

# ENI25.A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO | FAUP 2012  
ANA CATARINA CASANOVA



# ENI25.A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE

ORIENTADOR: PROFESSOR ÁLVARO DOMINGUES



Este documento foi redigido segundo o antigo acordo ortográfico.



Ao Professor Álvaro Domingues, por me ter despertado o interesse e entusiasmo pelo tema da *Rua da Estrada*, pelo apoio e disponibilidade ao longo de todo o trabalho.

Ao Professor Manuel Graça Dias e à Professora Clara Vale, pela colaboração prestada.

Ao Arquivo Distrital de Faro.

Ao Instituto das Estradas Portuguesas, e em especial à Eng.<sup>a</sup> Alexandra Gonçalves, ao Dr. Luís Pinelo, e à Dr.<sup>a</sup> Mónica Kabai.

À Biblioteca Nacional de Faro.

Aos amigos.

À família, em especial aos meus pais e à minha irmã.

Ao Vítor.



09 RESUMO

09 ABSTRACT

10 INTRODUÇÃO

19 TERRITÓRIO

1.1. TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO

1.2. TEORIAS DA ESTRADA

39 O CASO DO ALGARVE

2.1. RADIOGRAFIA

2.2. TRANSFORMAÇÃO – FENÓMENOS

2.3. ESTRADAS ALGARVIAS

71 A EN125

3.1. ELEMENTO ESTRUTURANTE DA REGIÃO

3.2. LEITURAS DA ESTRADA – OCORRÊNCIAS

COMPACIDADE

DISPERSÃO

POLARIZAÇÃO

LINEARIDADE

EXCEPCIONALIDADE

3.3. Σ ALGARVIO – A DIVERSIDADE NUMA ESCALA PRÓXIMA

203 FONTES DAS ILUSTRAÇÕES

211 CONCLUSÃO

219 BIBLIOGRAFIA

225 ANEXOS



A presente dissertação pretende contribuir para a compreensão das dinâmicas territoriais e as suas conseqüentes transformações urbanas, bem como os seus fenómenos associados, que se têm vindo a verificar no território português, em específico no caso da rua da estrada do algarve, a EN125.

Propõe-se uma análise da estrada como dispositivo de urbanização, possibilitando uma leitura da realidade urbana algarvia e um conhecimento das formas emergentes que a constituem, assim como, apresentar as suas especificidades e a singularidade que lhe é conferida pela forte e intrusiva presença do fenómeno Turismo, em relação às restantes estradas portuguesas.

Assim, propõe-se uma visão integradora da estrada como elemento gerador da urbanização extensiva, gerador de cidade, bem como da sua multiplicidade, simultaneidade de funções, signos e tipologias presentes.

The present dissertation aims to contribute to understand the territorial dynamics and their consequent urban transformations and associated phenomena. Both of them can be progressively observed in the Portuguese territory and specifically in the study case: Algarve's street road EN125.

It is proposed an analysis of the road as urbanization device taht allow a reading of Algarve's urban reality and a consciousness of it's Emergent forms, as well as reveal their specificities and their uniqueness which were conferred by the strong and intrusive presence of the tourism phenomenon, comparatively to other Portuguese roads.

In resume it is proposed an integrative view of the road as part of extensive urbanization and as a city generator, with the multiplicity, the simultaneity of functions, types and signs existent in each road segment.



O presente trabalho tem como objecto de estudo a Estrada Nacional EN125, que estabelece a ligação terrestre entre Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, na região portuguesa do Algarve.

Compreendendo a importância das profundas transformações que os territórios têm vindo a assinalar ao longo de todo século XX e início do século XXI, fruto do desenvolvimento das novas tecnologias, infra-estruturas e suportes de mobilidade de pessoas, que constituem actualmente os novos motores de organização do território e da sua urbanização, propomo-nos a identificar e explorar o desenvolvimento destes fenómenos ao longo da Estrada NI25. Estes novos motores, registam os seus influxos nas sociedades e baseiam-se sobretudo no movimento, nos fluxos e nas redes de interconexões, formando territórios de carácter fragmentado e disperso.

Como reflexo desta metamorfose, propomo-nos então estudar a EN125, e os seus pontos de confluência com o fenómeno *Rua da Estrada*, patente em outras estradas portuguesas e abordado por diversos autores. A *Rua da Estrada* funciona como um dispositivo sócio-técnico de organização da urbanização, permitindo uma leitura/análise do próprio processo de urbanização extensiva, que ao contrário da cidade canónica, apresenta-se incapaz de produzir formas e limites estáveis e legíveis.

Contudo a EN125, apresenta um factor importante e de excepção na mutação das paisagens e das estruturas urbanas no Algarve, o turismo, especificidade que não se encontra de modo tão conciso nas restantes *ruas da estrada* portuguesas. E ainda nos diversos estudos sobre a região, e especificamente da EN125, não existe ainda um estudo que apresente uma visão integradora da pluralidade de formas urbanas, arquitectónicas, e tipológicas, no contexto da estrada como elemento estruturante da urbanização extensiva e da região.

Considerando a estrada *como um centro em linha, uma corda onde tudo se pendura*,<sup>1</sup> propomo-nos descodificar as *peças* a partir deste elemento estruturante e perceber as suas relações, encaixes e formas arquitectónicas, entre o todo e os fragmentos ou as partes, uma vez que, representa um fenómeno em contínuo crescimento e com consequências relevantes para a organização do território que ainda não se encontra estabilizado. Deste modo, pretende-se encontrar especificidades desta estrada e da sua construção adjacente, em grande parte espontânea e sem intervenção do arquitecto, resultantes da mobilidade e do consumo, pretendendo-se assim entender a relação existente entre a estrada e a arquitectura, assim como os fenómenos inerentes, com o objectivo de alargar o estudo sobre a temática da estrada como gerador da urbanização, gerador de cidade.

Importa referir que não se pretende inferiorizar esta nova paisagem assente sob a cultura automóvel, mas sim conhecer e interpretar as novas formas urbanas emergentes, morfologias, tipologias, dinâmicas, escalas, funções, direccionando a atenção para uma leitura mais próxima do real observável, assim como, contribuir para a clarificação dos principais desafios que esta nova paisagem difusa exige, e que tem sido pouco reconsiderada.

*(...) cidade designa um conceito de habitat que potencia a comunicação e a colaboração, a troca se se quiser, e se é estrutural a relação entre cidade social e cidade arquitectural, não poderá a cidade ser traduzida por um conjunto de partes mas sim por um conjunto de relação entre partes.<sup>2</sup>*

A metodologia adoptada para este trabalho de investigação foca-se sobretudo no trabalho de campo, e nas diversas perspectivas possíveis, como automobilista, peão, turista, entre outros, promovendo o confronto directo com a realidade do objecto de estudo, assim como, a produção e recolha de elementos gráficos e digitais, cartografia, ortofotomapas, PDM, levantamentos fotográficos, diagramas de interpretação, entre outros, que possibilitem uma leitura analítica dos fenómenos em questão.

No decorrer deste trabalho foram consultados os seguintes arquivos: Biblioteca Nacional de Portugal e Biblioteca Nacional Digital; Centro de Estudos Geográficos da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa; Estradas de Portugal; Arquivo Distrital de Faro.

Por outro lado será feita uma pesquisa bibliográfica intensa mas restrita, associada às várias temáticas abordadas, de modo a constituir uma base de conhecimento sólida referente aos estudos da Rua da Estrada e aos fenómenos transversais que possibilitam consubstanciar uma interpretação da Estrada NI25. Procura-se uma bibliografia com pontos de vista diversificados, e das diversas áreas científicas, com o objectivo de fundamentar os temas tratados e de promover a discussão sobre a situação actual do território em estudo.

O trabalho estrutura-se em três partes, a primeira parte de abordagem à problemática do território, e fenómenos da estrada; uma segunda parte referente à região algarvia e à sua especificidade geográfica-económica e aos seus fenómenos de transformação; por último, um somatório analítico das variações tipológicas da EN125, onde se pretende clarificar o eclétismo presente na estrada e as suas relações.

Os temas tratados neste trabalho apresentam um conjunto bibliográfico abrangente, registam-se diversos estudos sectorizados que no seu conjunto e sua sistematização, fornecem os dados essenciais para a nossa abordagem.

#### Transformações do território

Para a interpretação e contextualização das transformações do território, das formas emergentes resultantes da urbanização extensiva, bens como dos seus fenómenos e conceitos inerentes da mutação do urbano. Salientam-se os estudos de François Ascher e Françoise Choay, e os diversos estudos do Arquitecto Nuno Portas, *A Cidade como arquitectura* (1ª edição 1969), *Os tempos das formas: a cidade feita e refeita* (2005), entre outros, na qual Nuno Portas aponta para um desenho que recupere a “cidade difusa”, e salienta que grande parte do espaço urbano de futuro não se fará com a arquitectura dos edifícios mas antes com a arquitectura do chão; ainda Nuno Portas em colaboração com Álvaro Domingues e João Cabral, em *Políticas urbanas I* (2003) e *Políticas urbanas II* (2011), diagnosticam situações em território nacional, tendências urbanísticas e transformações do território, dando especial atenção às formas urbanas emergentes e menos estudadas, onde procuram dar respostas aos problemas encontrados.

#### Teorias da estrada

Sobre as teorias da estrada, registam-se os estudos pioneiros de Kevin Lynch com *The Image of the City* (1960) e *The View from the Road* (1963) e de Robert Venturi com *Learning from Las Vegas* (1977). Embora no panorama americano, criaram as bases para a continuidade e desenvolvimento dos estudos sobre a estrada.

No contexto nacional, salientam-se os estudos do Professor Fernando Távora, e mais recentemente os estudos do Geógrafo Álvaro Domingues sobre o caso *A Rua da Estrada* (2009), que através da Rua da Estrada, propõe uma leitura da estruturação da urbanização extensiva.

#### Algarve

Para um entendimento dos fenómenos da região do algarve, e do seu contexto histórico-geográfico-económico até aos nossos dias, que contribuíram para a sua especificidade. Visando trabalhos de diversos autores como Orlando Ribeiro, Carminda Cavaco, Jorge Gaspar, Sandra Rodrigues, Sérgio Palma Brito, António Santa-Rita, Luís Filipe Rosa Santos, entre outros.

#### Rua da Estrada e tipologias

O estudo das ruas das estradas portuguesas, fenómenos e tipologias inerentes, regista uma intensidade crescente na sua compreensão e ampliação temática. Referimo-nos aos

estudos de Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada* (2009); Ana Isabel Costa e Silva, *Estrada Nacional N1: Rua da Cidade Alargada* (2005); Marta Rodrigues, *A Estrada espaço (do) público* (2009); Fábio Cunha, *Arquitectura de passerelle* (2009); Ana Amante, *A rede viária como elemento estruturante do espaço urbano: EN206, um caso de estudo* (2002).

No entanto, os estudos recentes relacionados com a temática da mobilidade e dos seus fenómenos urbanos, assim como, em relação ao estudo da Rua da Estrada e tipologias restringem-se sobretudo às regiões do Centro e Norte. Deste modo, a região do Algarve e o caso específico da EN125, são apresentados de um modo muito sucinto, tornando-se necessário e pertinente, o contributo para o seu registo e identificação das formas e tipologias presentes da realidade urbana algarvia, de modo a desenvolver práticas futuras melhores.

<sup>1</sup> Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada*, 2009, p.15

<sup>2</sup> Nuno Portas, *A Cidade como Arquitectura*, 1969. p.128



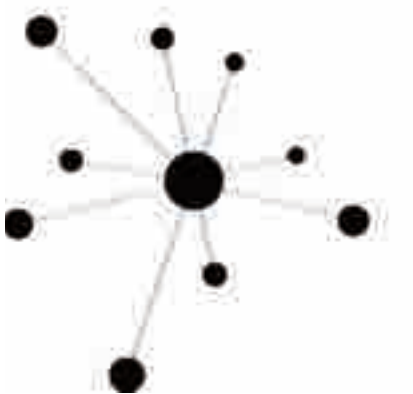
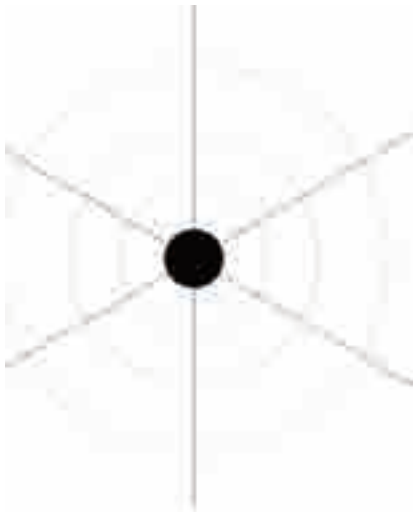


*O arquitecto é o observador atento dos problemas a resolver e das discussões que à volta desses problemas se levantam.*

*Em vez de ser função dum soma de opiniões, o resultado do seu trabalho será uma síntese de todos os contributos, depois de escrupulosamente discutida e verificada a justeza de cada um.* Álvaro Siza, Textos 01, 2009, p.15, texto 001.



TERRITÓRIO



01. Da Cidade ao Urbano - desenvolvimento segundo uma ordem hierárquica, em mancha de óleo.
02. Da Cidade ao Urbano - desenvolvimento segundo a ordem do automóvel.

## I.1. TRANSFORMAÇÃO DO TERRITÓRIO

*A sociedade contemporânea transforma-se rapidamente e, arrastados por esta evolução, por vezes avaliamos mal o quanto mudaram, em tão pouco tempo, os objectos de que nos servimos, a nossa maneira de agir, a forma como trabalhamos, as nossas relações familiares, os nossos lazeres, as nossas mobilidades, as cidades onde vivemos, o mundo que nos rodeia, os nossos conhecimentos, as nossas esperanças, os nossos temores...*

*(...) Com efeito, inquieta-nos as formas que tomam as cidades e todo o tipo de riscos sociais e ambientais que elas parecem gerar.<sup>1</sup>*

### DA CIDADE AO URBANO • CONTEXTO E CONCEITOS

O termo *Cidade*, designaria *um território edificado com limites precisos, espécie de contentor da sociedade que o produz, organiza, usa, regula e transforma,*<sup>2</sup> concentrando a *Polis, Urbis e Civitas.*<sup>3</sup>

No entanto, o final do século XX e o início do século XXI, determinaram a instauração de novos paradigmas, mudanças repentinas nas tecnologias, nos sistemas de produção, regulação e organização, bem como nos modos de vida e de habitar. Deste modo, resultaram novas formas urbanas, que contribuíram sobretudo para a transformação da forma da Cidade, entendida intra-muros como Cidade e extra-muros como Campo/Rural, que transpôs os limites da Cidade Canónica sob a ordem da mobilidade, impraticável anteriormente pelas dificuldades de vencer o atrito produzido pela distância e pela mobilidade. O que aclara a necessidade de aglomeração, proximidade e *a densidade entre coisas, actividades e gentes - era tão importante como forma e disposição espacial que permitia diminuir energia e custos de transacção necessários para vencer o atrito das distâncias.*<sup>4</sup> Esta nova condição tecnológica veio facilitar novas proximidades, através da crescente ramificação dos rizomas infra-estruturais como as estradas, auto-estradas, rede de banda larga, energia, entre outros, permitindo conjugar a velocidade, com a proximidade de lugares e estreitando relações, transformando o território num hiper-espaço,<sup>5</sup> e deste modo, quebrando os limites definidos da Cidade Canónica.

A transição da Cidade para o Urbano, passou de uma relação centrípeta para centrífuga, sendo a policentralidade a referência desta “nova cidade”, resultando numa crise de identidade urbana, onde predomina a descontinuidade e dispersão, que o nosso território apresenta actualmente, no qual a urbanização se assume como o reflexo da so-

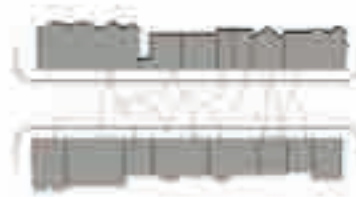
**TRÂNSITO LEVE**

3 amigos por pessoa  
6.3 conhecidos



**TRÂNSITO MODERADO**

1.3 amigos por pessoa  
4.1 conhecidos



**TRÂNSITO PESADO**

0.9 amigos por pessoa  
3.1 conhecidos



03. Esquema de fluxo de pedestres. Comparação de três ruas em São Francisco (EUA), com diferentes níveis de tráfego, onde se concluí, que conforme o aumento do tráfego, menor a comunicação entre vizinhos.

cidade que a produz.

Como consequência, vivemos um processo de mutação constante, da *Cidade* ao Urbano e do Urbano ao Rural, esta transformação não se revela como um simples crescimento em mancha de óleo em torno da velha cidade, mas sim revelando uma nova ordem urbana, que como refere Françoise Choay,<sup>6</sup> François Ascher acrescenta ainda que esta nova ordem tem andado escondida e negligenciada por parte de alguns arquitectos e urbanistas,<sup>7</sup> impulsionada pela democratização do automóvel, assim como, a melhoria das vias de comunicação e acessibilidades, despoletando a “colisão” da *Cidade* com o *Campo*, conceito designado por *rurbanização*.<sup>8</sup>

#### SISTEMA PIBE

O crescimento das Cidades ao longo dos tempos esteve sempre relacionado com o desenvolvimento dos meios de transporte de armazenamento dos bens e informações, promovendo a troca e relações.

Contudo desde a revolução industrial, gerou-se uma nova dimensão, a mobilidade individual. Como consequência, as cidades tiveram de se adaptar às exigências da produção, do consumo e das trocas mercantis, o que desencadeou uma rede de grandes vias de comunicação.<sup>9</sup>

As mutações rápidas e radicais nos sistemas de suporte de mobilidade de pessoas (P), informação (I), bens (B) e energia (E), sistema PIBE, patente nas *dinâmicas urbanas, da escrita à Internet, passando pela roda, a imprensa, o caminho-de-ferro, o telégrafo, o betão armado, a esterilização, a pasteurização e a refrigeração, o carro eléctrico, o elevador, o telefone, o automóvel, a telefonia, etc.*,<sup>10</sup> dos quais as transformações tecnológicas e infra-estruturais permitiram e proporcionam formas diversificadas e complexas, reflectindo-se na economia, na sociedade e nos seus cruzamentos.<sup>11</sup> Deste modo, o Sociólogo Zygmunt Bauman<sup>12</sup> caracteriza-a por *sociedade líquida*, por não garantir a clareza e a estabilidade das suas formas. Assim, a mobilidade e acessibilidade, que designam um conjunto de sistemas de próteses técnicas como ruas, estradas, auto-estradas, redes de energia, telecomunicações, entre outros, assumem-se como as conjunturas da relação sociedade-território, possibilitando a comunicação, a informação e o convívio com ou sem presença física.<sup>13</sup>

#### SOCIEDADE HIPERTEXTO

A velocidade e a relação que as infra-estruturas arteriais de mobilidade permitem, possibilitam lógicas de localização que não dependem da proximidade, da contiguidade física e da aglomeração. O modo de transporte individual, a auto mobilidade, permite carto-



04. Giambattista Nolli - Mapa de Roma, 1768. A planta apresenta um sistema de espaços públicos e semi-públicos, da cidade de Roma, revelando uma coerência a partir do domínio público espacial e cultural. Ao contrário da urbanização extensiva.

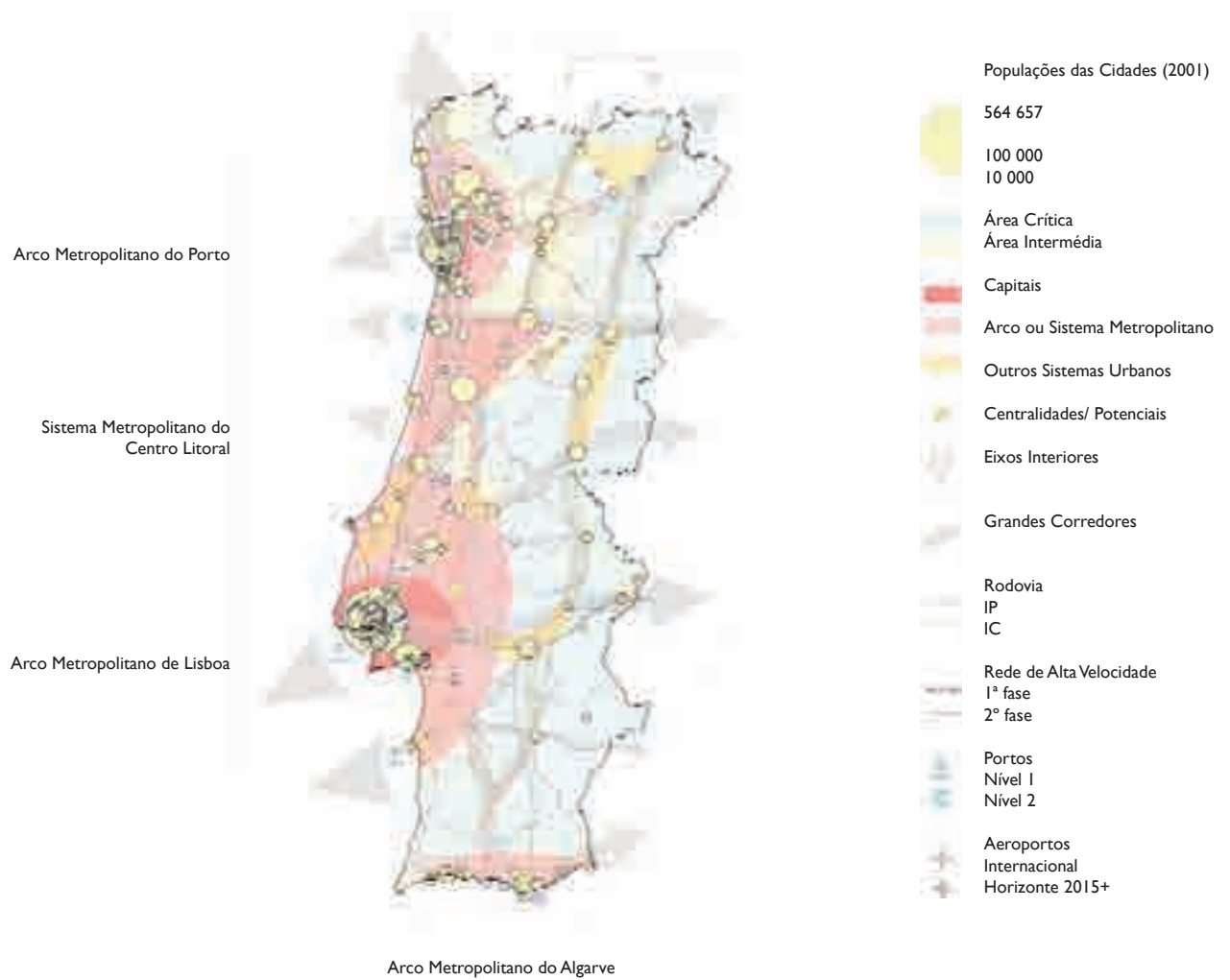
grafias de relações que não estão dependentes da oferta de serviço de transporte colectivo,<sup>14</sup> na qual tempo e distância, assumem constantemente o mesmo significado, o que torna a eleição do lugar onde se pretende habitar uma questão de acessibilidade. A sociedade hipertexto caracteriza-se por desenvolver laços sociais mais fracos, menos estáveis, mas mais numerosos, e de campos, escalas e dimensões variadas.<sup>15</sup>

Como refere Certeau acerca de *uma retórica do caminhar*, (...) *esta leitura faz-se no acto de percorrer o território que é entendido como texto. No entanto, as estruturas urbanas actuais parecem não permitir já uma leitura contínua. O novo modelo aproxima-se de uma sociedade hipertexto. Estas estruturas designam-se por “peças” autónomas que se conectam entre si, através de uma extensa rede de ligações que não são entendidas como formas de percorrer o espaço, mas como meios de superar o atrito, de vencer o território.*<sup>16</sup> Do qual o espaço restringe-se ao interior de cada “peça”, como a casa, o condomínio, o resort, o centro empresarial, o centro comercial, o centro histórico, etc. *Só aqui é possível encontrar significado. Tudo o que lhes é exterior (...) assumem como um não lugar, território ilegível que não são capazes de compreender, dominar, apropriar, habitar.*<sup>17</sup> Esta sociedade que se designa por hipertexto, assume uma dependência da auto mobilidade para estabelecer conexões, que por sua vez, consistem em “peças” autónomas, e que contribuem para a desvalorização do espaço público, uma das bases sólidas da cidadania.

#### URBANIZAÇÃO EXTENSIVA

A urbanização extensiva e dispersa, veio transformar o que era antes uma dicotomia cidade/campo, urbano/rural em *diversas metamorfoses produzindo paisagens mais transgénicas do que híbridas*,<sup>18</sup> dependente das infra-estruturas, como estradas, auto-estradas, entre outros, transportadores de pessoas, informação, bens e energia, sistema PIBE. Em suma objectos ou sistemas que não exercem apenas funções, que como refere Nuno Portas, *são no mesmo acto, elementos constituintes e alternantes da paisagem – informação visual, táctil, sombra, abrigo, distâncias...*<sup>19</sup> E caracterizam-se, segundo o Professor Fernando Távora, como o *caos do espaço organizado pelo homem, ou melhor diríamos do espaço ocupado pelo homem, pôs de parte todas as suas qualidades de inteligência e de sensibilidade daí resultando ocupação e não organização*,<sup>20</sup> desrespeitando e produzindo paisagens atípicas ao seu contexto.

Esta nova urbanização, ao contrário da urbanização intensa e contígua da cidade canónica, apresenta padrões instáveis, limites imprecisos e a uma estrutura ilegível, incapaz de promover um Sistema de Espaços Colectivos, resultando assim num sistema poli-cêntrico repartido por centralidades e funções distintas, associado às acessibilidades e



## 05. Portugal urbano

diferentes cargas urbanas, implicando assim, que a cidade velha deixe de ser toda a *cidade*, mas apenas uma parcela do território da urbanização.<sup>21</sup>

O território actual é consequência de uma mudança na estrutura da sociedade, baseada fundamentalmente no digital, apresentando um carácter global de hegemonia económica, política e cultural, dependente cada vez mais de uma rede de inter-relações, que origina uma *ocupação* de escala global e promovendo a ideia da cidade como espaço de fluxos, em substituição do verdadeiro sentido da cidade como espaço de lugares e de encontro. No entanto, esta ocupação veio despoletar elitismos como refere François Ascher, *a globalização, ao associar sociedades locais diversificadas num mesmo processo produtivo, reforça a diferenciação social com a diferenciação territorial*,<sup>22</sup> as redes de conexão alteram as relações com o espaço, evidenciando a importância da acessibilidade, aproximam os que lhe estão conectados e afasta os que não lhe têm acesso.<sup>23</sup>

#### VARIAÇÕES DE CONTEXTO E ESCALA EM TERRITÓRIO NACIONAL

O sistema urbano português apresenta três variações distintas: conurbações de génese metropolitana – como Lisboa e Porto; conurbações não metropolitanas, que assumem uma contiguidade urbana sobretudo no Litoral – verificando-se na região do Algarve e nas regiões do Centro; e ainda uma rede de cidades médias em contextos geográficos afectados pelo processo de *desruralização* – como Bragança, e Évora. Este último caso, regista-se em contextos regionais que apresentam uma urbanização reduzida, não ultrapassando os limites do respectivo município, sendo que a nova urbanização apresenta menor pressão urbanística, uma vez que estes contextos e os envolventes revelam uma grande fragilidade económica, por não garantirem atractores funcionais que possibilitem a continuidade de crescimento, fixação de emprego, polarização ou atractividades.<sup>24</sup>

As conurbações metropolitanas identificam-se pelo município central e primeiras e segundas *coroas*. A estrutura territorial da urbanização é controlada pela cidade-centro, devido à concentração de funções, volume de emprego, entre outros. O território apresenta uma rede infra-estrutural de grande dimensão, onde cruza relações e vivências, no qual o papel dos transportes urbanos foi decisivo para tornar possível a expansão dos territórios urbanos, promovendo diversos usos e intensidades de urbanização. A mutação da cidade ao urbano, vai-se desenvolvendo e deste modo o *hiper-centro* gera uma *hiper-periferia* evidente no caso de Lisboa,<sup>25</sup> expandindo-se num território denso no centro, seguido de uma ocupação desordenada, extensa, descontínua, sob a lógica da acessibilidade, implosão - explosão.<sup>26</sup>

Nas conurbações urbanas não metropolitanas, que correspondem ao Litoral identi-

cam-se por urbanização extensiva, industrialização e urbanização difusas. Destaca-se o caso do Litoral Algarvio, por se revelar um caso específico de conurbação, que resulta pela recente colonização do território ter sido activado pela economia fileira turística.<sup>27</sup>

### RUA DA ESTRADA COMO DISPOSITIVO DE “URBANIZAÇÃO”

Este novo modo de entender e construir território, é consequência de novas formas de habitar e socializar, novas lógicas de mercado e novos processos de urbanização marcados pelo aumento da mobilidade, por uma expansão urbana que não segue já a lógica da continuidade mas a da rede infra-estrutural existente, e da disponibilidade de áreas por edificar, pelo comércio de massas, por novos processos de distribuição dos produtos e da informação, por novas formas de trabalho, pela alteração das estruturas sociais e familiares, pela multiplicação e sobreposição das redes relacionais e das plataformas que as suportam (físicas e virtuais), e por novos modos de cada um encarar o seu papel na sociedade.<sup>28</sup>

As redes infra-estruturais, são componentes base da urbanização extensiva, elementos de circulação ou de mobilidade, como já referimos, tendo contribuído para a introdução de novos tipos de espaços colectivos resultantes da cultura do automóvel, como a estrada, rotunda, nós das auto-estradas, terrenos sobrantes, parques de estacionamento, que reflectem a lógica da sociedade que os acolhe, *nunca foram pensados como elementos estruturantes do território, mas apenas como infra-estruturas e respectivas sobras e, no entanto, são eles que acabam por promover e organizar a construção do espaço urbano. Mesmo sem o desejarem são focos de urbanização e pontos de referência.*<sup>29</sup> Funcionam como sistemas contínuos e cobrem todo o território urbanizado, estabelecendo relações e acessos, do qual a *Rua da Estrada* é o exemplo mais legível da estruturação da urbanização extensiva, colonizada por edificações que reúnem uma diversidade de usos, vivências e apropriações, devido à proximidade das redes.<sup>30</sup>

Contudo é geralmente feita uma abordagem negativa à Rua da Estrada, modelo urbanização extensiva, do ponto de vista ambiental, funcional e até estético, uma vez que, não é reconhecido como forma canónica de cidade, sendo vista apenas como uma via de atravessamento, a sua função primária.

