

LINHA DO MINHO

QUADRUPLICAÇÃO DO TROÇO CONTUMIL - ERMESINDE



PROJETO DE EXECUÇÃO

VOLUME 25 - RELATÓRIO DE CONFORMIDADE AMBIENTAL DO PROJETO DE EXECUÇÃO

ANEXO 3.11

PATRIMÓNIO CULTURAL

Setembro 2019

REGISTO DE ALTERAÇÕES DO DOCUMENTO

EDIÇÃO/ REVISÃO	DATA	ALTERAÇÃO
00	09/2019	Emissão Inicial

Elaborado por: <i>José António Pereira</i>	Verificado por: <i>Margarida Abrantes</i>
---	--

ÍNDICE	PÁGINA
1 INTRODUÇÃO	1
2 CONTACTOS INSTITUCIONAIS E TRABALHO DE CAMPO	3
3 ANTIGA UNIDADE INDUSTRIAL	4
4 PONTO QUILOMÉTRICO “6”	18
5 POÇO DE ÁGUAS SANTAS	23
6 NOVOS ELEMENTOS DO PROJETO	27
7 BIBLIOGRAFIA	32

1 INTRODUÇÃO

O presente documento constitui um anexo ao Relatório de Conformidade Ambiental do Projecto de Execução (RECAPE) da QUADRUPLICAÇÃO DA LINHA DO MINHO - TROÇO CONTUMIL / ERMESINDE. O projeto foi sujeito, em fase de Estudo Prévio, à Avaliação de Impacte Ambiental (AIA) e emitida Declaração de Impacte Ambiental (DIA), emitida a dia 10 de Setembro de 2009. O presente documento tem como objectivo responder ao disposto na DIA no que respeita ao fator ambiental Património.

Em 2011 foram realizados um conjunto de trabalhos, sob direcção de Nelson Pantaleão, com o objetivo de responder às questões constantes da DIA em fase de RECAPE, mas que não foram concluídos. Na revisão do projeto, e nesta fase pretende-se agora concluir as tarefas previstas para entrega nesta fase e que se resumem aos pontos 24 e 25 da DIA:

- 24. O RECAPE deverá prever, como medida de minimização geral aplicável aos elementos patrimoniais identificados no EIA (antiga unidade industrial, ponto quilométrico 6 e poço de Águas Santas), a conservação pelo registo, devendo ser elaborada documentação fotográfica e cartográfica de todos estes elementos e a elaboração de uma memória descritiva de cada um deles.

- 25. O RECAPE deverá ainda prever as seguintes medidas de minimização específicas:

- a) *antiga unidade industrial: a documentação a elaborar deverá ser alargada ao registo de memórias orais e os testemunhos da laboração desta unidade, quer através da recolha documental quer através da realização de entrevistas ou recolha de depoimentos junto de antigos trabalhadores, elementos da administração, etc., assim como o registo da documentação técnica e documental (plantas, alvarás, etc.) que sobre a mesma possa existir nos arquivos do município de Gondomar. A memória assim constituída deverá ser depositada nos serviços culturais da Câmara Municipal de Gondomar;*
- b) *ponto quilométrico 6: além da sua documentação gráfica e descritiva, a peça deverá ser depositada no Museu Ferroviário de Lousado;*
- c) *poço de Águas Santas: além da documentação gráfica e descritiva sobre o mesmo, poderá ser retirada a componente da bomba manual de elevação*

de água, constituinte do sistema de “arco” ou “volante”, e ser depositado no Museu Agrícola de Entre Douro e Minho, em Vairão, Vila do Conde.

2 CONTACTOS INSTITUCIONAIS E TRABALHO DE CAMPO

Os contactos institucionais foram efetuados por Nelson Pataleão, em 2011, após emissão da DIA, e que agora recuperamos, reproduzindo os resultados desses contactos e a informação recolhida, nomeadamente para antiga unidade industrial identificada em sede de EIA. Atendendo aos resultados obtidos, pelos resultados disponibilizados, não se considerou relevante repetir os contactos nesta revisão, optando-se por transcrever as informações disponibilizadas e assumindo-se a fiabilidade dos mesmos.

Para a obtenção de informação acerca da antiga unidade industrial, foram contactados os serviços da Câmara Municipal de Gondomar, nomeadamente o Gabinete de Património Cultural, nas pessoas da Dr.^a Teresa Lima e Dr.^a Natércia França. Contactou-se ainda a Junta de Freguesia de Rio Tinto, através da sua secretaria-geral, e a Casa da Malta – Museu Mineiro de S. Pedro da Cova, na pessoa da Dr.^a Micaela Amaral.

Este último contacto, em paralelo com o contacto com o Gabinete de Património Cultural da Câmara Municipal de Gondomar, permitiu a obtenção de diversas informações documentais, bem como o acesso a referências bibliográficas de grande valor para a correcta identificação do espaço industrial em Rio Tinto, e a sua posterior caracterização.

O trabalho de campo com vista à relocalização dos elementos patrimoniais mencionados na DIA, recolha documental e de depoimentos orais, e referências arquivísticas e históricas diversas, decorreu nos dias 17 e 18 de Maio de 2011.

Foram ainda recolhidos diversos testemunhos orais por parte de quatro funcionários da empresa que actualmente ocupa parte do espaço da unidade industrial de Rio Tinto (MEIBATE - Montagens Eléctricas, Lda), que preferiram não fornecer a sua identificação, e também de alguns habitantes locais no Restaurante Pacheco, no Largo da Estação de Rio Tinto, nomeadamente o Sr. Aurélio Esteves, o Sr. Joaquim França e o Sr. António Pinto.

3 ANTIGA UNIDADE INDUSTRIAL

Este elemento foi identificado no Estudo de Impacte Ambiental do projecto, em fase de Estudo Prévio, de Quadruplicação do Troço Contumil / Ermesinde, nomeadamente no relatório de Património Industrial (anexo 4.13.1). Nesse âmbito, identificou-se uma antiga unidade industrial na freguesia de Rio Tinto, ainda que não tenha sido possível concluir acerca da sua funcionalidade original.

