

“A atividade de andar pela paisagem para pastorear levou ao primeiro mapeamento do espaço e à atribuição de valores simbólicos e estéticos ao território, que levou ao nascimento da Arquitetura Paisagista.” (tradução da autora)

Francesco Careri

in Walkscapes – walking as an aesthetic practice, p. 32

A toda a minha família e amigos que me apoiaram e ajudaram a chegar aqui.

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo incentivo.

À Professora Doutora Maria da Conceição Castro e à Arquiteta Paisagista Margarida Cancela d'Abreu pela meritória e calorosa orientação técnica.

Ao Dr. António Velez (CCDR Alentejo) pelos esclarecimentos das questões jurídicas.

Ao Dr. Rogério Cangarato (CEAI) pela colaboração na definição do interesse ornitológico dos percursos propostos.

Ao Dr. Henrique Batista (CMM) pela colaboração no início do trabalho.

Aos Senhores Carlos Jordão, Joaquim Caeiro e António Sardinha, membros da "Comissão para o Levantamento dos Caminhos Públicos de Mourão", pela valorosa ajuda no trabalho de campo.

À Professora Vanda Barreto pela tradução do Resumo em inglês.

E a todos aqueles que direta ou indiretamente colaboraram na execução deste trabalho.

ÍNDICE GERAL

ÍNDICE DE FIGURAS.....	6
LISTA DE ACRÓNIMOS.....	8
RESUMO	9
ABSTRACT.....	10
I. INTRODUÇÃO.....	11
II. DEFINIÇÃO JURÍDICA DE CAMINHO PÚBLICO E ALGUMAS CONSIDERAÇÕES DESTA ORDEM	12
III. A APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO E A RELAÇÃO ESPAÇO/TEMPO.....	17
1) CONSIDERAÇÕES HISTÓRICAS.....	17
2) FUNÇÕES DOS CAMINHOS PÚBLICOS NO MEIO RURAL ALENTEJANO.....	18
2.1) Comunicações no mundo rural.....	18
2.2) Transporte de produtos agrícolas e movimento de gado (transumância).....	20
2.3) Devoção e festas religiosas.....	23
2.4) Rotas comerciais e militares.....	23
2.5) Recreio e ócio.....	25
2.7) Conservação e gestão do meio natural.....	27
IV. SITUAÇÃO ATUAL DOS CAMINHOS EM PORTUGAL E PERSPETIVAS PARA O FUTURO.....	29
V. OS CAMINHOS PÚBLICOS EM MOURÃO.....	32
1) LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DE MOURÃO.....	32
2) METODOLOGIA DO INVENTÁRIO.....	32
3) ALQUEVA: SUBMERSÃO DE CAMINHOS E A CRIAÇÃO DE NOVOS.....	34
4) PAISAGEM.....	35
4.1) Conceito.....	35
4.2) As paisagens de Mourão.....	35
4.3) Unidades de Paisagem.....	37
4.3.2 Castelo e Mourão (Fig. 16. Fonte: Foto da autora).....	38
4.3.3 Terras férteis das herdades a sul de Mourão (Fig. 17. Fonte: Foto da autora).....	39
4.3.4 Campos de policultura a sul de Mourão (Fig. 18. Fonte: Foto da autora).....	39
4.3.5 Campos de policultura a norte de Mourão (Fig. 19. Fonte: Foto da autora).....	40
4.3.6 Mancha florestal de pinheiros mansos (Fig. 20. Fonte: Foto da autora).....	40
4.3.7 Campos abertos (Fig. 21. Fonte: Foto da autora).....	40
4.4) Elementos construídos notáveis na paisagem.....	41
5) DINÂMICA DO TURISMO NO CONCELHO E OS CAMINHOS PÚBLICOS.....	42

6.1) Caminho da Ermida de S. Sebastião	43
6.2) Percurso a norte de Mourão.....	47
6.3) Percurso a sul de Mourão.....	49
VI. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	52
VII BIBLIOGRAFIA	53
VIII ANEXOS	57
Carta de Caminhos Desaparecidos ou Fechados	
Carta da Estrutura fundiária e Caminhos	
Carta da Reserva Agrícola Nacional (RAN)	
Carta de Uso do Solo	
Carta de Amplitude Visual	
Carta de Unidades de Paisagem	
Fichas de Caminho Público	

ÍNDICE DE FIGURAS

Fig. 1 A freguesia da Luz antes da enfiteuse	18
Fig. 2 Repartição das herdades por igual número de famílias através de enfiteuse	18
Fig. 3 Romaria de S. Pedro na 2ª feira de Páscoa	23
Fig. 4 Planta da Praça de Mourão, Miguel Luiz Jacob, 1755	25
Fig. 5 Aviso de proibição de entrada em propriedade, através de caminho público	29
Fig. 6 Caminho fechado a cadeado	29
Fig. 7 Este caminho seguia em frente mas foi lavrado	29
Fig. 8 Castelo de Mourão	35
Fig. 9 Atalaia em ruínas numa linha de festo	35
Fig. 10 Posto Fiscal das Ferrarias	35
Fig. 11 Matos junto à Ribeira de Cuncos	36
Fig. 12 Montado	36
Fig. 13 Amendoeiras num olival	36
Fig. 14 Monte da Abegoaria	37
Fig. 15 Albufeira de Alqueva e envolvente	38
Fig. 16 Castelo e Mourão	38
Fig. 17 Terras férteis das herdades a Sul de Mourão	39
Fig. 18 Campos de policultura a Sul de Mourão	39
Fig. 19 Campos de policultura a Norte de Mourão	40
Fig. 20 Mancha florestal de pinheiros mansos	40
Fig. 21 Campos abertos	40
Fig. 22 Montados	41
Fig. 23 Bebedouro para gado de grande dimensão – planta	41
Fig. 24 Poço e tanque de abeberamento	41
Fig. 25 Nora	41
Fig. 26 Fonte que fica parcialmente submersa na cota máxima do Alqueva	41
Fig. 27 Passeio a cavalo junto ao Alqueva	42
Fig. 28 O castelo e vila de Mourão visto por Duarte d’Armas em 1509, pelo lado norte	43
Fig. 29 O caminho, o castelo e a paisagem envolvente	44
Fig. 30 A ermida entre os olivais, a vista sobre o Alqueva e a procissão de S. Sebastião	44
Fig.31 Percurso Pedonal desde o Castelo de Mourão até à Ermida de S. Sebastião	46
Fig. 32 A margem meandrizada do Alqueva	47

Fig.33 Monsaraz na outra margem	47
Fig.34 Observando aves do Alqueva	47
Fig. 35 Percurso a norte de Mourão	48
Fig.36 Tanque de abeberamento	49
Fig. 37 Percurso a sul de Mourão	51
Fig. 38 A Adiafa com os elementos da “Comissão para o Levantamento dos Caminhos Públicos de Mourão”	52

LISTA DE ACRÓNIMOS

AL XXI - Agenda Local XXI

CCDR – Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional

CEAI – Centro de Estudos de Avifauna Ibérica

CIMAC – Comunidade Intermunicipal do Alentejo Central

CM – Caminho Municipal

CMM – Câmara Municipal de Mourão

CNROA – Centro Nacional de Reconhecimento e Ordenamento Agrário

DGADR - Direção Geral da Agricultura e Desenvolvimento Rural

DL – Decreto-Lei

DRAP - Direção Regional de Agricultura e Pescas

EBG - Estação Biológica do Garducho

EDIA – Empresa de Desenvolvimento e Infraestruturas do Alqueva

EM – Estrada Municipal

EN – Estrada Nacional

ETAR – Estação de Tratamento de Águas Residuais

FCMP - Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal

GNR – Guarda Nacional Republicana

PAC – Política Agrícola Comum

PDM – Plano Diretor Municipal

POAAP – Plano de Ordenamento das Albufeiras do Alqueva e Pedrogão

PROZEA – Plano Regional de Ordenamento da Zona Envolvente do Alqueva

QREN – Quadro de Referência Estratégico Nacional

RAN – Reserva Agrícola Nacional

SIG – Sistema de Informação Geográfica

RESUMO

Este trabalho surgiu da necessidade de identificar os caminhos públicos da freguesia de Mourão, pois alguns têm sido fechados por particulares ou até desaparecido. Assim, para todos os caminhos, faz-se a sua identificação em ficha própria com o veredicto acerca da sua publicidade ou não, pelos elementos da comissão municipal criada para o efeito. Apresenta-se uma planta de conjunto de todos os caminhos considerados públicos e dos caminhos privados. Faz-se uma abordagem ao conceito jurídico de caminho público e à competência dos órgãos autárquicos para deliberar sobre a afetação ou desafetação dos bens do domínio público municipal.

Tecem-se algumas considerações sobre a apropriação do território pelo Homem ao longo dos tempos através dos caminhos, apresentam-se as funções dos caminhos no meio rural alentejano e apontam-se novos usos. Apresentam-se as unidades de paisagem consideradas na área em estudo e a cartografia que lhe serviu de base (RAN, Uso do Solo, Amplitude Visual). Fazem-se propostas de percursos com diversos usos por alguns dos caminhos existentes.

ABSTRACT

MOURÃO PUBLIC PATHS CLASSIFICATION PROPOSAL

The present essay emerges from the need of identification of public paths in the territory of Mourão, since some have been closed by private individuals or even have disappeared. So, for every path, is made an identification card along with a recommendation about the possibility of publicity, by the members of the city commission created for this purpose. It's also presented a physical plant of all paths considered public, as well as those which are private. The juridical arguments that support the public path concept and the city competence for deliberate in such matters are presented too.

In addition, some considerations about the land appropriation by man over time are exposed, as well as a reflection about the former and modern uses of the paths in the Alentejo rural environment. The landscape units considered for this study and the cartography behind (RAN, Land Uses, Visual Range) are specified. Finally, some new proposals about paths and path uses are made, having in consideration the existent ones.

I. INTRODUÇÃO

Este trabalho surgiu da necessidade de identificar os caminhos públicos do concelho de Mourão por duas ordens de razões. Uma delas tem a ver com a apropriação que alguns proprietários de parcelas atravessadas por caminhos públicos têm vindo a fazer dessas faixas de terreno, inserindo-as nas suas propriedades e vedando o acesso aos outros cidadãos. Assim, há a necessidade de se identificar e reconhecer legalmente quais os caminhos públicos, para que o Município de Mourão possa lidar com estas situações pelos meios ao seu dispor. A outra, tem a ver com a necessidade de, a partir desta base cartográfica, o Município de Mourão dar uma designação a todos os caminhos públicos, para que o Gabinete do Código Postal possa atribuir os 3 dígitos aos caminhos que dão acesso a habitações em propriedades que sejam a residência oficial dos seus moradores. Esta atribuição do código postal é condição *sine qua non* para que os serviços da conservatória possam emitir o cartão do cidadão.

Paralelamente às respostas que se procura dar a estas questões e da apresentação da metodologia seguida, faz-se uma abordagem às unidades de paisagem presentes, assim como a identificação dos elementos notáveis presentes nos diversos caminhos. Avalia-se a importância dos caminhos desde tempos imemoriais e nos dias de hoje, e projeta-se o seu papel no futuro.

Texto escrito conforme o Acordo Ortográfico - convertido pelo Lince.

II. DEFINIÇÃO JURÍDICA DE CAMINHO PÚBLICO E ALGUMAS CONSIDERAÇÕES DESTA ORDEM

Por consulta de alguns pareceres jurídicos emitidos pelos serviços da CCDR Alentejo no que se refere à distinção entre caminhos públicos e caminhos privados, ficou claro que existem dois critérios (Cardoso, 2010; Gonçalves, 2000; Moreira, 2008; Santos, 2003). Um dos critérios refere que são “aqueles cuja propriedade pertence ao Estado ou às câmaras e juntas de freguesia, ou porque os produziram ou porque os apropriaram desde tempos imemoriais e os mantêm na sua jurisdição, afetos ao uso público, sem oposição de ninguém, dos quais a todos é lícito utilizar-se, com as restrições impostas pela lei, ou pelos regulamentos administrativos”.

O outro critério “baseia-se essencialmente no facto de ser suficiente para que uma coisa seja pública o seu uso direto e imediato pelo público desde tempos imemoriais, não sendo necessária a sua apropriação, produção, administração ou jurisdição por pessoa coletiva de direito público; sendo público o caminho que seja utilizado livremente por todas as pessoas, sendo irrelevante a qualidade da pessoa que o construiu e prove a sua manutenção”.