A ausência de planeamento é o principal problema da urbanização extensiva, assim como, o seu carácter apenas corresponder a uma cultura de uso de automóvel, ignorando a existência de peões e os demais intervenientes do espaço urbano. Contudo (...) *a nova paisagem não é pior, é diferente, não pode ser julgada nem deve ser apreciada segundo as regras tradicionais, mas sim segundo as suas próprias regras.*<sup>31</sup> Torna-se necessário a interpretação e o reconhecimento da nossa realidade urbana, e entendê-la segundo

os seus princípios, para depois agir, como refere Nuno Portas *antes de receitar, diagnosticar a doença e entender o que a provoca*.<sup>32</sup>

O território suburbano português assenta sobretudo nas estradas nacionais, e nas suas ramificações, onde se reúnem todos os fenómenos da estrada e da mutação do urbano, quer pelas urbanizações que emergem devido à auto-mobilidade, e que estão presentes em diversos pontos do país, com destaque nas grandes conurbações de Lisboa e Porto, quer pelos núcleos polarizadores, como centros comerciais, empresariais, entre outros, que surgem pontuando sobretudo os nós, ou relativamente próximos dos acessos às auto-estradas; ou ainda pela colonização turística, do qual a região do Algarve é um exemplo claro.

Deste modo, a Rua da Estrada funciona como um dispositivo de urbanização, que regista todos os acontecimentos e modos de ocupação do território, mas contudo, torna-se urgente repensar e agir sobre o existente, como afirma o Urbanista Jean Michel Roux *apresentar a habitação unifamiliar, o acesso à propriedade, os automóveis, os centros comerciais, e o turismo, como os culpados do crime, e como entidades de natureza diabólica, é tomar os efeitos pelas causas (...), pensemos a situação ao contrário: o território suburbano existe, é necessário civilizá-lo*.<sup>34</sup>



06. Península Ibérica à noite, Dezembro 2011.



07. Componentes da imagem urbana segundo Kevin Lynch: vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes.

## 1.2. TEORIAS DA ESTRADA

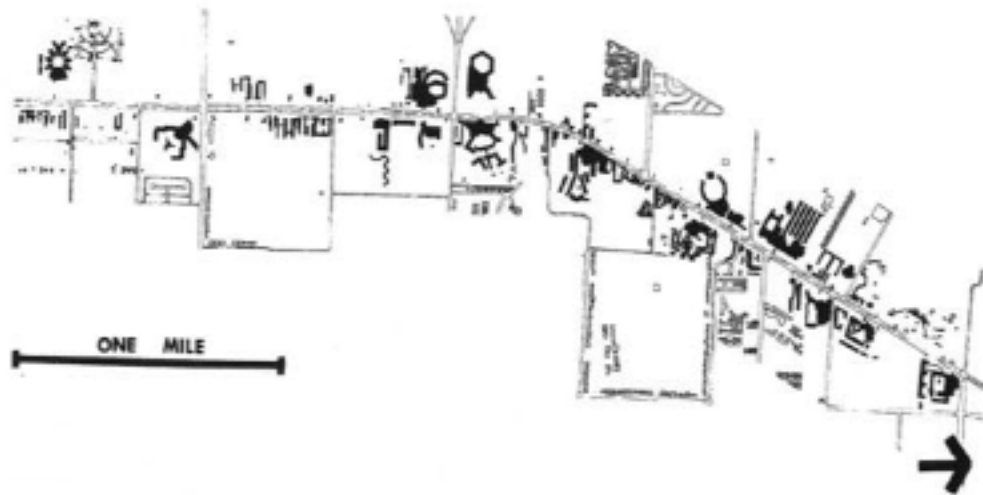
*A estrada foi imaginada, ao mesmo tempo, como lugar, como itinerário e como uma oportunidade variável e até espontânea e imprevisível de acontecimento. Isso é, elemento estrutural, unificador das duas funções essenciais da cidade: lugar do estar, da informação e da acessibilidade (...). A estrada transformou-se num contentor de todas as funções urbanas: serve para quem vai a pé, ou com os meios de transporte público ou privado, para fazer chegar linhas eléctricas, do gás, hídricas, telefónicas, para sentar-se, para conversar, comer, estacionar, jogar (...). Oriol Bohigas, 1997.<sup>35</sup>*

O despertar do interesse pelos fenómenos da *Estrada* remonta os anos 60. O grande crescimento do tráfego motorizado devido ao desenvolvimento tecnológico, que dotou o automóvel de melhores prestações horárias, autonomia, fiabilidade e conforto, estimulando e possibilitando assim, novos acontecimentos na estrada, alterando a forma tradicional das cidades e toda a paisagem de consumo.<sup>36</sup>

Kevin Lynch, em *The Image of the City* (1960), formula um novo conceito, resultante da percepção dos diferentes ambientes urbanos e o modo como os habitantes organizam a informação que lhes é transmitida pelo espaço urbano, na construção de mapas mentais, como meios de sobrevivência. As questões de orientação adquirem significados, tornando-se o ambiente físico urbano relacionado com os atributos da identidade e da estrutura da imagem mental,<sup>37</sup> concluindo que a organização e estruturação de uma cidade, resulta melhor quanto maior a sua legibilidade.

Lynch categoriza os componentes da imagem urbana através de: vias, limites, bairros, cruzamentos e pontos marcantes. As vias, assumem-se como o elemento estruturante e organizador, podem designar ruas, passeios, faixas de trânsito, canais, caminhos-de-ferro, na qual o observador se move e interpreta a cidade; Os limites, que podem ser entendidos como fronteiras *penetráveis* de uma cidade, como uma parede ou linha costeira, na qual se encontram e se relacionam; Os bairros, ou regiões urbanas, na qual o observador penetra e mentalmente se reconhece e identifica; Os cruzamentos, assumem-se como pontos estratégicos de uma cidade, que pode designar um entrecruzar de vias ou concentrações como um largo, ou um centro de um bairro; Os pontos marcantes, designam referências externas, que podem ser identificados por um objecto físico como um edifício, sinal, loja ou montanha. *O seu uso implica a sua distinção e evidência, em relação a uma quantidade enorme de outros elementos.*<sup>38</sup>

Mais tarde em *The View from the Road* (1963), revela uma experiência e reflexão sobre a *Estrada* na perspectiva de um automobilista, referindo que esta poderia ser *a dramatic*



08. Planta Via comercial - Le Strip.  
09. Via Comercial - Le Strip.

*play of space and motion, of light and texture, all on a new scale,*<sup>39</sup> na qual o automobilista entenderia, na sua aproximação, como a cidade se estrutura e organiza, e o modo como as pessoas a vivem e nela se relacionam.

A condução de um automóvel traduz-se numa sensação de movimento e espaço, revelando uma sequência espacial contínua, *is like that of large scale architecture, the continuity and insistent temporal flow are akin to music and the cinema,*<sup>40</sup> assemelhando-se a sua relação de percepção do espaço às relações do cinema e música.

Lynch salienta ainda, que na perspectiva de condutor, a visão é o sentido mais fulcral, o que revela a importância da experiência na estrada é aquilo que se vê, a imagem que se retêm e da sua coerência. O automóvel interpõe um filtro entre o condutor e o mundo em que se move, sons, cheiros, sensações de toque e tempo, são diluídos em relação às experiências pedestres. A visão é enquadrada e limitada, e o condutor torna-se relativamente inactivo, fruindo de menores oportunidades de parar, explorar ou escolher o seu caminho, apenas a velocidade, escala, o prazer da condução e o movimento podem recompensar estas limitações.

Lynch refere que a sensação de movimento e de espaço, na qual estão implícitas a velocidade e o seu confinamento e dimensões, pode ser trabalhada de várias maneiras *by space form or its proportions, by the character of the defining elements or objects in the space, by the position of the observer,*<sup>41</sup> assim como, a importância da orientação do automobilista na estrada, o ritmo, a continuidade e o significado, questionando a possibilidade de se usar a estrada como um meio de educação, um modo de consciencializar o condutor da sua função, história e os valores humanos. Aponta como problema artístico básico, a sua forma sequencial. E deste modo, alude que a estrada em si fornece um segmento de continuidade, mas que deve ser apoiada por uma sucessão de espaços, movimento, orientação e significado, que sejam partes de um todo conectado.

Anos mais tarde, Robert Venturi, em *Learning from Las Vegas (1977)*, aborda um novo tipo de forma urbana, *Sprawl*, que designa uma determinada configuração urbana muito ramificada e de crescimento espontâneo, que se desenvolve ao longo da estrada ou rua - *Strip*, representando uma tipologia de conjunto urbano, comercial e ou residencial que apresentou grande crescimento no pós II guerra.<sup>42</sup>

A via comercial, em particular *El Strip de Las Vegas*, apresenta-se como fenómeno de comunicação arquitectónico, a ética da publicidade comercial, o instinto competitivo, são tarefas que segundo Venturi deveriam fazer parte das tarefas *sintéticas y más amplias* do arquitecto.

Esta arquitectura de estilos e sinais assume-se anti espacial, *es más una arquitectura de*

*la comunicación que una arquitectura del espáicio, la comunicación domina al espáicio en cuanto elemento de la arquitectura y del paisaje.*<sup>43</sup> A persuasão comercial do ecletismo da estrada, provoca um grande impacto, numa vasta e complexa paisagem de grandes espaços e de altas velocidades, onde estilos e sinais estabelecem conexões entre si.

Venturi refere que os arquitectos opõem-se à sinalização nos edifícios, *si la planta es clara, se sabe a dónde ir,*<sup>44</sup> mas no entanto são as sinalizações e os anúncios da estrada, com as suas posições específicas no espaço e os seus significados gráficos, que identificam e unificam a mega-estrutura.<sup>45</sup>

*El símbolo domina el espáicio. La arquitectura no basta,*<sup>46</sup> *el gran anuncio y el pequeño edificio son las reglas de la carretera 66.*<sup>47</sup>

A *Strip* é definida por um extenso espaço aberto, concebido em grande escala e para grandes velocidades, apresentando uma grande diversidade de usos, assumindo que a *imagen de la vía comercial es el caos, el orden no es evidente.*<sup>48</sup>

No entanto, todas as cidades comunicam mensagens simbólicas e persuasivas, no caso da *Strip*, a ordem que emerge é uma ordem complexa, mas que funciona como um transmissor de mensagens, como refere Alan Colquhoun,<sup>49</sup> que a Arquitectura faz parte de um sistema de comunicações dentro da sociedade,<sup>50</sup> e a imagem da estrada, é o resultado deste processo.

Kevin Lynch e Robert Venturi, pioneiros nas teorias sobre a estrada, mostraram-se atentos, embora de diferentes perspectivas, aos fenómenos espontâneos, nas estradas americanas, e à sua imagem.

Já Bernardo Secchi e o Professor Fernando Távora, sensíveis às teorias internacionais, alertaram a falta de qualidade espacial e de entendimento da paisagem no desenho da estrada, nos seus contextos nacionais.

Bernardo Secchi, em *Lo Spessore della Strada* (1989), refere que o projecto das estradas como espaço e lugares da mobilidade, têm sido esquecidos em proveito da velocidade, viabilidade e do seu percurso.

Também o Professor Fernando Távora, em *Da Organização do Espaço* (1962), aponta a estrada neste caso, portuguesa, como exemplo do esquecimento de espaço contínuo, das formas em si, a relação entre elas e o espaço que as limita, referindo que quando se projecta *uma estrada, manifestação de organização do espaço e factor de movimento, e em que se pensa unicamente? No seu comprido perfil longitudinal e na pequenez dos seus perfis transversais; todo o resto, todo o sistema de relações, quer paisagísticas, quer urbanísticas, quer económicas e outras que o fenómeno implica, é esquecido como se possível fosse abstrair esse acontecimento de todo o espaço e de toda a circunstância que o envolve,*<sup>51</sup> ou seja, a estrada

funciona como um dispositivo de organização do espaço e colonização do território, quer de micro ou macro-escala, um canal infra-estrutural, um princípio de ordem. E ainda em *A Propósito da Estrada como obra de arte*,<sup>52</sup> Távora refere a preocupação no desenho das auto-estradas, face aos problemas e tratamento de paisagens, de valores ambientais e oportunidades de criação cultural perdidos e ignorados, relembrando *quantos milhões, quanto espaço, que poderia ser uma exemplar mensagem de beleza percorrendo o inteiro país e unificando-o no culto da sua variedade*.<sup>53</sup>

As estradas hoje, ou o sistema territorial contemporâneo, estão na base de interconexões de diferentes redes, onde circulam fluxos diferenciados, como referimos anteriormente, de pessoas, informações, bens e energias, que consubstanciam a realidade do espaço extensivo urbano, difuso, fragmentado e disperso, promovendo uma estrada genérica, e ambígua, que carece de interacção social, qualidade espacial e de um desenho coerente, mas que no entanto se assume como estrutura dominante no território nacional.

Registam-se em Portugal, estudos recentes relacionados com a temática da mobilidade e os seus fenómenos urbanos. Referimo-nos aos estudos do professor Álvaro Domingues<sup>54</sup> que reflectem mais directamente sobre o fenómeno da *Rua da Estrada* e a urbanização extensiva em território nacional. Referimo-nos ainda aos estudos de Nuno Portas,<sup>55</sup> Manuel Fernandes de Sá, Manuel Graça Dias,<sup>56</sup> e Ana Isabel Costa e Silva,<sup>57</sup> que no seu conjunto representam um contributo de grande pertinência no estudo dos fenómenos de urbanização contemporânea em Portugal.

*Esta doença do espaço afecta a economia, na medida em que as formas criadas não são eficientes, afecta a cultura na medida em que as formas criadas destroem valores existentes ou não criam valores de significado cultural, afecta o homem, na sua vida física e espiritual, na medida em que as formas criadas não servem para o prolongar, servir e enriquecer mas apenas concorrem, pela desvalorização do seu ambiente físico, para o perturbar em aspectos múltiplos da sua existência*.<sup>58</sup>



10. Nós viários da Arrábida.



11. Nós viários em Leça do Balio.







- 01. Península Ibérica - imagem tridimensional
- 02. Região do Algarve - imagem tridimensional

## 2.1. RADIOGRAFIA

*A unidade e a grande diversidade da terra portuguesa resulta em boa medida do isolamento, da falta de comunicação ao longo dos séculos, que contribuíram para reforçar diferenças, proteger arcaísmos, construir novas realidades diferenciadas.<sup>1</sup>*

A Região Algarvia situa-se no extremo Sul de Portugal continental, numa situação geográfica muito influenciada pela proximidade da zona de charneira do Oceano Atlântico com o Mar Mediterrâneo. Definida a Norte por um conjunto montanhoso, que constitui uma *espinha dorsal orográfica* – as serras de Espinhaço Cão (Alt. 297m); Monchique (Alt. 902m) e Caldeirão (Alt. 600m), estabelecendo assim, a fronteira da região do Algarve com a região do Alentejo. A fronteira Este é definida pelo Rio Guadiana, que também delimita a região espanhola de Andaluzia, enquanto que, os limites territoriais a Sul e a Oeste, são recortados pelo Oceano Atlântico.

A faixa territorial Algarvia apresenta na sua máxima extensão Este-Oeste cerca de 150km e Norte-Sul cerca de 55km, correspondendo aproximadamente a uma superfície de 4996 km<sup>2</sup>, 5,4% do território nacional, com 451 005 habitantes.<sup>2</sup>

### SUB-REGIÕES

O território algarvio assume-se numa diversidade de paisagens, estruturado em três faixas/sub-regiões paralelas, que segundo o Professor Orlando Ribeiro,<sup>3</sup> caracterizadas pela sua constituição geológica, a *Serra xistenta*, o *Barrocal calcário* e o *Litoral arenoso*.<sup>4</sup>

A sub-região da Serra é constituída por duas cadeias montanhosas, a Serra do Caldeirão a nascente e a Serra de Monchique a poente. Nesta sub-região predominam áreas cobertas por uma vegetação arbórea e arbustiva, onde se destacam as estevas, o medronheiro e o sobreiro, apesar de grande parte dos solos apresentar características pobres, caso agravado com os arroteamentos para a produção de cereal, registados no início do século XX.<sup>5</sup>

No Barrocal, as formações calcárias são constituídas por solos secos e pedregosos, de encostas de pouca altitude e protegidas a Norte pela Serra, o que confere marcadas características mediterrânicas à vegetação. Apresenta-se como a sub-região de maior produção agrícola,<sup>6</sup> onde se desenvolvem culturas de figueiras, alfarrobeiras, oliveiras e amendoeiras, que fornecem ao homem alimento, riqueza e comida para o gado.<sup>7</sup>



03. Portugal Rural  
04. Sub-regiões - Serra, Barrocal e Litoral

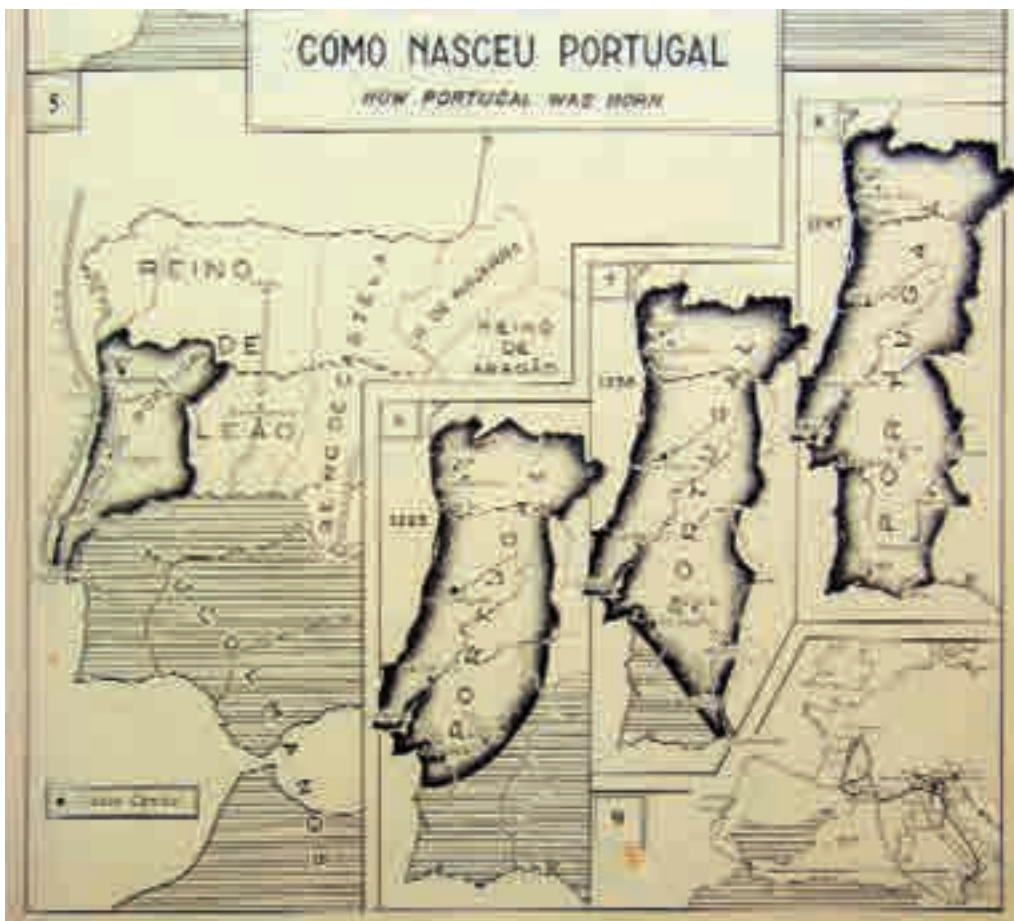
No Litoral encontram-se solos húmidos e férteis, onde abundam os pomares irrigados e a produção hortícola.<sup>8</sup> Para além da produção agrícola, salienta-se a pesca, a indústria e os serviços.

No sentido transversal, a divisão entre Barlavento e Sotavento algarvio, segundo Orlando Ribeiro, encontra-se em Faro, devendo-se a sua divisão ao vento predominante de Oeste e aos contrastes da linha de costa.<sup>9</sup> No Barlavento a relação com o mar é estabelecida através de arribas altas recortadas, enquanto que, no Sotavento é definida pela topografia baixa, zonas de sapais, zonas alagadiças, zonas húmidas costeiras e de cordões dunares.<sup>10</sup> O Algarve, embora influenciado pelo Oceano Atlântico, apresenta características sobretudo mediterrâneas em termos climáticos, quer pela sua exposição face ao Sul, quer pela protecção da dorsal montanhosa formada pelas serras, distinguindo uma região de clima ameno, caracterizada pela reduzida quantidade de precipitação anual, pela forte insolação e pela temperatura relativamente alta do ar, mas suavizada durante o verão pelas brisas marítimas.<sup>11</sup>

#### INDIVIDUALIDADE DO ALGARVE

A Região Algarvia constitui a única unidade geográfica claramente individualizada do território português,<sup>12</sup> sendo o difícil atravessamento da Serra o motivo que contribuiu para o seu isolamento face ao restante território nacional.<sup>13</sup> Facto que contribuiu ainda para que as suas ligações com o mundo mediterrâneo tenham sido *quase sempre e por isso mesmo, preferenciais*,<sup>14</sup> pela sua localização geográfica e pela relação unitária que o litoral algarvio, a Andaluzia e o Norte de África a ocidente do estreito de Gibraltar constituem, que se define como um *pré-mediterrâneo*, segundo Orlando Ribeiro.<sup>15</sup>





05. Evolução da conquista do Reino de Portugal e do Algarve

A individualização e autonomia do Algarve tem origem na Antiguidade e prolonga-se pela Idade Média.

Com a difusão da ocupação romana na península ibérica, fixaram-se as bases da civilização urbana e do povoamento do Algarve, desenvolvendo uma economia de base exportadora e com a introdução de técnicas de cultivo e de transformação de cereais, de pesca e de transformação do pescado, como a estiva, salmoura e anchovagem.<sup>16</sup>

Mais tarde, assistiu-se ao desenvolvimento de uma cultura árabe, que pelo longo período de fixação que veio a registar na região, se sobrepôs aos vestígios anteriores e que contribuiu de algum modo, para *um contraste entre um Portugal mourisco, meridional, e um Portugal românico, setentrional*.<sup>17</sup> Os árabes *afeiçoaram-se* à terra, inseriram novas técnicas de regadio, como a nora puxada por animais, muito frequente no Algarve e nas regiões a sul do Tejo, usada para o auxílio do cultivo da figueira, da alfarrobeira, da amendoeira e para o aproveitamento dos talhões de horta.<sup>18</sup>

A vida urbana foi alargada a novos centros, e enriquecida, tendo o seu legado perdurado ao longo dos tempos, constituindo o nome da região, Algarve, uma derivação directa da designação árabe para este território, *Al-gharb* - o Ocidente.<sup>19</sup>

Em 1267,<sup>20</sup> o monarca português D. Afonso III, assumiu definitivamente o título de Rei do *Reyno de Portugal e do Reyno do Algarve*, tendo promovido o povoamento da região com mouros,<sup>21</sup> forros,<sup>22</sup> judeus e portugueses do Norte.<sup>23</sup>

No século XV, a presença em Sagres e em Lagos do Infante D. Henrique - o *Navegador*, assim como a gesta dos Descobrimentos, proporcionaram ao Algarve um lugar de destaque na história de Portugal. Sagres identificado como o local de culto e Lagos como porto de partida e chegada das naus, factores que contribuíram um grande crescimento urbano e económico.

Até aos nossos dias, o território Algarvio viveu ciclos de esplendor económico e algum bem-estar social, intercalados *por períodos mais longos de crise, miséria e necessidade dos seus habitantes procurarem na emigração o que a terra não lhes podia dar*.<sup>24</sup>

## ANTECEDENTES ECONÓMICOS

O Algarve subsistiu sempre da exportação do pescado, do azeite, do vinho e dos frutos secos. Contudo, o seu período de grande desenvolvimento dá-se no século XVIII, na sequência do terramoto de Lisboa em 1755, que registou consequências devastadoras na região. Além da obrigatória reconstrução urbana, foi criada a *Companhia Geral das Reais Pescarias do Reino do Algarve*, e neste contexto é fundada e edificada Vila Real de Santo António, sob as ordens de Marquês de Pombal.<sup>25</sup>

A partir do séc. XIX, o Algarve registou um novo período de expansão económica, assente nas possibilidades das novas tecnologias, e ainda em novos produtos com origem nas duas matérias-primas do Algarve, o peixe do litoral e a cortiça abundante da Serra.<sup>26</sup> Com a invenção das conservas em lata, o peixe, reafirmou a sua importância na base económica da região, originando o aparecimento de armações de atum e sardinha ao longo da costa algarvia e dezenas de fábricas, associadas à então crescente indústria conserveira.<sup>27</sup>

Este período de relativa hegemonia foi potenciado pela instabilidade internacional, assim como, as duas grandes guerras mundiais (1914-1918) e (1939-1945). Contudo o crescimento exponencial da população na região e o contexto do pós-guerra, vieram introduzir novas premissas que culminaram com a quebra de produção e encerramento das fábricas de cortiça, assim como o declínio da indústria conserveira, originando um fenómeno de emigração acentuado.<sup>28</sup>

#### POVOAMENTO – FORMAS DE AGLOMERAÇÃO E DISPERSÃO

*A água condiciona fortemente o povoamento humano, e o mar veio a tornar-se o grande elemento de atracção regional. A população adensa-se mais ao Norte do que ao Sul, e mais no litoral do que nas vizinhanças da fronteira terrestre.*<sup>29</sup>

Nos anos 50, dos 8 milhões de recenseados em Portugal Continental, cerca de 1 milhão vivia nas duas grandes cidades, Lisboa e Porto, e apenas meio milhão nas cidades mais pequenas. A restante população distribuía-se por vilas e pequenos centros rurais, e cerca de 48% de superfície do território nacional era aproveitado para a agricultura, o que demonstra a importância da população rural<sup>30</sup> (ver imagem 03).

O povoamento na região do Algarve, na década de 50, era constituído por formas de aglomeração-urbana e dispersão-rural. E a tipologia de casa de habitação do Sul baseia-se sobretudo na casa de piso único, de rés-do-chão e chaminé, destacando-se no sotavento algarvio a casa de açoteia.

As formas de aglomeração, concentram-se sobretudo na sub-região do Litoral, como Faro, Vila Real de Santo António, Lagos, Portimão, Lagoa, Tavira, Olhão e Albufeira, e apresentam maior densidade populacional, entre 200-224 habitantes por km<sup>2</sup>, aglomerados vizinhos do mar, onde a vida urbana e o crescimento da indústria exercem a sua natural atracção e onde predomina a população urbana e semi-urbana.<sup>31</sup>

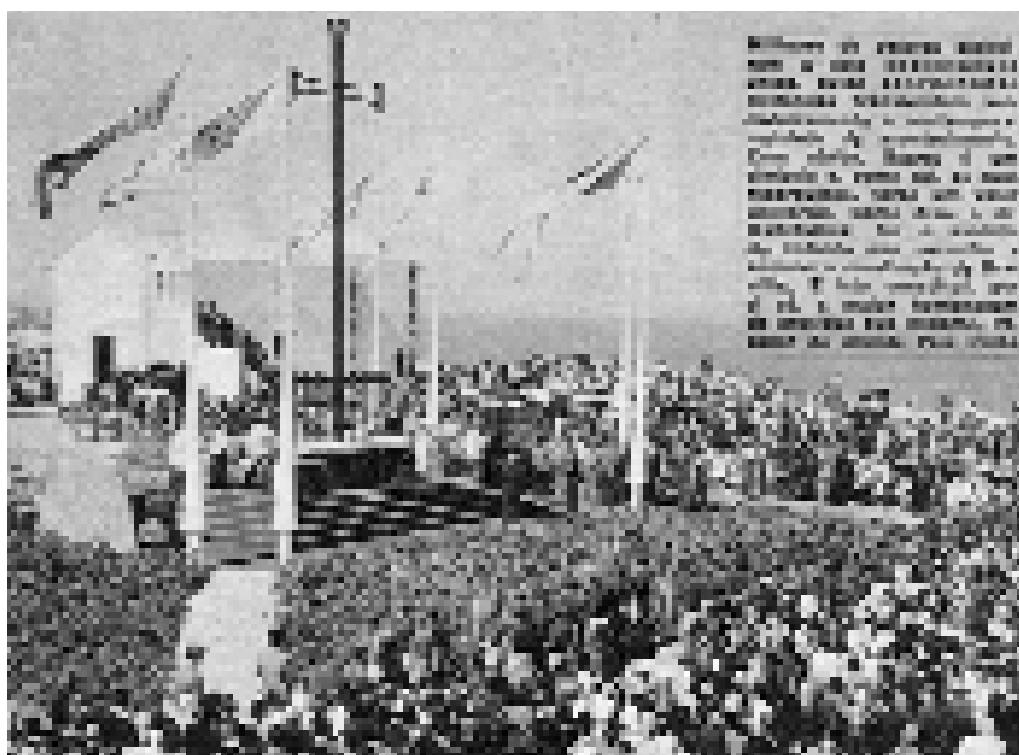
As formas de dispersão, concentram-se sobretudo na sub-região do Barrocal e da Serra, como Silves, Monchique, Alcoutim, Castro Marim, Aljezur, Vila do Bispo e São Brás de Alportel, e ainda na sub-região do Litoral, Tavira e Loulé, apresentam menor densidade

populacional, entre 25-74 habitantes por km<sup>2</sup>, e predomina a população rural, dependente da agricultura. As formas de exploração agrícola predominantes na região são sobretudo por conta própria, ou seja, os agricultores exploram os seus próprios terrenos; e a parceria, sendo a forma de exploração mais frequente na região, ou seja, fornece ao proprietário uma parte da produção.<sup>32</sup>

### ANOS 60

*O Algarve era região “de trabalho mal remunerado que não permitia uma vida digna. (...) Dessa situação deprimida o retirou, há poucos anos, o turismo pela mão dos povos da Europa industrial rica”.*<sup>33</sup>

Os anos 60 assinalaram uma viragem no Algarve, com o início de um novo ciclo, o turismo em grande escala, impulsionado em parte, pelas comemorações Henriquinas,<sup>34</sup> que representou para região uma oportunidade de melhoria de infra-estruturas, mas fundamentalmente pela dimensão simbólica, uma campanha de promoção da imagem de um Algarve por descobrir.<sup>35</sup>



06. Comemorações Henriquinas 1960



07. Algarve 1955. As formas urbanas, apresentam-se muito consolidadas, destacando-se as cidades com maior mancha urbana - Faro, Olhão, Tavira e Portimão.

08. Algarve 1977. Evidenciam-se novas formas urbanas, sobretudo no Litoral - Vilamoura, Vale do Lobo, Monte Gordo. E a construção do aeroporto internacional de Faro, 1965, que abriu as portas ao turismo de massas.

09. Algarve 2005. As formas urbanas massificaram-se e dispersaram-se, com a construção da auto-estrada Via do Infante A22, sobretudo no Litoral, no entanto na sub-região do Barrocal, evidencia-se uma grande procura.