A realização dos trabalhos de campo e de pesquisa documental permitiu desde logo proceder à correcta identificação do espaço industrial, não como antiga Fábrica de Adubos Químicos do Norte de Portugal (como se sugere no relatório de Património Industrial do EIA em questão), mas sim como armazém de descarga e apoio ao cabo aéreo de transporte de carvão das minas de São Pedro da Cova. O espaço é denominado como “Estação do cabo aéreo de Rio Tinto”, “Depósito de Rio Tinto”, ou “Armazém de Rio Tinto”. A referida fábrica de adubos terá efectivamente existido junto a esta unidade industrial, no entanto foi já destruída dando lugar a um conjunto de prédios de apartamentos.

Não foi possível identificar trabalhadores e/ou administradores da antiga unidade industrial. Contudo, foi possível recolher alguns testemunhos de trabalhadores da empresa que actualmente ocupa parte do espaço, bem como de alguns habitantes do local. Destes testemunhos foi possível obter algumas informações relativas à tipologia do espaço original, sendo que a área de ocupação desta unidade seria um pouco superior ao espaço edificado, havendo uma área adjacente onde se realizavam descargas de minério e onde se acumulavam materiais para transportar para as minas de S. Pedro da Cova, no sentido inverso do trajecto do cabo aéreo. Desses materiais foram referidos essencialmente a madeira para escorar as galerias mineiras, medicamentos e alguns alimentos para a cantina dos funcionários. Foi ainda referido que o cabo aéreo entrava na unidade a nascente, e prosseguia o seu trajecto em direcção à cidade do Porto, nomeadamente à zona das Antas, onde terminava num posto de descarga e transporte final. O cabo aéreo teria uma extensão aproximada de 9 km.

A localização desta unidade acompanhou duas dinâmicas decisivas na altura: por um lado o desenvolvimento da via-férrea até Rio Tinto (permitindo escoar minério com relativa rapidez e facilidade), por outro lado o crescimento da extracção mineira em S.

Pedro da Cova, consequência do aumento da procura de energia eléctrica (cuja produção dependia em grande parte da queima de carvão).

O carvão (na sua forma de antracite), foi descoberto em S. Pedro da Cova em 1795, no lugar de Ervedosa, sendo explorado desde esse período até 1970, altura do encerramento da exploração mineira. Constituiu o local de exploração carbonífera responsável por três quartos da produção nacional de carvão. Esta exploração só veio a conhecer o seu grande desenvolvimento na primeira metade do século XX, acompanhando o desenvolvimento industrial nacional, e destinando o carvão para a produção de vapor que era a potência energética das novas indústrias transformadoras e das centrais termoeléctricas.

Em 1914 foi instalado um dos equipamentos mais emblemáticos associados a esta produção industrial: o cabo aéreo de 9km de extensão que possibilitou o transporte directo da matéria-prima, em pequenos vagões suspensos, desde as minas até à cidade do Porto, mais precisamente ao Monte Aventino. Este cabo aéreo tinha passagem precisamente sobre Rio Tinto, onde fazia ligação à via-férrea através das instalações agora em análise.

Com o advento da segunda metade do século XX, o carvão começou a decair como matéria-prima principal para a produção de energia eléctrica, sendo gradualmente substituído por outras fontes energéticas como o petróleo e seus derivados. Este processo culminou no encerramento das minas em 1970, e o consequente desmantelamento dos seus equipamentos nas épocas posteriores.

O espaço em questão localiza-se imediatamente junto à linha ferroviária do Minho, antes da entrada na área da plataforma da estação de Rio Tinto, no sentido Porto - Rio Tinto, num espaço conhecido como Lugar da Esperança. É constituído por um conjunto de 7 naves geminadas, de planta rectangular esguia, com a estrutura arquitectónica típica de espaços industriais de meados do século XX, sendo que 3 dessas naves foram alvo de trabalhos de recuperação e modernização, albergando actualmente uma empresa de instalações eléctricas, telecomunicações e segurança (MEIBATE - Montagens Eléctricas, Lda.). As restantes 4 naves aparentam maior antiguidade apesar de também estarem em bom estado de conservação exterior (desconhece-se o interior). A altura do armazém é significativa, tendo todas as naves telhados de duas águas, e paredes robustas em pedra, com estrutura em vigas de ferro. Nas fachadas verifica-se a existência de poucas janelas. Não existem elementos

decorativos a destacar, tratando-se de edificações austeras, com o objectivo prático de albergar carvão em grandes quantidades.

Junto a este corpo industrial principal encontra-se ainda uma outra edificação, em avançado estado de degradação, que pertence ao conjunto em análise. Trata-se do edifício que recebia a carga transportada pelo cabo aéreo, onde se localizavam também os escritórios e a casa do guarda. O que resta atualmente desta edificação não se traduz na totalidade do edifício original, uma vez que o mesmo se prolongaria mais para nascente com uma extensão que permitia a descarga de minério. A meio desta edificação, pode ainda verificar-se a existência de uma secção cortada no telhado, por onde transitavam as vagonetes e o cabo aéreo. Não existe já a estrutura em forma de manga avançada que fazia a receção do cabo aéreo que funcionava como um teleférico actual. Ainda se encontra no local a torre de abastecimento eléctrico, atualmente modernizada e ainda com o mesmo uso. Esta edificação de receção do cabo aéreo aparenta grande antiguidade, sendo construída em granito, também com um perfil robusto, e com uma aparência arquitetónica mais cuidada que as naves do armazém. Ainda assim o avançado estado de degradação não permite concluir acerca da existência de mais vestígios no interior.

O cabo aéreo era sustentado por torres metálicas que foram sendo removidas com o passar dos anos, após o encerramento da laboração nos anos 70 do século XX, não restando hoje nenhuma dessas torres.

Hoje a memória desta exploração está substancialmente bem preservada no Museu Mineiro de São Pedro da Cova, onde se reúnem inúmeros testemunhos materiais e documentais da exploração industrial do carvão. Este museu está localizado na “Casa da Malta”, por si só um espaço histórico, uma vez que se tratava do alojamento (camaratas) para os mineiros que não residiam na povoação de S. Pedro da Cova, denominados de “malteses”.

A grande maioria dos vestígios materiais desta infra-estrutura desapareceu já, com o desenvolvimento da área metropolitana da cidade do Porto, e o crescimento de novos bairros habitacionais e novas infra-estruturas. O depósito e armazém de Rio Tinto constituem assim uma das poucas referências a esta actividade histórica que ainda subsistem. Os edifícios do armazém apresentam ainda a sua tipologia arquitetónica original, e a casa anexa onde estariam os aposentos do guarda e onde se fazia a receção do cabo aéreo apresenta-se hoje muito degradada. No entanto mantém-se

uma sólida relação etnográfica com a envolvente, e com alguns dos habitantes locais que ainda mantêm referências históricas do espaço em períodos mais antigos.