Este segundo critério, segundo o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 26 de março de 1985 “é o que melhor se adapta às realidades da vida, visto ser com frequência impossível encontrar registos ou documentos comprovativos da construção, aquisição ou mesmo administração e conservação dos caminhos, e, assim se obstar à apropriação de coisas públicas por particulares, com sobreposição do interesse público por interesses privados. Sendo por isso suficiente para a qualificação de um caminho como caminho público o facto de certa faixa de terreno estar afeta ao trânsito de pessoas sem discriminação.”

No mesmo sentido, o Assento do Supremo Tribunal de Justiça datado de 19 de abril de 1989, fixou que “**são públicos os caminhos que, desde tempos imemoriais, estão ao uso direto e imediato do público**”.

Assim, “a qualificação de um caminho como sendo público pressupõe a verificação de dois requisitos cumulativos: a utilização pelo público em geral e a imemorialidade dessa utilização. Não se reputa suficiente para integrar o primeiro requisito (a utilização pelo público em geral) a existência de um acesso aberto a pessoas determinadas ou a um círculo determinado de pessoas. Por outro lado, a imemorialidade do uso só se verifica se a autoridade competente provar que o começo do uso direto e imediato pelo público nem sequer é da memória dos vivos.” (Moreira, 2008).

Uma vez esclarecido o conceito de caminho público, importa distinguir entre caminho público e servidão legal de passagem. Nesta, há o direito conferido a um proprietário de um

prédio encravado de aceder à via pública, sem que a passagem seja caminho público, ou seja, o seu uso não é extensível a todos, mas apenas aos que se encontram em condições de delas beneficiar. As servidões legais de passagem podem ainda resultar de contrato, testamento, usucapião ou de destinação do pai de família.

O Decreto-Lei nº 34 593 de 11 de maio de 1945 aprovou as normas para a classificação das estradas nacionais e municipais e dos caminhos públicos e fixou as respetivas características técnicas. Assim, definiu dentro dos caminhos públicos:

- “os caminhos municipais, que terão por objetivo ligar às estradas nacionais e municipais os aglomerados urbanos que não estiverem diretamente servidos por aquelas vias de comunicação. Destinam-se a permitir o trânsito automóvel e ficam a cargo das respetivas câmaras”

- “os caminhos vicinais de interesse rural que não se destinam normalmente ao trânsito automóvel. Ficam a cargo das juntas de freguesia”.

O art. 9º daquele decreto-lei, previa a constituição de uma comissão para proceder à classificação de todas as estradas municipais do continente.

Os números de 501 a 999 seriam atribuídos às Estradas Municipais e os de 1001 em diante aos Caminhos Públicos. A numeração das Estradas e Caminhos Municipais é de âmbito distrital, daí que existam diversas estradas e caminhos com o mesmo número a nível nacional, pois cada distrito inicia a sequência 501-999 e 1001 em diante.¹

No caso de Mourão, existem as seguintes estradas municipais: EM 517, EM 518; e os seguintes caminhos municipais: CM 1133, CM 1134, CM 1135, CM 1136, CM 1137, CM 1138, CM 1139, CM 1140 e CM 1141 (este último entretanto submerso pelas águas do Alqueva).

Ainda na sequência do decreto-lei referido acima, na segunda metade da década de 50 do século passado, foram efetuados projetos e respetivas obras nas estradas e caminhos municipais de Mourão para dar cumprimento ao estipulado nas características técnicas.

Este Decreto-Lei nº 34 593 de 11 de maio de 1945, viria a ser revogado pelo DL 380/85 de 26 de setembro (Plano Rodoviário).

“A partir de 1985, e na falta de critérios legais, a classificação das vias públicas municipais há--de efetuar-se tendo em conta a classificação que consta do cadastro das vias municipais ou, inexistindo esse cadastro, atendendo à classificação que lhe foi atribuída pela câmara municipal quando aprovou a sua execução”. (Bento, 2005).

¹ Informação prestada pela Eng. Cristina Santos da Direção das Estradas de Évora

No caso do concelho de Mourão, após pesquisa no Arquivo Histórico Municipal, encontrou-se a “Distribuição por Cantões das Estradas e Caminhos Municipais”, documento não datado, que veio dar resposta ao preceituado na secção 2ª do Capítulo I da Lei nº2110 de 19 de agosto de 1961: “Para efeitos de conservação e polícia, as estradas e caminhos municipais serão divididos, dentro de cada concelho, em cantões (...)”. Neste documento, as estradas e caminhos municipais encontram-se divididos em 9 cantões, estando estabelecido para cada cantão quais as vias que lhe pertencem, assim como a extensão e o tipo de pavimento. Associadas, estão duas folhas com a cartografia das estradas e caminhos municipais, com a sinalização da divisão em cantões.

Assim, os únicos caminhos com designação numérica atribuída são os que se encontram classificados como municipais. Uma das consequências desejáveis deste trabalho, como se referiu na introdução, é que a partir da identificação dos caminhos públicos, se faça a sua classificação e atribuição de designação.

O Decreto-lei 222/98, de 17 de julho (que veio substituir o DL 380/85 de 26 de setembro), redefine o Plano Rodoviário Nacional e cria estradas regionais, prevê nos termos do nº 1 do artigo 13.º que: “As estradas não incluídas no Plano Rodoviário Nacional integrarão as redes municipais, mediante protocolos a celebrar entre a Junta Autónoma de Estradas e as Câmaras Municipais e após intervenções de conservação que as reponham em bom estado de utilização ou, em alternativa, mediante acordo equitativo com a respetiva autarquia.”

Tal como está disposto no artigo 14.º do Decreto-lei supra referido, as estradas municipais estão regulamentadas em diploma próprio – Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais, aprovado pela Lei nº 2110/61, de 19 de agosto “que se encontra atualizada e conforme à realidade atual” (Lopes, 2011). Esta Lei determina ao abrigo dos nºs 1 e 3 do artigo 2.º, respetivamente, que:

- “É das atribuições da câmara municipal a construção, conservação, reparação, polícia, cadastro e arborização das estradas e caminhos municipais.”
- “Para poderem dar satisfação completa ao determinado no nº 1, as câmaras municipais, isoladamente ou em regime de federação previsto pelo Código Administrativo, organizarão os serviços técnicos necessários, aos quais ficam subordinados os serviços de conservação definidos neste regulamento.”

Perante o exposto, conclui-se que “a matéria de **conservação das estradas e caminhos municipais continua a pertencer à câmara municipal**”. (Lopes, 2011).

A Lei 2110 de 19 de agosto de 1961, dispõe ainda no artigo 58º que não é permitido efetuar qualquer construção nos terrenos à margem das vias municipais:

- dentro das zonas de servidão “*non aedificandi*”, limitadas de cada lado da via por uma linha que dista do seu eixo 6 ou 4.5m, consoante se trate de estradas ou caminhos municipais, podendo contudo as câmaras municipais alargar estas faixas “*non aedificandi*” até ao máximo de 8 e 6 metros para cada lado do eixo, na totalidade ou apenas nalguns troços de vias;
- dentro das zonas de visibilidade no interior das concordâncias das ligações ou cruzamentos com outras comunicações rodoviárias, zonas de visibilidade, essas determinadas nos termos das alíneas a) e b) do número 2 do mesmo artigo 58º.

Contudo, e tendo em conta as exceções previstas no seu parágrafo 1º conjugadas com o previsto nos artigos 59º, 60º e 61º, nas faixas “*non aedificandi*” é possível realizar:

- vedações por meio de sebes vivas, muros ou grades, à distância mínima de 5 e 4m do eixo, respetivamente para estradas ou caminhos municipais, podendo as vedações vazadas ultrapassar 1.2m acima do nível da berma;
- construções simples, especialmente de interesse agrícola, à distância mínima de 5 e 4m do eixo, respetivamente para estradas ou caminhos municipais.

No que respeita à arborização, o art.º 34 da referida Lei estabelece que “Na conceção e execução dos trabalhos de arborização das vias municipais, devem ser consideradas todas as funções que a arborização pode desempenhar, especialmente as de salubridade, as de agrado e conforto para os viajantes, as de conservação dos pavimentos e consolidação das margens e taludes e as de segurança ou de facilidade do trânsito consoante as condições topográficas ou atmosféricas.” Estes trabalhos de arborização são discriminados no artigo seguinte destacando-se que “As espécies a adotar na arborização e restante revestimento vegetal das margens e taludes das vias municipais devem ser apropriadas e bem adaptadas às condições destas vias; devem ser escolhidas de acordo com as condições climáticas da região e as condições geoagrológicas locais e tendo ainda em atenção as características específicas das diferentes essências, as funções que estas são chamadas a desempenhar e o aspeto estético paisagístico das diversas regiões atravessadas pela estrada”.

No que respeita à apropriação dos caminhos que se tem vindo a verificar por parte de alguns privados, o art.º 18º do Decreto-Lei nº280/2007 preceitua que os bens do domínio público não podem ser alienáveis, nem “objeto de direitos privados ou transmitidos por instrumentos de direito privado”, enfatizando-se no art.º 19º não serem “suscetíveis de aquisição por usucapião”. Assim, “a Administração tem a obrigação de ordenar aos particulares que cessem a adoção de comportamentos lesivos que lesem o interesse público a

satisfazer pelos caminhos públicos e que consistirá na sua livre circulação e utilização pública pela generalidade da população, livre de quaisquer obstáculos. De modo a garantir a efetivação do uso público do caminho deve a Administração ordenar aos particulares tubadores ou esbulhadores que cessem os comportamentos abusivos e que reponham a situação nos termos do Código do Procedimento Administrativo (artº. 21º do Decreto-Lei nº 280/2007)". (Cardoso, 2009).

É da competência dos órgãos autárquicos deliberar sobre a afetação ou desafetação dos bens do domínio público municipal, nos termos e condições previstos na lei (Lei nº169/99, de 18 de setembro, na redação da Lei nº5 A/2002, de 11 de janeiro, artigo 53º, 4b). Assim, por ato administrativo da autarquia, determinado caminho pode ser considerado público, o que não significa que esteja integrado no domínio público de forma indiscutível (exceto no caso dos caminhos feitos de novo pela Câmara Municipal), o que só acontecerá quando o tribunal se pronunciar no caso de litígio. Assim que for possível, deve a rede de caminhos públicos aprovada pelos órgãos autárquicos ser transposta para o PDM.

Também o Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça nº 04B2576 de 14 de outubro de 2004, determina no seu nº6, que "constituindo a utilização de um caminho público pela coletividade dos seus utilizadores um direito dessa coletividade, que assim só tem o ónus da prova do carácter público do aludido caminho, **é sobre quem pretenda excluir tal direito que recai o ónus da prova daquela relevante modificação** (nº2 do art. 342º do Código Civil)".

III. A APROPRIAÇÃO DO TERRITÓRIO E A RELAÇÃO ESPAÇO/TEMPO

1) CONSIDERAÇÕES HISTÓRICAS

A apropriação do território pelo Homem fez-se primordialmente pela constituição de caminhos. Com os primeiros passos dados numa determinada direção, seguidos de muitos outros que foram calcando e marcando o terreno, foram-se construindo marcas lineares que ligavam sítios de interesse vital como o acampamento ao local de abastecimento de água ou aos locais de caça. Com novos passos por locais inexplorados partiu-se à descoberta de novos territórios, muitas vezes seguindo as migrações dos animais que serviam de caça ou fugindo de tribos hostis.

Segundo Careri (2009, p.20), "(...) uma vez satisfeitas as exigências primárias, o feito de andar converteu-se numa ação simbólica que permitiu ao homem habitar o mundo. Ao modificar os significados do espaço atravessado, o percurso converteu-se na primeira ação estética que penetrou nos territórios do caos, construindo uma ordem nova sobre cujas bases se desenvolveu a arquitetura dos objetos colocados nele. Andar é uma arte que contém no seu meio o menir, a escultura, a arquitetura e a paisagem. A partir deste simples ato desenvolveram-se as mais importantes relações que o Homem estabeleceu com o território." (tradução da autora). Assim, se numa primeira instância, o andar e os percursos que se foram estabelecendo respondiam a necessidades básicas, a partir de determinado momento foram sendo atribuídos valores simbólicos aos espaços percorridos que resultaram em formas diferentes de apropriação e construção no território.

Estes percursos eram decerto assinalados por elementos significativos na paisagem, sendo no caso dos mais longos, a orientação dada pelo céu noturno. Este "agarrar" aos elementos do meio ou a sinais que se foram deixando na paisagem, era vital para a sobrevivência em épocas em que não se dispunha de meios tecnológicos que servissem de guias. Mais tarde, surgiram os caminhos de pastoreio, as rotas comerciais e de minerais, os caminhos militares e político administrativos, sobretudo desde a época romana com os caminhos calcetados que deram lugar a um ordenamento do território viário e populacional, cultural, natural e religioso.

