



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DAS ARTES

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA

PROJECTAR A MEMÓRIA: dinâmicas, impasses e estratégias urbanas para Vila Real de Santo António

Inês Palma Godinho Batista

Orientação: Professor Daniel Nicolas Jiménez Ferrera

Co-orientação: Professor Jorge Alberto dos Santos Croce Rivera

Mestrado Integrado em Arquitectura

Dissertação

Évora, 2017



UNIVERSIDADE DE ÉVORA - ESCOLA DAS ARTES

DEPARTAMENTO
Arquitetura

Projectar a Memória: dinâmicas, impasses e estratégias urbanas para Vila Real de Santo António

NOME DA ALUNA

Inês Palma Godinho Batista

ORIENTADOR CIENTÍFICO

Professor Daniel Nicolas Jiménez Ferrera

CO-ORIENTADOR CIENTÍFICO

Professor Jorge Alberto dos Santos Croce Rivera

DISSERTAÇÃO DE Mestrado

Mestrado Integrado em Arquitetura

DATA

Évora, 2017

DEDICATÓRIA

À minha Mãe, por ser aquela me inspirou a continuar mesmo quando me sentia sem vontade de continuar; e que não vai lê-lo.

Nota: Esta dissertação não foi redigida segundo o novo acordo ortográfico. Todos os desenhos originais do autor foram elaborados a partir da carta topográfica levantada pelo exército português, reimpressa em 1989, cartografia histórica e ortofotomapa.

AGRADECIMENTOS

Ao professor Daniel Jiménez Ferrera e ao professor Jorge Croce Rivera, enquanto orientadores deste meu trabalho, agradeço não só o interesse, a compreensão e a disponibilidade demonstrada, mas também a exigência, o incentivo e o rigor que enriquecem tanto o trabalho como a minha formação académica.

À Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, principalmente à Vice-Presidente e Vereadora Maria da Conceição Cipriano Cabrita, pela disponibilidade em me receber e ceder vários elementos, para o desenvolvimento deste trabalho.

Ao meu pai, agradeço toda a dedicação, todo o apoio e confiança que depositou em mim, ajudando-me incondicionalmente em todos os momentos.

Por fim, agradeço a todos os meus amigos que me acompanharam ao longo do meu percurso académico e a força especial manifestada, principalmente nesta fase.

A todos, os meus agradecimentos.

ÍNDICE

RESUMO	2
01 INTRODUÇÃO	2
1.1 Enquadramento	3
1.2 Motivação	3
1.3 Objecto e Objectivo	5
1.4 Estado de Arte	5
1.5 Metodologia	7
02 CONTRIBUTOS	12
2.1 Os portos de mar e os novos desígnios pombalinos: entre os séculos XVI e XVIII	13
2.1.1 Perspectivas para a expansão marítima e comercial na Idade Média	13
2.1.2 As dinâmicas portuárias e as estruturas mercantis em Portugal nos séculos XVI a XVII	15
2.1.3 "Século das Luzes": As Reformas Pombalinas e a importância da arquitetura de programa no Urbanismo Português no século XVIII	15
2.2 A génese da indústria no Algarve	18
2.3 A nova identidade do Algarve	18
03 UM NOVO CICLO DE TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM	22
3.1 Da aproximação ao Rio Guadiana à fundação da nova "Vila Marítima"	23
3.1.1 Da pré-história ao período proto-histórico	23
3.1.2 Da defesa do território no baixo Guadiana à primeira referência de Arenilha	24
3.1.3 A "Vileta" de Arenilha - duas estratégias, uma identidade	27
3.2 O processo de formação da cidade de Vila Real de Santo António	33
3.2.1 Razões de fundação	33
3.2.2 Evolução da estrutura urbana	35
3.2.3 Síntese fotográfica histórica	51
04 VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO: UM TERRITÓRIO FRONTEIRIÇO EM MUDANÇA	56
4.1 Consideração Teórica	57
4.2 Dinâmicas na evolução urbana	59
4.2.1 As transições urbanas	59
4.3 As experiências urbanísticas contemporâneas do século XX	78
4.3.1 O Ante-plano de urbanização de Paulo da Cunha (1947)	78
4.3.2 Proposta preliminar de Tomás Taveira (1979)	79
05 RECONHECIMENTO TERRITORIAL - ACTUALIDADE	86
5.1 Território	87
5.1.1 Topografia	90
5.1.2 Rede viária	91
5.1.3 Rede Hídrica	92
5.1.4 Estrutura vegetal	93
5.2 Cidade	95
5.2.1 Percursos móveis e zonas pedestres	96
5.2.2 Zonas Verdes, Areias, docas, e pesca desportiva	97
5.2.3 Equipamentos, Espaços notáveis de interesse arquitectónico, áreas etnográficas	98
5.2.4 Sítios que se podem eliminar/alterar/reivindicar	99
5.2.5 Vestígios industriais/áreas industriais	100
5.3 Percorso de reconhecimento	102
06 PROJECTAR A MEMÓRIA - ESTRATÉGIA PARA A FRENTE DE RIO DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO	114
6.1 Referência projectual	115
6.1.1 A Ljubljana Plecnik	117
6.1.2 O rio Ljubljana como "ribeira urbana"	117
6.2 Proposta - Rua Líquida	124
6.2.1 As áreas estratégicas de intervenção	127
6.2.2 Perspectivas de evolução	128
07 CONSIDERAÇÕES FINAIS	132
08 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E ICNOGRÁFICAS	136