## 2.2. TRANSFORMAÇÃO – FENÓMENOS

É então a partir dos anos 60 que o Algarve inicia o seu processo de transformação, fundamentalmente no litoral, estimulado pelo fenómeno do turismo. Esta transformação ficou muito patente nas grandes propriedades na região algarvia, que outrora, foram terrenos de exploração agrícola, como reguengos<sup>36</sup> ou morgadios<sup>37</sup>, ou de actividades piscatórias, e que vieram dar lugar a terrenos de exploração turística.<sup>38</sup>

### DA PROPRIEDADE AGRÍCOLA À PROPRIEDADE TURÍSTICA

A transformação da Quinta de Quarteira ilustra bem esta mutação, uma propriedade situada no centro do Algarve Litoral com 1565ha, que devido à sua relação com o mar deu origem a um aglomerado piscatório, e que para além da praia abrangia ainda o Morgado de Quarteira. Como nos descreve a Professora Carminda Cavaco,<sup>39</sup> em 1927 a Quinta de Quarteira compreendia 518,3ha de pinhal, 15,5ha de eucaliptal, 25,3 ha de montado de sobro, 286,9 de figueiral, 325,6ha de terras arvenses de sequeiro, 342,5ha de lezírias e regadios (...) além da área

*florestal, revela-se a de cultura arvense não regada e a regada.*<sup>40</sup> Os sistemas intensivos<sup>41</sup> ocupavam várzeas,<sup>42</sup> estruturados em pequenas parcelas de 1ha – denominados *quartos*, onde os rendeiros estabeleciam a sua economia de auto-consumo: favas, milho, feijão, tomate, batata e repolho, sem gastos monetários. Mais tarde foram introduzidos novos sistemas de produção, promovendo o cruzamento dos trabalhos do homem e de máquinas, como ceifeiras, tractores, debulhadoras, motobombas e regas por aspersão, para as explorações de figueiral, olival, vinha e pinhal.<sup>43</sup>

Entretanto o turismo iniciou um processo de diversificação e valorização do mercado de trabalho na região. As produções atingiram bons preços e a nova tecnologia proporcionou a criação de pequenas hortas em solos pedregosos e calcários. Esta circunstância motivou o interesse das grandes sociedades de desenvolvimento turístico na aquisição da propriedade Quinta de Quarteira,<sup>44</sup> assim como outras propriedades na região algarvia.

No entanto, a passagem de exploração agrícola a turística, não cancelou de imediato a actividade agrícola, mas os *quartos* foram extintos, assim como outras culturas, conduzindo ao fecho de algumas unidades industriais ligadas à produção agrícola, a que se juntou a crise do sector conserveiro.

Nos terrenos de exploração agrícola assistiu-se a uma conversão dos usos do solo, a



10. Estâncias Termais; Marinas; Campos de Golfe; Aeroportos; Casinos; Autódromos; em Portugal Continental

uma procura de adaptação à vocação já tradicional dos terrenos arenosos do litoral algarvio para a produção de primores hortícolas e frutícolas e às perspectivas do mercado regional, o que justifica o aparecimento de modernas estufas de armação metálica.<sup>45</sup>

#### TERMALISMO E A VIDA BALNEAR

O turismo no Algarve deve a sua origem à vida balnear, não obstante que o fenómeno do termalismo tenha constituído uma das formas mais antigas de turismo na região. A busca pelas propriedades termo-minerais de águas com suposto efeito medicinal, motivava as deslocações das famílias mais endinheiradas para as estâncias termais, principalmente nos meses de veraneio. Este fenómeno registou o seu período áureo nas décadas entre guerras, principalmente na década de 30.<sup>46</sup>

Em Portugal, as zonas Norte e Centro detinham grande parte das estâncias termais destacando-se apenas no sul, as termas de Caldas de Monchique no Algarve, que atraíam banhistas da região do Alentejo e de Andaluzia.<sup>47</sup>

No entanto, com a afirmação do turismo balnear as termas perderam grande parte da sua importância e conseqüentemente a sua procura, registando-se nos anos do pós-guerra, uma procura turística assente sobretudo no contacto com a natureza, clima, paisagem e o gosto pelo lazer.<sup>48</sup> Esta conjuntura despoletou a corrida às praias, inicialmente por se acreditar que a brisa marítima fazia bem à saúde, e posteriormente pelo sol - helioterapia,<sup>49</sup> na qual passou rapidamente a designação de praia de peixe a praia de banhos. Nos anos 50 e 60, a brisa, o banho do mar e o sol terapêutico, eram vistos como um bem para a saúde, principalmente para as crianças, desencadeando assim, o interesse pelas estadias estivais à beira-mar, eclodindo numa moda europeia.<sup>50</sup> Não obstante o turismo de massas cultural, assente nas tradições histórico-culturais, costumes, monumentos, museus,<sup>51</sup> no entanto menos referido, devido à grande procura de Portugal como destino de férias, assentar sobretudo pelas suas excelentes condições climáticas e praias.

Em Portugal, o turismo de veraneio balnear destacava-se no Norte, onde dominavam as praias de Espinho e da Póvoa de Varzim, procuradas pelos portugueses do interior, enquanto que nas regiões do centro do país, se salientava as praias da Figueira da Foz e do Estoril. No sul, não se registava o mesmo protagonismo, pela falta de acessibilidades e ligações com o resto do país, apesar das excelentes condições climáticas, destacando-se no Sotavento um novo centro de vida balnear, Monte Gordo, frequentado por famílias



11. Juntas do Turismo promovem o Algarve.



12. Mobil ao serviço do Turismo.



# OS CAMINHOS DE FERRO AO SERVIÇO DO TURISMO

## FÉRIAS NO ALGARVE

PRIMEIRO DE FEVEREIRO DE 1951

DEPARTAMENTO DE TURISMO

SECRETARIA DE TURISMO

SECRETARIA DE FÓRMAS

SECRETARIA DE TRANSPORTES

PRIMEIRO DE FEVEREIRO DE 1951

PRIMEIRO DE FEVEREIRO DE 1951

## Banhos de Sol

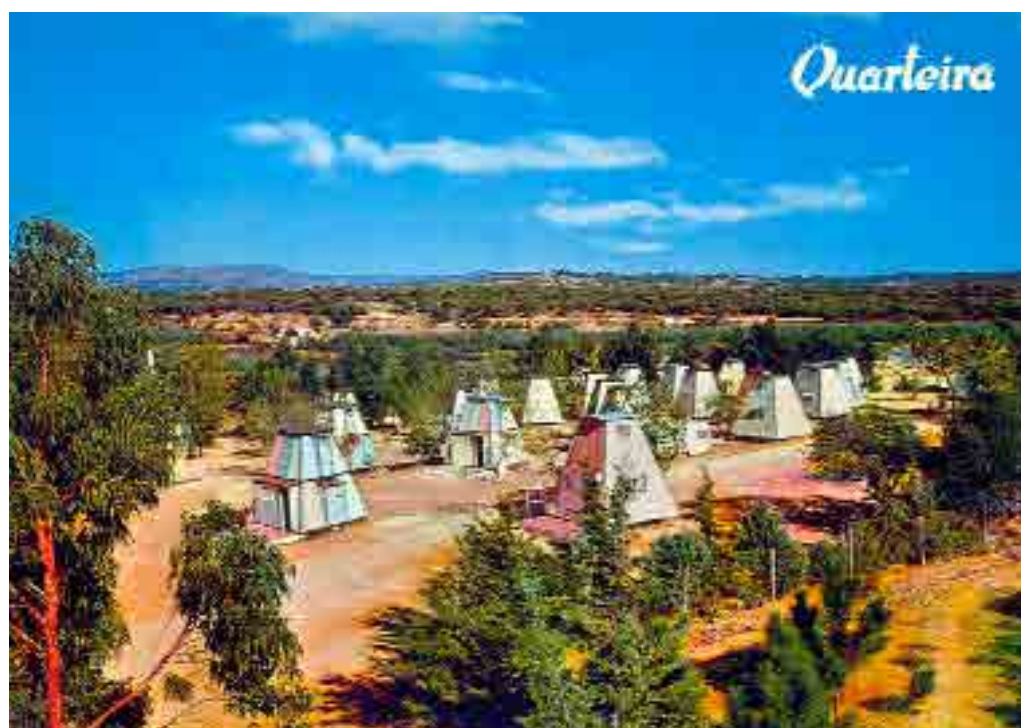
- 1.º — Não tome banho de sol sem consultar o médico.
- 2.º — Aclimatado-se ao ar do mar, antes de começar os banhos de sol. Nos primeiros dias exponha-se ao ar, mas não ao sol.
- 3.º — Comece por dar banhos de sol nos membros inferiores e depois, dia a dia, vá subindo. Guie-se pela seguinte tabela de tempos, abaixo inserida:
- 4.º — Regule as exposições pela tabela indicada, mas atenda à energia do Sol e à sensibilidade da sua pele.
- 5.º — Qualquer que seja a sua robustez e idade, nunca deverá prolongar por mais de 3 horas, por dia, o banho de sol.
- 6.º — Não tome o banho de sol antes de passarem 3 horas depois da última refeição, nem coma logo após aquele.
- 7.º — Proteja sempre a cabeça com um chapéu claro e ligeiro.
- 8.º — Proteja os olhos com óculos fumados, caso não esteja habituado ao sol intenso.
- 9.º — Exponha ao sol todas as faces do corpo. Não é indispensável manter o repouso para tomar banhos de sol. Continue aumentando 5 minutos em cada região. Ao fim de 10 a 12 dias pode começar a tomar banhos gerais.
- 10.º — Qualquer ligeira sensação de queimadura (vermelhidão, arder e prurido), dor de cabeça, má disposição ou ligeira febre, deverão fazer suspender os banhos de sol por dois ou três dias e reconhecê-los nas exposições menos demoradas.
- 11.º — Se a reação for intensa, chame imediatamente o médico.
- 12.º — Tome cuidado! O banho de sol excessivo e mal regado pode despertar ou até criar graves lesões. O ar livre e o sol são a vida e a saúde, mas tome muito cuidado com os excessos.



Pés . . . . .	5"	10"	15"	20"	25"
Perus . . . . .	0"	5"	10"	15"	20"
Costas e mãos . . . . .	0"	0"	5"	10"	15"
Abdômen . . . . .	0"	0"	0"	5"	10"
Torax e braços . . . . .	0"	0"	0"	0"	5"

13. Caminhos de Ferro ao serviço do Turismo.

14. Recomendações aos banhistas da Praia da Rocha 1951.



15. 16. Parques de Campismo Orbitur - Sagres, Valverde, Quarteira e Praia da Armonia, *Bungalows* hoje extintos.



17. Nas praias portuguesas no início do século XX, os homens vestiam fato e gravata e as mulheres vestido comprido. E não se ficava de fato-de-banho fora do mar nem se apanhavam banhos de sol.

18. Excerto do filme *A Morte em Veneza*, 1971, do realizador Luchino Visconti. Mostra como as pessoas frequentavam a praia, vestidas e com chapéus de sol, tomando a brisa marítima por motivos de saúde.

da região, do Alentejo e de Andaluzia e no Barlavento a Praia da Rocha.<sup>52</sup>

O turismo de veraneio balnear era sustentado inicialmente pela oferta de alojamento em residências secundárias e no aluguer de casas e quartos pela população residente, sobretudo pelos pescadores, verificando-se apenas em alguns casos a construção de hotéis, como o Garbe na Praia da Rocha, então considerado o melhor hotel da região.<sup>53</sup> É então a partir dos anos 60, que o turismo balnear adquire um papel dominante no pacote de oferta turístico algarvio.

#### CRESCIMENTO EXPONENCIAL E SURGIMENTO DE NOVAS FORMAS TURISMO

O desenvolvimento do turismo e a procura de Portugal e da região Algarvia como destino de turismo internacional, a partir dos anos 60, proporciona o aparecimento da aviação comercial e a construção do Aeroporto de Faro, em 1965,<sup>54</sup> assim como, a reformulação dos meios de transporte terrestres, a modernização da linha férrea e das estradas, que aliados à redução de custo e popularização do automóvel, se tornou acessível a pessoas de médios e pequenos recursos, originando assim uma grande autonomia de mobilidade do indivíduo, aumentando exponencialmente o fluxo de turistas.

Mais tarde, o direito a subsídio de férias<sup>55</sup> e a fins-de-semana, o crescimento económico, a evolução das tecnologias e informação, o surgimento dos voos *low cost*, a adesão de Portugal à CEE<sup>56</sup> e a implementação do acordo Schengen,<sup>57</sup> veio instituir uma Europa sem fronteiras, permitindo aos cidadãos deslocarem-se e circularem livremente.

Com estas novas premissas, o contexto de turismo de massas adquiriu uma nova preponderância, ampliando a alcance geográfico do seu público-alvo, influenciando para o surgimento e fortalecimento das formas de turismo *low cost*, como os parques de campismo, caravanismo, albergues da juventude, campos de férias, estalagens, pensões, entres outros.

#### CONSEQUÊNCIAS

A região algarvia é considerada como região de desenvolvimento turístico prioritário, por possuir um clima de excepção e possibilitar uma longa estação balnear, condição essencial de uma viabilidade económica assente no produto turístico, que institui inerentemente o Turismo como o principal, senão único, instrumento de diminuição dos desequilíbrios regionais. Como consequência, a urbanização turística impõe-se sobretudo no litoral, expondo o espaço agrícola à pressão dos interesses e lucros,



19.Vista aérea sobre a Marina do Mónaco.  
20.Vista aérea sobre a Marina de Vilamoura.

implicando a substituição progressiva dos cultivos alimentares por cultivos para recreio, como campos de golfe e outros equipamentos de apoio, e outros casos que possam representar algum interesse turístico.

Os fluxos crescentes de turistas estrangeiros, oriundos do Reino Unido, de França, da Alemanha e dos Estados Unidos, etc, desencadearam a expansão da capacidade receptiva, apoiada por António de Oliveira Salazar que, *queria que o algarve fosse algo de luxo, um local onde só haveria hotéis e estâncias, e por isso no seu tempo chegou-se a dar indemnizações aos industriais para encerrarem as suas empresas, crimes em nome do turismo.*<sup>58</sup>

Entre as décadas de 50 a 80, o algarve registou uma ausência de planeamento pelos poderes da época, não obstante os diversos estudos de planeamento que foram sendo elaborados pelos vários organismos públicos: o SNI (Secretariado Nacional de Informação) e a DGSU/DGPU (Direcção Geral dos Serviços de Urbanização/Planeamento Urbanístico), assim como, a intervenção de Luigi Dodi na realização do Plano Regional do Algarve e dos posteriores planos dos sectores, recusados.<sup>59</sup>

Compreende-se assim, o crescimento selvagem e ausente de substância científica e cultural, que como refere o Arquitecto Nuno Portas, *nunca arquitectos e engenheiros projectaram tanto como nos Algarves, nestas três décadas, mas também nunca se deve ter acumulado tanto disparate ou tantos golpes baixos urbanístico-arquitectónicos, como nessa galinha de ovos de betão.*<sup>60</sup>

Apenas o aparecimento do PROTAL (Planeamento Regional de Ordenamento do Território do Algarve, em 1991) e o PDM (Plano Director Municipal), introduziram, certas restrições na “expansão” descontrolada da região.<sup>61</sup> Porém, grande parte das operações de loteamento na orla costeira já teriam sido aprovadas, no decorrer dos anos 80,<sup>62</sup> apresentando-se como terreno ideal para fazer grandes e rápidas fortunas, associadas à elevada especulação do preço do solo, que sem controlo e ausência de planeamento, veio a provocar um enorme crescimento de tecido edificado, cujo o descontrolo revela as consequências territoriais, visíveis até aos dias de hoje.

Ainda nos anos 60, face à emergente procura do *produto sol e mar* algarvio, surge Vilamoura, situado no Morgado de Quarteira, um projecto que consiste num complexo turístico de luxo e que se desenvolve em torno de uma marina. O empreendimento é constituído por uma zona residencial e comercial, diversos hotéis de 4 e 5 estrelas, um casino, discotecas, praias e campos de golfe, destinados exclusivamente ao turismo.

A marina de Vilamoura, pensada para ser uma das maiores da Europa, assumiu-se como ponto de atracção para iates de recreio vindos de todo o mundo, assim como, a



21. Cliff Richard em Albufeira 1969.
22. Ingrid Bergman em Silves 1967.
23. Paul Mc Cartney em Vilamoura 1968.

frequência assídua de figuras públicas nacionais e internacionais, que procuram exclusividade nas actividades associadas ao produto *sol, mar e golfe*.

Vilamoura, constituiu assim, um caso paradigmático e de grande escala em Portugal, de um empreendimento urbanístico única-exclusivamente com fim turístico, potencialmente desajustado com as realidades económicas, sociais e culturais algarvias e portuguesas, com notória influência dos modelos europeus de maior *glamour*.

Por outro lado, o modelo urbano e económico escolhido para o projecto não promove qualquer tipo de dinâmicas ou sinergias com os contextos urbanos e económicos existentes na região, assim como, acentua e promove a sectorização e elitização social, assimetrias ecológicas e territoriais, usurpando recursos naturais desequilibradamente para assegurar a manutenção de espaços de lazer de uma minoria muito exclusiva.

O turismo, destaca-se assim como um dos sectores de maior crescimento e assumindo-se uma componente importante na estrutura sócio-económica do Algarve, no mercado de trabalho e nas actividades produtivas.

No entanto, esta monocultura baseada no turismo, teve como consequência uma rápida mutação e ocupação do território, segundo o Professor Álvaro Domingues, *apresentando um caso muito específico de conurbação*.<sup>63</sup>

Deste modo, despoletou processos distintos de ocupação de território, variando entre formas intensivas e extensivas.

As formas intensivas centram-se nas *idades e suas expansões – povoamento disperso ou aglomerado de media-baixa densidade com raiz no povoamento rural*.

As formas extensivas, compreendem os *novos padrões de urbanização turística - resorts, golfes, aldeamentos, parques temáticos, vivendas dispersas, frentes de mar, etc.*,<sup>64</sup> apresentando-se em diversos casos em conflito com os ecossistemas e a paisagem.

Como primeiras ocupações turísticas no território algarvio apresentam-se os casos de Quarteira, Praia da Rocha, Armação de Pêra, Monte Gordo (que tiveram origem em aglomerados piscatórios) e complexos turísticos isolados juntos ao mar, servidos pela estrada nacional 125 e a auto-estrada A22.<sup>65</sup>

E como novas tendências turísticas a ocupação dispersa e os grandes *resorts* tendo como principal incidência a sub-região do barrocal, e como referência o “triângulo dourado” (Vilamoura 1966, Vale do lobo 1962 e Quinta do Lago 1988)<sup>66</sup>, promovendo a diversidade da fileira, de turismo residencial, golfe, desporto e saúde, como o caso do Parque das Cidades,<sup>67</sup> e o autódromo em Portimão,<sup>68</sup> consubstanciando a *alternância de padrões e processos de territorialização mais intensivos/localizados ou extensivos/difusos*.<sup>69</sup>

Esta sub-região algarvia apresenta um grande valor paisagístico, sendo por isso, um atractivo para turistas, quer nacionais quer estrangeiros, pelo que, é previsível a continuação do crescimento do sector turístico no Barrocal, tendo por base o conceito da paisagem rural, turismo rural. Uma vez que a sub-região do Litoral se apresenta bastante lotada, é ainda mais previsível que as pressões turístico-urbanísticas se voltem para a região do Barrocal, por isso espera-se, que desta vez, haja regulação.

Segundo o PROT\_Algarve elaborado em 2007, a ocupação turística *reflectir-se-á num modelo equilibrado, com benefícios para toda a região*, dividindo em núcleos de desenvolvimento turístico, o Litoral sul e barrocal, a Costa Vicentina, a Serra e o Baixo Guadiana, prevendo um total de 24000 camas, tendo os espaços de ocupação turística como *objectivo promover a qualificação urbanística e turística, de infra-estruturas, espaços verdes e de utilização pública, de equipamentos colectivos e espaços naturais*.<sup>70</sup> Quanto aos estabelecimentos hoteleiros isolados, refere que *podem adoptar a figura de hotel ou pousada, associadas a temáticas específicas relacionadas com o território em que se inserem*.<sup>71</sup> Aconselha um turismo de qualidade e diversidade temática, consoante as ofertas da região, refere ainda a criação de uma estrutura regional de protecção e valorização ambiental, emergente para a qualificação global do Algarve, em destaque dos espaços urbanos e turísticos, como a salvaguarda dos corredores ecológicos, a protecção e valorização dos espaços naturais, e deste modo, contribuir para a contenção da ocupação urbana e o povoamento excessivo do litoral, bem como, manter os níveis de povoamento do interior adequados às actividades económicas. No entanto, no que refere aos Padrões de Ocupação do Solo e Ocupação Edificada no Espaço Rural (ver anexo 01), que se organiza por diversas categorias dentro das temáticas, áreas edificadas, equipamentos, infra-estruturas, indústrias extractivas, áreas agrícolas, etc, apresenta com bastante dificuldade a escala que o turismo produz sobre o território, numa fase em que se torna pertinente e necessário um procedimento, mais racional, mais reflexivo e mais compreensivo sob a produção deste.

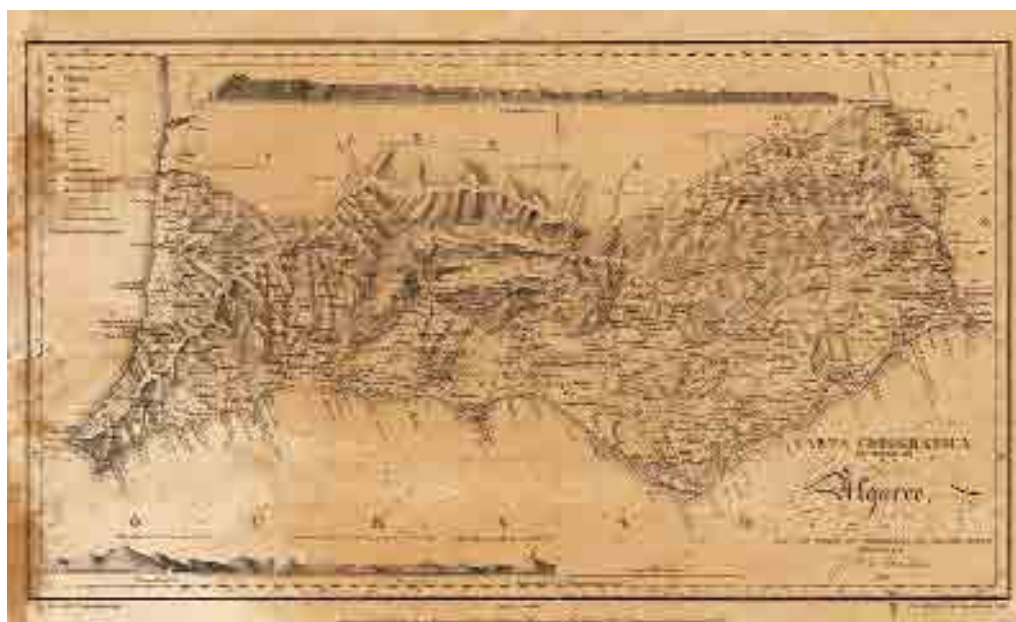
A Cidade apresenta-se como um sistema complexo, como tal, irredutível na separação de funções e zonas, porém é necessário, que o planeamento urbano seja mais pragmático e elástico, como aponta François Ascher em relação à produção massificada de grandes conjuntos habitacionais, assim como devia realizar-se mais a partir de projectos urbanos do que planos directores.<sup>72</sup> Não obstante a existência e o diálogo entre estes, bem como a existência de um plano regional, mas sublinhando que é necessário uma maior consciência da realidade observável sob o ponto de vista da arquitectura e escala urbana, e como tal *não pode haver edifício que não faça cidade ou seja, não há tipologia que não*

*esteja, por estrutura, penetrada por uma morfologia urbana. Fora deste sistema não há senão individualismo ou ilusão tecnocrática.*<sup>73</sup>

Para entendermos o fenómeno da urbanização no caso do algarve, tendo como meio impulsionador – o turismo, factor económico, intrinsecamente ligado à mutação da paisagem e como consequência da transformação urbana, torna-se necessário perceber a relação entre a infra-estrutura, demografia e a edificação, pois essa relação transforma-se radicalmente entre a escala da cidade e a escala da urbanização extensiva, perdendo a sua coerência e o desenho de cidade. Assim, relembramos alguns dos conceitos já referidos, como sociedade hipertexto, sistema PIBE, presentes na base de actuação do turismo no território.



24. Vista da EN125 sobre o Barrocal algarvio.



25. Carta Corográfica do Reino do Algarve - onde se pode ver as estradas existentes em 1842 (ver anexo 09)

### 2.3. ESTRADAS ALGARVIAS

A condição geográfica do Algarve, como já referimos, terá contribuído em grande escala para o seu *isolamento* durante séculos e condicionado a fixação das populações e actividades económicas. Contudo, a região terá sobrevivido económica, social e politicamente graças às comunicações marítimas e fluviais, que apesar de se terem revelado significativas regionalmente, foram posteriormente, as vias de comunicação terrestres - estradas e caminhos-de-ferro, que adquiriram um papel preponderante no desenvolvimento desta região, funcionando como elemento catalisador da actividade económica, assim como, vieram estabelecer novas relações com as restantes regiões, assumindo-se como elementos estruturantes do território, contribuindo como factor de povoamento.<sup>74</sup>

#### PRECEDENTES DA REDEVIÁRIA

A rede viária algarvia apresenta quatro fases importantes no seu desenvolvimento, a passagem dos Romanos, o Fontismo,<sup>75</sup> o Plano Nacional Rodoviário de 1945 e as Auto-estradas.

Na época romana as vias terrestres terão contribuído para o desenvolvimento e manutenção das estruturas económicas e político-administrativas da região.<sup>76</sup> A civilização romana assentava sobretudo em fins estratégico-militares, sendo as estradas uma das principais preocupações, determinantes para o fenómeno da romanização e o desenvolvimento de redes comerciais no território que dominavam, dependendo de dois aspectos importantes, as condições geomorfológicas e a riqueza da região.<sup>77</sup>

Os principais núcleos de povoamento romano localizaram-se junto à costa, o que justifica a passagem da via romana mais importante do Algarve, com uma configuração mais ou menos paralela e próxima da linha costeira.<sup>78</sup> Tendo como estrutura económica predominante a exploração de recursos piscícolas, mineiros e agrícolas, a artéria romana ligava *Baesuris* (Castro Marim) a *Ossonoba* (Faro), por *Balsa* (Tavira), pressupondo-se ainda a existência de uma ligação a *Lacobriga* (Lagos), a cidade mais importante do Barlavento algarvio. Esta via *seria mais ou menos paralela ou até mesmo coincidente*<sup>79</sup> em alguns troços com a antiga estrada real N°78, que veio a ser a actual EN125. Por último, importa referir a existência de uma via secundária de ligação a *Promunturium Sacrum* (Promontório de Sagres), dada a sua importância como local de culto.<sup>80</sup>

Até ao século XVIII, a situação viária de Portugal assemelhava-se aos outros países do

Estrada real n.º 78

RAOES E V. REAL DE SI. ANTONIO

	Quilómetros
De Sagres a Villa do Hugo	0,868
Villa do Hugo a Barroca	4,234
Barroca ao povo de Figueira	4,250
Deo de Figueira a Tapada	10,860
Tapada a Foz dos Quartos com Lagos	2,282
Foz do Portugal com Lagos a Odihoa	2,909
Odihoa a Mexilhoes com Lagos	5,021
Mexilhoes Grande a Villa Nova de Foz do Hugo	8,227
Vila Nova de Foz do Hugo a Lagos	2,744
Lagos a Portimão	5,072
Portimão a Alentejo	2,811
Alentejo ao ramal para Évora	8,032
Ramal para Évora ao ramal para a est. d'Alentejo	1,289
Ramal para a estação d'Alentejo e ramal para Évora	8,321
Estação municipal para Beja ao ramal para a estação de Évora	6,618
Ramal para a estação de Évora a Alentejo	2,287
Alentejo a S. João da Várzea	4,820
S. João da Várzea a Faro	7,281
Faro a Odihoa	8,816
Odihoa a Senhora da Luz	14,503
Senhora da Luz a Tavira	6,226
Tavira a Comporta	2,557
Comporta a Casaliá	2,818
Casaliá a Villa Real de Santo António	12,224
	<u>103,324</u>
Ramal para Évora	1,289
Ramal para a estação d'Alentejo	11,037
	<u>12,326</u>

26. Estrada Real N.º 78 - estabelece a comunicação entre Sagres a Vila Real de Santo António.

continente europeu, que no entanto a partir dos finais de setecentos iniciaram reformas estratégicas em relação às suas vias de comunicação.<sup>81</sup> Estas preocupações só se registaram em Portugal, em 1840, com o planeamento de uma rede viária que estabelecesse ligações entre as diversas regiões do país.<sup>82</sup>

Neste contexto e face a um vasto *programa de reformas e realizações públicas* iniciadas por Fontes Pereira de Melo,<sup>83</sup> com objectivo ao desenvolvimento das Comunicações e Transportes, começam-se a sentir, os primeiros reflexos da Revolução Industrial no território português,<sup>84</sup> conhecido como o período do Fontismo.

Em 1848 registam-se, no Algarve sete ligações com o Alentejo, mas sem grandes condições de utilização, apresentando melhor qualidade as vias que os almocreves<sup>85</sup> utilizavam, a estrada de Loulé – Salir, a de Messines – São Marcos da Serra e de Lagos – Aljezur.<sup>86</sup> Encontrava-se em estudo outros lanços e melhoramentos da estrada litoral do Algarve, a Estrada Real N°78, que consistia num conjunto de troços que estabelecia a ligação entre Vila Real de Santo António – Lagos, estrada real transversal.<sup>87</sup>

No século XIX, a estrada litoral era a única que permitia transportes de roda, assumia um papel preponderante na região algarvia, por interligar as povoações mais importantes entre si e os portos e simultaneamente, por atravessar a região mais fértil e produtiva da região.<sup>88</sup>

No Algarve, a ferrovia surge tardiamente, desencadeada pela ligação Barreiro - Beja, em 1864, que permite a ligação a Faro apenas em 1889, e posteriormente às outras cidades algarvias.<sup>89</sup>

A situação viária de Portugal evoluiu, bem como os meios de locomoção, o automóvel, símbolo de progresso em todo o mundo, entra em Portugal em 1893.<sup>90</sup> Como consequência, os perfis das estradas adaptaram-se às novas dimensões, assim como, os materiais empregues, por se apresentarem inconvenientes para o automobilismo.<sup>91</sup>

A estrada assume-se assim como um elemento determinante a nível económico, cultural e social político, desenvolvendo um papel estruturante no desenvolvimento estrutural das regiões e das sociedades, reflectindo e materializando as diversas conjunturas.

No início do século XX, assiste-se em Portugal a um aumento exponencial do uso de automóveis e consequente tráfego, originando o aparecimento de associações como a ACP (Automóvel Clube de Portugal) e a JAE (Junta Autónoma das Estradas), criadas pelo governo, visto a necessidade crescente de completar e ampliar a rede rodoviária portuguesa.