Todos estes motivos serviram para desenhar no território uma rede de caminhos não só extensa como também cada vez mais densa. Ao longo destes, instalaram-se comunidades em aglomerados populacionais. Numa altura em que o tempo gasto a percorrer determinada distância a pé era determinante, as distâncias entre estes aglomerados era tal, que fosse possível ir de um a outro numa jornada, garantindo assim local de alojamento e alimentação. A

necessidade de ligar povoados levou à criação de novos caminhos, assim como os caminhos foram um dos motivos para a criação de novos aglomerados urbanos.

Com o tempo e o aumento populacional, foi-se fazendo uma apropriação do território que levou à transformação das paisagens em função das necessidades do Homem e dos meios técnicos ao seu dispor, tendo reflexos na forma de construção dos caminhos, seus traçados, significados e importâncias.

2) FUNÇÕES DOS CAMINHOS PÚBLICOS NO MEIO RURAL ALENTEJANO

2.1) Comunicações no mundo rural

Os caminhos são um dos suportes básicos para as comunicações do mundo rural, pois facilitam a comunicação direta a partir dos aglomerados urbanos com pequenos núcleos urbanos (sítios), Montes e o acesso a herdades e courelas.

Recuando no tempo, os motivos que originaram a atual estrutura fundiária que se observa e que condicionou a rede de caminhos são de vária ordem. Assim, até ao início do sec. XIX o sistema de posse e uso da terra constituía a herança do sistema feudal da Idade Média. As doações régias daquela época haviam partilhado as terras em grandes propriedades, pelos nobres e Igreja, deixando apenas aos camponeses, os baldios, onde podiam cultivar e pastorear os seus rebanhos, livres de encargos.

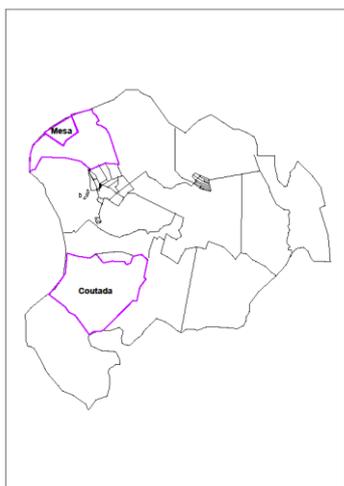


Fig.1 A freguesia da Luz antes da enfiteuse

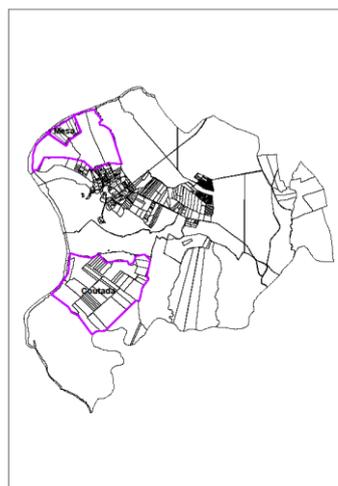


Fig.2 Repartição das herdades por igual número de famílias através de enfiteuse

Fonte: Rodrigues, 2003

Em vésperas da Revolução Liberal, encontramos um povoamento concentrado em aglomerados urbanos em cuja vizinhança se formaram pequenas unidades agrárias, como as

hortas e os ferragiais, encontrando-se os campos divididos em herdades e em courelas resultantes de partilhas de bens comunais ou de contratos enfitêuticos que dividiram herdades. A enfiteuse que decorreu entre os séculos XV a XIX, dividiu as grandes propriedades pertença da Igreja, Coroa, Casas nobres e Municípios, em unidades de exploração mais pequenas que eram objeto de um contrato transmissível de geração em geração, em que os exploradores da terra tinham que pagar um foro anual, mantendo, no entanto, o senhorio o domínio sobre as terras (Figura 1 e 2). Este sistema, permitiu a divisão fundiária e o acesso dos camponeses a terras sem o investimento de compra, apenas com a obrigatoriedade de pagamento do foro, e o cultivo de terras até aí ao abandono.

Com a nacionalização dos bens da Coroa e a extinção das Ordens Religiosas e consequente incorporação dos respetivos bens na Fazenda Nacional, faz-se a venda em hasta pública das suas terras, mas de uma forma que não foi nem justa nem equitativa ao oposto dos princípios apregoados pela Revolução Liberal. Pelo contrário, foram os capitalistas que adquiriram a maior parte dessas terras em detrimento dos camponeses (Castro Caldas, 1991). Conforme José Cutileiro retrata no seu livro “Ricos e Pobres no Alentejo” (2004, p.23), “A terra liberta pela legislação liberal, mudara de mãos, e ao tradicional grupo de latifundiários – a Coroa, a nobreza, as ordens religiosas e a comunidade, esta através da sua posse das terras comunais – sucedeu um novo grupo de proprietários rurais de origem não aristocrática. (...) Beneficiando do novo status legal da propriedade da terra, fundaram as principais casas agrícolas que ainda hoje existem.”

Em Mourão, apesar de muitas famílias de trabalhadores rurais dependerem em grande parte das grandes casas de lavradores, podiam contar com os baldios da Coutada para pastagens e cultivo próprios, pois até ao terceiro quartel do sec. XIX eram anualmente divididos em tantas parcelas quantos os chefes de família e que “abrangeriam mais de metade da área do concelho” (Ribeiro, 1970).

Em 1895 com a divisão definitiva dos baldios da Coutada pelos chefes de família, pagando um determinado valor (foro) à Câmara Municipal, ocorreu uma mudança, à primeira vista, de grande significado social (Fortes, 1933). Deste modo e em teoria desapareceriam os trabalhadores sem terra.

No entanto, ao contrário do que se poderia supor, esta divisão trouxe graves prejuízos económicos para as classes pobres que perderam as terras e a possibilidade de usufruir dos baldios, pois hoje a Coutada é propriedade de um número relativamente pequeno de pessoas. Tal deveu-se à pobreza dos solos que depressa se tornaram pouco produtivos pela erosão provocada pelo trigo sobre trigo ou desinteresse dos seus proprietários devido à pequena área e localização longínqua das courelas mais afastadas, associado aos seus poucos recursos

financeiros. Tornou-se óbvio que estas courelas só se tornavam viáveis se se constituíssem em propriedades maiores, sendo então vendidas “por um copo de vinho” e transformando-se em propriedades maiores por anexação de várias parcelas nas mãos dos raros compradores.

Obviamente que a divisão das grandes propriedades em courelas sujeitas a contratos enfiteúticos e a divisão dos baldios, originou necessariamente a criação ordenada e condicionada pelo desenho das propriedades, de novos caminhos de acessos a estas courelas constituindo-se uma rede apertada, vertebrando o território. Em Mourão estes caminhos são chamados de *sesmos*² (ver carta da Estrutura Fundiária e Caminhos).

Igualmente testemunhos da presença humana que ao longo dos séculos moldou a natureza principalmente através da agricultura e muito antes dos transportes motorizados se terem tornado comuns encurtando distâncias, surgiram dispersos na paisagem alentejana, os *montes*. Os montes podiam assumir o papel de centro nevrálgico da herdade, ou de pequenas unidades dispersas na herdade para alojamento fixo ou sazonal dos assalariados ou ainda de pequenas construções nas courelas localizadas na envolvente próxima dos aglomerados urbanos. Estes eram usados principalmente na altura do verão, nas ceifas, debulhas, apanha dos figos e amêndoas e nas vindimas, evitando assim perdas de tempo em deslocações pelos caminhos que ligavam as courelas às vilas e aldeias.

Hoje em dia, os pequenos montes perderam, na sua maioria, a sua razão de ser – a agricultura - e muitos entraram em ruína, contribuindo para a desertificação humana dos campos. Outros porém, em paralelo com as atividades agrícolas ou não, dedicam-se ao turismo, vendendo quietude, imensidão, evasão e sons esquecidos ou desconhecidos das gentes das buliçosas cidades.

2.2) Transporte de produtos agrícolas e movimento de gado (transumância)

Os caminhos constituíam e ainda constituem, embora em menor escala, espaços de desenvolvimento de um importante número de atividades económicas vinculadas ao setor primário, como sejam o transporte de produções agrícolas e o movimento de gado. A este propósito, não podemos deixar de referir pela sua importância histórica a transumância, como modo do apascentamento racional em função da qualidade das pastagens e das condições climáticas das regiões entre as quais se processa, remontando muito provavelmente à pré-

² Para A. de Moraes Silva (1789), "sesmo" é terreno sesmado (dividido em sesmarias). Ainda segundo este autor, na província alentejana, sesmo é um espaço arroteado entre os matos e as sesmarias, para servir de caminho e evitar a propagação de incêndios. Sendo que sesmaria é terreno inculto ou abandonado que se distribuiu a colonos ou cultivadores (Dicionário da Língua Portuguesa da Porto Editora)

-história.

Em Portugal, as deslocações transumantes de longo curso que atingiam as centenas de quilómetros, só terão ocorrido após a Reconquista, pois só a partir dessa altura se terão efetivado as condições de segurança necessárias. No que respeita a Castela, a transumância de longo curso terá sido impulsionada após a introdução de uma raça de ovinos especialmente capacitados para a produção de lã, que deram origem à raça merina (Morais, 1998).

No entanto, estas grandes deslocações abriam conflitos com os agricultores, o que levou a que em 1273 Afonso X de Castela instituísse a *Mesta* – grémio de criadores castelhanos de ovelhas - definindo as normas e caminhos por onde se deveriam deslocar os gados. Mas estes grandes rebanhos demandavam também o nosso território, principalmente o sul, durante o inverno, em prejuízo dos nossos gados. Refira-se que a *Cañada Segoviana* passava por Badajoz e a *Soriana* por Olivença, atravessando depois o Guadiana para entrar em território português, passando muitos desses rebanhos pelo termo de Monsaraz.³ Assim, eram frequentes os protestos dos agricultores e pastores contra esta situação, o que levou D. João III em 1538 a proibir a entrada de gado transumante em Portugal. No entanto, os castelhanos sempre tiveram grande apetência pelas pastagens das margens do Guadiana, tendo-se seguido outras proibições como a de 1641 na sequência da Guerra da Restauração. No entanto, estas proibições não obstaram a que o fluxo transumante castelhano se continuasse a fazer para o nosso país até bastante tarde (Morais, 1998).

Em Portugal, as principais rotas estabeleciam-se a partir das terras altas da Serra da Estrela para as terras do Baixo Alentejo ou para a região do Alto Douro ou do Baixo Mondego ou os Campos de Idanha.

A transumância tinha anualmente dois períodos: as inverniais para as terras baixas e as de verão para as terras altas. Apesar do excesso das queimadas florestais e do elevado número de cabeças de gado, constitui um exemplo notável da complementaridade e sustentabilidade entre dois ecossistemas agrossilvo-pastoris. O pastoreio extensivo nos pastos das terras baixas no inverno com chuvas mas livres de gelo e neve, e nas montanhas do norte no verão quando os campos das terras baixas estavam ocupados por culturas, garantia a exploração sustentável obtendo o máximo rendimento. Assim era, pois os sistemas aproveitavam o seu momento de máxima produtividade, quando a cobertura vegetal garantia que não se produziam danos no solo ou nas florestas perenes, com benefícios mútuos, tanto ao nível da riqueza agrária como da biodiversidade, na regeneração vegetal que a ausência de seis meses dos rebanhos permitiam e no equilíbrio entre a fauna selvagem e o gado doméstico. A extensão e as dificul-

³ “no século XV, rebanhos de 50.000 a 60.000 cabeças merinas..” (Gonçalves *apud* Morais, 1998, p. 37)

dades dos percursos, geraram por seleção genética raças de ovinos, caprinos e bovinos robustas e fortes. As carcaças e os animais mais fracos e portadores de doenças, alimentavam as aves necrófagas e grifos, e os carnívoros selvagens, lobos, lincos e raposas, os quais, funcionavam igualmente como fatores de seleção natural e agentes sanitários. A transumância além de ser um aproveitamento racional das pastagens de acordo com as condições dos diversos locais nas duas grandes épocas do ano, tinha nos seus rebanhos veículos importantes na dispersão de sementes. A sua capacidade de transporte em grandes números por ingestão e excreção ou aderência à pelagem, seja na primavera de caminho ao norte ou no outono de volta a sul, era muito importante.