RESUMO

A presente dissertação exprime um trabalho de investigação e de revisão que compreende a evolução morfológica de Vila Real de Santo António, tendo em conta o seu processo de formação urbana no território do Baixo Guadiana.

Para investigar os processos que procuram analisar e compreender a constante mutação do território, a evolução do tecido da cidade, e a descaracterização da zona ribeirinha, que molda a estrutura urbana desde os primórdios até à actualidade, o objectivo primeiro deste trabalho é o de identificar quais os elementos - paisagísticos e antrópicos - que contribuíram na identidade, mudança, memórias e transformação, determinantes ao desenho do mesmo, procurando caracterizá-lo, e que posteriormente possam definir novas diretrizes em projectos de arquitectura entorno do terreno e influenciar a situação final de futuras intervenções no âmbito da regeneração urbana na "Frente líquida" na cidade.

É neste sentido, que se apontam soluções e se criam "chaves" de leitura à memória material e imaterial, apoiado numa análise rigorosa geográfica, histórica e urbana realizada sobre a cidade de Vila Real de Santo António, que tem como objectivo final uma aproximação ao conhecimento da evolução das estruturas que compõe no conjunto este ambiente e cujas alterações infraestruturais, sócio-culturais, de hábitos e costumes que caracterizam actualmente a cidade, esquecem inconscientemente o carácter do lugar.

Apoiada pela sobreposição de dois níveis distintos de levantamento: o do registo gráfico e o do registo teórico, sobre as sucessivas ocupações que corresponde inevitavelmente à organização desde "discurso directo", esta investigação procura também lançar uma proposta propositiva e sensível que potencie a regeneração urbana da frente ribeirinha e sirva de instrumento de reintegração da memória local com várias acções ao longo do rio, recuperando a relação que ela tinha anteriormente com o mar.

Palavras-chave: Vila Real de Santo António, Território, Paisagem, Património Industrial, Frente de Água, Memória

ABSTRACT

PROJECTING THE MEMORY: Dynamics, deadlocks and urban strategies for Vila Real de Santo Antonio

The aim of this dissertation is to examine the evolution of the urban landscape of Vila Real de Santo Antonio, a small urban agglomerated located in Algarve, specifically at the mouth of the Guadiana river, forming the eastern frontier of Portugal with Spain.

In order to understand the evolution of the urban layout and, in particular, the modifications occurred in the waterfront that shaped the city structure from early days to the present, the first goal is to identify which elements - natural and human - contributed to the formation of memories, identity and new physical contrasts. In this sense, the second purpose of this work is to contribute to the awareness of the different areas of the city, important features that shaped and create a new pattern of essential understanding for future studies.

Following this analysis, the perception of a combined studies between the morphological evolution and the cultural heritage of Vila Real Santo António, allows us to organize, comprehend and understand the material and immaterial memory. A study with a bigger purpose, the perception of the socio-cultural and physical transformations that occur in the urban landscape, allowing us to establish the city pattern.

A study also supported by the analysis and overlaying of the theoretical and graphic record, taking into account another important point of this paper, finding a proposal that enhances the urban regeneration of the riverfront, as a local of memory and reintroduction, restoring the old relationship between the city and the sea.

Keywords: Vila Real de Santo António, Territory, Landscape, Industrial Heritage, Waterfront, Memory

01 INTRODUÇÃO

PÁGINA 02

1.1| ENQUADRAMENTO

A navegação no Baixo Guadiana e no Atlântico caracterizaram, desde sempre, a região este do Algarve, o Sotavento, determinando as actividades económicas e as vivências dos seus habitantes, fortemente marcados pelas artes da pesca.