A estabilidade política e a entrada em vigor da Constituição de 1933, que designaram a institucionalização do Estado Novo, permitiu alterar as condições do trânsito, melhorar



27. Vista aérea de Vila Real de Santo António e estrada nacional 125.

28. Mapa de Comunicações terrestres/aéreas/marítimas actuais da região do Algarve.

traçados e estabelecer novas ligações e infra-estruturas.<sup>92</sup> No entanto, o país carecia ainda de algumas comunicações terrestres, principalmente nas regiões do Sul.

Em resposta, surge o Plano Rodoviário Nacional 1945, classificando e requalificando a rede de estradas, assim como, a introdução de novas regras para a identificação das estradas (EN).<sup>93</sup>

Deste modo a partir de 1945, a Estrada Real N°78 passa a ser classificada como estrada nacional (EN) 125, de 1ª classe, estabelecendo a ligação entre Vila do Bispo e Vila Real de Santo António, numa extensão de 157km.

O crescimento do fenómeno turístico na região do Algarve, ao longo dos anos 60, estimulou o desenvolvimento das vias de comunicação terrestre, aérea, e marítima.<sup>94</sup> Despoletando um forte crescimento de urbanização progressivo, que culminou em 2002, com uma nova campanha de infra-estruturas, de que resultaram as auto-estradas A2 e A22,<sup>95</sup> fortalecendo e intensificando os acessos às redes viárias portuguesas – a nível nacional e regional, assim como, uma ligação estratégica com Espanha.

Estas novas infra-estruturas vieram suprir a falta de acessos rápidos e modernos ao Algarve e de atravessamento da própria região.

Em Dezembro de 2011, face à situação económico-financeira do país, foram impostas portagens nas SCUT,<sup>96</sup> abrangendo a A22, que segundo os dados de tráfego médio diário, registou uma quebra de 48,1%,<sup>97</sup> o que implicou o aumento de tráfego da estrada nacional 125.









- 01. Região do Algarve e a EN125
- 02. Densidade populacional da Região do Algarve

### 3.1. ELEMENTO ESTRUTURANTE DA REGIÃO

A estrada, enquanto espaço de mobilidade tornou-se o elemento chave da urbanização extensiva, sendo no território português, as estradas nacionais, a forma mais comum de colonização do território.

A situação geográfica da região algarvia, a diversidade morfológica de Barlavento a Sotavento, bem como, as sub-regiões do Litoral, Barrocal e Serra, reflectem a importância da estrada nacional 125 no território, revelando um papel preponderante, como elemento organizador e estruturante da cidade difusa. A estrada atravessa a região de Este a Oeste, entre a sub-região Litoral e do Barrocal, em quase todo o seu percurso, interceptando grande parte dos aglomerados, quer compactos, quer dispersos, permitindo assim a captação e o registo dos fenómenos da região.

A estrada/ rua, confundem-se constantemente, por em situações diversas também ser rua, *densamente edificada nas suas margens, usada por quem passa e vai ou vem de longe, mas também por quem vive e trabalha ali mesmo, com ou sem passeios e iluminação ou árvores, etc.* e por vezes, *nem é uma coisa nem outra, mas uma permanente metamorfose que tanto guarda traços do passado mais ou menos longínquo, como regista a mais recente das contemporaneidades.*<sup>1</sup>

Dos 16 concelhos da região algarvia, a EN125, atravessa 12, Vila do Bispo, Lagos, Portimão, Lagoa, Silves, Albufeira, Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Castro Marim e Vila Real de Santo António (ver desenho 01), na qual se registam, *elementos pertencentes a diferentes genomas ou universos conceptuais: urbano, rural, natural, industrial, comercial... , o que seja.*<sup>2</sup>

A estrada assume-se como grande infra-estrutura, funcionando como um dispositivo sócio-económico que canaliza, distribui e cria, emprego e riqueza na região.

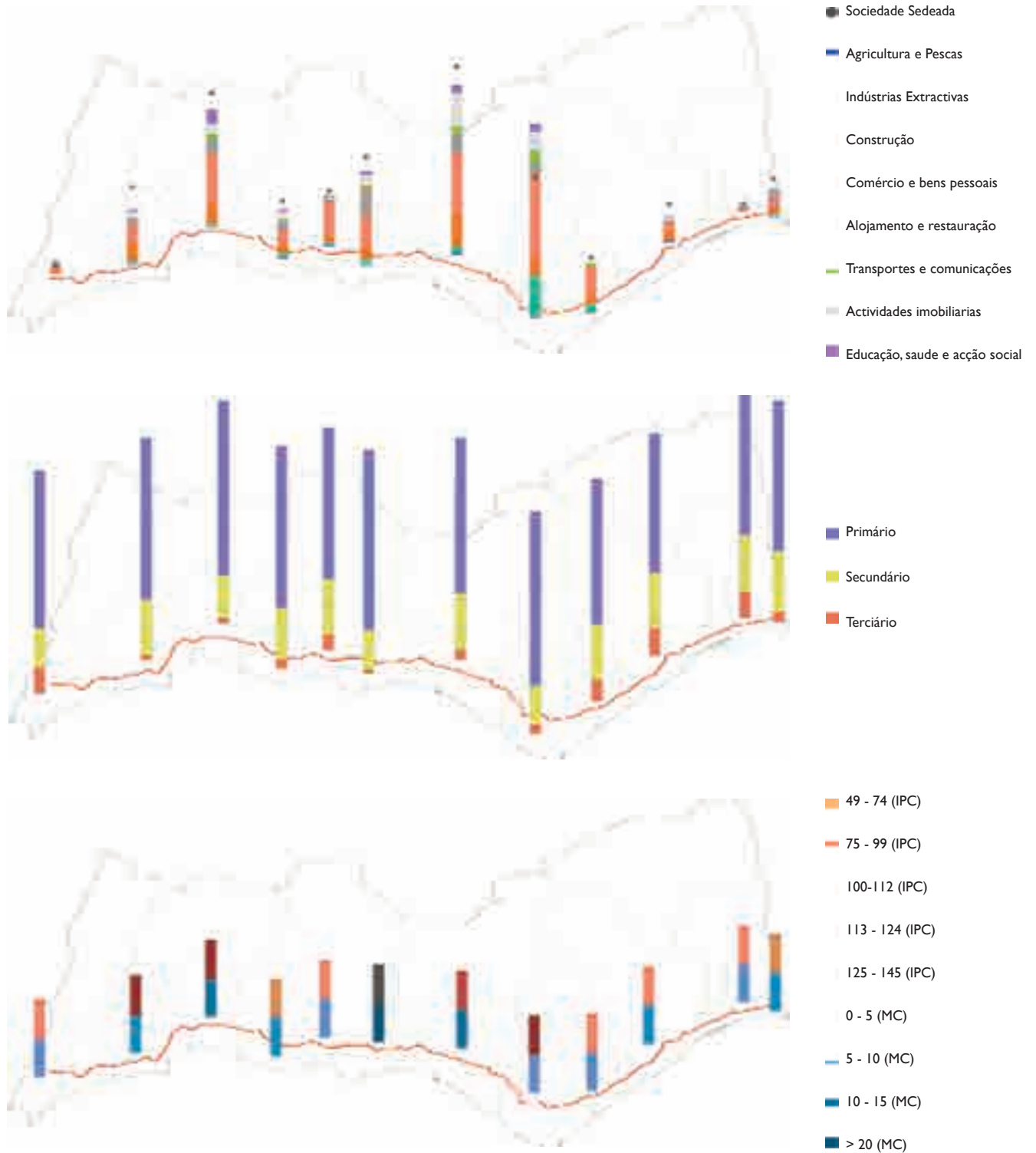
Para entendermos a estrada, a sua diversidade de universos e formas urbanas que nela se *penduram*, propomos o cruzamento de alguns dados que nos parecem relevantes, para melhor compreensão.

Densidade populacional hab/km<sup>2</sup>. (2003, fonte INE, IGP CAOP)

Os concelhos que a estrada EN125 atravessa, são os que apresentam as maiores taxas de densidade populacional de toda a região, (ver elementos gráficos 02).

Distribuição de Emprego, por concelho. (2001, fonte INE)

Os concelhos que apresentam maior percentagem de emprego, (ver elementos gráficos 03), no sector primário (pescas, agricultura), centram-se sobretudo nas sub-regiões interiores e ainda na sub-região do litoral, salientando-se os concelhos de Tavira, Olhão,



03. Volume de negócio por concelho

04. Distribuição de emprego por concelho

05. Capacidade de alojamento hoteleiro (MC - milhares de camas) e Poder de compra por concelho (IPC - índice de poder de compra)

Castro Marim e Vila do Bispo. No sector secundário (indústrias transformadoras), apresentam resultados semelhantes em todos os concelhos. O sector terciário (comércio, serviços), resultado da principal actividade económica da região, o turismo, assume-se como o sector com maior importância, representando cerca de 60% do total de emprego e 66% do PIB regional. Importa ainda referir, que o Algarve recebe anualmente cerca de 5 milhões de turistas, evidenciando-se com maior percentagem de emprego, os concelhos da sub-região litoral, Albufeira, Faro e Portimão, com excepção de Tavira que apresenta uma percentagem similar às sub-regiões interiores.

Volume de negócios das sociedades sediadas no Algarve, por concelho e por actividade económica. (2004, fonte INE)

A estrutura empresarial reflecte a composição produtiva e a diversidade ou especialização económica na região/concelhos. Deste modo, constata-se uma diversidade nos diferentes concelhos, (ver elementos gráficos 04).

Faro destaca-se, nas indústrias transformadoras; no comércio; reparação de veículos automóveis e bens pessoais; e apresenta maior desenvolvimento de volume de negócios nos transportes, armazenagem e comunicações.

Loulé evidencia-se na construção, em actividades imobiliárias, alugueres e serviços prestados às empresas.

Portimão salienta-se na educação; saúde e acção social; e outros serviços colectivos; Albufeira no alojamento e restauração, e Olhão, na agricultura e pescas.

Poder de Compra concelho *per capita*. (2005, fonte INE)

Faro, Lagos, Portimão, Albufeira e Loulé, apresentam o maior índice de poder de compra, (ver elementos gráficos 05), revelando as assimetrias em relação ao Sotavento e Serra. Capacidade de alojamento nos estabelecimentos hoteleiros classificados, por concelho. (2007, fonte INE)

O turismo assume-se, como uma das principais fontes de riqueza e de emprego na região. Os tipos de estabelecimento de alojamento no Algarve centram-se em apartamentos turísticos, hotéis, hotéis-apartamentos e em aldeamentos turísticos, representando 36,1% da capacidade total de alojamento turístico nacional.

O turismo litoral apresenta maior relevância, (ver elementos gráficos 06).

Albufeira regista cerca de 40 000 camas;

Portimão e Loulé cerca de 13 000 camas/ por concelho;

Lagoa cerca de 8 000 camas/ por concelho;

Lagos, Tavira e Vila Real de Santo António cerca de 5 000 camas/ por concelho, e os restantes concelhos inferior a 2 500 camas/ por concelho.



06. Volume de tráfego na Região do Algarve (nº veículos de passageiros)

Volume médio diário de tráfego de passageiros (nº veículos de passageiros) nas estradas do Algarve. (2005, fonte EP)

No Algarve, o automóvel assume-se como o meio de transporte mais utilizado nos movimentos pendulares, registando 39,6% face ao valor nacional de 34,7%.

Ao longo da estrada 125, os maiores fluxos de tráfego rodoviário, (ver elementos gráficos 07), registam-se entre Loulé – Faro – Olhão e ainda em Lagos e Portimão.

Deste modo, entendemos os factores que justificam a preponderância da estrada nacional 125 na estruturação do território algarvio, factores quer geográficos quer económicos, que facilitam a percepção da relação entre o volume de urbanização, o volume de poder de compra e a actividade económica, e que por consequência estimulam as assimetrias ao longo da estrada, dos diferentes concelhos, entre Barlavento a Sotavento, assim como, das sub-regiões, Litoral, Barrocal e Serra.

A sub-região do litoral, representa 20% do território regional, regista mais de 75% da população residente, revelando uma grande assimetria em relação às sub-regiões interiores.

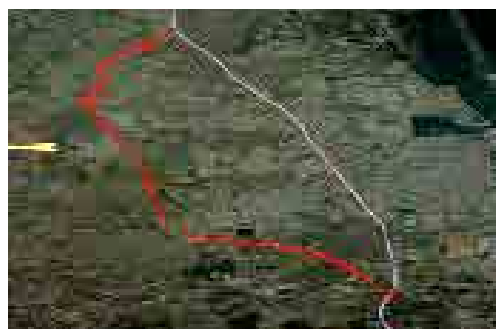
Conclui-se que os concelhos da zona do Barlavento, como Faro, Loulé, Albufeira, Portimão e Lagos, apresentam maior desenvolvimento no sector terciário, assim como, geram maior actividade económica, e como tal, apresentam maior poder de compra, ao contrário da zona de Sotavento, que revela maior desenvolvimento no sector primário. No entanto, na capacidade de alojamento turístico, revela-se uma semelhança entre os concelhos de Lagos, Portimão, Lagoa, Loulé, Tavira e Vila Real de Santo António, com excepção de Albufeira que se destaca pelo maior número de camas na região.

Faro demonstra-se sobretudo administrativa, dependente do comércio, serviços e comunicações, como o aeroporto de Faro e a rede ferroviária, não se revelando como concelho propício ao alojamento turístico.

Apesar da prevalência turística no litoral importa referir que nas sub-regiões interiores especialmente no Barrocal, tem-se registado um crescente desenvolvimento do turismo em espaço rural.

Quanto ao volume de tráfego, destacam-se os concelhos de Faro e Loulé. No entanto, Loulé, concelho que integra as freguesias de Quarteira (Vilamoura) e Almancil (Vale do Lobo e Quinta do Lago), revela um volume de tráfego diário por número de veículos de passageiros, considerável, o que pode enunciar um fenómeno de automobilização massiva.

*A mobilidade social é o corolário da diferenciação territorial.<sup>3</sup>*



- 07. Concessão do Litoral - nova variante de Faro
- 08. Concessão do Litoral - nova variante de Olhão
- 09. 10. 11. Variante de Faro - em construção 2012

## PROT ALGARVE

Merece ainda referência o que o PROT prevê para a EN125 e proximidades, uma vez que a estrada-rua *funciona como um sismógrafo de alta sensibilidade: regista o menor movimento da sociedade e das suas mudanças e traduz isso em formas construídas, edifícios, signos e modos de apropriação do espaço.*<sup>4</sup>

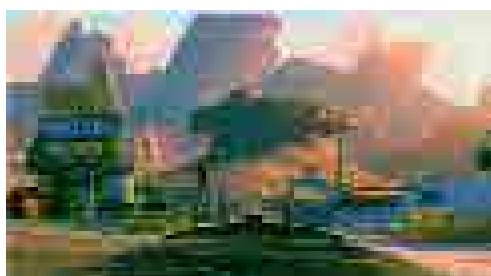
Deste modo, com o objectivo de reduzir o uso do transporte individual, o PROT pretende promover a modernização do transporte ferroviário regional, ligeiro e pesado, assim como, a melhoria da ligação Faro – Lisboa, assegurando *a articulação inter-modal com os restantes modos de transporte, que se torna indispensável a curto-médio prazo.*

Quanto à estrada nacional 125, o PROT refere que *merece destaque (...) mesmo após a conclusão da construção das vias em falta na rede rodoviária regional, continuará a desempenhar o papel fundamental de ligação entre áreas urbanas litorais, entre actividades económicas e de articulação em todas estas e os acessos à VLA (via longitudinal do Algarve – A22).*<sup>5</sup>

Para o ordenamento urbanístico das áreas adjacentes/envolventes à EN125 deverá ser desenvolvido um estudo global, assim como, planos municipais e inter-municipais, de modo a reduzir os acessos marginais, o estacionamento nas bermas, assegurar recuos das edificações e proporcionar acessos locais alternativos, de modo a estabelecer fluidez e segurança, bem como, *requalificar a imagem da rodovia que é percorrida pela maioria dos turistas da região, designadamente aqueles que utilizam o aeroporto internacional de Faro.*<sup>6</sup>

Noutros documentos, como o Parecer CMC – Direcção Geral dos Transportes Terrestres, refere ainda em relação ao reordenamento e requalificação da EN125, *que deverá ser equacionada como um projecto único, por forma a dotá-la de características físicas compatíveis com a sua inserção em meio urbano, constituindo uma “avenida regional urbana” em toda a sua extensão.* No entanto, este conceito, não é abrangido pelo PROT, que se restringe *limitando as acessibilidades marginais e não associando outro tipo de medidas, que poderão potenciar o incremento da velocidade de circulação.*<sup>7</sup> A requalificação da EN125 apesar de ser um projecto de interesse para a região, *não se encontra incluído no Plano, pelo que não há definição temporal prevista.*<sup>8</sup>

Mais recentemente, durante o governo do ex- Primeiro-Ministro José Sócrates, em abril de 2009, deu-se o arranque da Concessão Algarve Litoral (ver anexo 03, 04, 05), que prevê a requalificação da EN125, afirmando o então Primeiro-ministro que *a decisão de investir na requalificação da EN125, que liga o Algarve, de Sagres a Vila Real de Santo António, vai permitir melhorar a economia da região, a segurança rodoviária e a envolvente paisagística da via, e que este é um investimento na economia do Algarve, que se quer como uma referência*



12. 13. 14. 15. 16. 17. Excerto do Filme *Cars* - Pixar Animation Studios - Walt Disney e dirigido por John Lasseter. Onde evidencia o auge e o declínio da route 66 - antes e depois da construção da auto-estrada.

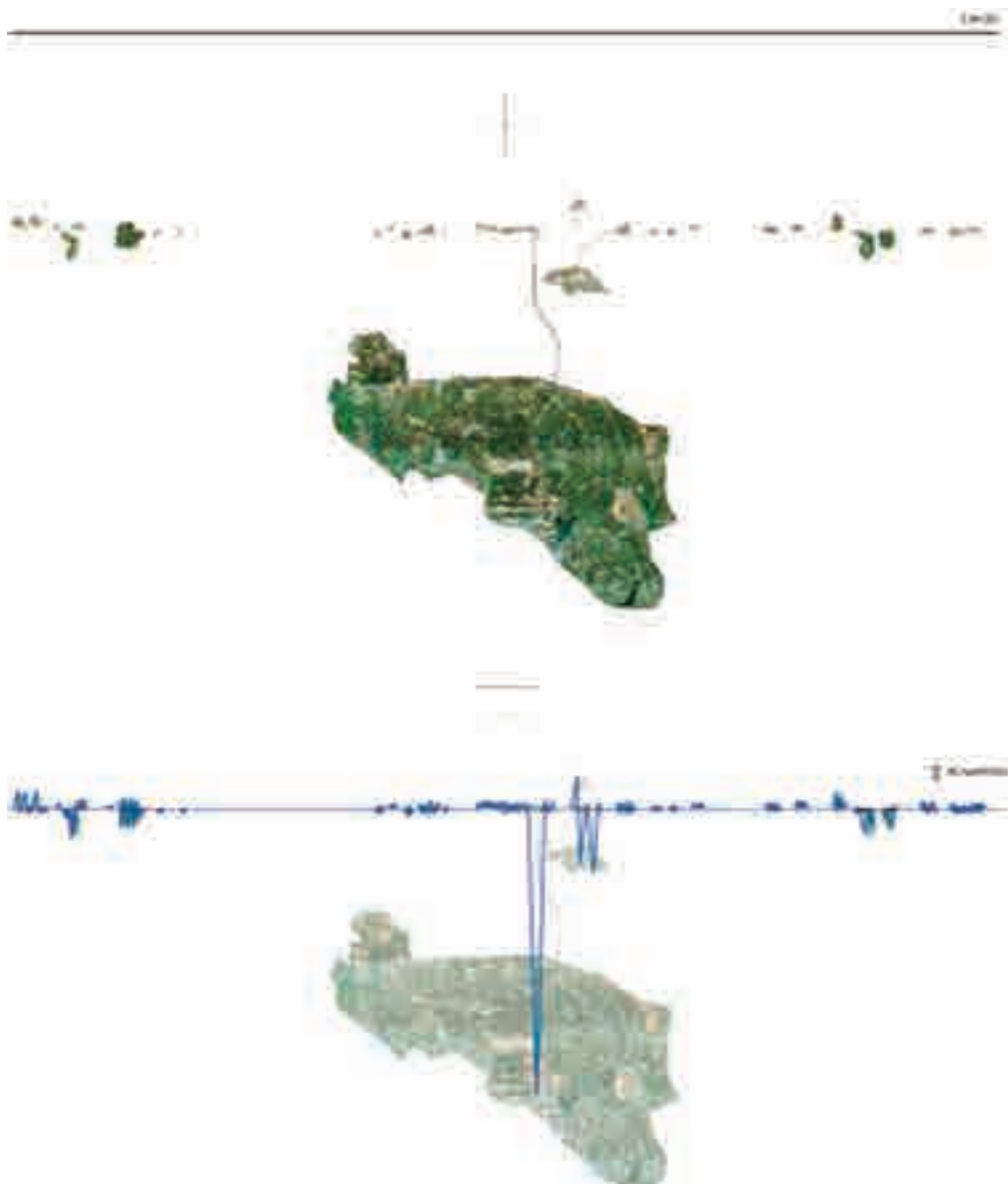
na área turística.<sup>9</sup>

As obras só deverão estar concluídas em 2013, na sua extensão de 187km, 29,5km será de construção e 157km de requalificação, assentará sobretudo na requalificação de grande parte do troço existente, com excepção do atravessamento de alguns meios urbanos, que por condições adversas e maior taxa de sinistralidade, implicará a construção das variantes, a Lagos, Troto/São Lourenço, Faro e Olhão.<sup>10</sup> Como solução dos cruzamentos/entroncamentos serão implementadas rotundas em toda a EN125, que resultará num total de cerca de 70 rotundas ao longo de toda a sua extensão.

Estão previstas ainda, a implementação de soluções como o tratamento das travessias urbanas e para as zonas de intensa actividade económica serão construídas vias de serviço com bolsas de estacionamento e ciclovias em toda a sua extensão, passeios, iluminação, mobiliário urbano, entre outros.<sup>11</sup>

O *Strip de Las Vegas*, que Venturi prescreve, embora num outro contexto e escala, poderá no território português assemelhar-se às estradas nacionais, que tal como a *Route 66*, registaram um momento de ascensão e queda, fenómeno a que também a estrada nacional 125 não ficou inócua. A construção de novas auto-estradas americanas nos anos XX, veio originar um abandono considerável, do que outrora desempenhou um papel importante no desenvolvimento e crescimento das empresas familiares e outras, de comunidades e formas urbanas, ao longo da via e de oito estados.

No caso português, a construção da A22, embora tenha reflectido um decréscimo, não registou um impacto tão acentuado como no caso americano. Contudo, este novo projecto de requalificação da EN125, com a construção de variantes aos aglomerados compactos, Lagos, S. Lourenço, Faro e Olhão, poderá suscitar o abandono desta *urbanização linear onde tudo se mistura: casas, restaurantes, lojas, serviços, fábricas*,<sup>12</sup> uma vez que dependem dos fluxos da estrada, e sem fluxo não há troca nem relação. Resta saber, quanto aos troços que serão requalificados se existe um pensamento urbano ou apenas uma mera preocupação de resolver trânsito e reduzir estatísticas de acidentes.



18.A EN125 funciona como um sismógrafo regista todos os fenómenos da região, que acontecem directa ou indirectamente na estrada

### 3.2. LEITURAS DA ESTRADA – OCORRÊNCIAS

A problemática em torno da dispersão e da mobilidade no território, reflecte os temas mais pertinentes no discurso sobre a Cidade, *a relação entre o todo e os fragmentos ou as partes, é uma questão que não está ainda estabilizada*,<sup>13</sup> sendo urgente, para o caso do Algarve, diagnosticar as diversas situações e tendências urbanísticas menos estudadas e emergentes, numa visão reflexiva, com o objectivo de chegar a práticas futuras melhores. Assim, pretende-se analisar e identificar alguns dos efeitos do planeamento urbano, ou da sua ausência, e que contribuem para a formação de um território disperso e fragmentado, que se *pendura* ao longo da estrada NI25, dependente do uso do automóvel, contribuindo deste modo para a perda de relações de proximidade e de identidade.

*Ao nível formal, a urbanização toma um carácter extensivo e fragmentado – por contraposição à urbanização intensa e espacialmente contígua da cidade – tornando quase impossível precisar forma, limites e padrões estáveis e legíveis de estrutura como no caso, por exemplo, do Sistema de Espaços Colectivos ou dos espaçamentos e traçados da cidade canónica. O desconfinamento morfológico transforma a estruturação e a leitura do texto linear da cidade, num hipertexto instável e diferentemente organizado.*<sup>14</sup>

Tendo como caso de estudo a EN125, pretende-se categorizar as várias morfologias da urbanização, recorrendo a ferramentas/categorias conceptuais, que se referem aos diferentes registos, modos de uso e processos de transformação e apropriação do espaço, cujo factor comum são as funções infra-estruturais da estrada, como circular, telecomunicações, água, saneamento, conduzir fluxos de pessoas, bens, mercadorias e informação.

Deste modo, tanto nos interessa as ocorrências presentes, sob o eixo Este-Oeste de relação directa com a estrada, assim como, os acontecimentos presentes no eixo Norte-Sul, que embora apresentem uma relação indirecta – através de uma estrada secundária/ramificação da EN125, originam fenómenos nos pontos de cruzamento.

Ao longo da estrada, verifica-se três tipos de ocupação do solo: florestal, agrícola e artificializado, concentrando-se na sub-região do Litoral 57,9% e na sub-região do Barrocal 23,2% de território artificializado,<sup>15</sup> sendo este último constituído por *formas de urbanização muito diversas, tal como a própria diversidade da fileira económica do turismo e o modo como se territorializa, ou seja, como produz padrões de urbanização.*<sup>16</sup>

A partir de uma análise pela EN125, podemos então constatar cinco ocorrências distintas<sup>17</sup>: Compacidade, Dispersão, Polarização, Linearidade e Excepcionalidade. (

AS RELAÇÕES QUE CRIA/ QUE SÃO CRIADAS A PARTIR DE (massa edificada)  
+  
COM O ESPAÇO ESTRADA

---

OCORRÊNCIA  
(ver anexo 26)

### COMPACIDADE

Povoamento concentrado, *cidade consolidada*, na qual se identificam dois tipos: estrada que atravessa o núcleo urbano primitivo; e/ou novas variantes que registam um desenvolvimento urbano semelhante, ainda que numa outra escala. (ver anexo 27)

### DISPERSÃO

Povoamento disperso ou aglomerado de média-baixa densidade, registam-se dois tipos: um com raiz no povoamento rural; e as novas urbanizações como reflexo da sociedade mobilidade. Em ambos o uso é sobretudo residencial. Apresentando-se na primeira tipologia, uma vocação para as explorações agrícolas, desde as principais culturas aos primores hortícolas. Estes momentos da estrada assumem um papel importante, pelo facto de atravessarem as zonas mais férteis da região e não implicarem uma transformação total do carácter da paisagem antiga, ao contrário da segunda tipologia, que pelo seu carácter e densidades, planeadas sem os condicionantes da economia rural, assumem um carácter totalmente transformador e artificial, como se verifica em algumas zonas do Barrocal e algumas áreas de frente de mar. (ver anexo 28)

### POLARIZAÇÃO

Ocorrem normalmente junto dos principais nós viários, revelando-se funções polarizadoras (industriais, serviços e comerciais) do espaço envolvente. Apresentam grande variedade de escalas e usos. (ver anexo 29)

### LINEARIDADE

Formas associadas à estrada, como elemento organizador e estruturante. Apresentam uma estrutura parcelar linear, de média-baixa densidade, edificada ou não, em disposição perpendicular à estrada. (ver anexo 30)

### EXCEPCIONALIDADE

Formas de urbanização atípicas, associados às escalas de urbanização turística como *resorts*, golfes, aldeamentos turísticos/ temáticos, e parques temáticos de diversão. Revelam-se autónomos em relação à estrada e em relação à sua envolvente, bem como, podem apresentar uma total descontextualização da realidade cultural da região e/ou país. (ver anexo 31)



### 3.3. Σ ALGARVIO. A DIVERSIDADE NUMA ESCALA PRÓXIMA

Após a identificação e análise das distintas ocorrências, referidas anteriormente, trataremos agora apenas, das novas paisagens urbanas submetidas ao processo de transformação “*da cidade ao urbano*”, Dispersão, Polarização, Linearidade e Excepcionalidade, no território algarvio.

Assim, a partir das paisagens produzidas ao longo da estrada-rua e nas suas ramificações, iremos numa escala próxima, decifrar e compor um léxico das diferentes tipologias de cada ocorrência, assim como, a sua relação com o espaço canal – que umas vezes é rua, e outras vezes é estrada.

