade do género humano: evangelização e escravização; os antecedentes da defesa dos direitos humanos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> · Miscigenação · Providencialismo · Direitos Humanos* · Racismo · Época moderna 	<ul style="list-style-type: none"> - *Compreender a modernidade como um fenómeno global que se manifesta nas ideias e nos comportamentos e encontra nos centros urbanos mais dinâmicos da Europa um espaço privilegiado de criação e irradiação - Valorizar os contactos multicivilizacionais, distinguindo o relativismo cultural daí decorrente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debate: "A escravatura". 	3	

Anexo 6 – Planificação de Aula de História

Escola Secundária
JOSÉ FALCÃO



História

Ano Letivo 2012/2013

Orientadora: Professora Teresa Duarte

Formador: Professor Doutor Fernando Taveira da Fonseca

Formando: Nuno André Cerqueira Esteves

Ano: 10º **Turma:** 7 **Data:** 15/05/2013 **Tempo:** 50' Aula assistida nº25

Nº de Aulas previstas: 1

Tema: A ABERTURA EUROPEIA AO MUNDO – MUTAÇÕES NOS CONHECIMENTOS, SENSIBILIDADES E VALORES NOS SÉCULOS XV E XVI

Subtema: A renovação da espiritualidade e da religiosidade.

Linha Concetual/questões orientadoras: Quais as principais características das doutrinas reformistas que surgiram na Europa no século XVI? (Luteranismo, Calvinismo e Anglicanismo)

Sumário: A reforma Protestante:

4.1.3 - As igrejas reformadas

Conteúdos	Metas de Aprendizagem/ Síntese/metacognição	Estratégias	Material/recursos	Desenvolvimento	Avaliação
<p>▪ As Igrejas reformadas:</p> <p>- A expansão do luteranismo;</p>	<p>- Localizar as principais regiões da Alemanha por onde se espalhou o Luteranismo;</p> <p>- Explicar o modo como a nobreza e o povo aderiram a esta corrente religiosa;</p> <p>- Indicar os principais</p>	<p>1 – Tratamento de informação / Utilização de fontes: Utilizar procedimentos da metodologia específica da história.</p> <p>Selecionar informação adequada aos temas em estudo</p> <p>Formular hipóteses de</p>	<p>- Quadro Negro</p> <p>- Caderno diário/projetor com sumário.</p> <p>- Projetor com PowerPoint</p> <p>- Manual adotado para consulta e realização de exercícios.</p>	<p>A aula será iniciada com a leitura e registo do sumário e respetivo levantamento dos conteúdos analisados na aula anterior de forma a enquadrar os alunos na temática a estudar;</p> <p>Com recurso aos slides do PowerPoint, os alunos aferirão conhecimentos referentes à localização e divulgação das</p>	<p>Observação da aula:</p> <p>- Pontualidade</p> <p>- Material básico</p> <p>- Concentração</p> <p>- Participação e interesse</p> <p>- Pertinência dos</p>

<p>- O calvinismo;</p>	<p>difusores do Luteranismo (imprensa e os humanistas);</p> <p>- Referir os entraves à expansão do Luteranismo na Alemanha;</p> <p>- Localizar as regiões de expansão do Luteranismo;</p> <p>- Explicar o processo de criação e implantação do Calvinismo;</p> <p>- Referir os principais ideais da doutrina Calvinista;</p> <p>- Comparar os ideais Calvinistas com os ideais da doutrina Luterana;</p>	<p>interpretação dos factos históricos.</p> <p>Compreender, aplicar e inferir a partir da análise de diversas fontes apresentadas.</p> <p>2 – Compreensão Histórica:</p> <p>2.1 <u>Temporalidade:</u> Identificar e caracterizar fases importantes da evolução histórica, bem como, os seus momentos de rutura.</p> <p>Estabelecer ligações entre o passado e presente.</p> <p>2.2 <u>Espacialidade:</u> Localizar no espaço (Europa nos séculos XV e XVI) os vários aspetos de ordem demográfica, económica, social, política e cultural.</p>	<p>Doc. 11 “A predestinação segundo Calvino”, pág. 111 do manual adotado</p>	<p>ideias reformistas:</p> <p>-Luteranismo -Calvinismo -Anglicanismo</p> <p>Sempre que oportuno serão elaboradas sínteses e/ou esquemas referentes aos conteúdos em estudo.</p> <p>No final da aula os alunos responderão à questão orientadora e como trabalho de casa deverão pesquisar sobre a reação da igreja católica ao movimento reformista Europeu.</p>	<p>comentários/questões</p> <p>- Respeito pelos outros.</p>
------------------------	--	---	--	--	---

<p>- A reforma na Inglaterra: O anglicanismo</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Localizar as regiões onde o Calvinismo se implantou; - Indicar os principais apoiantes e difusores do Calvinismo; - Referir os acontecimentos que levaram à criação da doutrina Anglicana em Inglaterra; - Explicar o processo de formação da doutrina anglicana; - Indicar os ideais do Anglicanismo; 	<p>Relacionar a história europeia e mundial</p> <p>Aplicar os princípios básicos da metodologia específica da História.</p> <p>3 – Comunicação em História</p> <p>Utilizar diferentes formas de comunicação escrita.</p> <p>Desenvolver a comunicação oral</p>	<p>Doc. 13 “A Reforma no tempo de Henrique VIII”, pág. 113 do manual adotado</p>		
--	--	---	--	--	--

- Comparar os ideais do Anglicanismo com as outras doutrinas protestantes;

- Sublinhar a importância do Anglicanismo para a afirmação da Inglaterra como grande potência europeia;

- Explicar a permanência no tempo dos conflitos entre protestantes e católicos na Grã-Bretanha.