Figura 1- Entrada da estação do cabo aéreo de Rio Tinto
(Fonte: Museu Mineiro de S. Pedro da Cova)

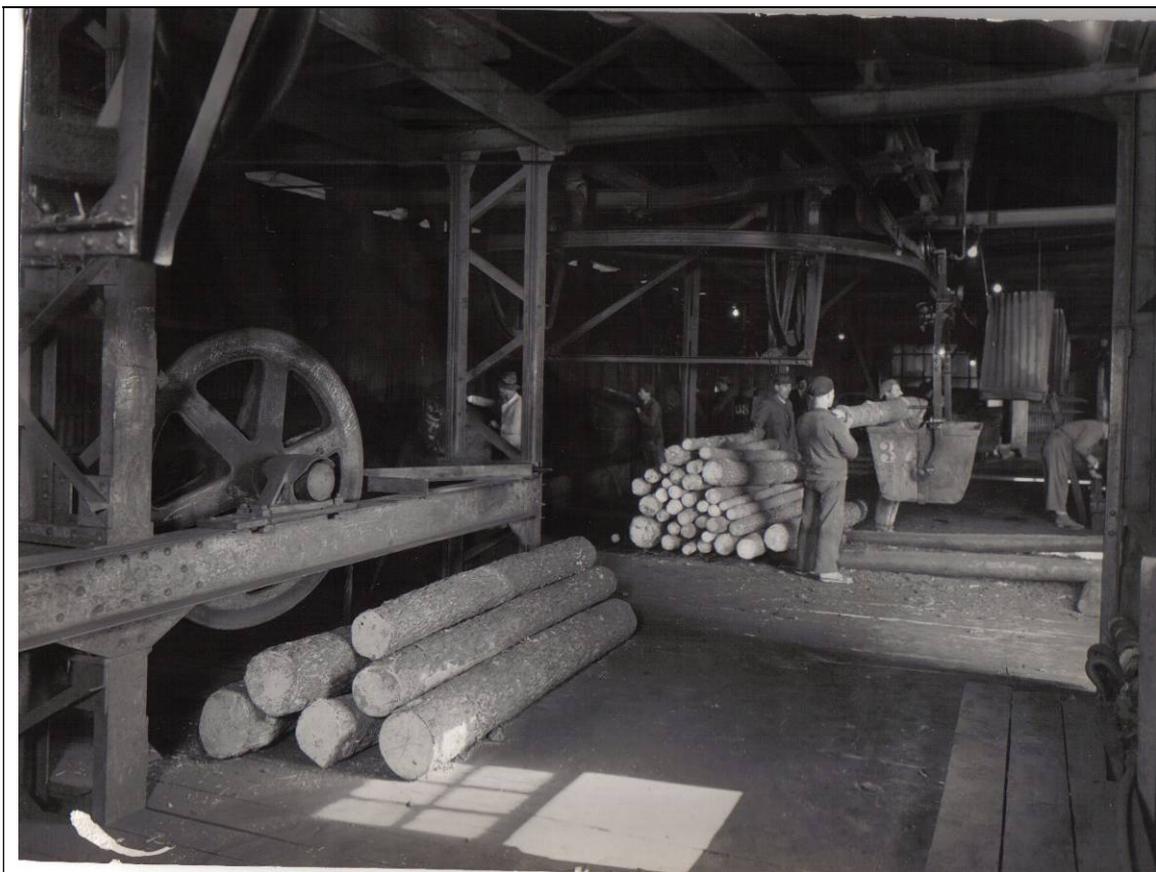


Figura 2 - Carregamento de toros de madeira na estação do cabo aéreo de Rio Tinto (Fonte: Museu Mineiro de S. Pedro da Cova)