A propósito da importância da transumância na sustentabilidade dos sistemas, refira-se que estudos indicam que as grandes fomes dos anos 80 do século passado no Sahel, resultaram de nos anos 70 ter sido forçado o assentamento das grandes bolsas de população nómada que seguia com o gado as chuvas. Ao não poderem mover-se, os rebanhos não puderam aproveitar os momentos de máxima produtividade dos ecossistemas, de modo que se iniciou um processo de sobrepastoreio que reduziu drasticamente a vegetação. Julga-se que foi o desaparecimento do nomadismo e não a seca que provocou as grandes fomes (Manzano, 2006).

Certos trajetos das rotas de transumância apresentavam uma relativa sobreposição com as vias romanas que haviam sido construídas para permitir as deslocações rápidas dos soldados romanos e por isso com traçados e trajetos que facilitavam também o trânsito do gado (Morais, 1998). Há assim a sobreposição de antigas rotas com determinadas funções com outras, ou a sua reutilização para novas funções que apresentem mais interesse em cada época.

No termo de Mourão não passava nenhuma *cañada* transumante. No entanto, ocorria a transterminância com Villanueva del Fresno e Monsaraz (Morais, 1998) que era a deslocação de gados para ou de um termo vizinho ou próximo, mediante o pagamento de um imposto, ou de forma gratuita.

Em Portugal a transumância em grande escala desapareceu. Mas em Espanha, onde teve tanto peso e importância, sobrevive a custo, com os animais transportados em camiões. As ajudas da PAC baseadas na produtividade, contribuíram para o abandono das práticas extensivas. Os problemas sanitários do gado, fazem com que a concessão das guias autorizando o movimento do gado seja cada vez menos frequente. No entanto, ainda hoje num determinado dia do ano se faz o atravessamento de Madrid por um rebanho de ovelhas até à Porta de Alcalá numa afirmação da manutenção do direito de passagem.

2.3) Devoção e festas religiosas

É ancestral o aproveitamento de caminhos que ligavam a ermidas, para festas e romarias, algumas destas ainda anteriores ao cristianismo, tendo depois sido integradas em práticas religiosas cristãs. No Alentejo subsistem com grande afluência várias romarias. Destaca-se a romaria a cavalo a Na. Sra d'Aires ⁴, ou a Festa de Sta Cruz na Aldeia da Venda, concelho de Alandroal, que se realiza a 3 de maio, entre muitas outras com muita tradição e devotos. No concelho de Mourão, faz-se anualmente na 2ª feira a seguir à Páscoa uma romaria que parte do centro da vila de Mourão, com carros de bestas e tratores engalanados até à Ermida de S. Pedro a cerca de 4 Km, onde depois da missa se faz um piquenique (Figura 3). Nesta festa de saudação da primavera, em que grupos de familiares e amigos se reúnem à sombra dos grandes chaparros e em volta de fartas mesas, não falta o assado de borrego e os mais variados pratos frios.



Fig.3 Romaria de S. Pedro na 2ª feira de Páscoa. Fonte: Foto da autora

A respeito destes caminhos da devoção não podemos deixar de referir a Via Sacra ou as peregrinações a Fátima ou Santiago de Compostela, por exemplo, como caminhos do sacrifício e de libertação para os crentes. Mas o simples passeio a pé, de bicicleta ou a cavalo, sozinho ou com outros, o fazer novos amigos, atravessar diferentes paisagens, exercitar o corpo, o abrir os sentidos para o que os rodeia, são oportunidades para um enriquecimento espiritual de cada um dos caminhantes.

⁴ Esta romaria a cavalo que recentemente se tornou a fazer, pretende a recuperação de uma tradição abandonada há cerca de 70 anos, quando os lavradores e agricultores se deslocavam com os seus animais ao Santuário de Na. Sra d'Aires para pedir proteção para o gado e boas colheitas. Realiza-se no 4º fim de semana de abril, sendo a imagem da virgem transportada entre a Igreja de Na. Sra da Boa Viagem na Moita do Ribatejo e o Santuário de Na. Sra d'Aires em Viana do Alentejo. A romaria é realizada pela antiga cañada real, conhecida igualmente pela Estrada dos Espanhóis e que prefaz um total de 120 Km.

2.4) Rotas comerciais e militares

As rotas comerciais e militares tinham alguma importância no concelho de Mourão no tempo da ocupação romana, de tal forma que para alguns investigadores o Castelo da Lousa, na freguesia da Luz, seria uma fortificação militar de vigilância deste território de numerosas explorações mineiras (EDIA, 2004). Estabelecia relações visuais com as elevações onde hoje estão implantados Monsaraz e Mourão... Esta construção classificada como monumento nacional e entretanto submersa pelas águas de Alqueva, compreendia um edifício principal que ficava situado sobre um esporão maciço de xisto na margem esquerda do Guadiana, entre duas ribeiras e era construído em grossas paredes de xisto aparelhado, de planta quadrangular desenvolvendo-se em torno de um pátio central com cisterna. Para além deste edifício, as últimas escavações arqueológicas antes da sua submersão, detetaram um conjunto de edificações de planta irregular que se espalhavam em patamares em redor do edifício central, virados para o Guadiana, o que veio revelar uma maior escala de ocupação.

Sendo Mourão um concelho fronteiriço, ao longo dos tempos foi frequentemente assolado por invasões e saques que punham em causa a segurança das populações e culturas agrícolas. Tal levou à criação de uma rede de vigilância a partir dos pontos mais altos e com maior visibilidade – as atalaias que conjuntamente com o castelo concorriam para a defesa das populações.

No sec. XVI, Mourão estava no caminho das rotas de troca e contava-se entre os chamados “portos secos” das regiões fronteiriças portuguesas a par de Olivença e Serpa na margem esquerda do Guadiana, cuja função era definir centros aduaneiros interiores que regulavam a exportação e a importação de bens (Soares do Patrocínio e Ferro, 2008).

A planta que Miguel Luiz Jacob fez em 1755 da Praça de Mourão (Figura 4) apresentava já uma hierarquia dos caminhos, aparecendo identificados os principais que partiam das portas existentes na trincheira que envolvia a vila, em direção aos locais que o nome indicava (Estrada do Porto das Carretas, Estrada de Moura, Estrada da Granja e Villanueva, Estrada da Barca ou Guadiana) assim como alguns caminhos secundários de acesso às courelas.



Fig.4 Planta da Praça de Mourão, (Jacob, 1755). Fonte: Foto da autora

Atualmente na freguesia, só existe uma estrada alcatroada que faz a ligação com Espanha (EN256-1) e que passa junto ao posto fronteiriço de S. Leonardo. Outrora, utilizavam-se caminhos que ligavam os dois países e que com o tempo foram caindo em desuso, apesar de ainda existirem. Estes caminhos aproveitavam sempre os locais onde a orografia tornava mais acessível a passagem. Na segunda metade do sec. XX, o contrabando e o “salto” da fronteira com o objetivo de emigrar para os países do centro da Europa, levou ao reforço da vigilância dos caminhos secundários, pois na parte norte do concelho a fronteira é aberta não havendo nenhum acidente natural a marcá-la e a dificultar a passagem.

A vigilância continua nos dias de hoje, embora com objetivos diferentes, sendo feita por guardas florestais, bombeiros e GNR, que utilizam principalmente as estradas e caminhos com maior amplitude visual (ver carta de Amplitude Visual).

2.5) Recreio e ócio

O fator com maior peso na perda de importância de alguns dos caminhos foi a decadência da agricultura a partir da última metade do século passado. No entanto, ultimamente a pouco e pouco, os caminhos têm vindo a ser utilizados para recreio e ócio (passeios na natureza, pedestrianismo, cicloturismo, passeios a cavalo, interpretação da paisagem). Este uso faz dos caminhos um recurso turístico sustentável com benefícios tanto

para as empresas de hotelaria, restauração e eventos, como para a promoção de produtos agroalimentares e artesanais locais.

A criação no Alentejo da Rota dos Vinhos e da Rota dos Sabores, que pretendem levar o turista a fazer percursos que ligam locais com interesse relativamente ao que cada rota põe em relevo, também contribui para o desenvolvimento local (nestes casos os percursos estabelecidos são por estradas).

De referir também pela importância que pode vir a ter no futuro, a Reserva Dark Sky Alqueva. Esta reserva *dark sky*, foi a primeira a ser constituída em Portugal, tendo sido reconhecida recentemente como a primeira reserva do mundo a obter a certificação *Starlight Tourism Destination*, atribuída pela Unesco e pela Organização Mundial do Turismo, que vem assim confirmar as características únicas do céu noturno desta região. Associado à reserva está já em implementação a Rota Dark Sky Alqueva, onde o turista poderá optar por realizar atividades noturnas tais como passeios pedestres para observação de estrelas, observação de aves, entre outras atividades. No que se refere a observação noturna de aves, a melhor altura é nas noites de lua cheia, de agosto a outubro, que corresponde à época da migração das aves, sendo portanto maior a probabilidade de avistar a coruja do mato e o galego.

Uma atividade ligada ao recreio e ócio, com preocupações de preservação ambiental e que tem vindo a ganhar adeptos é o *geocaching*. Trata-se de um jogo de orientação por *GPS*, sem um percurso definido, que leva os seus praticantes previamente inscritos *on-line* em *sites* oficiais, a descobrirem a localização de uma *geocache*. Estas estão situadas, regra geral, em locais notáveis do ponto de vista paisagístico pela grande amplitude visual ou em locais com grande valor histórico e/ou arquitetónico. Depois da descoberta da caixa, que nem sempre é fácil, deixa-se o registo com o nome e local de origem e faz-se troca de algum pequeno objeto com outro que lá esteja. Em Mourão existe uma *cache* escondida algures no castelo... Esta atividade, provavelmente, é a mais recente modalidade de uma outra que é ancestral, e que consistia em os viajantes marcarem os seus trilhos empilhando pedras, não como um guia para uma futura passagem, mas simplesmente como um símbolo de aí terem passado.⁵

⁵ Esta tradição é comum por todo o mundo, aparecendo tais pilhas de pedras, ou *cairns*, referidas na Bíblia, na antiga América, nas Ilhas Britânicas e noutros lugares do mundo antigo. Refira-se ainda a este propósito, que o nome de Hermes (mensageiro dos deuses gregos e padroeiro dos viajantes), deriva da palavra antiga *herm*, para “monte de pedra” (Davis, 2007).

2.6) Caminhos para a saúde

Com grande importância pelo grande número de mouranenses que têm vindo a aderir, é o uso dos caminhos ao fim da tarde e fins de semana para a prática de caminhadas em prol da saúde. A extensa rede de caminhos em torno do aglomerado urbano, com pouco trânsito automóvel e em terrenos pouco acidentados, tornam-nos convidativos a esta prática que junta vizinhos e amigos num saudável convívio. Além do exercício físico, todo o caminho é uma oportunidade para o ser humano crescer do ponto de vista espiritual, pois ao percorrê-lo liberta-se do *stress*, encontra-se com a natureza, reenquadra a noção de tempo e espaço e aproxima-se dos que consigo partilham o percurso.

2.7) Conservação e gestão do meio natural

Há também a referir o papel importante na conservação e gestão do meio natural, pois alguns caminhos servem de conexão entre o mundo urbano e rural, outros cumprem funções de corredores ecológicos entre enclaves naturais e quando circundam o perímetro de espaços naturais, comportam-se como franjas de amortização de impactos. Os caminhos também podem contribuir para o incremento da cobertura florestal se se potenciar a sua reflorestação e se não se gerar tensões com o uso principal dos caminhos. Os caminhos que correm paralelos a cursos de água, albufeiras e a espaços costeiros, sobrepondo-se com o domínio público hídrico, além de permitirem a liberdade de movimento de cidadãos às suas margens, criam franjas de solo público de grande interesse para a melhoria dos ecossistemas ribeirinhos. Muitas vezes ao manterem a vegetação natural que se desenvolve ao longo do caminho, esta constitui o último reduto de vegetação autóctone, serve de habitat a fauna e de refúgio à fauna cinegética.

Estando uma parte significativa do concelho de Mourão integrada na Rede Natura 2000, é percorrendo os caminhos que se pode conhecer as espécies de aves em risco e toda a biodiversidade associada, no que a Estação Biológica do Garducho da responsabilidade do CEAI, tem tido um papel fundamental.