- Responder à questão orientadora

▪ Síntese da aula

▪ TPC

Bibliografia:

O tempo da História (parte 3), História A 10º Ano, Couto, Célia e outros, Porto Editora.

Conceitos Chave:

- Reforma
- Predestinação
- Luteranismo
- Anglicanismo
- Calvinismo

T.P.C – Pesquise a reação da igreja católica como resposta ao movimento reformista.

Anexo 7 – Principais produtos enviados das estações e apeadeiros do Alto Douro em 1882 [Fonte: PINA, 2003]

Quadro 1- Principais produtos enviados das estações e apeadeiros do Alto Douro em 1882 (em quilogramas).

Tipologia de produtos	Estações e apeadeiros								TOTAL
	Bar-queiros	Rede	Moledo	Régua	Cove-linhas	Ferrão	Pinhão	Serviço Combin.	
Alcool, aguardente, bebidas fermentadas <u>(em cascos)</u> .			1740	52764	1209	1722	264786	777649	1099870
Alcool em garrafas				896		90	266	2687	3939
Azeite	30	1200	3150	30642	1647	17472	126496	26476	207113
Cortiça	2016			1247			26762	846312	876337
Desperdícios, borras	1349	11208	1410	120046	6064	201	100262	349862	590402
Frutas secas	16397		2373	362497	11787	69357	216719	377696	1056826
Lã, algodão em rama e suja			1378	112027	7049	6771	452827	645764	1225816
Laranjas e frutas verdes	57645	1110	380710	207036	2746	7377	862	446312	1103798
Legumes secos	3964	17670	7723	4349776	30511	84549	700052	1677319	6871564
Legumes verdes, cebolas, etc.		18	9862	12026			218	1077	23201
Objectos manufacturados, artigos diversos	4179	2212	1905	186474	2762	960	24786	548637	771915
Trigos, cereais	23122			149618	20049	10626	757649	1177496	2138560
Vinho, vinagre, ...	15054	663803	469686	3015819	603454	87001	1243195	1831839	7929851
TOTAL	123756	697221	879937	8600868	687278	286126	3914880	8709126	23899192

Fonte: C. P., "Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção de 1882", Lisboa, p. 38

Anexo 8 – Principais produtos enviados das estações e apeadeiros do Alto Douro em 1896 [Fonte: PINA, 2003]

Quadro 2- Principais produtos enviados das estações e apeadeiros do Alto Douro em 1896 (em quilogramas).

Tipologia de produtos	Estações e apeadeiros										TOTAL
	Bar-queiros	Rede	Moledo	Rêgua	Bagaúste	Cove-linhas	Ferrão	Pinhão	Cotas	S.Mamede de Tua	
Alcool, aguardente, bebidas fermentadas (em cascos)	3672	227450	17270	37026			7311	90899	630	7713	391971
Azeite		3970	3424	89793	1632		73600	72222	3947	20249	268837
Cortiça				36690			5401	3693	625	9045	55454
Desperdícios, borras	17211	54224		467298	1129	404	7702	106459	1472	11786	667663
Frutas secas		8271	297	236948	5169	9427	132020	14606	2411	2042	412189
Lã, algodão em rama e suja		8186		135237		201	22201	19591		4561	189977
Laranjas e frutas verdes	24543	212622	117373	155862	2376	2805	7552	3043	1382	302	527860
Legumes secos		8882		6804151	341	2845	103581	111861	6211	15876	7053728
Legumes verdes, cebolas, etc.	49684	4979	1129	23657	6023	30572	100	2167	6489		124800
Objectos manufacturados, artigos diversos	5870		74695	265867	1739		9170	82280	1632	20409	461662
Trigos, cereais		11849		70156			290	20558			102853
Vinho, vinagre, ...	313730	1359936	1356966	11858017	20138	419368	511930	6403652	186741	726324	23156804
TOTAL	411038	1673919	1553886	20141672	38547	465622	873527	6840132	210910	812574	33021827

Tipologia de produtos	Estações e apeadeiros										TOTAL
	Tua	Ferra-dosa	Vargelas	Vesú-vio	Freixo	Poci-nho	Côa	Castelo Melhor	Almen-dra	Barca d'Alva	
Alcool, aguardente, bebidas fermentadas (em cascos)	40646	38481	5651	126265	7534					8900	186831
Azeite	96272	79401	22823	46290	209751	1193811	980	53796	51910	707542	2366304
Cortiça	20085	35401	200	15486	11100	4565					66752
Desperdícios, borras	34944	34543	1705	20142	21450		205				78045
Frutas secas	20222	16219	1922	25583	37216	8716	366	26999	2915	69821	189757
Lã, algodão em rama e suja	50648	59849		54672	48047	90607	22	73345		388940	713482
Laranjas e frutas verdes	2771	1361		17700	28200			19203	9778	379365	455607
Legumes secos	165	117881	124	3185	2877	24295		1996			150358
Legumes verdes, cebolas, etc.	224370	4301	1450	5952	70		3038		203	44436	59450
Objectos manufacturados, artigos diversos	10096	29713		22811	91104	23322	95	1083	2425	85621	255974
Trigos, cereais	2550			9483	35975	208257		93580	11685	988879	1347839
Vinho, vinagre, ...	1500415	489635	208177	1735031	485158	2452907		127061	130291	522554	6148812
TOTAL	2003684	906785	240052	2082400	978480	4006480	4706	397043	209207	3194058	12019211

Fonte: C. P., "Caminhos de ferro do Minho e Douro- relatório da direcção de 1896", Lisboa, p.41