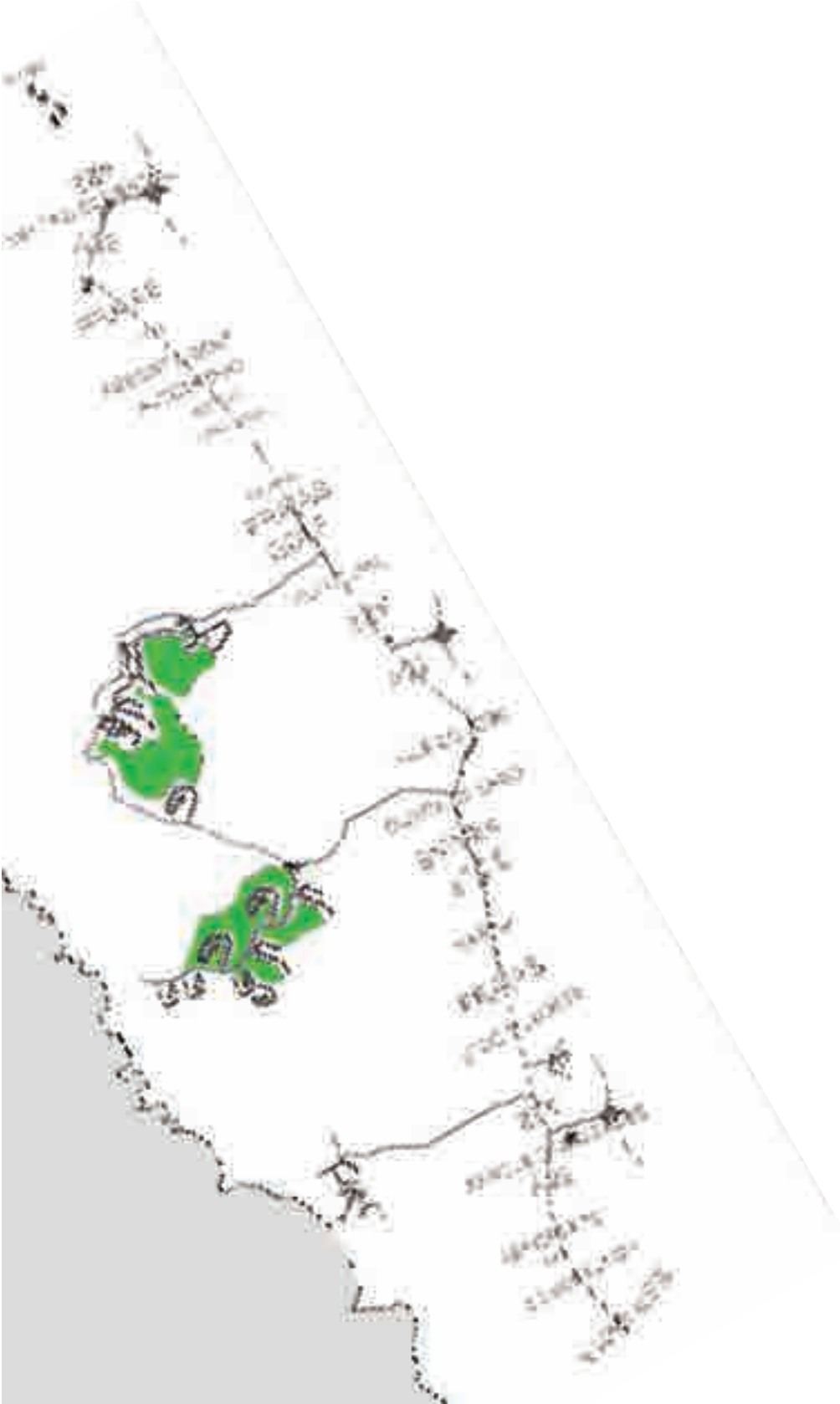
*Os próprios dicionários são ambíguos embora seja ponto assente, em todos, que “rua” é uma via (ladeada de casas ou árvores) dentro de uma povoação e que “estrada” é um “caminho” com revestimento forte, de modo a poder permitir a circulação de veículos. (...) Poderemos perceber então, esta primeira enorme distinção: a “rua”, implicará uma ligação entre pontos dentro de um aglomerado (aldeia, vila, cidade), enquanto que a “estrada” nos proporciona uma ligação entre pontos do território (lugares, aldeias, vilas, cidades).*

*E a distinção não é frágil, forçada ou despicienda: nela assenta grande parte da cultura (ou melhor dizendo, incultura) contemporânea sobre as cidades e sobre o viver urbano.<sup>18</sup>*

Não nos é possível apresentar uma leitura da En125, como um texto linear, com principio, meio e fim, devido à sua morfologia desconfinada que resulta num hipertexto, *instável e diferentemente organizado*,<sup>19</sup> como já referimos anteriormente.

Deste modo, propomos uma leitura, das diversas tipologias que constituem o somatório algarvio “difuso” (constituído por pequenas partes e grandes contentores), através de “blocos”, que se associam sobretudo pela escala, função e as dinâmicas que gerem.

No entanto, podemos constatar que algumas das tipologias apresentadas poderiam pertencer ao mesmo tempo a outros blocos (exemplo: um edifício montra ou um edifício “lontra” poderiam pertencer ao conjunto polarização; ou um edifício industrial, ou um edifício “lontra” poderiam pertencer ao conjunto linearidade; entre outros), queremos com isto dizer, que não existem regras fixas para a sua leitura e que se trata apenas de uma leitura livre, que se organiza sob conjuntos onde prevalecem as situações mais frequentes.



**LINEARIDADE**

CASAS  
CASAS KITADAS  
EDIFÍCIOS MONTRA

**POLARIZAÇÃO**

EDIFÍCIOS PÚBLICOS  
EDIFÍCIOS INFRA-ESTRUTURAS  
EDIFÍCIOS INDUSTRIAIS

**DISPERSÃO**

PRÓXIMO DE ACESSOS  
BARROCAL  
LITORAL

**EXCEPCIONALIDADE**

EDIFÍCIOS “LONTRA”  
KIT POPULAR  
KIT DELUXE

**MEMÓRIAS**

OUTROS TEMPOS – EQUIPAMENTOS DA ESTRADA  
OUTROS TEMPOS RURAIS  
DA AGRICULTURA  
DAS NOVAS AGRICULTURAS  
RELIGIOSOS

**SIGNOS**

CÓDIGOS





LINEARIDADE

## CASAS

### CASA VERNACULAR

Nos dias de hoje, ainda são perceptíveis alguns registos de tipologias vernaculares algarvias, principalmente, as tipologias inerentes às grandes propriedades agrícolas, como morgados, quintas e montes. Verificam-se com principal incidência entre *ciudades/aglomerados*, e apresentam frequentemente uma relativa distância em relação à estrada, através da qual articula um caminho de acesso secundário, mas que no entanto, devido ao alargamento dos perfis da estrada, a proximidade destes é cada vez mais notória.

Caracterizam-se por volumes brancos, com cobertura em telha, na qual a chaminé é o único elemento que se destaca pela sua verticalidade. (ver anexo 32)



- 27. Casa face à estrada
- 28. Casa delimitada por um muro
- 29. Casa em ruína
- 30. Casa com relativo afastamento da estrada

### CASA DE ESTRADA

As casas de estrada, assumem uma continuidade através da fachada, embora se entenda claramente o limite de cada lote, pela diversidade de escalas e tipologias, e que deste modo, vão definindo e moldando os limites da estrada/rua.

Nesta tipologia, a chaminé é relegada para elemento secundário e a fachada como o elemento primordial, na qual a platibanda aparece como sinal de afirmação, (...) *coincidente com um optimismo de natureza económica (entre a I Grande Guerra e uma retardada crise portuguesa de 29, 1915-1935).*

*Todas as poupanças eram aplicadas na transformação da habitação e cada habitação é arrumada junto à estrada, provocatoriamente exibicionista porque era antes de tudo da fachada que se extraíam os sinais de prosperidade dos respectivos habitantes – começam então a erguer-se as platibandas, ora qual mais espectacular.<sup>20</sup>*

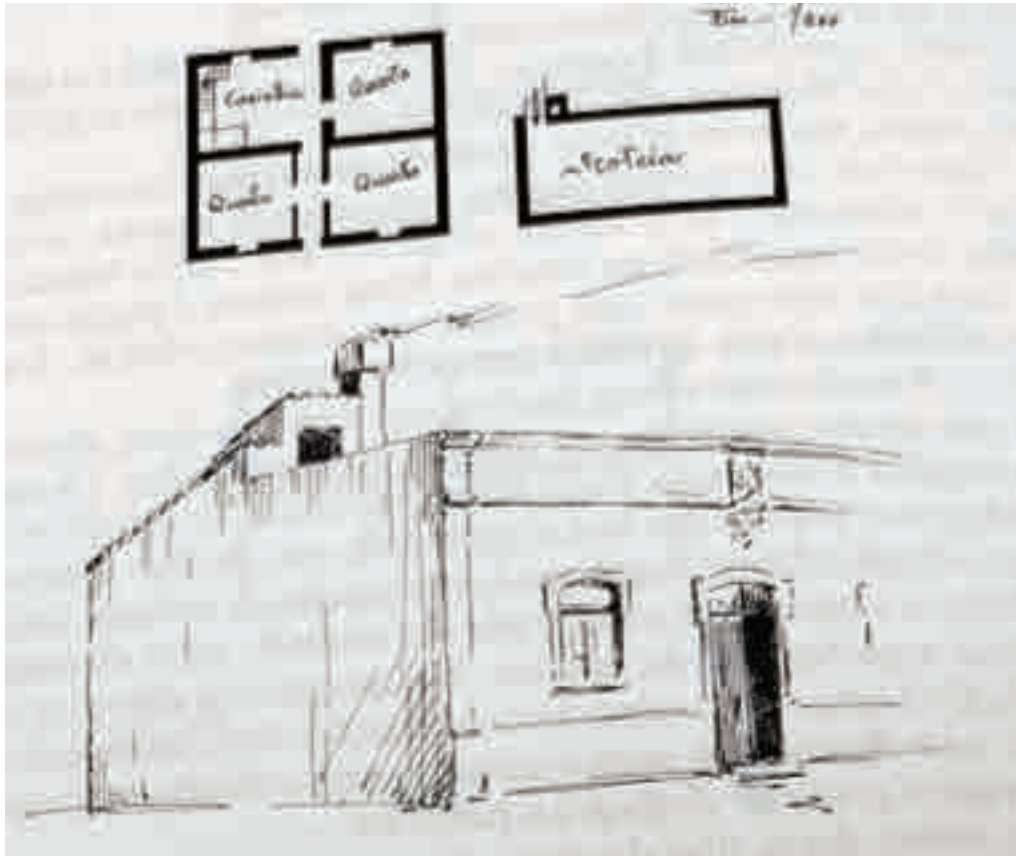
As casas limitam a estrada de um modo asfíxiante, uma vez que, os veículos apresentam maiores dimensões do que outrora. Como consequência, a relação entre o limite da casa e o da estrada, tornou-se inóspita, no qual a valeta apresenta-se como a fimbria de espaço público entre estes. (ver anexo 32)



31. O encontro entre a casa e a estrada é de nível, e sem definição de espaço “entre” estes.

32. Neste caso, a estrada estendeu-se aos limites impostos pelas casas.

33. A estrada limitada por ambos os lados, e a presença de passeio.



Encontram-se ainda tipologias de casas de estrada isoladas, que no entanto, apresentam uma outra relação com a estrada mais específica. O muro surge como elemento organizador do espaço, promovendo uma nova relação, quer com a casa, quer com a estrada. Deste modo, assegura um espaço exterior, ao contrário dos casos anteriores.

34. Planta tipologia casa de estrada, (Ernesto Veiga e Fernando Galhano in *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, 1992)

35.36. Casa de estrada com muro



*Diz-se híbrido: Quando não se reconhece a matriz.<sup>21</sup>*

Este é o caso. Parecem duas casas, mas é uma só. Aproxima-se da tipologia de casa de estrada isolada, no entanto, duplica a platibanda, alterando a cêrcea numa extremidade, na qual a platibanda perde significado.

A relação com a estrada também parece ter tido duas fases, uma vez que, se assemelha à tipologia anteriormente referida, recorre ao muro e posteriormente após uma “conquista” de terreno, surge um novo muro/sebe, com um portão “vigiado” por dois leões.

## CASAS DE OUTROS TEMPOS MODERNOS

Os portugueses na ansiedade de serem modernos, renunciavam a qualquer conotação com visões tradicionalistas e que os associasse à figuração historicista imposta pelo Estado Novo. *Sendo a imagem de ruptura, procurada.*<sup>22</sup>

Esta nova corrente sofre a forte influência da arquitectura brasileira do final da década de 40, fundamentalmente, através da publicação *Brazil Builds*,<sup>23</sup> que se transformou numa espécie de livro de referência para o ideário moderno.<sup>24</sup>

Os elementos-chave do vocabulário brasileiro, foram enunciados pelo arquitecto Nuno Teotónio Pereira, como os quebra luzes externos – *brise-soleil, cobogós (grelhagem), pilotis, betão armado, empenas cegas, superfícies curvas, e que passaram a ser utilizados pelos arquitectos portugueses.*<sup>25</sup>

Evidente a presença de alguns destes elementos no exemplo encontrado.



### CASA POP LIGEIRA – “EMIGRANTE”

Distinguem-se pela sua individualização e descontextualização, quer de materiais, quer em relação à envolvente, revelando por vezes, uma reprodução de outros contextos internacionais,. Realizam-se sobretudo sem recorrer a um arquitecto e grande parte das vezes, também sem licença.

Estes “*construtores*”, como o arquitecto Nuno Portas refere, *mobilizam durante anos os seus esforços e investem as suas poupanças para o objectivo da casa própria*, nas cidades de origem, e *aceitam mal que os regulamentos lhes imponham modas e gostos*.<sup>26</sup> Como evidencia também, o arquitecto Francisco Keil do Amaral, no seu diálogo imaginado, uma conversa entre ucranianos, em que um deles regressa ao país de origem e constrói uma casa.

*Nos subúrbios de Kiev, Igor está construindo, aos fins-de-semana, a sua própria casa. Os vizinhos comentam:*

*Yuri - Igor, porque é que você foi fazer a sua casa com tijolos? Não tem madeira bétula tão boa?*

*Igor não responde.*

*Oleg – Você não pode deixar essa cobertura assim achatada! Tem que inclinar mais o telhado por causa da neve!*

*Igor – Eu cá sei o que estou fazendo.*

*Oleg – E não ponha esse material a cobrir a casa! Barro vermelho? É horrível! Além de que vai rachar tudo com o gelo.*

*Yuri – Desculpe se sou rude, mas então esse revestimento com quadrados de keramica vidrada no exterior, é uma cagada! Parece uma estufa antiga, em grande! Você não tem vergonha?*

*Igor – Vai ficar muito bonito. Não chateiem!*

*Oleg – Da varanda com colunas de pedra torneada, eu até gosto, mas ficava melhor num banco, ou num teatro...E vai tirar o sol todo à sala.*

*Igor (enchendo o saco) – Vocês não se calam mais? Cambada de mujiks! Vão viajar, vão ver o que é bonito! Eu estive na Portugália e vi coisas como deve ser! Vão beber o vosso vodka e deixem-me trabalhar.*<sup>27</sup>



39.A casa da porta de garagem duplicada - porta principal de conexão



40.41. Casas Gémeas

### CASAS POP – “ECLÉTICA”

Este fenómeno das casas *pop* assume-se como cenário de representação de estatuto social, na qual se reúne uma confusão de estilos, ornamentos, cores, formas, desconexas do seu contexto, tendo como base a referência de períodos históricos da arquitectura, misturam elementos dos vários passados e presentes, em busca não de um modelo ideal, mas único, original, diferente.

Este fenómeno tornou-se um vírus, que contamina e propaga o território nacional, em especial zonas turísticas, resultando num conjunto de *casas de quem não tem capital cultural para exercícios da estética erudita, neo-clássica, ou outra.*<sup>28</sup> (ver anexo 32)



42 Casa com jardim privado

43. Casa que não ouve, não vê, não comunica, não cheira. Logo a segurança na estrada/rua é menor.

44. Casa com jardim público

### CASAS KITADAS<sup>29</sup>

*Trata de tuning – o exercício mais ou menos contínuo de afinar uma casa ou outro qualquer edifício para que se vá adaptando, para que funcione. As casas kitadas são os melhores exemplares para verificar a elasticidade que uma casa pode ter para se adaptar à vida móvel da rua da estrada. A forma segue a necessidade.<sup>30</sup>*

As dinâmicas da estrada deram azos à metamorfose da casa, na sua função e significado. Neste contexto surge a casa *kitada*, fruto desta combinação, que é casa, mas também loja. As tipologias variam entre a habitação unifamiliar de dois pisos e a casa de piso único. Na habitação unifamiliar de dois pisos, a actividade comercial ou serviços, ocupa o rés-do-chão, onde predominam os grandes envidraçados, e no piso superior a escala doméstica revela a presença de habitação. Na casa de piso único, a garagem dá lugar ao negócio, evidenciando-se no outro extremo da casa, a presença de habitação.

A proximidade com a habitação facilita a organização do trabalho, neste pequeno negócio familiar, verificando-se uma adesão por todo o país, e resultando em inúmeras formas e dimensões desta tipologia.

### CASAS DE ESTRADA KITADAS



45. Casa fachada cega para montra

46. Casa totalmente adaptada ao negócio, portas e janelas envidraçadas.

47. 48. Casa e negócio. A porta de garagem opaca, dá geralmente lugar a um envidraçado.

CASAS POP KITADAS



- 49. Casa de grandes montras
- 50. Casa espelhada
- 51. Casa cor-de-rosa



- 52. Casa clinica
- 53. Casa templo

A necessidade de competir e captar a atenção dos transeuntes, faz com que os proprietários procurem diversos meios de comunicar a sua presença e os seus produtos, da qual resultam as mais diversas formas:



54. 55. A escolha de árvores atípicas como forma de marcar o sítio e atrair os passantes.  
56. A cor como meio de atracção.



57.A sinalética como meio de atracção.

58. O recurso a próteses, neste caso aplicado na fachada total, mas apenas no piso r/c onde se realiza o negócio.



59. Prótese apenas na fachada voltada para a estrada



- 60. Prótese apenas na cobertura
- 61. Prótese para ampliar o negócio



62. 63. 64. 65. O uso de objectos figurativos agigantados que anunciam o seu produto. Uma vez que não dispõem de uma montra visível para os transeuntes.



66. Embora não tenhamos registo desta tipologia no caso algarvio, é de referir o exemplo da Loja de Patos (Long Island Duck), em que o próprio edifício é um anúncio do produto que vende, que ocorre na Strip de Las Vegas.

Quando o espaço na casa não chega, ou na necessidade de mostrar os seus produtos, o produto espalha-se pelo exterior. A marcação do espaço exterior privado pode:



67. Não existir, e apenas se expôr em área de espaço público durante o horário do seu funcionamento

68. Existir algo temporário e improvisado, na qual o produto também só é exposto sob o horário do seu funcionamento



69. 70. Existir e permanecer, quer o seu limite (através de muros, grades ou portões), quer o seu produto, por se tratarem de objectos que não sofrem alterações climáticas, etc.

### CASAS SEM KIT... AINDA.

A venda ambulante tomou pouso. A presença de algumas caixas de laranjas junto à estrada anunciam a sua venda, entretanto no alpendre da casa, conversa-se enquanto, ninguém pára.

Esta actividade aumenta com a crise e com o aumento do tráfego na estrada.



71. Aqui há laranja

## EDIFÍCIOS MONTRA

*A montra foi durante muito tempo uma coisa de e para peões.*<sup>31</sup> As primeiras montras surgiram com a revolução industrial, em meados do século XVIII, resumindo-se a janelas nas fachadas de onde se podia ver o produto, no entanto, *na Rua da Estrada não é a lógica do peão que conta, a Rua da Estrada é para os automóveis,*<sup>32</sup> como tal a montra sofreu alterações.

O edifício montra, apresenta-se como outra das tipologias que surge das dinâmicas da estrada da urbanização extensiva, resultando da adaptação do edifício da montra tradicional de rua, com o objectivo de mostrar, expor, comunicar e atrair o passante, ao contexto e escala da estrada, a partir do automóvel e em velocidade, que resultou na necessidade de aumentar a montra, face ao número crescente de automóveis a circular. Assim, a montra converte-se numa grande montra, com o objectivo de responder à mudança da espacialidade e tornar visível o seu conteúdo, tendo em consideração os ângulos visuais de aproximação, de chegada/ou passagem e afastamento,<sup>33</sup> e ainda recorrendo ao auxílio da publicidade, como reforço da sua existência.

Estes edifícios não apresentam dimensões ou escalas fixas, trata-se aqui de uma pura concorrência, sobretudo da área de vidro, que revela o seu produto. (ver anexo 32)



## EDIFÍCIOS COM MONTRA EXTERIOR

Surgem casos em que os produtos ou artefactos apresentam grandes dimensões e uma vez, que são feitos de materiais que resistem às condições exteriores, não necessitam de qualquer protecção, apenas um pequeno edifício de apoio ao mostruário exterior, que é limitado por muros, grades ou portões.

Estas montras exteriores funcionam como jardins de piscinas, de gruas, de estátuas, etc, o espaço é organizado.



76. 77. 78. 79. Edifícios com montra exterior

Noutros casos torna-se apenas mostra exterior, dispensando qualquer edifício, uma vez que o próprio produto permite esse apoio.



80.81. Existir e permanecer, quer o seu limite (através de muros, grades ou portões), quer o seu produto, por se tratarem de objectos que não sofrem alterações climáticas, etc.





POLARIZAÇÃO

Entende-se por polarização, um determinado conjunto de edifícios/ ou edifício, com uma localização sobretudo nas zonas periféricas das *ciudades* e que designam novas centralidades, por motivos de grande acessibilidade, assim como, a reunião de diversas funções da vida social, político-administrativa, económica, cultural, religiosa, etc (edge cities<sup>34</sup>). Assemelham-se a reproduções da cidade canónica, numa outra escala e contexto face ao seu território envolvente. No entanto, a *dimensão e a diversidade da oferta de bens e serviços ou de emprego gera diferentes contextos de polarização urbana*<sup>35</sup> no território nacional, como tal, identificamos algumas tipologias, que apesar de não apresentarem escalas ou dimensões definidas, reúnem entre si funções geradoras semelhantes.

A relação entre a rede viária e estes grandes contentores, aglomeradores de funções de elevado carácter polarizador, impulsionadores de mobilidade, e com uma dimensão excepcional – mega-estruturas, que no seu conjunto representam um fenómeno em contínuo crescimento e com consequências relevantes para a organização do território. Estes grandes contentores estruturam-se em três grupos: edifícios públicos; edifícios infra-estruturais; e edifícios industriais.

No caso do algarve, a relação entre o nó de auto-estrada e a polarização urbana que se gera, apresenta neste contexto uma outra relação. Os territórios de proximidade, que vencem distância-tempo, não apresentam efeitos directos, ou seja, há uma relativa distância a este, que se encontra em diferido e cruza outras estradas secundárias. Como tal, não se verifica uma forte urbanização (directamente) nos nós, mas sim nas imediações de acesso a estes. Porém, não deixam de se apresentar como forças de atracção. (ver anexo 33)

## EDIFÍCIOS PÚBLICOS

São edifícios de grande escala, que prestam serviços públicos, culturais, comerciais, etc.. Do qual são exemplo: hospitais, universidades, centros e/ou grandes superfícies comerciais.



83. Estádio Algarve - Parque das Cidades  
84. Hospital

## EDIFÍCIOS COMERCIAIS

Os edifícios/centros comerciais, devido à sua necessidade de espaço, instalam-se sobretudo nas periferias, quer pela boa acessibilidade, quer pelos preços do solo serem mais baratos.

A entrada de Portugal na CEE, veio originar uma transformação no quotidiano dos portugueses, tendo como símbolos de progresso, as novas infra-estruturas, o automóvel, e as grandes superfícies comerciais que impuseram novos hábitos, contribuindo assim para a decadência da zona comercial das cidades.<sup>36</sup> Este fenómeno global proliferou por todo o mundo, no qual os valores tradicionais deixaram de ser estruturantes, para se organizarem sob lógicas do individualismo, do capitalismo, da mobilidade individual e do consumismo.

Estes não-lugares,<sup>37</sup> assumem reproduções de espaços da cidade, como ruas e praças, no entanto, completamente distintos, uma vez que estes são sobretudo espaços fechados e cobertos, na qual se aboliu os aspectos negativos da cidade como *o ambiente, o trânsito e os pedintes*.<sup>38</sup> Deste modo, reúnem (os não-lugares) uma diversidade de serviços e ofertas, aliados a novos horários, novos conceitos de comprar e atrair público, promovidos pela existência de um grande parque de estacionamento, de conforto, limpeza, e de segurança, resultando um mundo num centro comercial, onde *anunciam e vendem a globalização. São o monumento descartável da globalização. Por isso crescem como cogumelos – alucinogéneos. Os centros comerciais são os cogumelos substitutos das cidades*,<sup>39</sup> que se tornam ícones da cidade por parte das pessoas, como aponta o arquitecto Jorge Figueira, assumindo-se como ponto de encontro de cidadãos, de passeio e lazer, que Paul Goldberger<sup>40</sup> designa também de *ambientes urbanóides, ambientes controlados, fechados e fortemente privados que pretendem fazer passar-se por espaços públicos*.<sup>41</sup>





87.88. Edifício Comercial e a sua mancha de ocupação



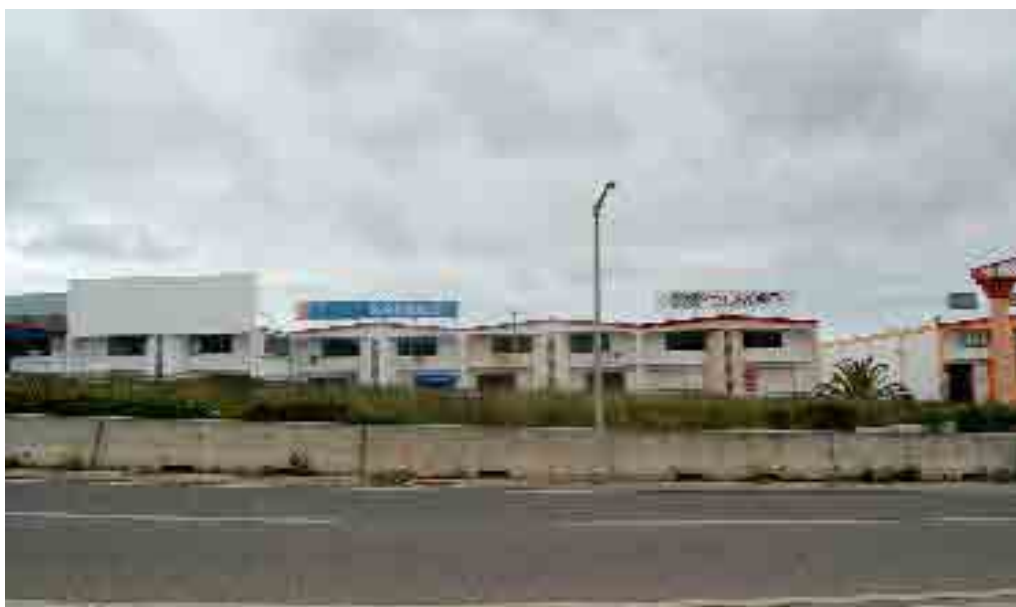
89. 90. Edifício comercial. Quando não existe espaço para uma rotunda resolver os acessos, surgem grandes viadutos.

## EDIFÍCIOS INFRAESTRUTURAS



91. 92. Aeroporto. A grande “porta” de acesso à região do Algarve.

## EDIFICIOS INDUSTRIAIS



93. 94. 95. 96. Edifícios industriais

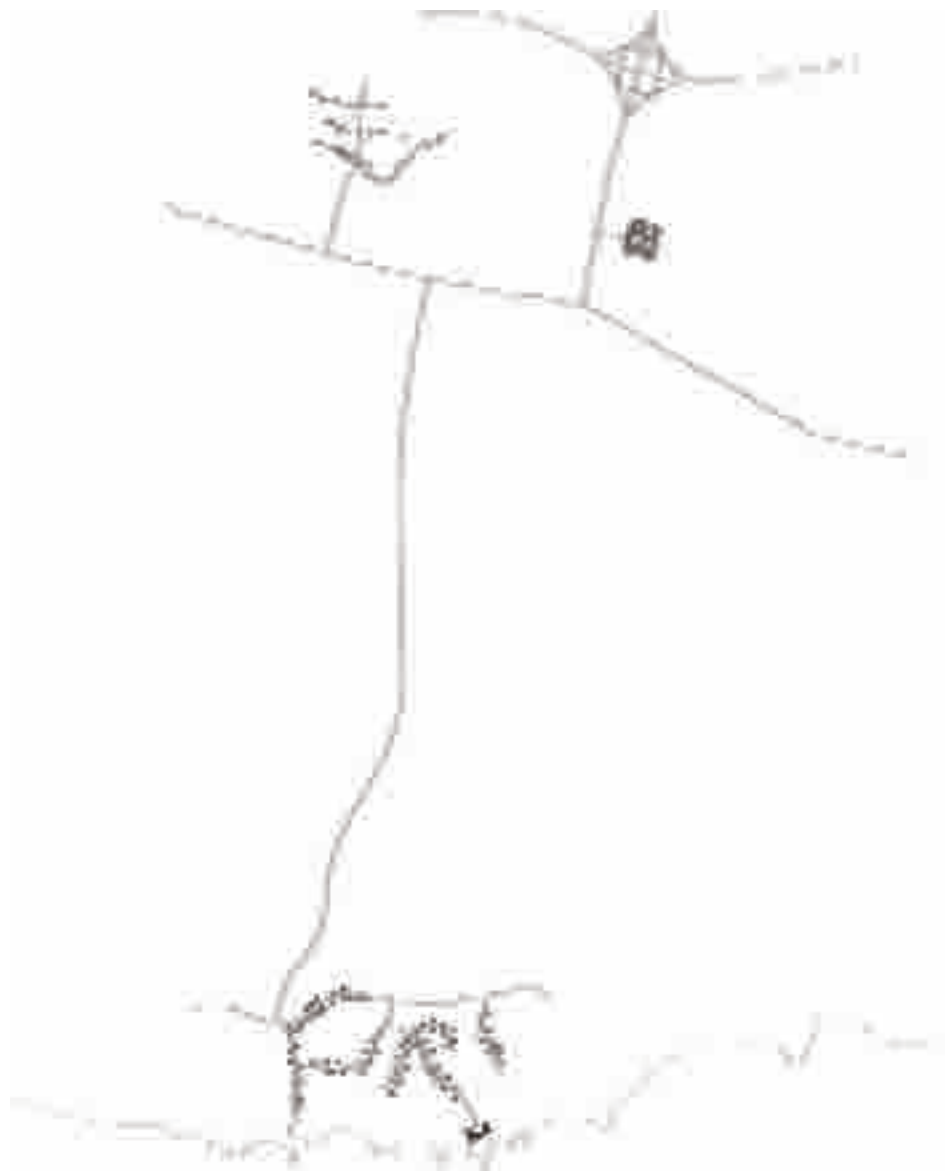


Estes edifícios de grandes dimensões, sobretudo os de iniciativa privada, como os centros comerciais, fábricas e armazéns, repetem em grande parte, o mesmo modelo, ou agrupam-se em loteamentos organizados por malhas regulares, delimitadas por propriedades/parcelas, não urbanas, actualmente colonizadas.<sup>42</sup>

Contudo, e de um modo geral, *a descontinuidade e a ruptura de escalas e tipologias dominam sobre a regularidade e a contiguidade dos padrões construídos ou planeados,*<sup>43</sup> quer de edifícios de carácter público quer privado.

Importa-nos salientar sobretudo na tipologia do edifício/centro comercial, por ser a que apresenta maior número de casos na região do Algarve, onde se *confunde la variedad com la vulgaridade,*<sup>44</sup> pela centralidade que se cria em torno desta, por traduzir melhor a lógica de confluência e individualismo, hibridez e consumismo, que caracteriza a nossa época<sup>45</sup> e por se apresentar como *una distorsión del proceso normal de construcción de la ciudad, en favor, entre otras cosas, de la imagen,*<sup>46</sup> e ilusão de progresso.





DISPERSÃO

*Estar perto ou longe são mais questões de acessibilidade do que de distância ou obstáculo físico. A metáfora da liquidez das sociedades ou dos territórios.*<sup>47</sup>

A fragmentação do espaço construído, a dispersão, a intensidade da infra-estruturação e os suportes logísticos, como água, saneamento, electricidade, telecomunicações, etc, cobrem territórios cada vez mais extensos, possibilitando a edificação em sítios variados. O aumento exponencial da mobilidade, sobretudo individual, e a diversidade dos suportes físicos dos sistemas de mobilidade, sistema PIBE, como já referimos, permite deste modo, diferentes relações de proximidade física ou de proximidade relacional.<sup>48</sup> A região algarvia ilustra bem as metamorfoses da urbanização, em território no qual a desvalorização da economia agrícola não se fez totalmente acompanhar do abandono populacional devido sobretudo à construção emergente e da procura exponencial do Algarve como destino de férias.