Por outro lado, é fundamental que as atividades lúdicas se processem pelos caminhos já constituídos, pois o pisoteio do solo e vegetação tem consequências diretas nestes. No que respeita ao solo, o pisoteio vai compactá-lo e destruir os seus horizontes orgânicos, provocando alterações ao nível da temperatura, arejamento, concentração de nutrientes e circulação de água. Estas alterações físico-químicas do solo, acarretam outras consequências, pois há a diminuição dos organismos vivos que lhe dão estrutura e a diminuição da taxa de infiltração de água das chuvas, provoca maior escoamento superficial, que leva à sua erosão.

Alteram-se também as condições de vida das plantas terrestres e da fauna do solo, com implicações nas formas de vida que dependem daqueles.

Há caminhos que contêm vários caminhos em si numa expressão de multifuncionalidade, por serem ou terem sido percursos que se seguiam atrás da caça, caminhos de pastoreio, comerciais e rotas de minerais, militares, político-administrativos, religiosos, ou de lazer, evidenciando assim uma riqueza cultural e capacidade de adaptação.

IV. SITUAÇÃO ATUAL DOS CAMINHOS EM PORTUGAL E PERSPETIVAS PARA O FUTURO

Em Portugal existe uma imbricada rede de caminhos públicos dos quais não se têm informação, já que a grande maioria dos municípios não têm inventários.

Qual a extensão dessa rede? Não se sabe, mas é decerto imensa.

O despovoamento, a perda de algumas das funções para as quais os caminhos foram criados, a falta de inventários e cartografia, a apatia e conviência dos cidadãos e instituições, coloca em perigo a rede de caminhos, levando ao seu desaparecimento por ocupação pelos proprietários dos terrenos atravessados pelos caminhos ou pelos projetos urbanísticos e de infraestruturas. Os encerramentos ilegais ou o seu desaparecimento por lavouras (Figuras 5, 6 e 7) são motivados por desejo dos proprietários das parcelas atravessadas pelos caminhos em manter afastados estranhos ou por motivos económicos, uma vez que é mais barato colocar uma vedação no perímetro da propriedade do que dividi-la em duas com vedação de cada um dos lados do caminho. (ver carta de Caminhos Desaparecidos ou Fechados)



Fig.5 Aviso de proibição de entrada em propriedade privada, através de caminho público



Fig.6 Caminho fechado a cadeado



Fig.7 Este caminho seguia em frente mas foi lavrado...

Fonte: Fotos da autora

Para combater estas situações, os municípios deveriam promover:

- a realização de inventários e cartografia da rede de caminhos públicos;
- a recuperação dos caminhos usurpados;
- incentivar usos alternativos de carácter lúdico, uma vez perdida a função que motivou o aparecimento de alguns caminhos. A melhor maneira de proteger e recuperar os caminhos públicos é dotá-los de uso mediante a sua adequação a atividades lúdicas no espaço rural de baixo impacto como o pedestrianismo ou cicloturismo;

- a edição de guias em papel e *on-line* com os percursos complementado com painéis interpretativos da paisagem explicando a importância de determinados elementos naturais ou culturais.

A mobilização dos cidadãos pode ter um papel importante, perante a passividade ou até cumplicidade das instituições, denunciando o fecho de caminhos públicos e instando os municípios a cumprir os seus deveres. A recuperação do património viário não é só tarefa dos governantes mas de toda a sociedade, porque estamos obrigados a deixar intacto às gerações futuras o património de que hoje usufruímos. Destaca-se o exemplo dos nossos vizinhos espanhóis que têm tido uma parte muito ativa na reabertura de caminhos encerrados e na sua revitalização. A reedição das rotas de transumância que passam por Madrid e em vários outros pontos de Espanha leva à realização de festas nas povoações que atravessam, organização de atividades de educação ambiental e à promoção de produtos locais e ecológicos, numa dinamização exemplar promovida pela sociedade civil.

Também em Portugal se vai assistindo à revitalização de caminhos, consequência do aumento de caminhantes. Estes são na sua maioria urbanos, com um elevado nível de escolaridade e preocupações ambientais, que organizam os passeios com os amigos ou que aderem a iniciativas destas através da *internet* e das redes sociais.

Refira-se que além dos caminhos existentes, alguns concelhos têm vindo a aproveitar os caminhos de ferro em desuso, reconvertendo-os em percursos pedonais ou cicláveis. As ferrovias, pelo seu pequeno declive (menor que 3%), permitem que as pessoas portadoras de deficiência motora possam ir nas suas cadeiras de rodas usufruir de passeios ao ar livre. A conversão das ferrovias em vias verdes implica obras de adaptação das plataformas, iluminação de túneis, plantação, colocação de sinalética e criação de áreas recreativas.

Outro fator que pode vir a ter importância na revitalização dos caminhos é o ressurgimento de pequenas hortas que nalguns concelhos tem vindo a acontecer. O interesse de algumas pessoas em ocupar os seus tempos livres em atividades ligadas ao cultivo da terra, produzindo hortícolas de qualidade, livres de tratamentos químicos a que se associa o interesse económico, pode levar à reutilização dos terrenos com melhores características para este fim – férteis e com disponibilidade de água. Assim, dada a conjuntura económica, as vezes que sempre se ouviram contra o vigente modelo de agricultura, são agora mais fortes e mais escutadas. Faz cada vez mais sentido a produção agrícola estar próxima dos locais de consumo (com significativas reduções de custo em transportes e ambientais) e sendo possível, ser feita pelos próprios. Obviamente que se esta tendência se afirmar, este reaproveitamento dos terrenos para as hortícolas, vai trazer mais gente para os campos e consequentemente irá revitalizar os caminhos.

Para concluirmos não podemos deixar de referir o “direito à paisagem” no sentido de poder observar, sentir e compreender a razão de ser da paisagem que temos diante de nós. E esse direito só pode ser exercido quando a podemos observar, percorrê-la ordeiramente usando os caminhos e para isso estes não podem ter sido destruídos ou fechados por portões a cadeado.

V. OS CAMINHOS PÚBLICOS EM MOURÃO

1) LOCALIZAÇÃO GEOGRÁFICA E ENQUADRAMENTO HISTÓRICO DE MOURÃO

O território de Mourão localiza-se no Alentejo Central, na margem esquerda do Guadiana, atualmente albufeira de Alqueva e faz fronteira a Este com Espanha.

Apesar dos solos próximos do rio Guadiana não serem muito férteis, a ocupação por comunidades humanas nas suas margens foi uma constante desde a pré-história. Em tempos de ocupação árabe, foi constituído na sua margem esquerda, um povoado a que se chama Vila Velha, que seria o antecessor da atual Vila de Mourão. Por motivos que se desconhecem ao certo mas que se relacionam provavelmente com a sua insalubridade e fraca defesa, essa ocupação foi abandonada e a população transferiu-se para o alto do morro onde se situa hoje o castelo de Mourão. Esta nova localização além de ser mais defensável, estava rodeada pelo lado sul de solos de melhor qualidade, mais aptos para a agricultura.

Sendo um território fronteiriço, foi muito fustigado por guerras e saques ao longo de toda a Idade Média e na guerra da Restauração.

A economia local vivia essencialmente da agricultura, até que em meados do sec. XX, fruto da mecanização e do desejo de melhores condições de vida, se deu o êxodo para os meios urbanos, provocando a queda do meio rural.

No início do sec. XXI, em 2002, o fecho das comportas da barragem de Alqueva fez que toda a água do Guadiana ficasse aprisionada e desse lugar a uma grande albufeira. Com o desaparecimento do Guadiana enquanto rio, desapareceu também a Aldeia da Luz, o Castelo da Lousa, montes agrícolas, a ponte, extensos matagais, montados, estepes cerealíferas e galerias ripícolas. Cortaram-se mais de um milhão de árvores e acarretou alterações drásticas para as comunidades faunísticas. Esta foi a maior revolução na paisagem num espaço de tempo tão curto.

2) METODOLOGIA DO INVENTÁRIO

Para atingir o objetivo de determinar quais os caminhos públicos do concelho de Mourão, seguiu-se uma metodologia que passamos a apresentar.

Inicialmente, foram convidados pelo Sr. Presidente da Câmara para fazer parte da “Comissão para o Levantamento dos Caminhos Públicos de Mourão”, três munícipes que além de possuírem grande conhecimento de campo, têm boa memória. Todos eles são caçadores, sendo o mais velho, trabalhador das finanças reformado com grande conhecimento do cadastro rústico, o outro é guarda fiscal reformado e o mais novo é motorista da CMM.

Seguidamente, realizou-se a digitalização em ambiente de Sistema de Informação Geográfica, utilizando o *ArcMap*, dos caminhos que apareciam cartografados nas cartas militares e que surgiam nas fotografias aéreas georeferenciadas (ortofotomapas). A opção por um programa de *SIG* justifica-se pois este sistema possibilita a recolha, armazenamento, transformação e visualização da informação geográfica.

Elaborou-se uma ficha tipo com a finalidade de realizar o levantamento de campo das características mais importantes de cada caminho. Cada ficha inclui além da caracterização do caminho em causa e da paisagem que atravessa, a sua cartografia utilizando a carta militar e o veredicto dos elementos da comissão, sendo datada e assinada por estes (apresentam-se todas as fichas elaboradas no âmbito deste trabalho em anexo).

Partiu-se então para o trabalho de campo, tendo-se em cada manhã de trabalho, percorrido todos os caminhos de determinada zona, tomado nota das características e da declaração das testemunhas acerca do carácter público ou não destes e feito alguns registos fotográficos. Esta fase do trabalho foi particularmente gratificante, pois os meus companheiros além do grande conhecimento do território que têm, expressam-no de formas muito interessantes com *estórias* e a perspicácia própria de quem viveu uma vida sempre muito ligada ao campo e aos ciclos de vida. Este trabalho e salutar convívio, permitiu-me um conhecimento aprofundado e enriquecido deste território. A este conhecimento, associou-se um afeto crescente, reforçando a minha ligação a esta terra, à medida que descobria certos aspetos ainda desconhecidos da paisagem ou nas formas de construção e apropriação do território.

Nesta fase, a Comissão deparou-se com situações em que alguns caminhos tinham sido lavrados e como tal desapareceram, outros encontram-se fechados por portões a cadeado e noutros existem placas a proibir o acesso ao comum dos cidadãos. Verificou-se ainda em alguns casos, que os proprietários redesenharam o traçado dos caminhos por conveniência dos seus trabalhos agrícolas.

Por opção do Sr. Presidente da Câmara Municipal de Mourão, foram considerados todos os caminhos públicos, independentemente de terem caído em desuso ou de terem sido cortados pelas águas do Alqueva, assim como os caminhos públicos identificados na área dos planos de pormenor e plano de urbanização já aprovados e localizados na área do POAAP.

A cada sessão de trabalho de campo, seguia-se trabalho em gabinete, registando os dados recolhidos.

Com a colaboração do Sr. Carlos Jordão (elemento da Comissão para o Levantamento dos Caminhos Públicos de Mourão) foi feita a confrontação dos caminhos cartografados com

as cartas cadastrais elaboradas de acordo com a campanha de 1949, pois nestas aparecem assinalados os caminhos públicos e esclareceram-se assim algumas dúvidas.

No final dos trabalhos de levantamento, a Câmara Municipal fez um edital dando conhecimento aos munícipes, com um mapa associado onde estavam assinalados todos os caminhos considerados públicos e estipulando um prazo para se pronunciarem (na altura em que entregamos este trabalho este prazo encontra-se a decorrer). A Câmara Municipal deverá responder às questões apresentadas e fazer as retificações que entender.

No final, por deliberação camarária, este processo será presente à Assembleia Municipal para aprovação dos caminhos que tenham sido considerados públicos. Depois será feita a sua publicitação.

Os que foram alvo de contestação irão a tribunal, se os contestatários assim o entenderem.

3) ALQUEVA: A SUBMERSÃO DE CAMINHOS E A CRIAÇÃO DE NOVOS

A concretização do projeto de fins múltiplos de Alqueva, no que diz respeito à construção da barragem e conseqüente constituição do maior lago artificial da Europa, levou à submersão de uma extensa área de território, que no caso de Mourão representa um quinto do concelho. Obviamente que a rede de caminhos também foi afetada, tendo alguns ficado submersos, ou cortados pelas novas estradas. Antes de isso acontecer, a EDIA e a DGADR construíram as ligações necessárias de forma que as “pontas soltas” se unissem de novo com coerência e continuando a permitir o acesso às parcelas. No entanto, com o tempo tem-se verificado que a reconstrução de algumas dessas ligações não se efetivou, criando alguns problemas aos proprietários. É o caso de alguns caminhos que atravessavam o traçado da atual EN256, que foram cortados e fechados de forma a não permitir o acesso para e a partir desta estrada por questões de segurança rodoviária, criando-se assim troços que não têm continuidade.