Os complexos urbanos que se foram construindo ao longo desta área geográfica constituem os rostos e as memórias das gentes que durante séculos permitiram que esta actividade piscatória se desenvolvesse, apoiada em indústria de conservação e transformação.

No extremo limite do Baixo Guadiana, ao abrigo do mar, Vila Real de Santo António, surge como exemplo de uma das localidades-cenário de um porto ligado às indústrias de industrialização, mas também das recentes evoluções infra-estruturais que têm alterado a relação íntima espacial e funcional da cidade com o rio e o mar.

A história da urbe portuguesa na foz do Guadiana pertence ao Iluminismo. Fundada em 1773, Vila Real de Santo António foi concebida como sede da Companhia Geral das Pescarias Reais, no âmbito de um projecto de "Restauração do Reino do Algarve", planeado pelo governo do Marquês de Pombal. Apoiado em estratégias políticas, administrativas e económicas mais vantajosas, definiu-se o carácter manufactor da nova urbe algarvia, que tinha na pesca e produção de conservas, as suas principais actividades. Todavia, após o termo do reinado de D. José I, em 1777, e o afastamento do Marquês de Pombal, a nova rainha (D. Maria I) não deu especial importância ao projecto de recuperação económica do "Reino do Algarve" a que a vila-fábrica estava associada. Posta em segundo plano, a vila caiu em desgraça e ficou parcialmente desertificada.

Contudo, na segunda metade do século XIX, Vila Real recuperou de novo com a implementação de novas políticas liberais relativo às pescas, que motivaram o investimento de negociantes estrangeiros na indústria conserveira, transformando a vila num centro industrial conserveiro ímpar. Vila Real de Santo António surgiu como renascida, como se reimplantasse, como se o seu desígnio finalmente se cumprisse. A vila pombalina transformou-se assim, no principal núcleo industrial algarvio, produtor e exportador de conservas de atum, permitindo a constituição e manutenção de uma vigorosa burguesia.

Com esta expansão, a vila, agora cidade e complexo industrial, tornou-se palco de uma organização fabril modelar, situação que se prolongou até meados do século XX, assumindo-se como referência, tanto para o resto do Algarve como para outras zonas do país.

Com a crise da indústria verificada a partir do final do século XX, assistiu-se em Portugal a um processo de desindustrialização de algumas regiões e Vila Real de Santo António não foi excepção. O processo desencadeou profundas alterações económicas que resultam do progresso científico e tecnológico, conduzindo ao desaparecimento de unidades de produção, à desativação de edifícios, à obsolescência de equipamentos e ao surgimento de novos modos de organização do território, que passou a ser condicionado pelas actividades de serviços e de turismo. Por este motivo, a evolução e modernização dos espaços em que se localizavam as indústrias foi paralisada, obrigando a cidade a interromper a sua tradição conserveira e o seu papel na história da indústria.

Esta dissertação visa, portanto, um estudo sobre a evolução urbana de Vila Real

de Santo António em relação com a implantação, consolidação e desactivação da indústria conserveira, entre a Revolução Industrial, em meados do século XIX, e a actualidade.

Deste modo, importará a esta investigação estabelecer alguns critérios, que possam influenciar de forma positiva futuras investigações em relação à indústria na zona sul de Portugal, e também fornecer elementos necessários, que possam melhorar o conhecimento do património material e imaterial da urbe, conservando e enriquecendo a memória e identidade cultural.

1.2| MOTIVAÇÃO

O tema do Património Industrial Português surgiu, antes de mais, pela vontade de aprofundar o conhecimento numa área que terá crescente repercussão nos próximos anos.

Depois, a cidade de Vila Real de Santo António, pareceu-me ser interessante investigar enquanto caso de estudo, pela sua singularidade e características regionais, históricas e culturais: uma cidade estruturada como uma fábrica, uma grande unidade manufactureira criada inteiramente de raiz, para receber uma nova povoação, uma população que vê nesta actividade conserveira a sua própria identidade, agora ameaçada pelo recente processo de desindustrialização. A evolução da estrutura urbana e a descaracterização da frente ribeirinha tornaram-se então os objectos principais deste estudo, devido a três factores: primeiro, por não ter sido realizado até ao presente um trabalho de investigação e de reflexão arquitectónica sobre a frente ribeirinha; segundo, por qualidade do património lá existente; terceiro, pelo facto de, sendo natural desta cidade, ter desde criança acompanhado a evolução da sua estrutura urbana, do seu edificado, das suas vivências e hábitos do cidadão desde criança, o que traz-me redobrado interesse em conhecer e aprofundar esta matéria.