Porém, o que antes era uma dicotomia cidade/campo (urbano/rural?) transforma-se nas várias metamorfoses da primeira e do segundo, produzindo paisagens mais transgênicas do que híbridas (...),<sup>49</sup> do qual o litoral, o barrocal e ainda os casos de proximidade a vias de acesso à auto-estrada, são palcos preferenciais. Em que os próprios lugares diluíram-se na adesão (...) aos não-lugares, à banalização dos padrões de urbanização, onde as especificidades geográficas, no sentido clássico, cederam ao efeito nivelador de processos de desterritorialização: a velocidade, a relação, o espaço informacional, o efêmero, a imaterialidade,<sup>50</sup> bem como, a adesão a urbanizações onde exclusivamente se reside, resultando em diversas tipologias mono-funcionais (casas pop, casas eruditas, kit deluxe, etc) totalmente dependentes do uso do automóvel, para qualquer necessidade.

## PRÓXIMO DE ACESSOS

Num tempo em que a mobilidade é tão referida e na qual a relação com o exterior é feita sobretudo através do automóvel, a sensação de estar conectada com o mundo evidencia-se pela procura das novas urbanizações que procuram estabelecer uma relação directa ou de relativa proximidade com as redes velozes,<sup>51</sup> neste caso com a auto-estrada A22.



98. 99. Urbanizações próximas do acesso à auto-estrada A22

## BARROCAL

Nos anos 60, as actividades tradicionais agrícolas entraram em declínio no Barrocal, em prol do desenvolvimento turístico na sub-região do Litoral. No entanto, embora o Barrocal não tenha ainda a ocupação turística intrusiva do Litoral, a desvalorização das actividades agrícolas conduziu ao declínio da paisagem. Esta situação é visível a partir da EN125, materializa-se na presença de um intenso pontilhado branco nas encostas voltadas do Barrocal para o mar, o que tem contribuído para a desvalorização da cultura e do património local.

Outro factor de interesse nesta mutação, prende-se com o novo carácter adquirido pela rede de caminhos/acessos, outrora rurais, que se apresentam actualmente segundo padrões atípicos em relação à sua anterior harmonia, servindo meramente aos interesses das novas urbanizações.



100. 101. 102. A partir da EN125 é evidente a presença massiva de construção no Barrocal



103. 104. Casa erudita no Barrocal - Arquitecto Ricardo Bak Gordon

## LITORAL

A região algarvia, dotada de climas amenos e uma costa com um grande areal de diferentes contextos e características, foi o suficiente para se tornar um lugar de eleição para destino de férias, quer a turistas nacionais, quer a estrangeiros. Deste modo, a necessidade de alojar e responder à grande procura, aliada ao crescimento populacional da região, resultou num grande volume de construção. No entanto, grande parte é fundamentalmente para uso sazonal (ver anexo 06, 07), gerando em alguns sítios, lugares fantasmas fora de épocas de veraneio, assim como, a urbanização em situações impróprias, contribuindo para a destruição de diversos sistemas ecológicos, resultando da falta e ainda ausência de planeamento urbano, o que gerou um crescimento massivo e descontrolado, principalmente nesta sub-região.



105. 106. Também a partir da EN125 é visível a massificação do Litoral



107. Zonas residenciais, que geram ruas fantasma fora da época de veraneio





EXCEPCIONALIDADE

Considera-se excepcionalidade, pelas suas características atípicas na região algarvia, afiguram-se pela grande escala e ocupação do solo, assim como, a sua autonomia em relação à envolvente. Estas escalas de urbanização turística, ao contrário das tipologias polarizadoras, o factor de proximidade em relação aos nós ou vias de acesso a auto-estradas, revela não ser a prioridade, contudo não deixa de ser um dos factores para a sua localização. A proximidade do mar e das praias, o acesso a estes, e o isolamento, aparentam ser o princípio para esta ocorrência.

O século XIX registou um grande desenvolvimento ao nível dos transportes e da tecnologia de informação, o que fortaleceu um gradual desenvolvimento do turismo, as viagens tornaram-se rápidas, seguras e acessíveis a todos, ou quase todos.

No entanto, como refere Jean Didier Urbain,<sup>52</sup> é nesta altura que também se extingue o olhar singular sobre o mundo, o turista tornou-se uma ameaça para a imaginação da viagem, banalizando-a e estimulando a perda de autenticidade.<sup>53</sup>

É neste contexto de massas e de turismo, que Didier Urbain afirma também ter-se criado um estereótipo social, associado a um valor de mercado no mundo das viagens, através do marketing e da publicidade, no qual os turistas são manuseados, e onde permanecem num espaço fechado, desconexo e atípico, exclusivamente destinado a turistas, distinto da realidade cultural do país, região, ou cidade que visita, onde o turista assimila apenas as características grosseiras de uma cultura.<sup>54</sup> Deste modo, identificamos três tipologias: Edifício “Lontra”, Kit Popular e Kit Deluxe. (ver anexo 33)



109. | 110. Praia da Armação de Pêra nos anos 60

### EDIFÍCIOS “LONTRA”

Os edifícios lontra designam os parques temáticos, que seja qual for a sua temática, envolvem sempre a presença da água, uma vez que o clima assim o permite ou exige. Os edifícios lontra, à semelhança dos edifícios montra, também pressupõem a existência de uma grande montra, neste caso exterior, de modo a promover e exibir o seu produto (permanente), mostrando ao mesmo tempo a sua actividade, de modo a atrair os transeuntes. Assim como, dispõe de um grande parque estacionamento que, ora se encontra completo de veículos (aproximadamente de Maio a Setembro), ora se encontra vazio (aproximadamente de Outubro a Abril), uma vez que apenas estão abertos ao público em épocas de veraneio.



111. Restos de um outrora edifício “lontra”.

112. 113. A relação com a estrada e o modo como expõe o seu produto aos transeuntes.



114. 115. A mostra dos edifícios “lontra”

## KIT

Como o nome designa, refere-se a um conjunto ou uma colecção de, que se encontra no mesmo limite ou apresenta características semelhantes.

Estes kits dividem-se em duas tipologias, kit popular e kit deluxe, e encontram-se em diversas situações, ora numa relação directa com a estrada, ora indirecta, como no caso de existência de uma via de acesso exclusivo, ou por vias sem correspondência urbana.

## KIT POPULAR

Caracteriza-se por um conjunto onde predomina um edifício central, que pode ser o hotel/ albergue/ pousada/ pensão ou o edifício principal do parque de campismo, um espaço exterior para festas ou eventos, no caso do parque campismo com bungalows e espaço para tendas, e piscina. Este conjunto é limitado pela parcela a que lhe destina, através de um muro/ou sebe.

*A população abrange vários estratos sociais mas o dominante é o português suave, dos serviços, amante de futebol e que berra com os filhos.*<sup>55</sup>



I 16. Kit popular - parque campismo



117. Kit popular - residencial  
118. Kit popular - albergaria

## KIT DELUXE

Refere-se a conjuntos como aldeamentos e *resorts* turísticos, que também dispõem de um edifício principal com piscina, ou outros serviços, seguido de um conjunto de casas dispersas, também com piscina, que se organizam a partir de vias orgânicas sem lógica urbana, ou paralelismos formais, em torno de um campo de golfe (outrora campo agrícola). Estes conjuntos apresentam-se autónomos e desconexos da envolvente, e constituem um distinto motor de urbanização e com grande incidência na região algarvia.

Este é o lema *“Pode desfrutar do que mais valoriza na vida: a família, o conforto, a tranquilidade e a segurança”*, o slogan para estes *“novos” modos antiurbanos, anticidade, anti-solidários e muito, muito monoclassistas.*<sup>56</sup>

É neste contexto que surge o fenómeno das comunidades fechadas, face à obsessão pela segurança e exclusividade, assim como, o desejo de controlar o desconhecido, recorrendo a recintos limitados por muros, e/ou vigiados a tempo inteiro por seguranças. Caracterizados pela sua clara autonomia e delimitação, não necessariamente física, munidos de um conjunto (kit) de infra-estruturas luxuosas, como piscinas, courts de ténis, golfes, vigilância, casas geralmente de carácter pitoresco ou de exagerada contemporaneidade, e que se transformam em verdadeiros pólos de atracção turística e elites sociais.

*A classe social que domina a Marina – o passeio nocturno à volta da Marina – é rigorosamente a mesma e tem como ponto de honra assemelhar-se o mais possível entre si procurando, por entre mastros parados em movimento, figuras da vizinha Quinta do Lago.*

*São as férias dos quadros portugueses e lisboetas, das profissões liberais, com um ou outro “penetra” pelo meio, na segurança da praia vitória, fechada à aventura e rodeada de construção pintada de branco e manchas arbóreas. É uma vila artificial de chão impermeabilizado que garante a higienização total das relações e dos cerimoniais. É um espaço preso.*<sup>57</sup>



119. Resort e Golf  
120. Hotel de luxo - Projecto PIN (ver anexo 02)



- 121. Golf - Barlavento
- 122. Golf - Sotavento



123. 124. Vista aerea sobre a Quinta do Lago



125. Casa Contemporânea  
126. Casa Pitoresca



127. Entre diversas casas neste Kit Deluxe surgem casas eruditas - Arquitecto Eduardo Souto Moura. Que se destaca das casas envolventes, quer pelo despojamento arquitectónico, quer pela ausência de limites físicos do lote. *La evolución cultural equivale a la eliminación del ornamento del objeto usual.*<sup>58</sup>





## OUTROS TEMPOS – EQUIPAMENTOS DE ESTRADA

*Antigamente a arborização das estradas tinha como objectivo principal, no nosso clima, dar sombra e fresco aos homens e animais que por elas transitavam.<sup>59</sup>*

Nos anos 30, durante o governo de Salazar e após a criação da Junta Autónoma das Estradas em 1927, registou-se a reestruturação de uma rede complexa de comunicações viárias, para integrar as regiões do país em boas condições. Deste modo, o traçado viário resultou de um rigoroso desenho, quer pela adaptação à topografia, quer pelo controlo dos limites das vias através de muros e árvores.<sup>60</sup> Com o objectivo de *controlar o impacto da nova construção na paisagem, o que implicou, ainda, uniformizar dos elementos de protecção e de sinalização. Paralelamente procurou-se assegurar o apoio, a manutenção e a vigilância nas estradas, através da construção de postos de abastecimento, oficinas e casas dos cantoneiros.*<sup>61</sup>

O Estado, de modo a assegurar a manutenção, limpeza e serviço da estrada, construiu um grande número de casas para cantoneiros, em diversos pontos estratégicos do país ao longo das estradas. Esta actividade encontra-se extinta nos dias que correm, devido ao desenvolvimento das auto-estradas e à evolução tecnológica, que criaram novas formas de trabalhar, de preservação e de manutenção da estrada, ou simples abandono.



128. 129. Fonte e sombra para descanso e merendas.

*É que o cantoneiro vive, na verdade, uma existência confinada no espaço e no tempo! No espaço, entre duas bermas de um troço de uma estrada; no tempo, entre o nascer e o pôr-do-sol.<sup>62</sup>*



130. Casa dos Cantoneiros



131. 132. Posto de controlo - no enfiamento da estrada.  
133. Posto de abastecimento de combustivel

### OUTROS TEMPOS – RURAIS

Devido ao crescimento e desenvolvimento das cidades, as propriedades, que se encontravam em zonas mais periféricas das cidades, cruzam-se com as novas dinâmicas urbanas. No entanto, grande parte resume-se a ruínas, que não se valorizam, mas também não se demolem, ali permanecem, estagnas no tempo, reflectindo apenas as metamorfoses profundas do mundo rural.



134. Anterior propriedade/ quinta onde se evidencia a casa e o aqueduto. Agora obsoleta e perdida, deu nome à nova urbanização que se avista - Quinta das figuras.



135 Casa e nora em ruínas.

136. Edifício montra e a presença de uma nora.

## DA AGRICULTURA

Importa esclarecer que a agrícola é a economia (produção, preços, mercados, etc), rural é a cultura (visões do mundo, imaginário, hábitos, estilos de vida, etc). Quando uma descola da outra, a oposição convencional entre o rural e o urbano, tal como a associação entre o rural e o agrícola, perdem todo o sentido.<sup>63</sup>



- 137. Vinha do sotavento
- 138. Divisão de propriedades



139. 140. Muros de quintas

## DAS NOVAS AGRICULTURAS

*A transformação do rural é, por vezes, tão profunda como a do urbano, a horta, a vinha, o pasto, a policultura, coexistem com as estufas, as monoculturas especializadas, as novas agriculturas urbanas,<sup>64</sup> que se identificam pelo plástico reluzente que envolve as estruturas metálicas, e causam um grande impacto visual em relação à sua envolvente.*



141.A presença notável das novas agriculturas.

## RELIGIOSAS

Capelas, Igrejas e Cemitérios que partilham a situação de margem de estrada.



142. Capela



143. Igreja  
144. Porta lateral da Igreja



145. 146. Cemitérios



147. Igreja  
148. Casa mortuária





A urbanização é o reflexo da sociedade, uma sociedade hipertexto, que se gere e se relaciona pelo movimento e pela mobilidade, na qual os símbolos presentes na estrada funcionam como elementos de ligação e comunicação entre si, transmissores de códigos e mensagens, que nos podem regular, informar, comunicar, persuadir, através de uma imagem - o significante, que imediatamente associamos a um conceito - o significado.<sup>65</sup>

A imagem que retemos da rua da estrada, quer pelos seus edifícios, quer pelos anúncios, sinais, ou símbolos presentes, é o caos.

No entanto, segundo Venturi, referente à Strip de Las Vegas, mas que também se verifica aqui, (...) *son las señales y los anuncios de la autopista, com sus formas escultóricas o sus silhuetas pictóricas, com sus posiciones específicas en el espacio, sus contornos inflexionados y sus significados gráficos, los que identifican y unifican la megatextura. Establecen conexiones verbales y simbólicas a través del espacio, comunicando complejos significados mediante cientos de asociaciones en unos segundos y desde lejos.*<sup>66</sup>

É através da simultaneidade de códigos, onde tudo se sobrepõe, que se constroem mensagens, se identifica e orienta, onde consumo é o grande orientador e a publicidade sinónimo de civilização, o reflexo da sociedade actual.



150. Conjunto de signos que assimilamos ao percorrer a estrada segundo Robert Venturi, (in *Learning from Las Vegas*, 1972).

## CÓDIGOS DE ESTRADA



151. Dos primeiros códigos da estrada.

152. Código de acesso à auto-estrada. A auto-estrada corta a relação e acontecimentos, de um ponto A ao B, ou outro.

## CÓDIGOS DE ESTRADA – INFORMAÇÃO ADICIONAL



153. Código - proximidades

154. Código - proximidade praia



- 155. Código - proximidades
- 156. Código - proximidade golfe e hotel

## CÓDIGOS COMERCIAIS



## CÓDIGOS COMERCIAIS - COM DISTÂNCIAS CRONOMETRADAS



- 157. Código comercial - na fachada lateral de uma casa.
- 158. Código comercial - agigantado
- 159. Código comercial - entre postes
- 160. Código comercial - entrada de freguesia
- 161. Mcdonalds a 5km
- 162. Zoomarine a 1km

### CÓDIGOS COMERCIAIS – EDIFÍCIO + PUBLICIDADE

*El rotulo es más importante que la arquitectura. Esto se refleja en el presupuesto del propietario. (...) Lo barato aquí es la arquitectura.<sup>67</sup>*

Deste modo, a sinalética vertical surge em primeiro plano, antecedida grande parte das vezes por um *outdoor*, que funciona como sinalética de proximidade. Em segundo plano, surge o edifício, por necessidade e como base publicitária.



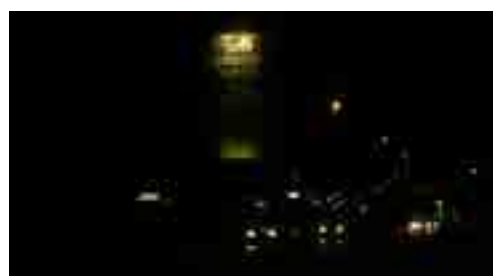
163. Código comercial cronometrado

164. Elementos de marcação, árvore e anúncio vertical (ligeiramente inclinado para a estrada para maior visibilidade dos passantes). Estes elementos enquadram a casa kitada, de fachada revestida com tapete de relva artificial.



165. 166. Seja curiosa(o)! E mesmo que não o seja, não lhe passará despercebido pela diversidade de anúncios, produtos expostos e pela cor.

## CÓDIGOS COMERCIAIS – LUMINOSOS



167. *Six Feet Under*, do realizador Alan Ball, 2005. A casa funerária *Fischer & Sons* revela como se vive e habita uma casa kitada, e todas as suas advertências com a concorrência.

168. Edifício montra à noite

169. 170. 171. 172. 173. 174. De dia e à noite

## CÓDIGOS COMERCIAIS A REBOQUE



- 175. Leitão atrelado
- 176. Striptease ambulante

### CONCENTRAÇÃO DE CÓDIGOS

A estrada vive desta sobrelotação e diversidade de códigos e mensagens, sob a ausência de uma sinalética hierárquica, onde cruza escalas e funções distintas.



É de referir também, como a cor verde têm uma grande incidência, assume-se como uma imagem cromática, de marketing da urbanização extensiva, seja *no espaço físico, na publicidade, ou na imagem que o consumidor habita: edifício no parque, isolado da confusão e agressão da cidade hostil. Este verde parece incluir subliminarmente a crítica à cidade densa, stressante, ruidosa e insegura. A sua imagem traz consigo a ideia de calma e conforto, a noção de uma vida no campo num contacto saudável e equilibrado com a natureza e a comunidade, o omnipresente conceito de sustentabilidade (mesmo que se trate de um enorme relvado que apenas contribui para um excessivo consumo de água).*<sup>68</sup>



179. 180. Verde da urbanização extensiva  
181. Concentração e diversidade de códigos

## CÓDIGOS DE IDENTIDADE

A arte na estrada assume um princípio de consumo, a partir de *uma transferência de signos e códigos que segue as regras da intertextualidade*,<sup>69</sup> e que as pessoas facilmente identificam.

Rotundas. Cada vez mais frequentes, resultado de fenómenos políticos e económicos. As rotundas evidenciam o motivo pela qual os lugares são, ou querem ser reconhecidos, onde se evidencia a principal atracção do sítio, e que funciona como uma analogia à montra do município/ freguesia



182. Rotunda Frango da Guia



183. Preservar o património  
184. Aqui há Golfe



185. Aeroporto  
186. Zoomarine





A relação entre a estrada-rua e o edificado, na urbanização extensiva, ao contrário da cidade canónica, não apresenta uma coerência ou lógica de desenho. Embora a urbanização extensiva reinterprete tipologias de edifícios ou de espaços da cidade canónica, o “centro” apresenta uma outra configuração, *um centro em linha*.<sup>70</sup> Deste modo, como refere o professor Álvaro Domingues *o problema da Rua da Estrada é a fimbria de espaço que está entre o asfalto e os edifícios: valeta, passeio, ausência de um e de outro, estacionamento, rampas de acesso a edifícios e lotes, interrupções, (...)*<sup>71</sup> enunciando um certo “autismo” permanente, quer da relação entre edifícios, quer da relação com os edifícios e o espaço público que gera, perfazendo assim, o verdadeiro problema da rua da estrada.

#### OCUPAÇÕES - MERCADOS

A cidade canónica sempre foi um lugar de trocas e comércios, quer em lojas de artífices, quer em venda itinerante ou em recinto de feiras, onde existiu sempre uma hierarquia de espaços e funções na *cidade*. Pelo contrário, na “estrada” a urbanização extensiva desenvolveu-se de um modo espontâneo face às sinergias da estrada e em analogia aos espaços e tipologias da *cidade*. Deste modo, na ausência de recintos para feiras, improvisa-se a estrada mercado.



188. Rossio de Évora - recinto da feira

189. Largo de São Francisco - recinto da feira



190. 191. Estrada mercado

No entanto, como consequência das novas dinâmicas da estrada, algumas actividades fixaram-se e diversificaram-se. Tendo como referência a *cidade*, a estrada cruza e reúne uma convivência entre várias formas de venda, como produtos expostos e espalhados, neste caso nas bermas, devido à ausência frequente de passeios. Assim como, várias formas de edificado, com montras e *vitrines*, dos quais resultam as tipologias anteriormente referidas, como o edifício montra, a casa *kitada*, e outras, que contribuem para uma estrada-mercado permanente.



192. 193. 194. 195. Algumas das tipologias da estrada mercado permanente

(DES) CONTINUIDADE/ (IN) DEFINIÇÃO

*As bermas tornam-se incharacterísticas e inóspitas e, exceptuando a continuidade do traço branco ou a fila de postes da electricidade, nada mais revela sinal de outras continuidades ou identidades.<sup>72</sup>*

O edificado na Rua da Estrada, funciona de um modo autónomo, uma composição vazia, sem diálogo com a envolvente e acessos, não revelando uma coerência entre escalas, usos ou funções, dadas às regras aplicadas isoladas de, *parcela a parcela, ou empreendimento a empreendimento.<sup>73</sup>*





197. 198. Híbridez e descontinuidade

Como consequência, a descontinuidade domina a continuidade, que poderia antes ser uma sequência espacial, semelhante à música ou ao cinema, como refere Lynch,<sup>74</sup> a indefinição dos espaços domina a definição e a sua percepção face à presente irregularidade e heterogeneidade, o que transmite ao transeunte uma imagem de caos, pois *junto à estrada tudo é público e privado ao mesmo tempo*,<sup>75</sup> revelando uma verdadeira ambiguidade na delimitação e identificação, quer do espaço público quer do espaço privado.



A Rua da Estrada apresenta esta total desordem, porque o *espaço público o ordenador do edificado*, deixa na urbanização extensiva de ter essa função, os *espaçamentos entre as “urbanizações” ou grandes unidades isoladas são sobras ou ilhotas aleatórias configuradas pelo parcelário de matriz rural*,<sup>76</sup> ao contrário da cidade canónica, sendo incapaz de criar um sistema de espaços colectivos (SEC). A membrana, que se encontra entre o *asfalto e os edifícios é uma coisa sem sossego: diferenças de nível, muros, postes de alta-tensão, contentores de lixo e vidrões, escadas suspensas e o que mais vier*.<sup>77</sup>



- 202. Ficou por definir o encontro destes
- 203. Indefinição
- 204. Delimitar o acesso privado



205. A cidade na estrada. Existem troços da EN125, onde se evidencia um sistema de espaços colectivos, com passeios e largos.

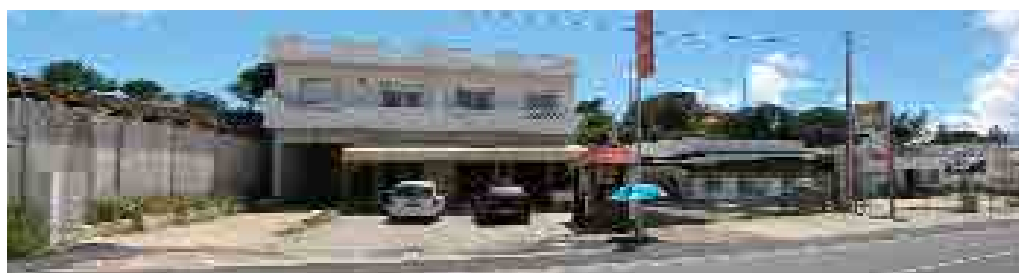
206. casas e passeios

207. casas, passeios e o largo da Igreja

No entanto, na falta de um sistema contínuo de espaços colectivos, na cidade-outra (intitulada de periferia, conurbação, cidade difusa, dispersa, fragmentada etc), o espaço público resulta da ocupação e apropriação por parte das pessoas, reinterpretando a *cidade*.



208. 209. Adro do cemitério



- 210. Praça/ esplanada
- 211. 212. Passeio
- 213. Travessa da Rua da Estrada



214. 215. 216. Atravessamentos

Dado o automóvel ser o modo como as pessoas mais se movimentam, ou o mais utilizado para as suas deslocações, o estacionamento na rua da estrada torna-se o elemento fulcral para qualquer tipo de negócio, e de preferência um bom número de lugares e que seja perceptível para ao transeunte-consumidor que passa. Nestes parâmetros tem de se reconsiderar a possibilidade de que o parque de estacionamento não absorva a escala do sítio, e/ou obstrua o que se pretende mostrar, assim como, a definição dos limites do parque de estacionamento, face ao frequente papel ambíguo que apresenta, onde não se entende claramente até onde se pode ir com o veículo.



## MOBILIÁRIO URBANO

O mobiliário, na urbanização extensiva, apresenta-se idêntico ao existente na *cidade*. Porém, sem passeios ou algum desenho de encaixe urbano, surgem como peças ao acaso, e algumas em situações insólitas.



218. Paragem

219. Paragem alagada

220. Paragem numa passagem aerea isolada

221. Bancos junto ao cemitério com vista sobre curva perigosa



222. E quando não existe...improvisa-se!



## CAPITULO I

- 1 François Ascher, *Novos Princípios do Urbanismo. Um Léxico*, 2010, p.19.
- 2 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, *Políticas urbanas II: Transformações, Regulações e Projectos*, 2011, p.21.
- 3 Polis - exercício de poder, instituição e regulação, esfera pública e política na Cidade/ Urbis - cidadania, conceito espaço ou estar (em) público/ Civitas - designa a construção, as formas construídas. Políticas urbanas II, 2011, p.21.
- 4 Álvaro Domingues, *Volta a Portugal*, no prelo.
- 5 Cf. Álvaro Domingues, obra citada, no prelo.
- 6 Cf. Françoise Choay, *L'Urbanisme, utopies et réalités*, 1965.
- 7 Cf. François Ascher, *Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade*, 1998, p.138.
- 8 Termo divulgado nos anos 70, por Gérard Bauer e Jean-Michel Roux, in *Políticas urbanas II*, 2011, p.23.
- 9 Cf. François Ascher, *Novos Princípios do Urbanismo. Um novo Léxico*, 2010, p.28.
- 10 François Ascher, obra citada, 2010, p.22.
- 11 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.25.
- 12 Sociólogo polaco, autor de uma vastíssima obra, que visa sobre as ligações entre a modernidade e o holocausto, e o consumismo pós-moderno.
- 13 Cf. Álvaro Domingues, obra citada, no prelo.
- 14 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.24.
- 15 Cf. François Ascher, obra citada, 2010, p.47.
- 16 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.167.
- 17 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.167.
- 18 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.35.
- 19 Nuno Portas, *A Cidade como Arquitectura*, 1ª edição 1969, p.71.
- 20 Fernando Távora, *Da organização do espaço*, 1ª edição 1962, p.43.
- 21 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.35-39.
- 22 François Ascher, obra citada, 2010, p.41.
- 23 Cf. François Ascher, obra citada, 1998, p.66.
- 24 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.69-129.
- 25 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.69-129.
- 26 Termo definido por Lefèbvre, in Nuno Portas, obra citada, 1ª edição 1969, p.75.
- 27 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.128-129.
- 28 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.168.
- 29 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.206.
- 30 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.192.
- 31 Manuel Graça Dias, *Depois da cidade viária*, 2008, p.134.
- 32 Nuno Portas, *Os Tempos das Formas: a cidade feita e refeita*, 2005, p.158.
- 34 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.168.
- 35 Oriol Bohigas 1997, citado em Maria Milano, *Os Lugares da Mobilidade: Uma nova dimensão do Espaço Contemporâneo*, 2001.
- 36 Manuel Graça Dias, obra citada, 2008, p.95.
- 37 Cf. Kevin Lynch, *A Imagem da Cidade*, 1960, p.15-17.
- 38 Kevin Lynch, obra citada, 1960, p.53.
- 39 Kevin Lynch, *The View from the road*, 1963, p.3.
- 40 Kevin Lynch, obra citada, 1963, p.4.

- 41 Kevin Lynch, obra citada, 1963, p.12.
- 42 Cf. Robert Venturi, Denise Scott Brown, Steven Izenour, *Aprendiendo de Las Vegas*, 2006, p.59.
- 43 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.29.
- 44 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.29.
- 45 Cf. Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.34-35.
- 46 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.35.
- 47 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.35.
- 48 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.43.
- 49 Alan Harold Colquhoun, Arquitecto e Crítico de Arquitectura, de nacionalidade britânica.
- 50 Cf. Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.163.
- 51 Fernando Távora, obra citada, 1962, p.18-19.
- 52 *Jornal dos Arquitectos*, 222, *A Propósito da Estrada como Obra de Arte*, p. 22-23.
- 53 Fernando Távora, *Jornal dos Arquitectos* 222, *A Propósito da Estrada como Obra de Arte*, p. 23.
- 54 Ver Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada*, 2009.
- 55 Ver Nuno Portas, *A Cidade como arquitectura* (1ª edição 1969); *Os tempos das formas: a cidade feita e refeita* (2005); Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, em *Políticas urbanas I* (2003) e *Políticas urbanas II* (2011); entre outros.
- 56 Ver Manuel Graça Dias, *Depois da cidade viária*, 2008.
57. Ver Ana Isabel Costa e Silva, *Estrada Nacional N1: a rua da cidade alargada*, 2005.
- 58 Fernando Távora, obra citada, 1962, p.27.

## CAPITULO2

- 1 Jorge Gaspar, *As Regiões Portuguesas*, 1993, p.13.
- 2 De acordo com os censos 2011.
- 3 Orlando Ribeiro (1911-1997), Geógrafo e historiador português, dedicou a sua vida ao ensino e investigação em Geografia, renovador desta ciência em Portugal, autor de diversas obras como, *A Arrábida, Esboço geográfico* (1936); *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico* (1945); fundador da revista *Finisterra* (1966), entre outros.
- 4 Orlando Ribeiro, *Portugal, Mediterrâneo e Atlântico*, 1974, p.162.
- 5 Cf. José Victor Adragão, *Algarve*, 1989, p.13.
- 6 Cf. Filipe Jorge, *Algarve visto do céu*, 2005, p.
- 7 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, 1974 p.67.
- 8 Cf. Filipe Jorge, obra citada, 2005, p.24.
- 9 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, 1974, p.162.
- 10 Cf. Jorge Gaspar, obra citada, 1993, p.13.
- 11 Cf. Carminda Cavaco, *Geografia e Turismo no Algarve – Aspectos contemporâneos*, 1969.
- 12 Ana Margarida Arruda, O Algarve no quadro geocultural do Mediterrâneo antigo, in *O Algarve da antiguidade aos nossos dias*, 1999, p.21.
- 13 Cf. Ana Margarida Arruda, obra citada, 1999, p.21.
- 14 Ana Margarida Arruda, obra citada, 1999, p.21.
- 15 Cf. Ana Margarida Arruda, obra citada, 1999, p.21.
- 16 Cf. Jorge Gaspar, obra citada, 1993, p.177.
- 17 Orlando Ribeiro, obra citada, 1974, p.57
- 18 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, 1974, p.75.
- 19 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, 1974, p.163.