No caso dos caminhos públicos que ficaram submersos pelas águas do Alqueva e portanto deixaram de ter continuidade, devem manter esse caráter, uma vez que agora servem de acesso ao domínio público das margens da albufeira. Ou seja, não se está a criar um caminho público, pois já tinha esse caráter, está-se a mantê-lo. Por opção do Sr. Presidente da Câmara Municipal de Mourão foram considerados todos os que se encontravam nesta situação, independentemente da proximidade entre eles e de serem vários a atravessarem a mesma propriedade.

4) PAISAGEM

4.1) Conceito

Dada a multiplicidade de perspetivas e usos do conceito de paisagem, sendo atualmente transversal a múltiplas disciplinas, interessa balizar os termos em que aqui a usamos.

Assim, considera-se paisagem na perspetiva que exprime o resultado da interação do Homem com o ambiente, considerando o fator tempo. Do resultado desta interação surgem paisagens distintas com caráter próprio, que lhes conferem identidade, valores estéticos e sentimentais.

4.2) As paisagens de Mourão

Este território apresenta suaves ondulações de relevo e pequenas elevações, sendo que as cotas altimétricas mais elevadas (que não atingem os 300m) situam-se na parte norte junto ao posto fronteiriço de S. Leonardo.

Os pontos mais elevados em relação à sua envolvente e que portanto apresentam maior visibilidade, foram ocupados ao longo dos tempos a maior parte das vezes com intuítos defensivos ou de policiamento do território: destaca-se o local onde se construiu o Castelo de Mourão (Figura 8) e que é visível de grande parte do concelho, as atalaias (Figura 9), e mais recentemente os postos da Guarda Fiscal (Figura 10). Entre a maior parte destas construções, assim como com outras situadas fora dos limites geográficos do concelho (Castelo de Monsaraz e atalaias), estabeleciam-se eixos visuais criando uma rede que reforçava a vigilância.



Fig. 8 Castelo de Mourão



Fig. 9 Atalaia em ruínas



Fig. 10 Posto Fiscal das Ferrarias

Fonte: Fotos da autora

As águas que caem concentradas no inverno escorrem por barrancos para a Ribeira das Vinhas, do Alcarrache e Guadelim denunciadas ao longe por choupos, freixos e pelas flores dos loendros, e daí vão engrossar o caudal que era do Rio Guadiana, pai do imenso lago de Alqueva.

Nas zonas mais declivosas ou nas zonas de solos mais degradados, predominam os matagais que são refúgio da fauna cinegética (Figura 11).



Fig. 11 Matos junto à Ribeira de Cuncos



Fig. 12 Montado



Fig. 13 Amendoeiras num olival

Fonte: Fotos da autora

Sendo uma região seca com pluviosidade concentrada no inverno, não é árida, apresentando uma paisagem humanizada de policultura mediterrânica de olivais, vinhas, montados de azinho, além dos mares de culturas cerealíferas, que dão sustento ao Homem, grande *comedor* de pão, e ao gado (Figura 12 e 13). Estas paisagens distintas são resultado das características biofísicas que condicionam os ecossistemas presentes e conseqüentemente as diversas espécies vegetais e animais, a que se associou a ação do Homem, pelo uso agrícola e pastoril do território. Constituem mosaicos fundamentais para a conservação da avifauna dependente dos agrossistemas estepários, sendo habitat de várias espécies cinegéticas assim como de outras ameaçadas e agora protegidas pela Rede Natura 2000 (como sejam as abetardas, cisões ou os magníficos grous).

Surgem dispersos na paisagem, os *montes*, sinal da presença humana que ao longo dos séculos moldou a natureza, através principalmente da agricultura que tinha um peso muito grande na economia de toda esta região.

É nos montes das herdades que se encontram as mais ricas estruturas ligadas à atividade agrícola, associando-se à casa principal, os casões, estábulos, eira, forno, etc... que na maneira como se dispõem e articulam entre si formam um pátio ou “rua do monte”. Outros elementos como poços, noras, tanques, currais podiam localizar-se afastados do núcleo central mas são igualmente testemunhos da apropriação do espaço rural.

Os montes construía-se no alto de pequenas elevações, daí o nome, e na maior parte das vezes dispunham-se no sentido norte-sul para aproveitarem o sol ou as sombras – os telheiros construía-se no lado nascente para terem sombra toda a tarde no verão. De muitos deles avista-se outro, numa rede que dava apoio e conferia algum sentido de segurança.



Fig. 14 Monte da Abegoaria. Fonte: Foto da autora

Dos montes existentes em Mourão, ressalta o Monte da Abegoaria (Figura 14) pela sua dimensão, que inclusive chegou a ter escola primária para os filhos dos seus trabalhadores, envolvido por altos muros e destacando-se imponentemente na paisagem com os seus dois torreões a ladear o portão de entrada.

Para lá destas considerações objetivas sobre as características das paisagens, não podemos deixar de referir uma outra dimensão, que tem a ver com a conjugação de certos fatores que fazem que em cada momento, uma determinada paisagem seja única e distinta de si própria relativamente a outros momentos de observação. Estamos-nos a referir à cor, luz, aromas – fatores etéreos que concorrem para a beleza e singularidade das paisagens em cada momento e que por vezes são o golpe de asa que fazem com que fiquemos absolutamente ligados a determinada paisagem (Mendoça, 2006).

4.3) Unidades de Paisagem

No âmbito deste estudo fez-se uma abordagem às unidades de paisagem da freguesia de Mourão à escala 1/25 000. Para esta análise partiu-se do estudo “Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental”, (Cancela d’Abreu *et al*, 2004). Este trabalho que serviu de orientação no que respeita à metodologia, foi feito a nível de todo o território nacional a macro-escala (1/250 000), apresentando duas unidades de paisagem para a área onde se insere o concelho de Mourão: “Albufeira de Alqueva e envolventes” e “Terras de Amareleja – Mourão”.

Uma vez que a abordagem que fizemos, foi a uma escala que permite um maior detalhe, foi possível identificar outras unidades de paisagem com base em vários fatores que foram considerados. Assim, os fatores que se consideraram foram a geomorfologia, solos, uso do solo, dimensão das explorações agrícolas, povoamento e a combinação destes fatores entre si, de forma que produzem paisagens com carácter distinto umas das outras, envolvendo sensações também diferentes no observador. Para ajudar a esta análise, produziram-se cartas da Estrutura fundiária e Caminhos, RAN, Uso do Solo e Amplitude Visual, as quais verteram na carta de Unidades de Paisagem.

Foram definidas as seguintes unidades de paisagem:

4.3.1 Albufeira de Alqueva e envolvente (Fig. 15. Fonte: Foto da autora)



Inclui o grande plano de água e as suas margens e afluentes numa faixa de 500m. A razão da opção por esta largura prende-se com o facto de ser esta a faixa considerada no POAAP (Plano de Ordenamento das Albufeiras de Alqueva e Pedrogão), onde se definiram áreas onde podem surgir empreendimentos turísticos junto à água e outros usos ligados ao aproveitamento turístico da albufeira. Embora atualmente ainda não sejam visíveis estes usos, no futuro, a concretizarem-se, decerto que imprimirão uma marca muito própria na paisagem.

4.3.2 Castelo e Mourão (Fig. 16. Fonte: Foto da autora)



O castelo e fortaleza abaluartada de Mourão, localiza-se no alto de uma elevação com amplas panorâmicas sobre todo o território envolvente, destacando-se Monsaraz e a albufeira de Alqueva. O aglomerado urbano de Mourão, situa-se na sua encosta sul e é aí que se concentra a população da freguesia, a sua maioria em casas térreas, de paredes grossas e poucos vãos.

O desenho urbano atual da vila resultou dos trabalhos de arranjo, ampliação e consolidação da estrutura defensiva do castelo e dos sucessivos ataques que Mourão foi alvo. Este extraordinário ciclo de reconstrução e renascer de toda a vila iniciou-se em 1680 e ter-se-á prolongado até aproximadamente 1750.

As antigas casas de dois pisos localizadas no centro da vila ou nas suas imediações, de grande comprimento de fachada, pertenciam às famílias mais ricas, funcionando assim como um diferenciador social, a que se associavam algumas decorações nas fachadas, principalmente as molduras de portas e janelas em xisto e as varandas em ferro forjado.

Destacam-se no perfil da Vila pelas suas dimensões e forma tronco-cónica, as chaminés designadas de Mouriscas.

Nos idos anos sessenta, o uso massificado do branco na fachada e interior dos edifícios, levou à perda da diversidade cromática anteriormente existente, mantendo-se, no entanto, no rodapé e nos entablamentos e molduras de portas e janelas. Estas faixas de côr contribuem para a individualização dos edifícios.

4.3.3 Terras férteis das herdades a sul de Mourão (Fig. 17. Fonte: Foto da autora)



Ocorrem grandes manchas de solos integrados na RAN a sul de Mourão, sendo os mais próximos da vila divididos em pequenas parcelas (Carta de Estrutura Fundiária e Caminhos). Na grande mancha remanescente destes solos de boa qualidade, o cadastro revela-nos grandes herdades pertença de poucas famílias, dedicadas maioritariamente ao cultivo de cereais, alguns olivais e à criação de gado. Estas manchas estendem-se até ao Alqueva, tendo sido submersos alguns destes solos de boas características para a agricultura.

4.3.4 Campos de policultura a sul de Mourão (Fig. 18. Fonte: Foto da autora)



Na zona de solos de boa qualidade mais próxima da Vila, a propriedade encontra-se muito dividida e é pertença de numerosos pequenos proprietários, onde dominam os olivais frondosos, pontuados com figueiras e amendoeiras, algumas vinhas, áreas de cereal, legumes nas pequenas hortas, hoje cada vez mais raras, deitando para as bermas dos caminhos as piteiras, figueiras da Índia, piornos, carrascos, etc... Nesta unidade de paisagem a amplitude visual é curta, pois os terrenos são aplanados e as vistas são cortadas pelas copas das árvores, criando uma sensação de espaço contido, rasgada a espaços pelas estradas ou caminhos que permitem eixos visuais para o castelo de Mourão.

4.3.5 Campos de policultura a norte de Mourão (Fig. 19. Fonte: Foto da autora)



Na parte norte e noroeste da freguesia de Mourão, os solos são na generalidade pobres para as culturas mais exigentes, o que se revela no cadastro por parcelas um pouco maiores, cultivando-se olivais, vinhas e pastagens. Aqui o relevo apresenta diferenciação, sendo uma zona onde a partir dos locais a cotas mais elevadas, a amplitude visual abarca grandes áreas, com grandes panorâmicas sobre o Castelo de Mourão, o Castelo de Monsaraz e a paisagem envolvente.

4.3.6 Mancha florestal de pinheiros mansos (Fig. 20. Fonte: Foto da autora)



Existem algumas áreas de pinheiros mansos a noroeste de Mourão. As árvores ainda são relativamente jovens, mas já conferem um caráter distinto às zonas em que se encontram.

4.3.7 Campos abertos (Fig. 21. Fonte: Foto da autora)



Em grande parte da área nascente ao longo da fronteira, os solos são maioritariamente pobres, traduzindo-se em herdades, apresentando como ocupação pastagens ou alguns cereais, com algumas azinheiras pontilhando e dando sombra aos campos abertos. Estes terrenos situam-se a cotas superiores, com grandes panorâmicas abertas sobre a paisagem envolvente, nomeadamente os castelos, os olivais, vinhas, pastagens e a água do Alqueva.

4.3.8 Montados (Fig. 22. Fonte: Foto da autora)



Consideraram-se as áreas de montado de azinho ou sobre cujo grau de coberto fosse superior a 30%. Estas manchas existem principalmente a norte junto ao Ribeiro de Cuncos e entre o Alcarrache e o Guadelim, sendo maioritárias as áreas de montado de sobre.

4.4) Elementos construídos notáveis na paisagem

Ao longo do levantamento de campo foram-nos surgindo estruturas construídas pelo Homem, testemunhos de tempos e de formas de usar e ocupar o território. Destas, destacam-se os poços, os bebedouros para animais associados a poços ou nascentes, os muros em pedra seca de xisto ou em taipa. Algumas destas construções são elaboradas e até sofisticadas (Figura 23, 24, 25 e 26). É impressionante o número de poços existentes ao longo de linhas de água e que serviam para regar hortas e/ou abeberamento de animais, revelando uma constante presença humana nos campos que desapareceu quase totalmente.