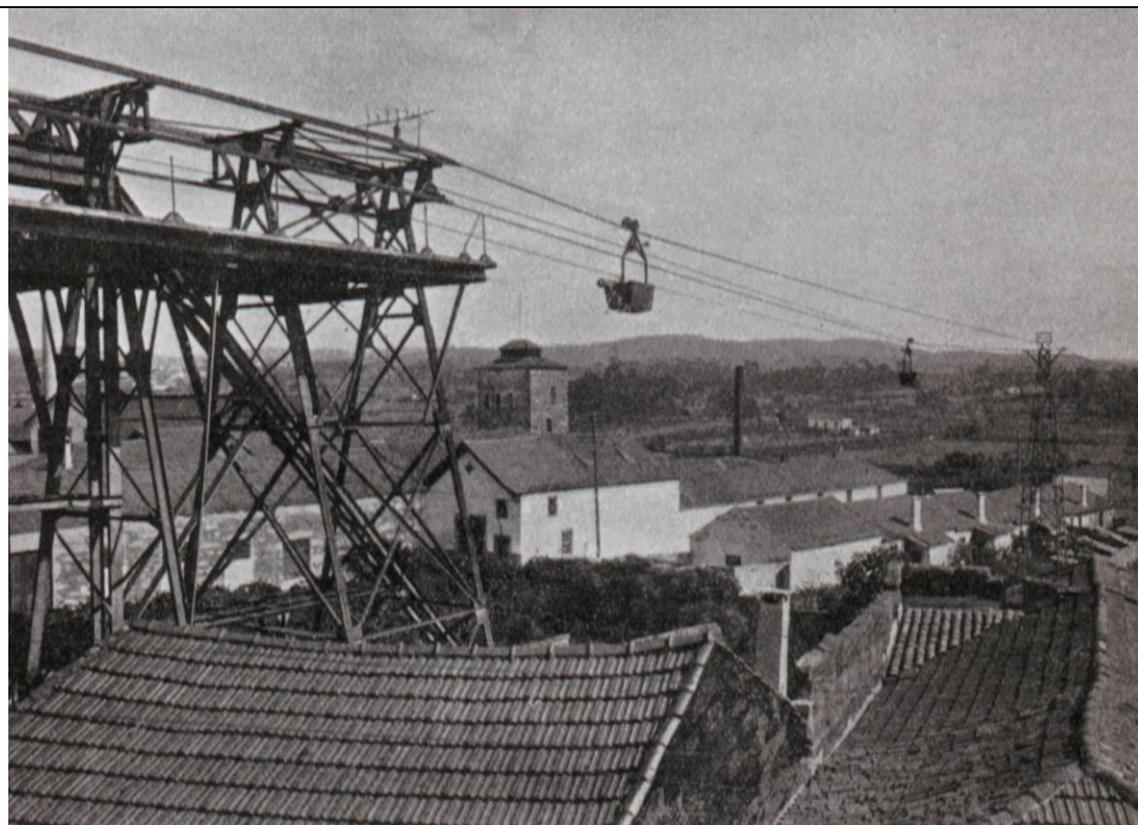
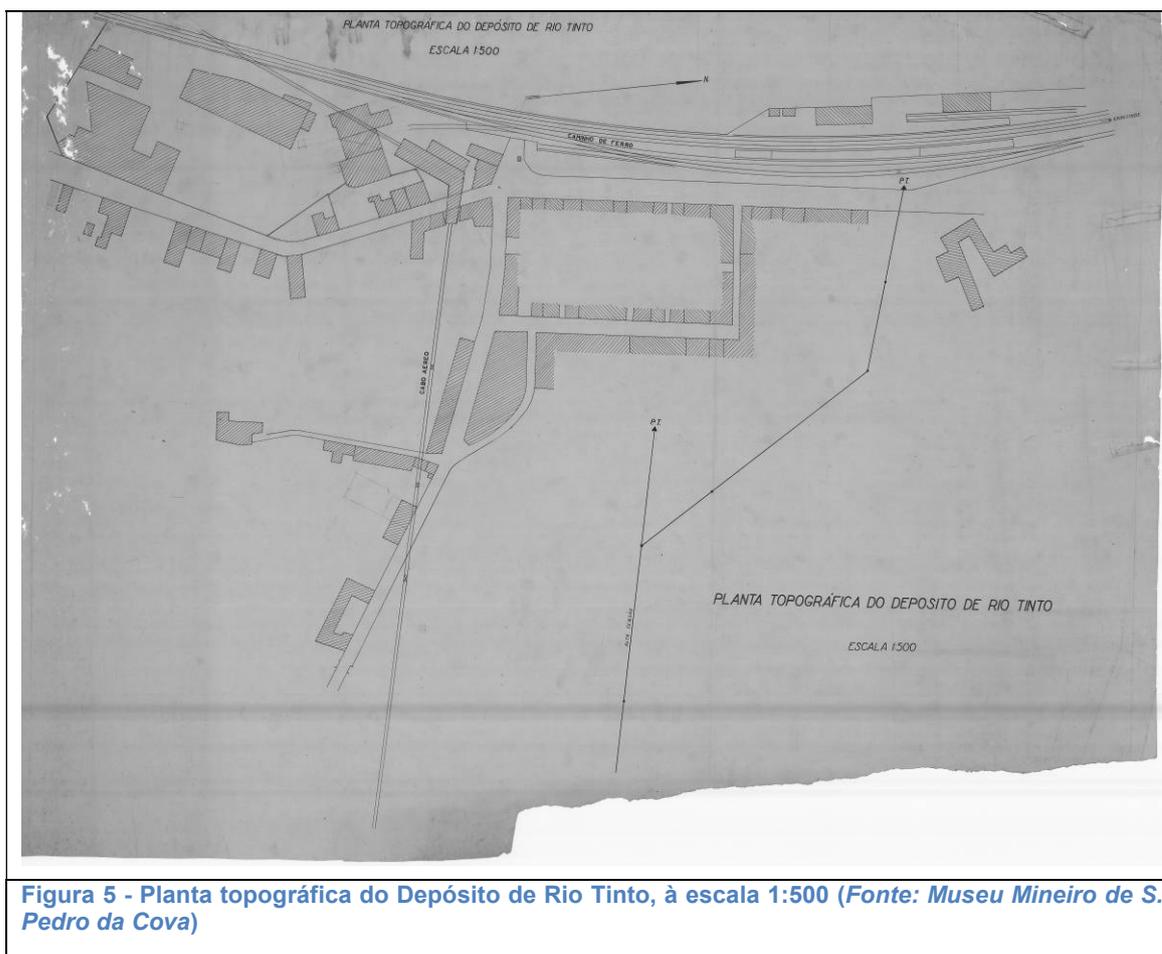


Figura 4- Cabo aéreo junto a Rio Tinto (Fonte: Museu Mineiro de S. Pedro da Cova)