Em Portugal, estudar e proteger o património industrial é uma atitude recente. Só a partir dos anos oitenta do século XX surgiu a consciência da necessidade de reconhecer esse património e de criar incentivos à sua prospecção, inventariação e valorização dos deixados pelas indústrias entretanto desactivadas e tornadas, por isso, vulneráveis.

Existem muitos elementos que integram este universo, desde edificações isoladas a conjuntos ou sítios, definidos por diversos programas construtivos e com diferentes impactos territoriais, mas que envolvem sempre a disciplina da arquitectura na preservação dos valores culturais. Só através da arquitectura será possível contribuir de forma significativa para a gestão desses recursos e constituir um mecanismo de desenvolvimento sustentável, a ligação entre o passado e presente, de modo a manter viva a singularidade e identidade de cada local, ao mesmo tempo, que o inserem num levantamento à escala nacional.

Tendo sido a expressão de um dos momentos de maior importância histórica de Vila Real de Santo António, pouco resta actualmente do património industrial conserveiro de Vila Real de Santo António. O abandono inglorioso a que foi votado, por parte dos proprietários e das autoridades vilarealenses, poderá levar à extinção de uma memória coletiva, fazendo assim perigar a identidade cultural das populações, pelo que importa perpetuar e consciencializar a memória deste legado para o transmitir às gerações seguintes.



Fig. 1- Vila Real de Santo António. Avenida da República, fotografia da segunda década do século XX onde se verifica a extrema relação que a cidade mantinha com o Rio Guadiana.

1.3| OBJECTO E OBJECTIVO

A presente investigação tem como objecto amplo de estudo o território de Vila Real de Santo António, desde a sua origem até à actualidade.

A história do modesto aglomerado de Arenilha, porto piscatório directamente ligado ao mar, situado numa região em que existiam outras povoações como Cacela, Monte Gordo, Castro Marim e Ayamonte (Espanha), alterou-se profundamente no Século XVIII com a sua refundação como Vila Real de Santo António, por ordem do Marquês do Pombal, que a planeou como centro simultaneamente administrativo, piscatório e manufactor. A nova urbe algarvia passou desde então a ser definida pela imposição de novas soluções urbanísticas e arquitectónicas e pela instalação de novas fábricas, que a dotaram de uma nova personalidade.

A análise ao processo de formação de Vila Real, revela que daí para cá assistiu-se a um crescimento gradual subdividido em duas fases: até ao final do século XIX, o município esteve praticamente estagnado; a partir do início do século XX (até final dos anos 70), os novos quarteirões e as novas áreas fabris definem praticamente o actual perímetro da cidade e romperam o traçado orientador, e por essa razão não existe uma delimitação clara entre as partes da Vila construídas nas diferentes épocas.

Deste modo, verifica-se que o desenvolvimento urbano e económico de Vila Real de Santo António, desde a sua fundação até aos anos setenta do século XX, em que predominou a articulação entre a actividade piscatória e a transformação industrial do pescado, deu-se exclusivamente na construção com o preenchimento de vazios, substituição de edifícios, e reconstrução de antigos lotes/moradias. Neste sentido, o maior obstáculo à abertura de novas frentes de urbanização foi apenas um: a falta de áreas de expansão.

Que objectivos específicos perseguem a presente dissertação? O estudo da evolução da malha urbana de Vila Real de Santo António, desde a sua fundação no século XVIII até meados do século XX, e como este se materializa numa necessidade contemporânea.

O objecto específico desdobra-se assim na análise das alterações de natureza cultural, social e espacial, tentando perceber que operações foram desencadeadas à medida que iam sendo instaladas as fábricas e qual o impacto que tiveram nesse território, de modo a que essa reflexão possa fornecer elementos que possibilitem, não só conhecer as características tipológicas da urbanização de Vila Real, como também reflectir sobre a importância de salvaguardar e valorizar o Património Industrial Vilarrealense, de modo a conservar e a enriquecer a memória e a própria identidade de Vila Real, anteriormente símbolo de afirmação da soberania nacional numa região de fronteira.

Circunscrevendo o nosso estudo ao período do apogeu industrial da cidade, o período correspondente ao movimento moderno (1920-1970), pretendemos convidar à redescoberta e reinterpretação da cidade nesse período, recuperando elementos do património industrial material e imaterial produzido pelos diferentes agentes sociais e económicos ao longo de décadas.