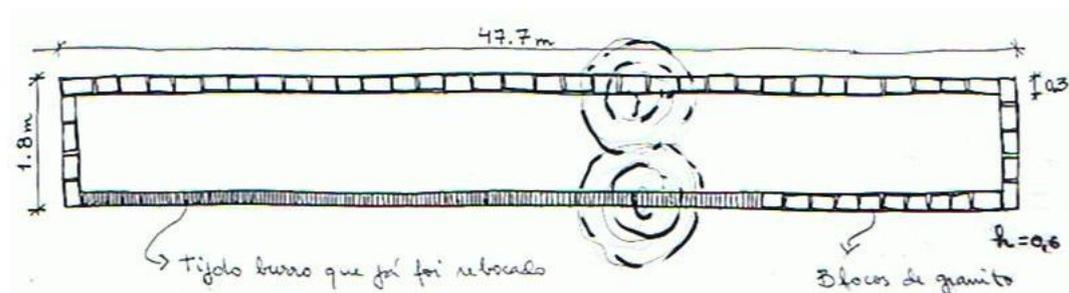


Fig. 23 Bebedouro para gado de grande dimensão – planta. Fonte: desenho da autora



Fig. 24 Poço e tanque de abeberamento

Fonte: Fotos da autora



Fig. 25 Nora



Fig. 26 Fonte que fica parcialmente submersa na cota máxima do Alqueva

5) DINÂMICA DO TURISMO NO CONCELHO E OS CAMINHOS PÚBLICOS

Os instrumentos de ordenamento do território que surgiram em consequência do projeto de Alqueva – PROZEA e POAAP, definiram o zonamento para unidades turísticas, prevendo o aparecimento de 5684 camas só na freguesia de Mourão. Ao fim de 10 anos sobre o fecho das comportas ainda nada está concretizado. No entanto, há projetos aprovados e intenções expressas de começar as obras brevemente.

A concretizarem-se estas locações turísticas, o impacte no concelho será enorme e bem-vindo, numa altura de definhamento económico acentuado.



Fig. 27 Passeio a cavalo junto ao Alqueva. Fonte: Foto da autora

O papel dos caminhos públicos no desenvolvimento de atividades turísticas pode ser importante, com a identificação de percursos pedonais, motorizados, cicláveis e equestres. (Figura 27) Mas para isso, além dos caminhos terem que se apresentar transitáveis e limpos, não poderão estar fechados a cadeado e preferencialmente dever-se-á substituir as cancelas por parte-patas ou canadianas (estas apresentam a desvantagem de dificultar a passagem dos cavalos que só o podem fazer através de salto).

Os percursos deverão estar publicitados no site camarário e em guias em papel e estar devidamente assinalados no campo e quando se justificar, deverão existir painéis interpretativos da paisagem.

A Estação Biológica do Garducho situada na freguesia da Granja, que tem por objetivo fazer educação e sensibilização ambientais e a investigação sobre a biodiversidade ornitológica existente na ZPE Moura/Mourão/Barrancos, tem atraído visitantes de outros locais. Estes, além de visitarem a exposição na EBG, participam em passeios organizados de reconhecimento da fauna, flora e vegetação, contribuindo também para dinamizar as valências da restauração e alojamento.

No reverso da medalha, refira-se que um dos empreendimentos turísticos pretende que a deslocação no seu interior se faça exclusivamente de forma pedonal, ciclável ou por carros elétricos que alugarão. Percebe-se aqui a intenção de afastar quem não está alojado, numa usurpação do direito de acesso à água da albufeira por quem se desloca de carro, quando a distância pelos caminhos a percorrer, desde a entrada do empreendimento à água, é considerável.

6) PROPOSTAS DE CAMINHOS A REVITALIZAR COM USO RECREATIVO

Apresentam-se de seguida alguns percursos por caminhos públicos identificados neste trabalho, que enaltecendo vários aspetos (históricos, ornitológicos, construções rurais, etc...) atravessam diferentes unidades de paisagem, dando no seu conjunto um retrato da freguesia.

6.1) Caminho da Ermida de S. Sebastião

O caminho da Ermida de S. Sebastião (Figura 31) é um percurso histórico que liga o Castelo de Mourão a esta ermida, localizada nas suas traseiras e que já aparecia nos desenhos que Duarte d'Armas fez do castelo de Mourão em 1509 (Figura 28).

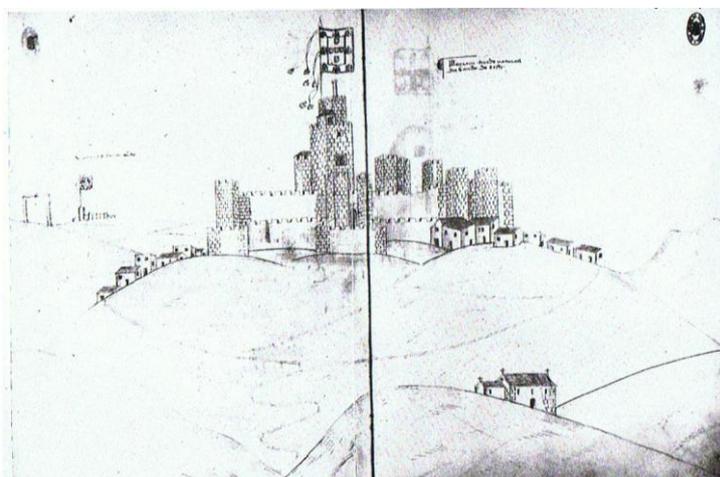


Fig. 28 O castelo e vila de Mourão visto por Duarte d'Armas em 1509, pelo lado norte.
Em primeiro plano está a Ermida de S. Sebastião. Fonte: Alcântara Guerreiro, 1963

Trata-se de um percurso curto (700m), pedonal, sem dificuldades de maior para pessoas sem limitações de ordem física. Parte da porta principal do castelo medieval (Porta do Relógio) e única em uso, contorna-o pelo lado nascente e segue nas traseiras do castelo entre a muralha e a barbacã, saindo por uma abertura nesta. Depois segue por entre os baluartes e revelins atravessando uma porta na muralha que cingia todo o conjunto militar e que já aparecia desenhada na planta que Miguel Jacob fez em 1755 da Praça de Mourão (Figura 4). Segue-se por um caminho de calcetamento antigo, entre muros de pedra seca de xisto com oliveiras “entaladas” que o ensombram. Refira-se que estes muros com estas características só

aparecem em toda a freguesia de Mourão, aqui na envolvente ao castelo e fortificação abaluartada.



Fig. 29 O caminho, o castelo e a paisagem envolvente. Fonte: Fotos da autora

O caminho desce e sobe sem grandes amplitudes visuais, contido pelo muro, oliveiras e relevo do terreno (Figura 29). Só ao chegar ao adro da Ermida, a vista se abre em toda a sua magnificência sobre o Alqueva e Monsaraz! É deslumbrante, e um dos sítios mais bonitos de Mourão e atrevemo-nos a dizer, de todo o Alqueva.

A ermida é singela e foi recentemente alvo de algumas obras de conservação, destacando-se pela sua alvura no meio do arvoredado (Figura 30).

A partir daqui o melhor é voltar para trás, pois apesar de o caminho continuar por detrás da ermida, liga com a antiga ETAR (que ainda não foi desmantelada), com a nova ETAR e passa ao lado de uma barraca antes de entrar na vila...

A procissão de S. Sebastião em setembro, parte da Igreja Matriz, atravessa a vila e sai pela Rua de S. Sebastião em direção à ermida, fazendo o percurso que passa pelas ETAR, subindo depois na direção da Ermida, onde termina (Figura 30).



Fig. 30 A ermida entre os olivais, a vista sobre o Alqueva e a procissão de S. Sebastião. Fonte: Fotos da autora

Este percurso, pelo qual nos temos vindo a bater há muitos anos, foi considerado no vetor estratégico “Mourão natural e sustentável” do Plano de Ação da Agenda Local XXI.

A AL XXI enuncia um conjunto de princípios orientadores de práticas e de políticas que visam conduzir a um desenvolvimento sustentável, sendo o pedestrianismo considerada uma

atividade sustentável, cuja prática aproxima o homem da natureza de uma forma saudável e enquadrável na gestão das áreas protegidas, pelo que é uma das modalidades dos denominados Desportos de Natureza. A sua vertente turística poderá promover o desenvolvimento socioeconómico local, contribuindo para evitar a desertificação humana e poderá ajudar a rentabilizar a oferta de alojamento, restauração, e promoção de produtos locais, etc.

No âmbito da AL XXI propôs-se, utilizando a verba disponibilizada por este programa, fazer a sinalização deste percurso através de um leitor de paisagem a localizar próximo da Porta do Relógio do castelo e de sinalética a colocar ao longo do caminho¹¹. Está igualmente prevista a impressão de desdobráveis para divulgação turística do percurso.

Propôs-se igualmente que o projeto fosse candidato ao QREN nas vertentes de limpeza, arranjo da calçada existente e desmantelamento da antiga ETAR e da barraca, permitindo assim que no futuro o percurso se faça em anel, o que o tornará ainda mais interessante.

¹¹ A sinalização deverá ser feita pelas marcas da Federação de Campismo e Montanhismo de Portugal, devendo os percursos serem homologados por esta. São três as marcas utilizadas pela FCMP: caminho certo, caminho errado e mudança de direção: à esquerda e à direita. As de pequena rota (até 30 Km) são em amarelo e vermelho.



A marca “Caminho Certo” deve ser colocada no início e no final do percurso, bem como ao longo deste, a uma distância inferior a 50 m para confirmar o caminho certo, logo após as mudanças de direção. A marca mudança de direção deve ser colocada imediatamente antes de um cruzamento para indicar mudança de direção. Esta marca deve ser colocada a menos de 30 m dos cruzamentos e bifurcações.

A marca “Caminho Errado” deve ser colocada à entrada de caminhos que se pretendem evitar. Em qualquer percurso, o número de marcas e a distância entre elas é variável, dependendo das características de cada percurso (número de cruzamentos, extensão, etc.), a morfologia do terreno e as condições climáticas da região onde está implantado, mas a distância entre as marcas não deve ultrapassar os 250 m.

As marcas deverão ser colocadas em suportes devidamente escolhidos, de preferência em locais onde se vejam muito bem, com leitura nos dois sentidos. Poderão ser usados como suporte, rochas ou troncos de árvore e nunca usar suportes que não sejam fixos, pois podem desaparecer. A marcação em edificações exige autorização dos proprietários e deve ser evitada, não podendo ser feita em monumentos e outras construções de interesse histórico e/ou arquitetónico.

As tintas a usar devem ser de exterior e que não sejam agressivas para o ambiente.

6.2) Percurso a norte de Mourão

Este percurso cuja extensão é de 20 Km (Figura 35), pode ser feito a pé, a cavalo, bicicleta ou de veículo motorizado. Parte de Mourão e entra na zona de pinheiros do Perímetro Florestal de Mourão, indo percorrer parte da margem da Albufeira de Mourão, local aprazível e tranquilo, onde é possível observar várias aves, entre as quais patos-reais, perdiz do mar, perna-longo, cegonhas e garças cinzentas. Esta albufeira é muito antiga, havendo registos de 1599 onde é mencionada (Alcântara Guerreiro, 1963).

Chegados ao pontão da albufeira, segue-se pelo CM1135, passando ao lado de parcelas com olivais, vinhas e cerealíferas, pontuadas por amendoeiras e sobrevoadas na época estival por picanço barreteiro, pega azul e cartaxo. Passa-se também por uma zona de pinhal e mais à frente por grandes e esplendorosos sobreiros.

A zona de campos abertos de culturas cerealíferas é habitat de espécies estepárias como as abetardas, cizões, tartaranhão caçador e tartaranhão azulado. De determinados locais tem-se grandes panorâmicas sobre a paisagem envolvente, perfilando-se ao longe os castelos de Mourão e Monsaraz.

Próximo do Posto da Guarda Fiscal das Ferrarias, acede-se por outro caminho por entre cerealíferas e pastagens, até às águas do Alqueva, numa zona onde as margens são muito meandrizadas, criando várias reentrâncias (Figura 31). Do outro lado ergue-se a elevação onde está o castelo de Monsaraz (Figura 32). No que respeita às aves, várias foram as espécies que vieram instalar-se nas margens da Albufeira de Alqueva, como a águia pesqueira, corvo-marinho, mergulhão pequeno e galinha de água. Os grous também utilizam as margens como dormitório (Figura 33).