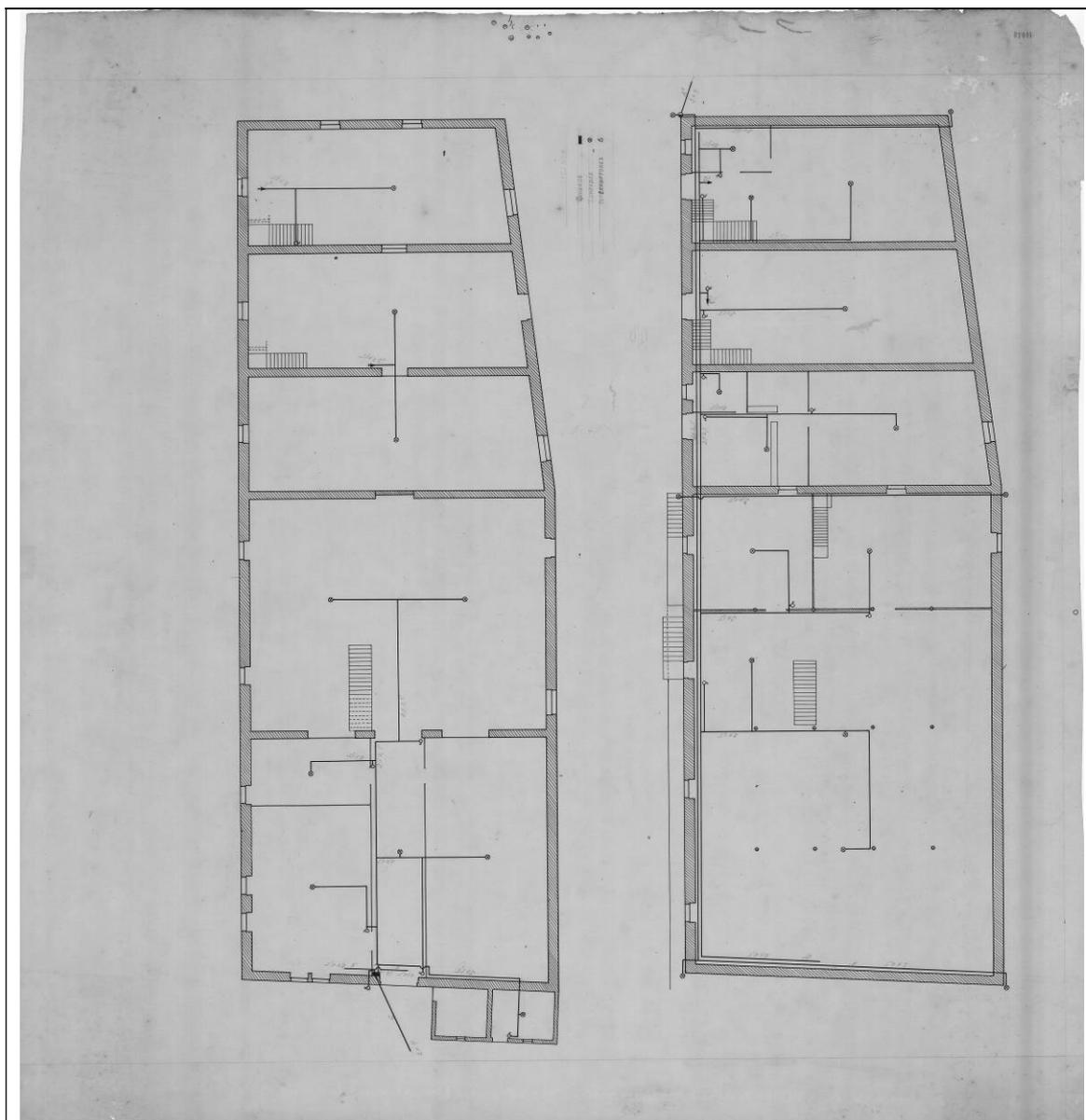


Figura 6- Planta das naves do armazém de Rio Tinto, à escala 1:20 (Fonte: Museu Mineiro de S. Pedro da Cova)

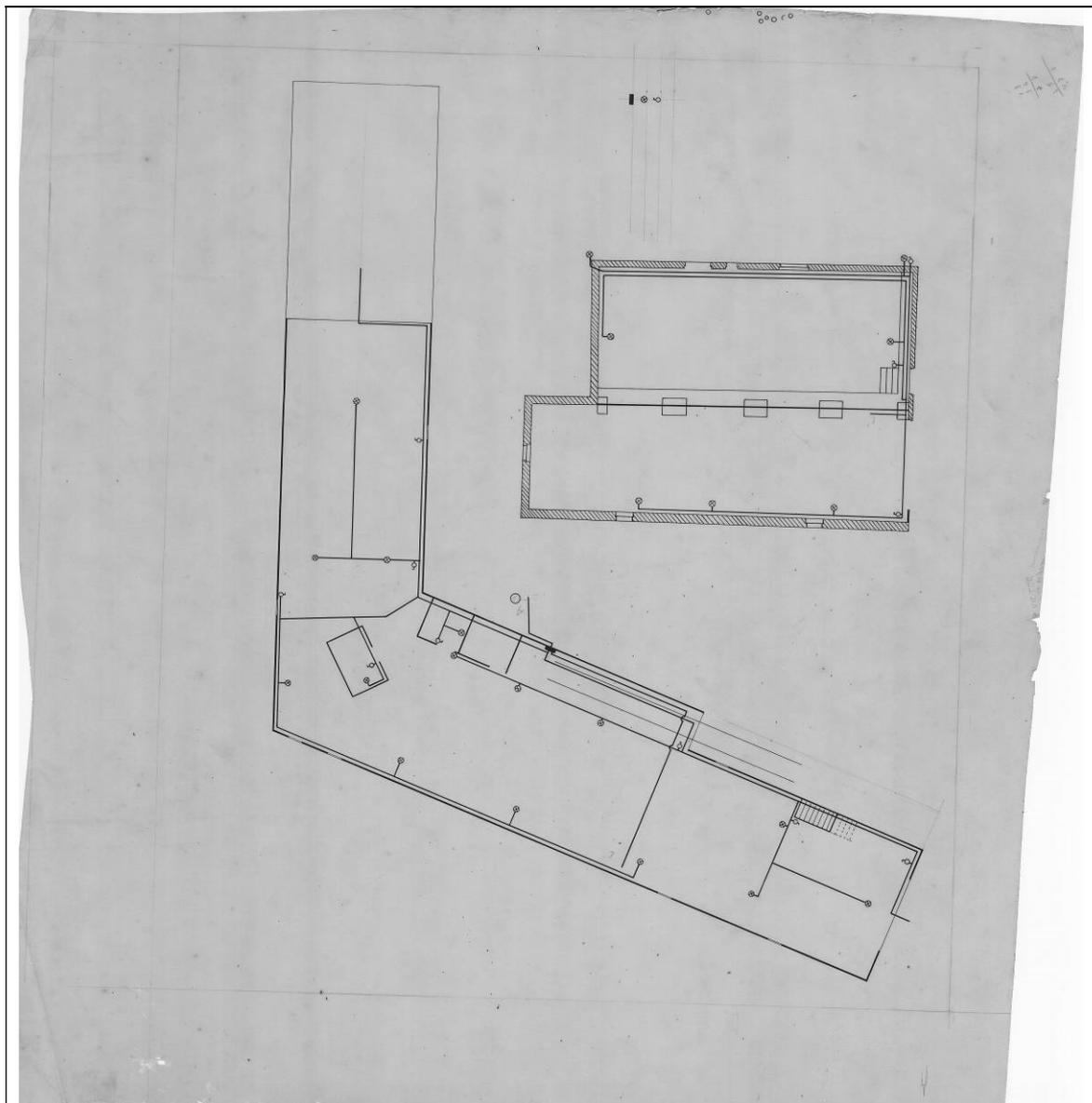


Figura 7 - Planta da estação do cabo aéreo em Rio Tinto, à escala 1:20
(Fonte: Museu Mineiro de S. Pedro da Cova)