- 20 Importa referir que a conquista do Algarve iniciou-se no reinado de D. Afonso III, em 1249, contudo não ficou totalmente estabelecida nesta data, uma vez que o Reino do Algarve esteve sob domínio muçulmano e administrativamente dependente do Reino de Sevilha, tendo a Coroa Castelhana, contestado a sua posse. Apenas a 16 de Fevereiro de 1267, sob o tratado de Badajoz, assinado por Afonso III de Portugal e Afonso X de Castela, ficou estabelecido a linha de fronteira entre os dois reinos. Cf. Rui Ramos, Nuno G. Monteiro e Bernardo V. e Sousa, *História de Portugal*, nº2, 2009, p.10.
- 21 Mouro, designa de forma geral as populações islamizadas do noroeste de África, responsáveis pela Invasão islâmica da península Ibérica. In *Wikipédia*.
- 22 Forro, designação atribuída a escravos que tiveram alforria, em que lhes foi dada liberdade, sob as ordens do senhor. In *Dicionário Lello, Prático Ilustrado*, Lello editores, 1997.
- 23 Cf. Orlando Ribeiro, *opúsculos geográficos*, VI volume 1995, p.191.
- 24 Orlando Ribeiro, obra citada, VI volume 1995, p.178.
- 25 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, VI volume 1995, p.191.
- 26 Cf. Jorge Gaspar, obra citada, 1993, p.179.
- 27 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, VI volume 1995, p.179.
- 28 Cf. Jorge Gaspar, obra citada, 1993, p.179-180.
- 29 Aristides de Amorim Girão, *Atlas de Portugal*, 1958, nº12.
- 30 Cf. Aristides de Amorim Girão, obra citada, 1958, nº12, 17, 19.
- 31 Cf. Aristides de Amorim Girão, obra citada, 1958, nº12, 17, 19.
- 32 Cf. Aristides de Amorim Girão, obra citada, 1958, nº21.
- 33 Sérgio Palma Brito, *Território e Turismo no Algarve*, 2008, p.87.
- 34 O ano de 1960, representa um marco nas Comemorações Henriquinas, que teriam como pontos principais a visita aos locais onde outrora, o Infante D. Henrique viveu como Sagres e Lagos, devendo-se à celebração dos 500 anos após a sua morte.
- 35 Cf. Carminda Cavaco, Revista *Finisterra*, obra citada, p.216.
- 36 Reguengos, designação atribuída às propriedades que por conquista ou confiscação era incorporada no património real. In *Grande enciclopédia portuguesa e brasileira*, editorial enciclopédia, limitada, lisboa- rio de janeiro. Volume XVIII, 1945, vol.24, p.848.
- 37 Morgados ou Morgadios, consiste numa organização familiar hereditária (morgados), e morgadios num conjunto de terras, rendas, organizado pelo administrador (morgado), in *Vocabulário Portuguez e Latino*, de Rafael Bluteau, 1728.
- 38 O “solo urbano + turístico” ocupa hoje aproximadamente 193km<sup>2</sup>, da região algarvia. Cf. Sérgio Palma Brito, obra citada, 2009, p.14.
- 39 Carminda Cavaco (1938), Geógrafa, a sua bibliografia versa sobretudo temas no âmbito da geografia humana e regional como em domínios transdisciplinares, desenvolvimento regional e local, questões do mundo rural, água, ambiente, turismo (em especial do Algarve), planeamento e ordenamento do território.
- 40 Carminda Cavaco, *Da Quinta da Quarteira à Vila Moura*, o voo do arado, 1996.
- 41 Sistemas/ou Cultura intensiva, significa uma cultura que acumula o trabalho e o capital num espaço restrito. In *Dicionário Lello Prático Ilustrado*, Lello Editores, 1997, p.653.
- 42 Várzeas, designam planícies, ou campos planos ou de pouco pendor, em vales extensos e cultivados. In *Dicionário Lello Prático Ilustrado*, Lello Editores, 1997, p.1231.
- 43 Cf. Carminda Cavaco, obra citada, o voo do arado, 1996.
- 44 Cf. Carminda Cavaco, obra citada, o voo do arado, 1996.
- 45 Cf. Carminda Cavaco, obra citada, o voo do arado, 1996.
- 46 Cf. José Alexandre, *O Turismo em Portugal: evolução e distribuição*, 2001.
- 47 Cf. José Alexandre, obra citada, 2001.

- 48 Cf. Madalena Cunha Matos, J-A, *Turismo e Território: Notas sobre uma Relação*, 2000, p.25.
- 49 Helioterapia - tratamento médico que utiliza a luz solar, activada pelos seus raios ultra-violeta, banhos de sol, para tratamento e/ou prevenção de doenças da pele, vias respiratórias, sistema cardio-respiratório, nervoso, ou doenças infecciosas. In [www.saudelar.com](http://www.saudelar.com)
- 50 Cf. José Alexandre, obra citada, 2001.
- 51 Cf. José Alexandre, obra citada, 2001.
- 52 Cf. José Alexandre, obra citada, 2001.
- 53 Cf. José Alexandre, obra citada, 2001.
- 54 Em 1966, circularam 1 609 aviões, e embarcaram/ desembarcaram 59 295 passageiros (in Aníbal da Cruz Guerreiro, *Turismo, estradas e os seus problemas presentes no Algarve*, 1984); em 2011 embarcaram/ desembarcaram 5 616 000 passageiros (in [www.ccdr-alg.pt](http://www.ccdr-alg.pt) – boletim trimestral, 2012).
- 55 Subsídio de férias, 13º mês, implementado pelo Governo de Marcello Caetano em 1972.
- 56 CEE (Comissão Económica Europeia), organização internacional criada em 1957, num dos Tratados de Roma, com fim de estabelecer um mercado comum europeu, impostos alfandegários externos, uma política conjunta para a agricultura, mão-de-obra, transportes, e instituições comuns para o desenvolvimento comum. Portugal adere em 1986.
- 57 Implementado em 1985, pela Alemanha, Bélgica, França, Holanda e Luxemburgo, com o intuito de criar um espaço europeu sem controlos fronteiriços, de modo a facilitar as viagens entre países. Portugal adere em 1992.
- 58 Martins Gracias, citado em José Alexandre, obra citada, 2001.
- 59 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.241.
- 60 Nuno Portas citado em, Sérgio Brito, obra citada, 2008, p.31
- 61 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.241.
- 62 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p. 241.
- 63 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.145.
- 64 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.128.
- 65 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.145.
- 66 Sendo estes últimos dois casos (Vale do Lobo e Quinta do Lago), denominados de neocolonismo do uso de espaço de qualidade, segundo Mario Gaviria, em que a exploração e a propriedade passam para mãos estrangeiras, in J-A 227, Susana Lobo, *A colonização da linha de Costa: da marginal ao resort*, p.24.
- 67 Consiste em novas infra-estruturas complementares ao Estádio, como um Complexo Desportivo, Centro de Congressos, Hospital Central e uma área verde polivalente, que integra um Jardim Botânico e Circuito de Manutenção.
- 68 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.145.
- 69 Nuno Portas, Álvaro Domingues, João Cabral, obra citada, 2011, p.145.
- 70 PROT\_ALGARVE modelo 2007 –VOL. I, p.83-88.
- 71 PROT\_ALGARVE modelo 2007 –VOL. I, P.83-88.
- 72 François Ascher, obra citada, 1995, p.75.
- 73 Nuno Portas, obra citada, 1969, p.15.
- 74 Cf. Orlando Ribeiro, *Geografia de Portugal*, III O Povo Português, 1989, p.910-911.
- 75 Nome atribuído à política de desenvolvimento das vias de comunicação e transportes, que teve início em 1851, promovido por António Maria de Fontes Pereira de Melo. In [http://www.infopedia.pt/\\$fontismo](http://www.infopedia.pt/$fontismo)
- 76 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, 1989, p.38.
- 77 Cf. Orlando Ribeiro, obra citada, 1989, p.15.
- 78 Cf. Sandra Rodrigues, *As vias romanas do Algarve*, 2004, p.9-15.
- 79 Sandra Rodrigues, obra citada, 2004, p.40.

- 80 Sandra Rodrigues, obra citada, 2004, p.41-51.
- 81 Cf Luís Filipe Rosa Santos, *Os Acessos a Faro e os Concelhos Limitrofes na 2ª metade do século XIX*, 1995, p.47.
- 82 Cf Luís Filipe Rosa Santos, obra citada, 1995, p.47.
- 83 António Maria de Fontes Pereira de Melo (Lisboa 1819/1887) foi um dos principais políticos portugueses da segunda metade do século XIX. No primeiro governo da Regeneração foi criado um novo ministério, o das Obras Públicas, do qual se encarregou. Aumentou o número de estradas, construiu o primeiro troço dos caminhos-de-ferro, e montou a primeira linha telegráfica. Além dessas obras, iniciou a revolução dos transportes e das comunicações inaugurando carreiras regulares de barcos a vapor, os serviços postais e as redes telefónicas. A sua promoção das obras públicas ficou conhecida como o fontismo.
- 84 Cf Luís Filipe Rosa Santos, obra citada, 1995, p.48.
- 85 Almocreves, designação atribuída a indivíduos que transportam mercadoria em animal de carga.
- 86 Cf Luís Filipe Rosa Santos, obra citada, 1995, p.55.
- 87 Cf Luís Filipe Rosa Santos, obra citada, 1995, p.64.
- 88 Cf Luís Filipe Rosa Santos, obra citada, 1995, p.51-68.
- 89 Cf. Sérgio Brito, obra citada, 2008, p.43.
- 90 Cf. António Rita, *As estradas de Portugal – Da monarquia ao estado novo*, 2006, p.169.
- 91 Cf. António Rita, obra citada, 2006, p.96.
- 92 Cf. António Rita, obra citada, 2006, p.97-111/147-148.
- 93 Estradas nacionais de: 1ª classe foi dada a numeração de 1-199; de 2ª classe 201-300 e 3ª classe a partir de 301. Às estradas municipais (EM) e aos caminhos municipais (CM) passaram a ser numerados a partir da unidade de cada município.
- 94 Aérea, construção do aeroporto internacional de Faro, 1965; Marítima, construção da primeira marina no Algarve, em Vilamoura, 1971.
- 95 A2 estabelece ligação lisboa- algarve; A22 estabelece ligação entre Lagos-Vila Real de Santo António.
- 96 SCUT, Sem Custo para os Utilizadores, designa uma auto-estrada em regime de portagens virtuais, cujos custos eram suportados pelo Estado Português. A construção e manutenção era da responsabilidade de uma empresa concessionária. Introduzido em Portugal, 1997, no governo de António Guterres.
- 97 <http://www.estradasdeportugal.pt/index.php/pt/informacoes/673-evolucao-do-trafego-nas-antigas-scut>

### CAPITULO 3

- 1 Álvaro Domingues, *A Rua da Estrada*, 2009, p.237.
- 2 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.248.
- 3 François Ascher, *Novos Principios do Urbanismo. Um novo Léxico*, 2010, p.42.
- 4 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.217.
- 5 PROT\_ALGARVE modelo 2007 – VOL. I, p.191.
- 6 PROT\_ALGARVE modelo 2007 – VOL. I, p.194.
- 7 PROT\_ALGARVE modelo 2007 – outros documentos – parecer\_CMC.
- 8 PROT\_ALGARVE modelo 2007 – outros documentos – estradas de Portugal, p.17
- 9 <http://algarve-reporter.blogspot.com/>
- 10 Cf. Concessão algarve litoral – MOPTC
- 11 Cf. Concessão algarve litoral -MOPTC
- 12 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.15.
- 13 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, *Políticas Urbanas II*, 2011, p.37.
- 14 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.35 e 37.

15 Estatísticas CCDR

16 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.69.

17 A análise tem o pressuposto de identificar ocorrências, de relações directas ou indirectas com o espaço – estrada.

18 Manuel Graça Dias, *Manual das Cidades*, 2006, p.77.

19 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.35 e 37.

20 Jacinto Palma Dias e João Brisos, *O Algarve Revisitado*, 1994, p.89-93.

21 J-A, *Jornal dos Arquitectos* 228, *Híbrido*, p.2.

22 Ana Vaz Milheiro, *A Construção do Brasil, Relações com a Cultura Arquitectónica Portuguesa*, 2005, p.412.

23 *Brazil Builds*, do autor Philip Goodwin, editado em 1943, *Architectural New and Old 1652-1942*, revelando a riqueza da arquitectura colonial e neoclássica do Brasil e o alento das obras de inspiração moderna, construídas exactamente durante os anos da guerra. in Ana Vaz Milheiro, *A Construção do Brasil, Relações com a Cultura Arquitectónica Portuguesa*, 2005.

24 Ana Vaz Milheiro, obra citada, 2005, p.270.

25 Nuno Teotónio Pereira, *Escritos (1947-1996 selecção)*.

26 Prefácio arquitecto Nuno Portas, Roseyline de Villanova, Carolina Leite e Isabel Raposo, *Casas de sonhos*, edições salamandra, Lisboa, 1995.

27 Francisco Keil do Amaral, J-A 206, *Apontamentos sobre paisagens com casas de emigrantes*, p.129.

28 Anabela Medeiros Correia, *Arquitectura Kitsch*, 2009, p.

29 Cf. Termo definido por Álvaro Domingues, in *A Rua da Estrada*, 2009.

30 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.58.

31 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.77.

32 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.75.

33 Cf. Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.75.

34 Edge cities, termo definido por Joel Garreau, em 1991, designa as novas aglomerações localizadas junto ou na proximidade de nós de acesso a auto-estradas, assumem-se como entidades urbanas autónomas, de várias funções, formas e actores.

35 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.45.

36 Luis Aguiar Branco, *Lojas do Porto*, 2009, p.115.

37 Termo definido pelo etnólogo Marc Augé.

38 Margaret Crawford, *O Mundo num Centro Comercial*, J-A. 228, p.35.

39 Jorge Figueira, *Os Cogumelos Substitutos*, J-A 228, p.52.

40 Paul Goldberger, Arquitecto de nacionalidade americana.

41 Manuel Graça Dias, obra citada, 2006, p.58.

42 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.55.

43 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.55.

44 Venturi, Scott Brown, Izenour, *Aprendiendo de Las Vegas*, 2006, p.189.

45 Jorge figueira, *Os Cogumelos Substitutos*, J-A 228, p.54.

46 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.156.

47 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.25.

48 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.33.

49 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.35.

50 Álvaro Domingues, *Arquitectura e Geografia: Entre o Divórcio e a União de Facto*, J-A, p.26.

51 Cf. Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.174.

52 Jean Didier Urbain, sociólogo e antropólogo francês, especialista na temática sobre o turismo. autor de diversas publicações como *Paradis verts : désirs de campagne et passions résidentielles*, éditions Payot,

- 2002; La France des temps libres et des vacances, 2002; Les vacances, 2002; L'idiote du voyage : histoires de touristes, éditions Payot, 2002, entre outras.
- 53 Cf. Jean Didier Urbain, *L'idiote du voyage: histoires de touristes*, 2002.
- 54 Cf. Jean Didier Urbain, obra citada, 2002.
- 55 Manuel Graça Dias, *Três Praias de Portugal*, J-A?, p.17.
- 56 Manuel Graça Dias, obra citada, 2006, p.113.
- 57 Manuel Graça Dias, *Três Praias de Portugal*, J-A?, p.17.
- 58 Adolf Loos, *Ornamento y Delito*, 1972, p.44.
- 59 Prof. Francisco Caldeira Cabral e Gonçalo R. Telles, *A Arvore*, 1960, p.116.
- 60 Cf. Gonçalo Canto Moniz, *Arquitectos e Políticos. A arquitectura institucional em Portugal nos anos 30*, 2005, p.6.
- 61 Gonçalo Canto Moniz, obra citada, 2005, p.6.
- 62 Maria Isabel S. Carneiro, *As casas dos cantoneiros do Algarve: da conservação das estradas a património a conservar*, 2011, p.39.
- 63 Prof. Francisco Caldeira Cabral e Gonçalo R. Telles, obra citada, 1960, p.197.
- 64 Álvaro Domingues, *Novas Paisagens Urbanas*, J-A, p.115.
- 65 Semiótica, é a ciência dos signos, que estuda os fenómenos culturais, como se fossem sistemas de significação, ou seja, o modo como o homem significa o que o rodeia. Destacam-se os pioneiros do estudo o John Locke, Charles Sanders Peirce e Ferdinand de Saussure. In [http://www.infopedia.pt/\\$semiótica](http://www.infopedia.pt/$semiótica)
- 66 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.35.
- 67 Venturi, Scott Brown, Izenour, obra citada, 2006, p.35.
- 68 Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral, obra citada, 2011, p.173.
- 69 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.174.
- 70 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.123.
- 71 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.15.
- 72 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.19.
- 73 Nuno Portas, *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, 2006, p.367.
- 74 Kevin Lynch, *The view from the road*, 1963, p.?
- 75 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.132.
- 76 Nuno Portas, obra citada, 2006, p.367.
- 77 Álvaro Domingues, obra citada, 2009, p.133.



## CAPITULO I

01. Desenho do autor
02. Desenho do autor
03. Desenho realizado a partir de Richard Roger, (in *Cidades para um Pequeno Planeta*, 2001).
04. Giambattista Nolli - Mapa de Roma  
(in <http://cronicascartograficas.wordpress.com/2008/11/19/el-plano-de-roma-de-nolli-1748/>)
05. Desenho feito a partir de Nuno Portas, João Cabral, Álvaro Domingues, (in *Políticas Urbanas*, 2011)
06. Iberian Peninsula at night, (in NASA 2011)
07. Desenho de Kevin Lynch, (in *The Image of the City*, 1960)
08. Las Vegas,  
(in [http://horsesthink.com/wpcontent/uploads/2010/06/427\\_271975001260572150.jpg](http://horsesthink.com/wpcontent/uploads/2010/06/427_271975001260572150.jpg))
09. Desenho de Robert Venturi, Denise Scott-Brown e Steven Izenour, (in *Learning from Las Vegas*, 1977)
10. Ortofotomapa, (in google maps)
11. Ortofotomapa, (in google maps)

## CAPITULO 2

01. Península Ibérica, (in <http://arkeotavira.com/Mapas/Iberia/>)
02. Algarve, (in <http://arkeotavira.com/Mapas/Iberia/>)
03. Imagens regionais, (in Atlas de Portugal, Amorim Girão, 196?)
04. Desenho do autor
05. Evolução da conquista de Portugal, (in Atlas de Portugal, Amorim Girão, 196?)
06. Comemorações Henriquinas, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
07. Cartas Militares da Região do Algarve 1955
08. Cartas Militares da Região do Algarve 1977
09. Cartas Militares da Região do Algarve 2005
10. Desenho do autor
11. Juntas do Turismo, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
12. Publicidade Mobil, (in <http://portugal.portalclassicos.com/page/noticias.html>)
13. Caminhos de Ferro, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
14. Banhos de Sol, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
15. Postais antigos, (in <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Postais2/AlgarvPraias/PraiadArmona01.jpg>)
16. Postais antigos, (in <http://www.prof2000.pt/users/avcultur/Postais2/AlgarvPraias/PraiadArmacao01.jpg>)
17. O primeiro ano em que os portugueses foram à praia, (in <http://www.sabado.pt/Special-Pages/Print.aspx?printpath=/Multimedia/FOTOS/-span--b-Sociedade-b---span--%281%29/Fotogaleria-%28125%29&classname=Article.Media>)
18. Excerto do trailer *A morte em Veneza*, (in <http://www.youtube.com/watch?v=X4N8BlggYc4>)
19. Mônaco, (in <http://miriadna.com/preview/1482>)
20. Vilamoura, (in <http://www.palmayachts.pt/pt/view/infoTuristica/5/vilamoura>)
21. Cliff Richard, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
22. Ingrid Bergman, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
23. Paul Mc Cartney, (in <http://blog.turismodoalgarve.pt>)
24. Fotografia do autor
25. Carta corográfica do reino do Algarve, (in Biblioteca Nacional de Portugal)
26. Estradas do Algarve, (in Arquivo Distrital de Faro)
27. Estrada Nacional 125, Jorge Filipe (in Algarve visto do céu 2005)

28. Desenho do autor

### CAPITULO3

01. Desenho do autor

02. Desenho do autor com base em levantamentos do INE – Instituto Nacional Estatística

03. Desenho do autor com base em levantamentos do INE – Instituto Nacional Estatística

04. Desenho do autor com base em levantamentos do INE – Instituto Nacional Estatística

05. Desenho do autor com base em levantamentos do INE – Instituto Nacional Estatística

06. Desenho do autor com base em levantamentos da EP – Estradas Portuguesas

07. Fotomontagem da Variante a Faro, (in Concessão do Litoral)

08. Fotomontagem da Variante a Olhão, (in Concessão do Litoral)

09. Fotografia do autor

10. Fotografia do autor

11. Fotografia de Bruno Filipe Pires

12. Excerto do filme *Cars*

13. Excerto do filme *Cars*

14. Excerto do filme *Cars*

15. Excerto do filme *Cars*

16. Excerto do filme *Cars*

17. Excerto do filme *Cars*

18. Desenho do autor

19. Desenho do autor

20. Desenho do autor

21. Desenho do autor

22. Desenho do autor

23. Desenho do autor

24. Desenho do autor

25. Desenho do autor

26. Desenho do autor

27. Fotografia do autor

28. Fotografia do autor

29. Fotografia do autor

30. Fotografia do autor

31. Fotografia do autor

32. Fotografia do autor

33. Fotografia do autor

34. Desenho casa em Loulé, (in Ernesto Veiga e Fernando Galhano, *Arquitectura Tradicional Potuguesa*, 1992).

35. Fotografia do autor

36. Fotografia do autor

37. Fotografia do autor

38. Fotografia do autor

39. Fotografia do autor

40. Fotografia do autor

41. Fotografia do autor

42. Fotografia do autor

43. Fotografia do autor

44. Fotografia do autor
45. Fotografia do autor
46. Fotografia do autor
47. Fotografia do autor
48. Fotografia do autor
49. Fotografia do autor
50. Fotografia do autor
51. Fotografia do autor
52. Fotografia do autor
53. Fotografia do autor
54. Fotografia do autor
55. Fotografia do autor
56. Fotografia do autor
57. Fotografia do autor
58. Fotografia do autor
59. Fotografia do autor
60. Fotografia do autor
61. Fotografia do autor
62. Fotografia do autor
63. Fotografia do autor
64. Fotografia do autor
65. Fotografia do autor
66. Long Island Duckling, 1933 (in [http://www.johnlumea.com/criticism\\_on\\_criticism/](http://www.johnlumea.com/criticism_on_criticism/))
67. Fotografia do autor
68. Fotografia do autor
69. Fotografia do autor
70. Fotografia do autor
71. Fotografia do autor
72. Fotografia do autor
73. Fotografia do autor
74. Fotografia do autor
75. Fotografia do autor
76. Fotografia do autor
77. Fotografia do autor
78. Fotografia do autor
79. Fotografia do autor
80. Fotografia do autor
81. Fotografia do autor
82. Desenho do autor
83. Estádio Algarve, (in <http://futebolemportugal2.blogspot.pt/2008/12/estdio-do-algarve-repleto-de-adeptos.html>)
84. Hospital do Barlavento, (in <http://livinginthesun.info/portugal/new-parking-charges-for-barlavento-hospital-users/>)
85. Fotografia do autor
86. Fotografia do autor
87. Fórum Algarve, (in Jorge Filipe, *Algarve visto do céu*, 2005)

88. Fotografia do autor
89. Algarve Shopping, (in Jorge Filipe, *Algarve visto do céu*, 2005)
90. Fotografia do autor
91. Aeroporto de Faro, (in <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/search/label/Aeroporto%20de%20Faro>)
92. Aeroporto de Faro, (in <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/search/label/Aeroporto%20de%20Faro>)
93. Fotografia do autor
94. Fotografia do autor
95. Fotografia do autor
96. Fotografia do autor
97. Desenho do autor
98. Fotografia do autor
99. Fotografia do autor
100. Fotografia do autor
101. Fotografia do autor
102. Fotografia do autor
103. Fotografia do autor
104. Fotografia do autor
105. Galé, (in <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/search/label/Gal%C3%A9>)
106. Galé, (in <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/search/label/Gal%C3%A9>)
107. Galé, (in <http://www.imovirtual.com/imoveis/casasmoradia-v2-gale/555433/>)
108. Desenho do autor
109. Praia da Armação de Pêra, (in <http://retratosdeportugal.blogspot.pt/search/label/Algarve>)
110. Praia da Armação de Pêra, (in <http://retratosdeportugal.blogspot.pt/search/label/Algarve>)
111. Fotografia de Bruno Filipe Pires
112. Fotografia do autor
113. Fotografia do autor
114. Fotografia do autor
115. Fotografia do autor
116. Parque Campismo
117. Residencial Marisol, (in <http://residencialmarisol.no.comunidades.net/index.php>)
118. Fotografia do autor
119. Fotografia do autor
120. Fotografia do autor
121. Fotografia do autor
122. Fotografia do autor
123. Quinta do Lago, (in <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/search/label/Quinta%20do%20Lago>)
124. Quinta do Lago, (in <http://portugalfotografiaaerea.blogspot.pt/search/label/Quinta%20do%20Lago>)
125. Fotografia do autor
126. Fotografia do autor
127. Fotografia do autor
128. Fotografia do autor
129. Fotografia do autor
130. Fotografia do autor
131. Fotografia do autor
132. Fotografia do autor
133. Fotografia do autor

- I34. Fotografia do autor
- I35. Fotografia do autor
- I36. Fotografia do autor
- I37. Fotografia do autor
- I38. Fotografia do autor
- I39. Fotografia do autor
- I40. Fotografia do autor
- I41. Fotografia do autor
- I42. Fotografia do autor
- I43. Fotografia do autor
- I44. Fotografia do autor
- I45. Fotografia do autor
- I46. Fotografia do autor
- I47. Fotografia do autor
- I48. Desenho do autor
- I49. Fotografia do autor
- I50. Desenho de Kevin Lynch, (in *The Image of the City*, 1960)
- I51. Fotografia do autor
- I52. Fotografia do autor
- I53. Fotografia do autor
- I54. Fotografia do autor
- I55. Fotografia do autor
- I56. Fotografia do autor
- I57. Fotografia do autor
- I58. Fotografia do autor
- I59. Fotografia do autor
- I60. Fotografia do autor
- I61. Fotografia do autor
- I62. Fotografia do autor
- I63. Fotografia do autor
- I64. Fotografia do autor
- I65. Fotografia do autor
- I66. Excerto da série *Six Feet Under*
- I67. Fotografia do autor
- I68. Fotografia do autor
- I69. Fotografia do autor
- I70. Fotografia do autor
- I71. Fotografia do autor
- I72. Fotografia do autor
- I73. Fotografia do autor
- I74. Fotografia do autor
- I75. Fotografia do autor
- I76. Fotografia do autor
- I77. Fotografia do autor
- I78. Fotografia do autor
- I79. Fotografia do autor

180. Fotografia do autor
181. Fotografia do autor
182. Fotografia do autor
183. Fotografia do autor
184. Fotografia do autor
185. Fotografia do autor
186. Ortofotomapa, (in Google maps)
187. Ortofotomapa, (in Google maps)
188. Fotografia do autor
189. Fotografia do autor
190. Fotografia do autor
191. Fotografia do autor
192. Fotografia do autor
193. Fotografia do autor
194. Fotografia do autor
195. Fotografia do autor
196. Fotografia do autor
197. Fotografia do autor
198. Fotografia do autor
199. Fotografia do autor
200. Fotografia do autor
201. Fotografia do autor
202. Fotografia do autor
203. Fotografia do autor
204. Fotografia do autor
205. Ortofomapa, (in Google maps)
206. Fotografia do autor
207. Fotografia do autor
208. Fotografia do autor
209. Fotografia do autor
210. Fotografia do autor
211. Fotografia do autor
212. Fotografia do autor
213. Fotografia do autor
214. Fotografia do autor
215. Fotografia do autor
216. Fotografia do autor
217. Fotografia do autor
218. Fotografia do autor
219. Fotografia do autor
220. Fotografia do autor
221. Fotografia do autor
222. Fotografia do autor





Os elementos enunciados ao longo deste trabalho demonstram, ainda que de um modo muito sucinto perante a escala e a diversidade do objecto em estudo, a importância da estrada nacional NI25 no contexto *socio-económico e desenvolvimento urbano* da região do Algarve.

Esta estrutura funciona como suporte de relações, quer longínquas quer próximas, que resulta deste modo, numa multiplicidade e simultaneidade de funções, signos e tipologias, para o qual pretendemos ter contribuído para o seu entendimento e ampliação da temática da estrada enquanto dispositivo gerador e estruturador da urbanização extensiva.

A transformação do território nacional, ainda que em diferentes contextos e escalas, foi impulsionada pelas novas tecnologias, e pelos sistemas de suporte de mobilidade de pessoas, bens, informação e energia, sistema PIBE. Esta conjuntura desencadeou mudanças na sociedade, nos modos de vida, nas suas relações, nas formas de comunicar e de locomoção. Esta nova sociedade – sociedade hipertexto, resulta da proximidade das redes de ligações e da sua forma de vencer distâncias/ tempos, através do efeito túnel, não permitindo deste modo, uma leitura contínua do espaço. Este paradigma contribuiu para a transformação formal da Cidade, facilitada em grande parte pela democratização do automóvel, possibilitando assim urbanizar em diversos locais, independentemente da sua proximidade, contiguidade física, e da aglomeração, uma vez que, a velocidade e a relação com as infra-estruturas arteriais assim o permitem, sendo o modo de ocupação desta sociedade – urbanização extensiva.

Deste modo, a estrada enquanto dispositivo de urbanização deve ser analisada e considerada, não apenas pela sua função primária, ou seja, como suporte de mobilidade viária, uma vez que, as estradas assumem-se como sistemas mais ou menos complexos de redes ou rizomas infra-estruturais (água, electricidade, gás, fibra óptica, saneamento) que viabilizam a edificação, e sobretudo, as suas funcionalidades.

Estas transformações despertaram o interesse sobre os fenómenos da estrada, sobretudo no panorama americano, destacando-se Kevin Lynch e Robert Venturi.

No contexto português dentro dos diversos estudos destaca-se Álvaro Domingues, pela diferenciação de abordagem, focalizando as mutações da paisagem, e as novas dinâmicas urbanas, a partir da Rua da Estrada.

#### O CASO DO ALGARVE

A ENI25, emerge num contexto geográfico e económico específico, a região algarvia, que embora tenha constituído uma unidade geográfica claramente individualizada,

durante alguns longos anos, devido à sua acentuada falta de acessibilidade e ausência de comunicação com o restante território nacional, veio a sofrer nos anos 60 e por diversas razões, uma grande transformação, marcada fortemente pela entrada de um turismo de massas assente no produto sol e mar.