Fig. 32 A margem meandrizada do Alqueva



Fig. 33 Monsaraz na outra margem



Fig. 34 Observando aves

Fonte: Fotos da autora

Volta-se depois atrás a apanhar o CM1133, e daí a EN256, saindo mais à frente antes da ponte sobre a Albufeira de Alqueva para a "ilha de S. Pedro", até chegar à envolvente da Ermida de S. Pedro, donde se desfruta uma grande panorâmica sobre o Alqueva, Monsaraz, o castelo de Mourão e a nova aldeia da Luz.

6.3) Percurso a sul de Mourão

Este percurso longo (25 Km - Figura 37) pode ser feito a pé (em tempo seco), a cavalo, bicicleta ou de veículo motorizado. Atravessa várias unidades de paisagem e passa ao lado de algumas estruturas construídas pelo Homem, testemunhos dum mundo rural praticamente desaparecido, como seja poços e tanques de abeberamento de gado, muros de xisto ou taipa e uma ermida. Do ponto de vista ornitológico, podem-se observar espécies estepárias, rapinas florestais e grou, cuja conservação é a prioridade da gestão da Zona de Proteção Especial de Mourão/Moura/Barrancos da Rede Natura 2000. Frequentes são as perdizes, coelhos e lebres que se atravessam no caminho.

Inicia-se em Mourão, vai em direção a nascente, passando no pontão da albufeira de Mourão, segue por entre parcelas com olivais, vinhas e cerealíferas, pontuadas por amendoeiras e figueiras (Campos de policultura a norte de Mourão).

Depois inflete para sul, atravessando o barranco da Malhoeira, onde existe um tanque de abeberamento de gado de grandes dimensões (47,7m de comprimento – figuras 23 e 34).



Fig. 36 – Tanque de abeberamento. Fonte: Foto da autora

Segue novamente para nascente e por “Campos abertos” de cerealíferas e pastagens, donde se pode observar as ruínas de uma atalaia do tempo da Guerra da Restauração (figura 9). Vai-se cruzar com a EN256-1 e continua por campos abertos, onde se podem observar espécies de aves estepárias como as abetardas, cizões, grou, águias real, águias cobreira, águias de asa redonda, milhafres, tarambolas e abibes. Continuando para sul, passa-se ao lado de extensos olivais e campos de cerealíferas. Aqui as terras são de muito boa qualidade e as herdades são grandes, correspondendo à unidade de paisagem “Terras férteis das herdades a sul de Mourão”. Passa-se depois em frente aos imponentes torreões do Monte da Abegoaria (figura 14), onde se pode observar as cegonhas nos seus ninhos, contorna-se pelo lado nascente e avistam-se as ruínas da Ermida de S. Leonardo.

Cruza-se a ER385, seguindo em frente e depois tomando um dos caminhos que lhe são perpendiculares, chega-se ao plano de água do Alqueva. A partir daqui ruma-se a norte e entra-se na unidade de paisagem “Campos de policultura a sul de Mourão”, onde predominam os olivais frondosos em terrenos férteis e aplanados, pontuados com figueiras e amendoeiras,

algumas vinhas, áreas de cereal e legumes nas escassas pequenas hortas, envolvidos numa sensação de espaço contido. Testemunhos duma forma de ocupação de território quase desaparecida, subsistem ainda os poços, noras e tanques. Esta zona é habitat da pega azul, abelharucos e papa-figos.

Ao chegar ao EM 517, segue-se até à rotunda onde se vira para poente até apanhar a antiga estrada que ligava com a submersa aldeia da Luz, em direção ao ancoradouro e parque de merendas. Aqui, termina o percurso, de preferência com uma merenda à sombra de uma azinheira, com vistas sobre o Alqueva, perfumada com o cheiro das estevas.

VI. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O inventário e classificação dos caminhos públicos no concelho de Mourão não está terminado, e a seguir iremos fazê-lo nas freguesias da Granja e da Luz.

O trabalho aqui apresentado foi gratificante, pois permitiu-me um conhecimento de campo mais minucioso de todo este território, transposto depois cartograficamente utilizando modernas tecnologias.

Os efeitos práticos deste trabalho estão para ser demonstrados. No entanto, espera-se que com este instrumento, a Câmara Municipal de Mourão disponha dos meios para resolver os casos dos caminhos fechados ou desaparecidos e prevenir o fecho de outros.

O melhor incentivo para que os caminhos públicos permaneçam abertos é a sua utilização pelos cidadãos, e esse é o papel que pertence a todos nós.



Fig. 38 - A Adiafa com os elementos da “Comissão para o Levantamento dos Caminhos Públicos de Mourão”. 19 de janeiro de 2012. Fonte: Foto de Joaquim Bação.

VII BIBLIOGRAFIA

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça de 26 de março de 1985. [Em linha]. [Consult. 05 Out. 2010]. Disponível em WWW:<URL:http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0.

Acórdão do Supremo Tribunal de Justiça nº 04B2576 de 14 de outubro de 2004. [Em linha]. [Consult. 05 Out. 2010]. Disponível em WWW:<URL:http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0.

Alcantara Guerreiro, 1963. **Mourão nos sec. XIII a XVII (elementos para a sua história)**, 1ª edição, Évora.

Assento do Supremo Tribunal de Justiça de 19/04/1989. D. R. I Série nº 126 (2/6/1989). [Em linha]. [Consult. 05 Out. 2010]. Disponível em WWW:<URL:http://www.dgsi.pt/jstj.nsf/954f0

Anónimo, sem data. **Distribuição por Cantões das Estradas e Caminhos Municipais.** Acessível no Arquivo Histórico Municipal, Mourão, Portugal.

Bento, Maria Margarida Teixeira, 2005. **Parecer jurídico nº40/2005.** [Em linha]. [Consult. 03 Dez. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdrc.pt/.

Cancela d'Abreu, Alexandre; Pinto Correia, Teresa e Oliveira, Rosário, 2004. **Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental.** Coleção Estudos 10, DGOTDU.

Cardoso, Ana Beatriz, 2009. **Parecer jurídico nº 219/2009.** . [Em linha]. [Consult. 19 Ago. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdr-a.gov.pt/.

Careri, Francesco, 2009. **Walkscapes – walking as an aesthetic practice.** 1ª edição, 6ª impressão, GG.

Castro Caldas, Eugénio, 1991. **A Agricultura Portuguesa através dos tempos.** Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Agrária - INIA.

Centro de Estudos do Ministério da Juventude e Desporto, 2001. **Percursos pedestres – normas para a implementação e marcação.** [Em linha]. [Consult. 26 Out. 2011]. Disponível em

WWW:<URL:https://http://portal.icnb.pt/NR/rdonlyres/FCA80578-8397-4BAF-AACB-CB6BAEC83E8F/0/PNPGDesportoNatureza_CodigoConduta_2005.pdf.

CIMAC, 2005. **Carta de Ocupação do Solo**. (Material cartográfico). Escala 1/25 000. Formato digital. Évora, Portugal.

CIMAC, 2007. **Ortofotomapas**. (Material cartográfico). Escala 1/10 000. Formato digital. Évora, Portugal.

CNROA . **Cartas de Capacidade de Uso do Solo**. (Material cartográfico). Escala 1/50 000. Formato digital. Lisboa. Portugal. Cedida pela DRAP ao Município de Mourão, de acordo com termo de responsabilidade.

Cupeto, Carlos, 2009. **Fugas a pé**. Público – Comunicação Social, S.A.

Cutileiro, José, 2004. **Ricos e Pobres no Alentejo**. 2ª edição portuguesa, Livros Horizonte.

EDIA, 1997. **Cadastro rústico da freguesia de Mourão**. (Material cartográfico). Escala 1/25000. Formato digital. Beja, EDIA. Cedida pela EDIA ao Município de Mourão, de acordo com termo de responsabilidade.

Elías Pastor, Luis e Novoa Portela, Feliciano, 2003. **Un camino de ida y vuelta. La trashumancia en España**. Lunwerg editores.

Fortes, Agostinho, 1933. **Nótulas ácerca dum falar da margem esquerda do Guadiana, acompanhadas de algumas notícias folclóricas**. Casa do Alentejo, Lisboa.

Gonçalves, Ana e Carvalho, Pedro, 2004. Castelo da Lousa: alguns apontamentos acerca da intervenção arqueológica de 1997-2002. **Arqueologia nas terras da Luz**. Museu da Luz/EDIA.

Gonçalves, Gertrudes Maria C. do Castelo, 2001. **Parecer jurídico nº 195/2000**. [Em linha]. [Consult. 19 Ago. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdr-a.gov.pt/.

Instituto Geográfico do Exército – IgeoE (várias datas). **Cartas Militares de Portugal**. (Material cartográfico). Escala 1/25000. Formato digital. Lisboa, Instituto Geográfico do Exército. Cedida pela CIMAC ao Município de Mourão, de acordo com termo de responsabilidade.

Jacob, Miguel Luiz. **Planta da Praça de Mourão, 1755**. 1 planta. Acessível no Arquivo Histórico Militar (material cartográfico), Lisboa, Portugal.

Kenneth C. Davis, 2007. **Tudo o que precisa saber sobre mitologia**. Circulo de Leitores.

Lei nº 2110/61 de 19 de agosto. **Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais**. [Em linha]. [Consult. 30 Set. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.psd-vfx.com/FileZone/Legis/632491047283452416.pdf.

Lopes, Rute, 2011. **Parecer jurídico**. Acessível na Unidade Orgânica de Ambiente, Obras e Urbanismo. Câmara Municipal de Mourão, Mourão, Portugal.

Manzano, Pablo, 2006. Trashumancia y vías pecuárias. **Revista Ecologistas en accion**. Consultado em www.ecologistasenaccion.org/article18143.html, em 23/01/2011.

Martins, António Carvalho, 1999. **Caminhos públicos e atravessadouros**. 3ª edição, Coimbra Editora.

Mendoça, Nuno, 2006. **Rio Coa, A arte da água e da pedra**, Casa do Sul Editora.

Morais, J.A. David, 1998. **A transumância de gados serranos e o Alentejo**. Coleção Novos Estudos Eborenses-3, Câmara Municipal de Évora.

Morais Silva, A., 1789. **Grande Dicionário da Língua Portuguesa**. [Em linha]. [Consult. 22 Mar. 2011]. Disponível em WWW:<URL:https://www.amigosdosesmo.blogspot.com.

Moreira, Maria Alexandra M. G. dos Reis, 2008. **Parecer jurídico nº 23/2008**. [Em linha]. [Consult. 19 Ago. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdr-a.gov.pt/.

Porto Editora. **Dicionário da Língua Portuguesa**. Porto Editora. [Em linha]. [Consult. 22 Mar. 2011]. Disponível em WWW:<URL:https://www.infopédia.pt.

Ribeiro, Orlando, 1970. **A evolução agrária no Portugal Mediterrâneo**. Lisboa: Chorographia, série histórica.

Ribeiro, Orlando, 1991. **Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico**. 6ª edição, Livraria Sá da Costa Editora.

Rodrigues, Isabel, 2003. Os campos de Luz. **Museu da Luz**. Museu da Luz/EDIA.

Santos, Luis Manuel Rosmaninho, 2003. **Parecer jurídico nº 67/2003**. [Em linha]. [Consult. 19 Ago. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdr-a.gov.pt/.

Santos, Luis Manuel Rosmaninho, 2006. **Parecer jurídico nº 108/2006**. [Em linha]. [Consult. 19 Ago. 2010]. Disponível em WWW:<URL:em https://www.ccdr-a.gov.pt/.

Santos, Luis Manuel Rosmaninho, 2007. **Parecer jurídico de 01/03/2007**. [Em linha]. [Consult. 19 Ago. 2010]. Disponível em WWW:<URL:https://www.ccdr-a.gov.pt/.

Soares do Patrocínio e Ferro, Dimas, 2008. **Promoção e divulgação do estudo de edifícios significativos de Mourão**. Acessível na Biblioteca Municipal de Mourão, Mourão, Portugal.

TTerra, 2011. **Plano de Ação da Agenda XXI Local de Mourão**. Acessível na Câmara Municipal de Mourão, Portugal.

VIII ANEXOS

Carta de Caminhos Desaparecidos ou Fechados

Carta da Estrutura fundiária e Caminhos

Carta da Reserva Agrícola Nacional (RAN)

Carta de Uso do Solo

Carta de Amplitude Visual

Carta de Unidades de Paisagem

Fichas de Caminho Público