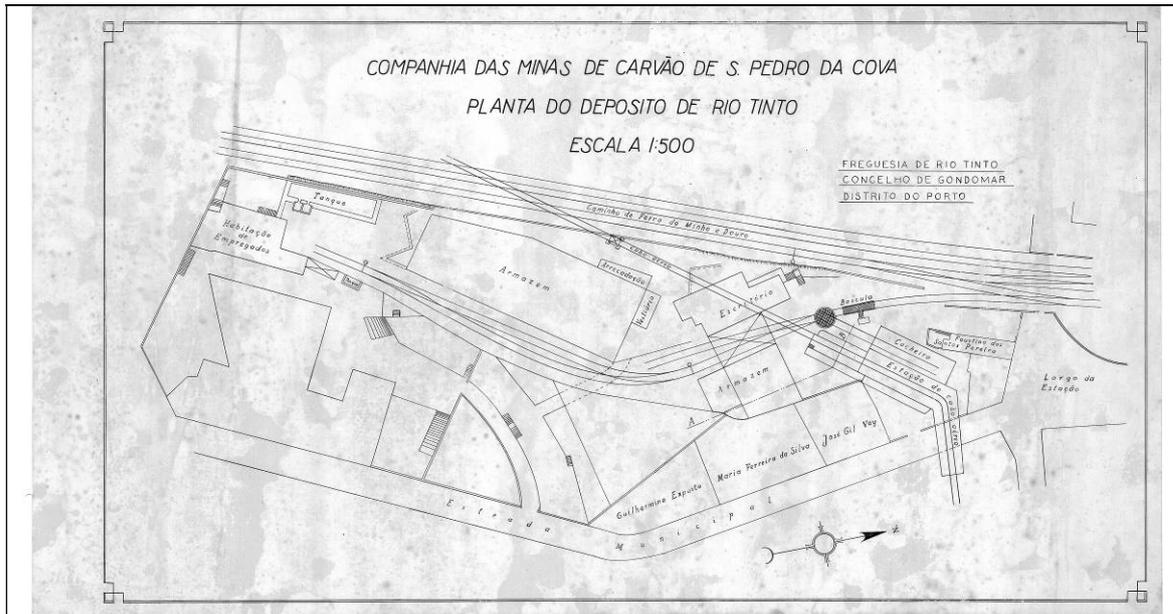


Figura 8 - Planta do depósito de Rio Tinto, à escala 1:500
(Fonte: Museu Mineiro de S. Pedro da Cova)



Figura 9 - Vista geral da unidade industrial (Maio 2011)



Figura 10 - Posto de transformação da unidade industrial (Maio 2011)



Figura 11- Pormenor das fachadas dos armazéns (Maio 2011)



Figura 12 - Edificação por onde entrava o cabo aéreo no depósito de carvão (Maio 2011)



Figura 13 - Edificação por onde entrava o cabo aéreo no depósito de carvão, outra perspectiva (Maio 2011)



Figura 14- Panorâmica da unidade industrial, com a casa do guarda devoluta e, ao fundo, os armazéns (Maio 2011)



Figura 15- Edificação por onde entrava o cabo aéreo no depósito de carvão (Julho 2019)

4 PONTO QUILOMÉTRICO “6”

Este elemento foi inventariado e caracterizado no relatório de património industrial, Anexo 4.13.1 do EIA do Estudo Prévio da Quadruplicação da Linha do Minho – Troço Contumil / Ermesinde, como um sinal quilométrico originário da época de inauguração da linha férrea.

Em 2011, “durante os trabalhos de campo não foi possível localizar o elemento, nem confirmar as condições em que o mesmo se encontrará atualmente. Porventura devido à existência de muita vegetação nas áreas anexas à via-férrea.”

Em 2019 foi confirmada a sua preservação e procedeu-se ao registo fotográfico do mesmo, que juntamos.

Em 2011 “identificou-se um outro marco quilométrico, neste caso o Ponto Quilométrico 5, à saída da estação ferroviária de Rio Tinto, ao Pk 5+050. Este elemento exhibe as mesmas características do Ponto Quilométrico 6, apesar de estar um pouco mais degradado. Encontra-se parcialmente coberto por vegetação, no pequeno canal que medeia a via-férrea e a linha de habitações contíguas a esta.”

Em 2019, confirma-se que o marco do Ponto Quilométrico 5 se mantém na sua localização original em bom estado de conservação e já sem vegetação a envolvê-lo.

Ambos os elementos deverão ser cuidadosamente removidos na fase prévia à obra, para posterior depósito no Museu Ferroviário de Lousado, cumprindo com o estabelecido na Declaração de Impacte Ambiental [ponto 25, alínea c)].