Parece-nos claro que o fenómeno do turismo se revelou fundamental e principal impulsionador de um rápido crescimento e conseqüentemente do surgimento de novas formas de urbanização.

No entanto, o processo de *turistificação* da economia/território algarvio não foi conduzido por qualquer forma de planeamento ou de estratégia de conjunto. Diferentes actores sociais, desde o Estado central aos operadores privados, actuaram em tempos e em contextos diferentes, reagindo à própria instabilidade e tendências do mercado turístico e das suas ofertas e procuras. Resultando por isso, na ausência de um “grande plano”, que assegurasse a regulação e um desenvolvimento sustentado da actividade turística da região. Deste modo, o tipo de transformações originadas pela fileira turística, oscilam entre a quase predação de recursos de paisagem e de sítios excepcionais, até aos casos mais recentes onde a distinção do mercado deriva das qualidades da oferta turística nas suas várias vertentes, como imobiliário, paisagem, qualidade do serviço prestado, entre outros. A intensidade desta metamorfose económica originou, genericamente, uma economia dependente e voltada para o turismo de massas, o que pode constituir um grande factor de fragilidade para a região.

O turismo, impulsionador da mobilidade, constitui um elemento de distinção da EN125 em relação às restantes estradas nacionais, ou da região, devido ao seu traçado longitudinal, Nascente/Poente, estabelecendo a ligação entre os principais núcleos urbanos e distribuindo acessibilidades para as praias, o Barrocal e Serra.

Este somatório de condições e factores, assume com maior pertinência a necessidade de discussão e denominação de estratégias urbanas para um reconhecimento urbano da Rua da Estrada e as suas ramificações.

Deste modo, podemos constatar que a urbanização extensiva organiza-se sobretudo através de dois processos/resultados distintos: pela repetição de elementos simples da edificação de pequena dimensão, loteamentos, que colonizam a rede viária (EN125) e as suas ramificações, e do qual resultam as tipologias de casas *kitadas*, edifícios montra e casas pop; ou por outro lado, pela ocorrência pontual de mega-estruturas relacionadas com os “nós” e infra-estruturas “arteriais”, ou outros factores, como a proximidade do mar/praias/golfe, entre outros. Estes grandes contentores funcionam como polaridades de referência, dos quais são exemplo as grandes superfícies comerciais, industriais, infra-

estruturais e ainda excepcionais, que por se tratar do caso do algarve, reúne uma diversidade de tipologias turísticas, como o edifício “lontra”, *kit popular* e *kit deluxe*.

O trabalho elaborado propõe uma reflexão sobre as diversas escalas do urbano, desde a sua mancha de ocupação do território (macro), à escala do espaço público (micro), assim como, pretende contribuir para o entendimento e consciencialização da complexidade da paisagem existente.

Este território manifestamente desvalorizado, origina consequentemente um desinteresse generalizado, a que os arquitectos também não estão isentos de responsabilidade. Importa por isso, evidenciar, como disse Nuno Portas, pensar *cidade* é matéria de arquitectura, desafio que se deveria manter nos processos de urbanização extensiva, à semelhança da cidade convencional.

Deste modo, parece-nos fundamental uma reflexão sobre as competências dos diversos intervenientes nos processos de urbanização, assim como, o reforço da sua multidisciplinaridade, influenciando para um modo de pensar e actuar o território mais assertivo e harmonizado com a diversidade e complexidade de factores e condicionantes de todas as naturezas integrantes. Referimo-nos à inclusão de pontos de vista arquitectónicos, urbanísticos, geográficos, antropológicos, sociológicos e outros que se assumam pertinentes, que no seu conjunto e com devida autonomia científica e política, possam criar um quadro consciente de sabedoria e ponderação, que resulte em operações urbanas sustentadas e integradoras das diversas realidades culturais e socio-económicas específicas.

O espaço público foi o motor gerador da cidade canónica, constituindo um lugar de cidadania, resultando num coerente sistema de espaços colectivos e demarcado carácter espacial, enquanto que, a urbanização extensiva desenvolveu-se a partir de actos isolados, tendo particular incidência na região algarvia, quer nas funções, escalas, ou espaço público, ou até a sua ausência, como muitas vezes se referiu ao longo do trabalho. No entanto, importa referir que frequentemente se confunde a expressão “ausência de espaço público” com a “ausência das formas de espaço público habitualmente tratadas na urbanística convencional”.

O turismo de massas representa a democratização das férias, que anteriormente apenas eram acessíveis a uma minoria pertencente às classes populacionais mais favorecidas, baseado no produto sol e mar, reinventando a praia como espaço público por excelência, e acessível a todos.

Já o turismo de elite, baseia-se sobretudo nos produtos *kit deluxe* (denominado no

nosso estudo por conjuntos de luxo privados/fechados, associados ao golfe), consiste sobretudo na urbanização de ex-propriedades privadas agrícolas, que deram lugar a propriedades turísticas (e portanto, não públicas na sua generalidade). No entanto, é neste contexto como Jean Didier Urbain afirma ter-se criado um estereótipo social, associado a uma valor de mercado no mundo das viagens, da publicidade e do marketing associado, que no caso algarvio, vende a imagem das praias, mar e sol e ainda produtos Kit deluxe, manuseando os turistas em espaços fechados, descontextualizados e atípicos das realidades locais, regionais ou nacionais, configurando um produto com períodos de tempo e de espaço exclusivamente destinados a turistas e generalistas. Parece-nos possível e aconselhável, que a oferta turística algarvia não se resuma à continuidade deste modelo nem resuma tão pouco a apenas criar e desenvolver espaços e actividades para o *turista ver*.

O turismo infiltrou-se em quase todas as actividades económicas, e como tal, exerce uma posição preponderante nas decisões políticas e económicas, induzindo a uma amnésia em relação a todo o resto, focando exclusivamente o turismo, em detrimento de todos os outros factores. *O ambiente degrada-se? As infra-estruturas não resistem? As praias excedem largamente a sua capacidade? Que importa, o negócio continua, toda a gente ganha, toda a gente está contente. Entretanto já ninguém tem coragem para falar em turismo de qualidade, slogan ultrapassado de outros tempos. Qualidade para quê?*<sup>1</sup>

E qualidade para os habitantes da região? São pouco frequentes as referências e estudos que visam o entendimento da realidade da região e do seu tecido populacional, uma vez que, a maioria dos intentos algarvios surgem ofuscados numa pretensão turística que potencia as assimetrias sazonais, impedindo que a região atinga um equilíbrio ou ajustamento próprio.

Deste modo, parece-nos pertinente um estudo dos suportes colectivos, uma vez que são estes suportes que sustentam as cidades algarvias, sejam elas históricas ou periferias sem história, e lhes dá acesso ao edificado.

Como podemos constatar no decorrer do nosso trabalho, a estrada reúne uma diversidade tipológica e funcional assinalável, que registou uma evolução sob a ausência de planificação ou regulação, desenvolvendo assim, uma complexa relação entre espaço público e privado, por vezes de difícil distinção, que aliada aos restantes problemas dos seus vários sectores, contribuíram para a descaracterização do espaço da estrada enquanto estruturador da urbanização extensiva.

Como tal, o sistema de espaços colectivos (SEC), deve ter lugar na regeneração urbana

como salienta Nuno Portas, com o objectivo de interligar e relacionar as diversas partes, tipologias, formas urbanas, no sentido de reduzir desigualdades ambientais e de mobilidade, promover segurança, conforto, qualidade e assim gerar cidade.

Torna-se por isso fundamental e urgente, a participação de todos os homens na organização do espaço, aceitar esta nova fenomenologia urbana e “civiliza-la”. Deste modo, é necessário entender as novas velocidades, e as novas formas de relacionamento entre o edificado e a existência física que o suporta, quer em macro ou micro-escala, pensado num todo, e de modo a desenvolver um sistema aberto de relações/comunicações, onde prevaleça a continuidade, de modo a acrescentar valor, significado, e a existência da cultura do espaço colectivo. Com o objectivo de uma coexistência plural das várias realidades, dinâmicas, actores e cenários sociais, mas ajustado à sua nova ordem urbana, desenvolvida em prol da mobilidade, e que como tal não pode resultar de simples réplicas praticadas na cidade canónica.

*A estrada está em toda a parte e portanto pode ser um elemento extraordinário de conservação dos elementos valiosos da paisagem ou pelo contrário ser um elemento destruidor do equilíbrio natural, da paisagem tradicional, dar entrada a plantas infestantes, criar o desamor por aquilo que é nosso.*<sup>2</sup>

Será interessante e importante para o futuro, gerir as incertezas, em torno de uma ideia clara do que poderá ser os entretantos da estrada, nova e velha, em relação às transformações que poderá vir a despoletar face ao aparecimento da *estrada nova* (variantes), assim como, as possibilidades de intervenção e re-caracterização do espaço urbano da estrada velha. Poderá a EN125, coexistir com uma diversidade de fluxos e velocidades, e deste modo cruzar o metro ligeiro, o peão, o ciclista, o automobilista? Ou até formas inovadoras e radicais de transporte colectivo? Poderá a EN125 ser a relação entre o todo e as partes? A homogeneização do território? Ou o unificador no culto da sua variedade? Poderá a EN125 civilizar a região? Parece-nos que sim. Parece-nos certo que existe *cidade* na EN125 e que haja vontade de a pensar assim.

<sup>1</sup> Carlos S. Duarte, J-A, O Algarve soma e segue, p.12.

<sup>2</sup> Prof. Francisco Caldeira Cabral e Gonçalo Ribeiro Telles, *A arvore*, 1960, p.119.





01. Entretanto a saga continua...sob a visão de um novo especulador!



- ADRAGÃO, José Victor, *Algarve*, Lisboa, Editorial Presença, 1989.
- ASCHER, François. *Metapolis: Acerca do Futuro da Cidade*, Celta editora, Fevereiro, 1998.
- ASCHER, François. *Novos Princípios do Urbanismo*, ed. Livros Horizonte, 2010.
- BRANCO, Luís Aguiar. *Lojas do Porto*, Edições Afrontamento, 2009.
- BRISOS, João; DIAS, Jacinto Palma. *O Algarve Revisitado*, Ed. Livraria Férin, 1994.
- BRITO, Sérgio Palma. *Território e Turismo no Algarve*, Edições Colibri, 2009.
- CABRAL, Francisco Caldeira; TELLES, Gonçalo Ribeiro. *A Árvore*, Lisboa: M.O.P., 1960.
- CAVACO, Carminda. *Algarve Oriental: as vilas, o campo e o mar*; Gabinete da Região do Algarve, Faro, 1976.
- CHOAY, Françoise. *L'Urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie*. Edições Points, 1979.
- CULLEN, Gordon. *Paisagem Urbana*, (1ªed.1971), trad. Isabel Correia e Carlos Macedo, Lisboa, edições 70, 1983.
- GIRÃO, Aristides de Amorim, *Atlas de Portugal*, Coimbra, Gráfica de Coimbra, 1958.
- GRAÇA DIAS, Manuel. *Manual das Cidades*, Edições Relógio d'Água, 2006.
- DIRECÇÃO DAS OBRAS PUBLICAS DO DISTRITO DE FARO, *Estrada Real nº78 (de Villa Real de Santo António a Sagres)*, (Arquivo Distrital de Faro)
- DOMINGUES, Álvaro. (coord.) *Cidade e Democracia: 30 anos de transformação urbana em Portugal*, Lisboa, Argumentum, 2006.
- DOMINGUES, Álvaro. *A Rua da Estrada*, Porto, dafne editora, 2009.
- DOMINGUES, Álvaro. *Volta a Portugal*, Porto, dafne editora, no prelo.
- GASPAR, Jorge. *As Regiões Portuguesas*, Ministério do Planeamento e da Administração do Território. Secretaria de Estado do Planeamento e Desenvolvimento Regional, Lisboa, 1993.
- JACOBS, Jane. *Morte e Vida de Grandes Cidades*, Trad. Carlos S. Mendes Rosa, São Paulo, Martins Fontes, 2001.
- JORGE, Filipe. *Algarve Visto do Céu*. Lisboa: Edições Argumentum, 2005.

LYNCH, Kevin. *A Imagem da Cidade*, 1ªed. 1960, Trad. Maria Cristina Tavares Afonso, Lisboa, Edições 70, Janeiro 2011.

LYNCH, Kevin. APPLEBYARD, Donald. MYER, John R. *The View from the road*, MIT PRESS, Cambridge, Massachusetts, 1964.

LOOS, Adolf. *Ornamento y delito y otros escritos*, trad. Lourdes Cirlot y Pau Pérez. -Barcelona : G.G., 1972.

MILHEIRO, Ana Vaz. *A Construção do Brasil, Relações com a Cultura Arquitectónica Portuguesa*, Faup publicações, 2005.

PORTAS, Nuno. DOMINGUES, Álvaro. CABRAL, João. *Políticas Urbanas: Tendências, Estratégias e Oportunidades*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2003.

PORTAS, Nuno. DOMINGUES, Álvaro. CABRAL, João. *Políticas Urbanas II: Transformações, Regulação e Projectos*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

PORTAS, Nuno. *A Cidade como Arquitectura*, (1ªed. 1969), 2ªed. Lisboa, Livros horizonte, 2007.

PROENÇA, Raul. *Estradas de Portugal*, Porto, Livraria Lello.

RIBEIRO, Orlando. *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*. (1ªed. 1974), 7ªed. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1998.

RIBEIRO, Orlando. *Opúsculos Geográficos*, Vol. VI, Fundação Calouste Gulbenkian, Lisboa, 1995.

RODRIGUES, Sandra. *As Vias Romanas do Algarve*, Centro de Estudos de Património da Universidade do Algarve, Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, 2004. (Arquivo Distrital de Faro)

ROSELYNE, Villanova. *Casas de sonhos : emigrantes constructores no Norte de Portugal*, Edições Salamandra, 1995.

SANTA-RITA, António José. *As estradas de Portugal – Da monarquia ao Estado Novo*, Lisboa : Edições Universitárias Lusófonas, 2006.

SANTOS, Carlos. *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*, Livraria Lello Porto, Porto, s/data. (Arquivo Distrital de Faro)

SANTOS, Luís Filipe Rosa. *Os Acessos a Faro e os Concelhos Limitrofes na 2ª metade do século XIX*,

Câmara Municipal de Faro, Faro, 1995.

SIZA, Álvaro. *Textos 01*, Livraria Civilização Editora, 2009.

*TABELAS DAS DISTANCIAS KILOMETRICAS DAS ESTRADAS no Districto de Faro*, Coimbra, Casa Minerva 1897. (Arquivo Distrital de Faro)

TÁVORA, Fernando, *Da organização do espaço*, Faup publicações, 1962.

URBAIN, Jean Didier. *L'Idiot Du Voyage, Histoires De Touristes*, Ed. Payot, 2002.

VENTURI, Robert. SCOTT BROWN, Denise. IZENOUR, Steven. (2006) *Aprendiendo de Las Vegas*, (1ª Ed. The MIT Press, 1972), Barcelona, Editorial Gustavo Gili, SL, 2006.

VEIGA DE OLIVERIA, Ernesto; GALHANO, Fernando, *Arquitectura Tradicional Portuguesa*, Lisboa. Publicações Dom Quixote, 1ªed. 1992

#### ARTIGOS | REVISTAS

BOERI, Stefano et alli. *Nouvi spazi senza nome*, in Casabella, nº588, Milano, Franco Angeli editore, 1992.

CAVACO, Carminda. *Geografia e Turismo no Algarve: Aspectos Contemporâneos*, Rev. Finisterra: Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, Vol. IV, Nº8, 1969.

CAVACO, Carminda. *Geografia e Turismo: Exemplos, Problemas e Reflexões*, Rev. Finisterra: Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, Vol.V, Nº10.

CAVACO, Carminda. *Monte gordo: Aglomerado piscatório e de veraneio*, Rev. Finisterra: Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, Vol. XVIII, Nº3.

CAVACO, Carminda. *O Algarve visto do céu, um documento geográfico importante e de grande beleza*, Rev. Finisterra: Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, Nº82, 2006.

CONSONNI, Giancarlo. *La Strada tra Sentimento e Funzione*, in Urbanística, nº83, Milano, Franco Angeli editore, 1989.

CRAWFORD, Margaret. *O Mundo num Centro Comercial*, in *Jornal dos Arquitectos* nº228, 2007, p.32-38.

DOMINGUES, Álvaro. *Novas Paisagens Urbanas*, in *Jornal dos Arquitectos* nº206, 2002, p. 110.

DOMINGUES, Álvaro. *A Paisagem revisitada*, Rev. Finisterra: Centro de Estudos Geográficos, Lisboa, Vol. 36, N°72.

FIGUEIRA, Jorge. *Os Cogumelos Substitutos*, in *Jornal dos Arquitectos* n°195, 2000, p.52-56.

GAUDIN, Jean Pierre. *Dalla "rue" alla "route"*, in Casabella, n°553-554, Verona, Mondadori editore 1989.

GREGOTTI, Vittorio. *La Strada: Tracciato e manufatti*, in Casabella, n°553-554, Verona, Mondadori editore, 1989.

*Jornal dos Arquitectos* n°220/221, *Híbrido*, 2005.

*Jornal dos Arquitectos* n°196, *As Praias de Portugal I*, 2000.

SECCHI, Bernardo. *Lo Spessore della Strada*, in Casabella, n°553-554, Verona, Mondadori editore, 1989.

TÁVORA, Fernando, *A Propósito da Estrada como Obra de Arte*, in *Jornal dos Arquitectos* n°195, 2000, p.22-23.

#### TESES

ALEXANDRE, José Alberto Afonso, *O Turismo em Portugal. Evolução e distribuição*, Departamento de Ambiente e Ordenamento da Universidade de Aveiro, 2001.

CORREIA, Anabela Medeiros. *Arquitectura Kitsch*, Prova Final de Licenciatura em Arquitectura, FAUP, 2009.

GRAÇA DIAS, Manuel. *Depois da Cidade Viária*, Dissertação de Doutoramento, FAUP, 2008.

MILANO, Maria. *Os lugares da mobilidade : uma nova dimensão do espaço público contemporâneo*, Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano, FAUP-FEUP, 2001.

SILVA, Ana Isabel Costa e. *Estrada Nacional N1: Rua da Cidade Alargada*; Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano, Porto, FAUP-FEUP, 2005.

#### SITOGRAFIA

Primeiro-ministro José Sócrates requalificação da EN125, consultado em 03/03/2012, em [http://algarve-reporter.blogspot.pt/2009\\_03\\_29\\_archive.html](http://algarve-reporter.blogspot.pt/2009_03_29_archive.html)







EN125. A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE

CLASSE	SUB - CLASSE
AE Áreas Edificadas	
AE Áreas Edificadas Compactas	AEC
AE Áreas Edificadas Fragmentadas	AEF
AE Áreas Edificadas Dispersas	AED
Tipo 1 - < 10 edif./ 25ha	
Tipo 2 - < 10 a 50 edif./ 25ha	
Tipo 3 - > 25 e < 50 edif./ 25ha	
Áreas Edificadas em Espaço Rústico	AER
Tipo 1 - > 3 e < 10 edif./ 25ha	
Tipo 2 - 10 a 25 edif./ 25ha	
Tipo 3 - > 25 e < 50 edif./ 25ha	
Áreas Edificadas Lineares	AEL
Tipo 1 - Contínuas	
Tipo 2 - Descontínuas	
Espaços Vazios em Construção	EVC
Áreas Edificadas em Golfe Associado	AEG
Áreas Edificadas Unifamiliares	AEU
IF Infra-estrutura e Equipamentos	
Parques de Campismo	EQP
Instalações Aeroportuárias e Militares	IFA
Parques Eólicos	IFE
Portos e Marinas	IFP
IE Indústria Extrativa	
Áreas de Indústria Extrativa	IEX
IN Indústria, Comércio, Armazenagem e Logística	
Indústria, Comércio, Armazenagem e Logística	IDN





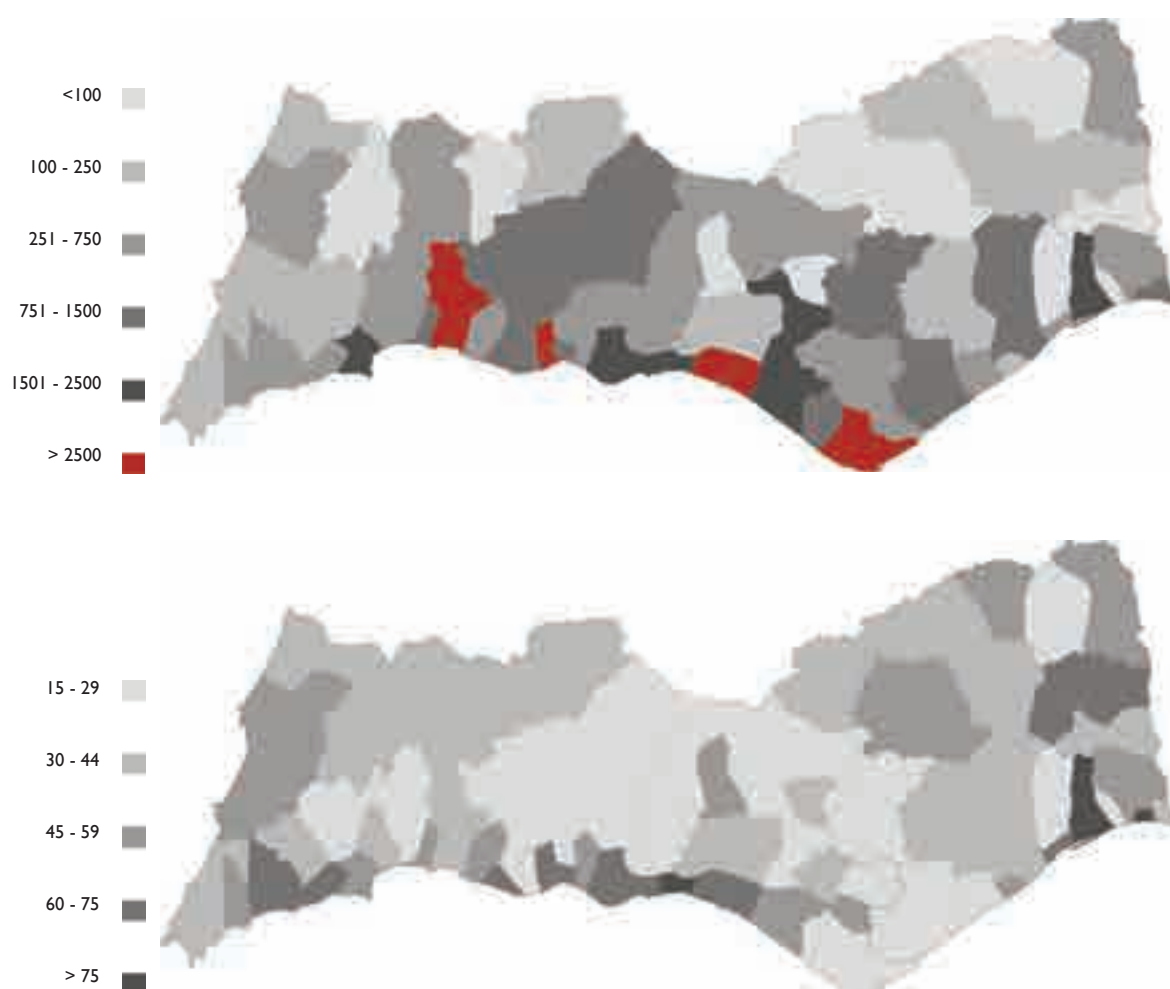


ANEXO 04. Projecto Concessão Algarve Litoral



ANEXO 05. Projecto Concessão Algarve Litoral - Barlavento  
 ANEXO 06. Projecto Concessão Algarve Litoral - Sotavento

EN125. A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE



ANEXO 07. Alojamentos construídos entre 1991 e 2001, (fonte INE)

ANEXO 08. Alojamentos de uso sazonal/secundário no total de alojamentos construídos entre 1991 e 2001, (fonte INE)

EN125. A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE







ANEXO 10. De Almodóvar a Vila Real de Santo António 97km e 600m, altitude máxima de 480m, (in Carlos Santos, *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*)

ANEXO 11. De Portimão a Silves, 17km e 800m. De Silves a Monchique 28km e 40m, altitude máxima de 600m, (in Carlos Santos, *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*)



ANEXO 12. De Luz a Alcácer do Sal 84km e 700m, altitude máxima de 210m, (in Carlos Santos, *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*)

ANEXO 13. De Lagos a S. Luiz, 81km e 800m, altitude máxima de 190m, (in Carlos Santos, *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*)



ANEXO 14. De Faro a Portimão 70km e 400m, altitude máxima de 160m, (in Carlos Santos, *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*)

ANEXO 15. De Vila Real de Santo António a Faro, 50km e 600m, altitude máxima de 45m, (in Carlos Santos, *As Estradas do Baixo Alentejo e Algarve*)

EN125. A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE



ANEXO 16. EN125. Troço entre Ferreira e Alcantarilha, 1952 (Arquivo Estradas Portuguesas)



ANEXO 17. EN125. Troço entre Lagos e Vila do Bispo, 1952 (Arquivo Estradas Portuguesas)

ANEXO 18. EN125. Ponte sobre a Ribeira de Quarteira, 1952 (Arquivo Estradas Portuguesas)



ANEXO 19. EN125. Cruzamento de Monte Gordo, 1962 (Arquivo Estradas Portuguesas)  
ANEXO 20. EN125. Cruzamento da Alfandaga, 1952 (Arquivo Estradas Portuguesas)



ANEXO 21. EN125. Avenida marginal de Lagos, 1962 (Arquivo Estradas Portuguesas)

ANEXO 22. EN125. Cruzamento das Ferreiras com a EN395, 1962 (Arquivo Estradas Portuguesas)



ANEXO 23. ENI 25. ?, 1965 (Arquivo Estradas Portuguesas)  
ANEXO 24. ENI 25. ?, 1965 (Arquivo Estradas Portuguesas)

EN125. A RUA DA ESTRADA DO ALGARVE



ANEXO 25. EN125. Pontes de Marchil, 1962 (Arquivo Estradas Portuguesas)



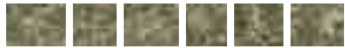




LAGOZ, OLIVEIROS, OLIVEIROS, PENHEDRA GRANDE, FORTIÃO, BOMBAZ, LAGOA, ALGEMEM



PIRA, PINHAO, MAR, OLHO, TAMÁ, MANTOVA CAIXA, PIRA



PIRA DO BOM, ANTONIA, FLORES, BUCINA, APARELHA, ESTRE



- NOVA OCUPAÇÃO
- OCUPAÇÃO COM RAIZ ALBA



US 104-1050  
US 104-1051  
US 104-1052  
US 104-1053



US 104-1054



US 104-1055  
US 104-1056  
US 104-1057  
US 104-1058  
US 104-1059  
US 104-1060  
US 104-1061



US 104-1062



US 104-1063



US 104-1064



ESTRADA ADRIANI



AEROPORTE FARD



FARM. SERRAUS



OLMO - SERRAUS



SERRAUS - SERRAUS (2)



SERRAUS - SERRAUS (3)



ENTRE COLINAS E PONTALONA



PONTALON - RIVALS PIAZI



PONTALON - RIVALS



SERRAUS - SERRAUS (2)



ACAMPANHA - SERRAUS (2)



SERRAUS



SERRAUS - SERRAUS (2)



ALVARA



ALMOLFO, SANTA ROSA DE OSORNO



RIO RIQUEQUE



PARAYENA



QUARTO ESPINHO



TRIPOLI-ALH



TRIPOLI



ESTRELA DO SUL - BAI



BAI



ALCANTARA



ESPANHOLA



SUDE DE VIANA



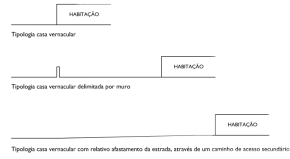
VAL DO RIO SANTO ANTONIO - SANTA LUZ



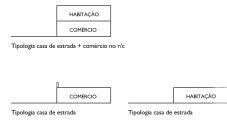
- PARQUES TEMÁTICOS
- ALDEAMENTOS RESORTS GOLF



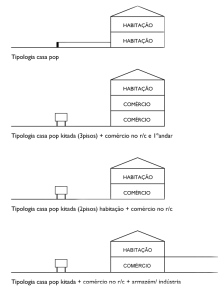
TIPO 1 CASA VERNACULAR



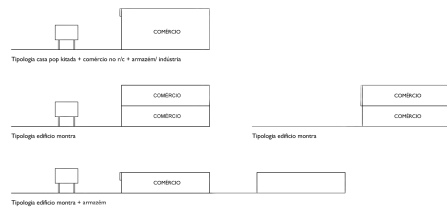
TIPO 2 CASA DE ESTRADA



TIPO 3 CASA POP



TIPO 4 EDIFÍCIO MONTRA



TPO 1 CASA VERNACULAR

TIPO 2 CASA DE ESTRADA

Relação com a estrada:  
 > predomina a ausência de passeios;  
 > inexistência de afastamento da casa em relação à estrada;  
 > geralmente a publicidade aparece de forma muito discreta, e apenas sobre a porta de acesso;

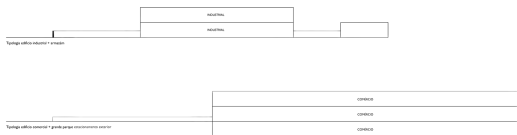
TIPO 3 CASA POP

Relação com a estrada:  
 > predomina a ausência de passeios;  
 > afastamento da casa em relação à estrada;  
 > geralmente a publicidade aparece através de um outdoor;

TIPO 4 EDIFÍCIO MONTRA

Relação com a estrada:  
 > predomina a ausência de passeios;  
 > afastamento do edifício em relação à estrada;  
 > e geralmente a publicidade aparece através de um grande outdoor;

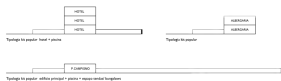
TIPO 5 EDIFÍCIOS DE SERVIÇOS



TIPO 6 EDIFÍCIO LONTRA



TIPO 7 KIT POPULAR



TIPO 8 KIT DELUXE



TIPO 5 EDIFÍCIOS DE SERVIÇOS

Relação com a estrada:  
 > afastamento do edifício em relação à estrada, mas nesse afastamento encontra-se o parque estacionamento;



TIPO 6 EDIFÍCIO LONTRA

Relação com a estrada:  
 > afastamento do edifício em relação à estrada, mas nesse afastamento encontra-se o parque estacionamento;  
 > e geralmente a publicidade aparece através de um grande outdoor;

TIPO 7 KIT POPULAR

TIPO 8 KIT DELUXE

Relação com a estrada:  
 > delimitado com um muro, relacionando-se com a estrada, através de entrada, que por sua vez, é marcada geralmente por um grande pórtico;