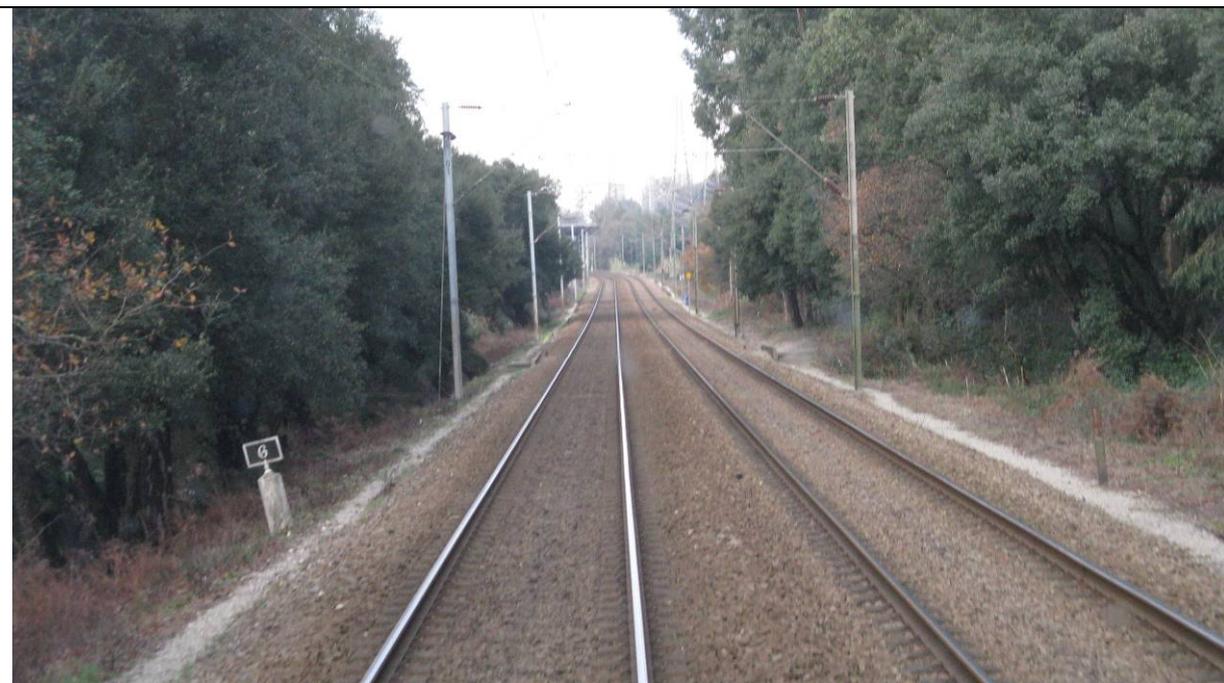


Figura 16 - Panorâmica da via-férrea com o Ponto Quilométrico 6 (Janeiro de 2010)



Figura 17- Ponto Quilométrico 6 (EIA Linha do Minho – Quadruplicação do troço Contumil / Ermesinde, Anexo 4.13.1 Património Industrial)



Figura 18 - Área de localização do Ponto Quilométrico 6 (Maio de 2011)



Figura 19 - Ponto Quilométrico 5 ao Pk 5+050 (Maio de 2011)



Figura 20 - Ponto Quilométrico 5 ao Pk 5+050 (Maio de 2011)



Figura 21 - Ponto Quilométrico 5 (Julho de 2019)



Figura 22 - Ponto Quilométrico 6 (Julho de 2019)

5 POÇO DE ÁGUAS SANTAS

Este elemento foi inventariado no relatório de património arqueológico e etnográfico, Anexo 4.13.2 do EIA do Estudo Prévio da Quadruplicação da Linha do Minho – Trecho Contumil / Ermesinde, como um poço com bomba manual associada, localizado ao Pk 6+450, constituindo uma infra-estrutura de carácter hidráulico para as actividades agrícolas da região.

Durante os trabalhos de campo realizados durante o mês de Maio de 2011 “constatou-se que o elemento já não se encontra no local. Foi possível apurar que, tanto o poço como o engenho manual, foram removidos por um proprietário agrícola local, como forma de garantir o acesso de máquinas agrícolas às terras envolventes. Actualmente resta apenas uma tampa em cimento, com alguma degradação, que tapa o local do poço, não existindo qualquer vestígio da estrutura do poço, nem da bomba manual associada. Desconhece-se o paradeiro que o engenho possa ter tido, ou mesmo se terá sido destruído.” Estas informações foram corroboradas nos trabalhos de Campo de 2019.



Figura 23 - Poço de Aguas Santas (EIA Linha do Minho – Quadruplicação do troço Contumil / Ermesinde - Anexo 4.13.2 Património Arqueológico e Etográfico)



Figura 24- Local onde estava situado o Poço de Águas Santas (Maio de 2011)



Figura 25- Envoltente à localização do Poço de Águas Santas (Maio de 2011)



Figura 26- Envoltente à localização do Poço de Águas Santas (Maio de 2011)



Figura 27 - Envoltente à localização do Poço de Águas Santas (Julho de 2019)



Figura 28 - Envoltente à localização do Poço de Águas Santas (Julho de 2019)

6 NOVOS ELEMENTOS DO PROJETO

Da revisão do projeto, resultou a inclusão do futuro Parque de Estacionamento de Rio Tinto, a localizar no lado nascente da estação com o mesmo nome, tem por função substituir (e aumentar) a capacidade de estacionamento atualmente instalada na Estação de Rio Tinto e que será eliminada em função da futura quadruplicação.

O parque de estacionamento apresenta-se à superfície, moldado ao terreno existente, de forma a minimizar as movimentações de terra. Terá uma capacidade de 265 lugares.

Da inclusão deste novo elemento resulta o aumento da mancha de ocupação do projeto para o qual foi verificada a situação de referência através de consulta bibliográfica e reconhecimento no terreno da respetiva implantação.

Metodologia

Os trabalhos de prospeção arqueológica sistemática seguiram a metodologia da Circular dos Termos de Referência para o Descritor do Património Arqueológico em Estudos de Impacto Ambiental de 10 de setembro de 2004 e apresentam como objetivos a localização, inventariação, caracterização, descrição, classificação e avaliação dos elementos patrimoniais existentes na Área de Incidência deste novo elemento do projeto.

A metodologia de estudo teve por base a pesquisa documental e prospeção de campo. Numa primeira fase foi efetuada uma consulta de dados relativos a sítios de interesse arqueológico e patrimonial na Área Envolvente, nomeadamente a consulta de bibliografia, base de dados do Endovélico, cartografia, bem com o Estudo de Impacte Ambiental (EIA). Foi igualmente contactada a Direção Geral de Património Cultural que informou, a 3 de Junho de 2019, que “à presente data não existe património classificado e em vias de classificação na área de estudo” e devolveu informação georreferenciada com a implantação dos sítios arqueológicos terrestres para a área do projeto.

Uma vez reunida toda a informação disponível, foi realizado um reconhecimento inicial da área de implantação do projecto, posteriormente, procedeu-se á planificação dos trabalhos de campo, centrados nas respostas necessárias para a fase de RECAPE, nomeadamente da realocização dos pontos quilométricos e da informação sobre a

unidade fabril, e de prospecção arqueológica sistemática para as novas áreas a afetar, em concreto a área de implantação do Parque de Estacionamento da Estação de Rio Tinto.

Estes trabalhos tinham como objetivo a identificação, localização, descrição e inventariação de todos os elementos de interesse arqueológico, histórico e etnográfico localizados na área de afectação do projecto, nomeadamente através da criação de fichas individualizadas para cada ocorrência patrimonial detetada.

Todas as restantes alterações ao projeto inicial foram verificadas cartograficamente, são pontuais e ocorrem dentro do corredor de estudo do EIA, em áreas já prospectadas. Nenhuma das alterações produz impactes em qualquer das ocorrências patrimoniais inventariadas.

Na fase de pesquisa bibliográfica considerou-se primeiramente os estudos desenvolvidos nas fases anteriores do projeto, nomeadamente o Estudo de Impacte Ambiental, mas reviu-se a informação disponível para todos os sítios e ocorrências patrimoniais com as seguintes características:

- Elementos abrangidos por figuras de proteção, nomeadamente, os imóveis classificados ou outros monumentos e sítios incluídos nas cartas de condicionantes dos planos diretores municipais (PDM) e planos de ordenamento territorial;
- Elementos de reconhecido interesse patrimonial ou científico, que não estando abrangidos pela situação anterior, constem em trabalhos de investigação, em inventários da especialidade e ainda aqueles cujo valor se encontra reconhecido;
- Elementos singulares de humanização do território, representativos de processos de organização do espaço e da exploração dos recursos naturais de forma tradicional.

Pesquisa documental

A Pesquisa documental tem como objetivo a recolha da máxima informação existente, de modo a proceder ao enquadramento histórico da área em estudo e obter uma leitura integrada das ocorrências patrimoniais referenciadas no contexto da ocupação humana do território.

Esta pesquisa que se apresenta no presente Relatório, iniciou-se necessariamente na consulta do EIA a que se seguiu a consulta a um conjunto variado de fontes de

informação das quais se destacam as seguintes: Base de dados ENDOVÉLICO (DGPC);- IHRU; Plano Diretor Municipal de Gondomar; Bibliografia especializada.

A bibliografia consultada não revelou a existência de novas ocorrências patrimoniais. Contudo, os dados obtidos permitiram aprofundar o conhecimento histórico da área em estudo.

Da análise da cartografia disponível, destaca-se a folha nº 110 e 122 da Carta Militar de Portugal (à escala 1/25 000), com o intuito de detetar indícios toponímicos e designações com interesse que pudessem reportar a existência de elementos de interesse patrimonial. O levantamento toponímico também não permitiu confirmar designações que sugerissem a existência de elementos construídos de fundação antiga, designações que sugerem tradições e lendas locais ou topónimos associados à utilização humana de determinados espaços em moldes tradicionais.

Assim, da pesquisa documental não resultou a identificação na área de incidência e envolvente próxima ao Futuro Parque de Estacionamento de Rio Tinto, qualquer ocorrência patrimonial.

Condições de visibilidade do solo

A prospeção de campo decorreu por um lado ao longo da ferrovia, para esclarecimento dos pontos 24 e 25 da DIA e na tentativa de prospeção da área de implantação do Parque de Estacionamento da Estação de Rio Tinto. Quanto aos primeiros, a visibilidade era em regra boa, já que se encontrava desmatado o corredor da ferrovia, tendo permitido a confirmação da preservação dos pontos quilométricos 5 e 6, e a ausência do poço de Águas Santas.

Já para a área do Parque de Estacionamento de Rio Tinto, trata-se de uma área vedada, e mesmo inacessível, e coberta por vegetação, nomeadamente plantio de milho e vinha, não tendo sido possível a prospeção sistemática do terreno, sendo que para a envolvente, densamente urbanizada, e igualmente, não de tem visibilidade do solo.

Resultados

Nem da pesquisa documental, nem dos trabalhos de campo resultou a identificação de ocorrências patrimoniais na área de incidência do Futuro Parque de Estacionamento

da Estação de Rio Tinto, não obstante dever-se ressaltar a dificuldade no acesso ao interior da área de estudo.



Figura 29 – Vistas da zona do Futuro Parque de Estacionamento de Rio Tinto (Julho de 2019)

Medidas

Em função dos resultados, e no que concerne apenas a este novo elemento do projeto deve prever-se as seguintes medidas de minimização:

Medida 1 (fase de concurso e subsequentes). Inclusão no Mapa de quantidades da empreitada a necessidade de prospeção arqueológica sistemática integral deste novo elemento do projeto e inclusão das ocorrências identificadas na AE na Planta Síntese de Condicionantes que sinalize os achados isolados ou dispersos. A sua aplicação deve estender-se às fases subsequentes.

Medida 2 (antes da construção). Tentativa de nova prospeção sistemática, integrantes da AI, devido às condicionantes de visibilidade/acesso.

Medida 3 (fase de construção) Acompanhamento integral e contínuo da obra, por arqueólogo, com efeito preventivo em relação à afetação de vestígios arqueológicos incógnitos. Este acompanhamento consiste na observação, por arqueólogo, de toda e qualquer operação de remoção e revolvimento de solo (e.g. desmatagem e

decapagens superficiais em ações de preparação ou regularização do terreno) e de escavação no solo e subsolo. Inclui a execução ou acompanhamento da execução de balizamentos de ocorrências, situadas a menos de 50 m de distância da frente de obra. Os achados móveis recolhidos no decurso da obra deverão ser colocados em depósito credenciado pelo organismo de tutela do património cultural.

Medida 4 (antes ou durante a construção). Execução de sondagens arqueológicas de caracterização de ocorrências com risco de afetação pela obra que tenham sido identificadas na fase de EIA ou que sejam postas a descoberto no decorrer da obra. Os resultados obtidos podem determinar a execução de escavações em área.

Medida 5 (fase de construção). Comunicação pelo promotor do projeto, à Direção-Geral do Património Cultural, do eventual aparecimento de vestígios arqueológicos, devendo fazê-lo de imediato, no sentido de serem acionados os mecanismos de avaliação do seu interesse cultural e respetiva salvaguarda.

7 BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, A. Farinas de, (1940), As novas instalações do Poço de S. Vicente da mina de carvão de São Pedro da Cova, Direcção-Geral de Minas e Serviços Geológicos, Lisboa.

CUSTÓDIO, Jorge, (1993), As minas abandonadas do ponto de vista da arqueologia mineira e industrial, “Boletim de Minas”, n.º 30, p.73-83, Lisboa.

FONSECA, Costa; DIONÍSIO, Sant’Anna, (1985), Minas de S. Pedro da Cova, “Guia de Portugal”, 2ª edição, Fundação Calouste Gulbenkian, vol. 4 (Entre Douro e Minho), p.462-464, Lisboa.

GESTA, Serafim, (1982), S. Pedro da Cova. Folclore Mineiro, Gondomar: edição do autor.

OLIVEIRA, Camilo de (1938), O Concelho de Gondomar. (Apontamentos Monográficos), Imprensa Moderna, Vol. IV, p.167-195, Porto.