Importar-nos-á identificar e interpretar de ponto de vista arquitectónico, os elementos que transformaram o território, em particular, as mudanças e continuidades da

linguagem arquitectónica, e tipos de arquitetura nos quarteirões da frente ribeirinha onde estavam instaladas as fábricas, mas também os projectos não construídos, concedidos numa perspectiva de crescimento industrial e populacional, e que poderiam ter alterado a imagem da cidade de Vila Real de Santo António.

Interessa-nos igualmente analisar os modos como o território e a cidade sofreram a pressão urbanística prevalecente nas últimas décadas do Século XX, com fenómenos de industrialização difusa e construção desordenada de equipamentos turísticos. Actualmente, apesar das recentes transformações na paisagem e na estrutura urbana, o aglomerado ainda oferece um vasto leque de possibilidades para um desenvolvimento sustentável mais equilibrado, entre o espaço natural e os restantes núcleos urbanos que o apoiam.

Um novo reconhecimento territorial de Vila Real de Santo António, que possibilite novas leituras do lugar e cartografe as zonas sensíveis, a análise sensível e atenta do tecido da cidade e do seu território, conduzir-nos-á a uma estratégia projectual que faça descobrir novos significados e sensações, que induza a algo que hoje em dia não se conhece mas que se intui ou pressente.

Pretende-se pois que Vila Real assuma a seu carácter de cidade contemporânea, animada por diversas atmosferas históricas, que contagem e comuniquem com os habitantes ou visitantes.

Concretizar-se-á a dissertação na definição de uma estratégia de intervenção - a criação de uma "Frente Líquida" - que tenha por base a identificação de um conjunto de acções a realizar ao longo da margem do rio, como elementos modeladores e integradores da cidade, que, articulados entre si, possam recuperar a relação que a cidade tinha anteriormente com o rio e o mar.

Desta forma, dando a conhecer aos arquitetos este património, será possível propor uma intervenção que, ao mesmo tempo que salguarde de forma cuidadosa e consciente a integridade da memória, constitua uma reflexão crítica sobre o reabilitar, recuperar e regenerar os constructos que nos rodeiam actualmente.

1.4| ESTADO DE ARTE

Diversos autores têm realizado estudos sobre o caso original de Vila Real de Santo António, cidade que ocupa um lugar de destaque no contexto do urbanismo português. Apesar de ser uma cidade bastante recente, tem uma grande riqueza e diversidade patrimoniais. Mandada edificar por carta régia em 1773, durante o reinado de D. José I e o governo do Marquês de Pombal, e visando principalmente interesses económicos da época, surge no sudeste do "Reino do Algarve", uma vila regular, uma cidade nova, concebida como um "Pólo de afirmação fronteiriça, de soberania" - cidade ideal do Iluminismo, que deveria cumprir os dois objetivos fundamentais por razão da sua configuração: o controlo do negócio das pescarias e a afirmação absolutista do poder régio, aliando funções económicas, ideológicas, políticas, o que faz de Vila Real de Santo António, uma urbe singular, representante máxima do "Século das Luzes" em Portugal.

As referências à evolução histórica de Vila Real de Santo António, desde os tempos que antecederam a sua fundação até actualidade, encontram-se tratadas em diversas obras, das quais se destacam: o catálogo-síntese de uma exposição - *Vila Real de*

Santo António e o Urbanismo Iluminista (2010) integrada na exposição, de âmbito regional, intitulada "Algarve - Do Reino à Região", editada pela Câmara Municipal de Vila Real de Santo António em parceria com o CHEPHA/UALG (Centro de Estudos de Património e História do Algarve da Universidade do Algarve); um número monográfico da Revista do Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana - *Monumentos: nº 30* (2009) que reúne uma série de artigos que enriquecem o conhecimento do património e acompanham a evolução física, urbana, e económica de Vila Real de Santo António; o livro de Rui Figueiras - *Vila Pombalina* (1999), que permite ordenar ideias e obter um entendimento claro sobre a génese da vila e as relações urbanísticas, arquitetónicas e sociais concebidas por Reynaldo Manuel dos Santos, arquiteto da Casa do Risco das Obras Públicas, no governo do Marquês de Pombal.

A tese de doutoramento de José Eduardo Horta Correia, especialista do urbanismo pombalino vilarealense, publicada em 1997 - *Vila Real de Santo António: Urbanismo e Poder na Política Pombalina*, fornece um forte contributo para a compreensão das diferentes interdisciplinas da História Urbana: História Económica, História Social e Sociologia. Nela, é «(...) abordada uma outra criação de Pombal, que 20 anos depois da sua reconstrução da capital se afirmou como caso único no urbanismo português europeu: a construção de uma nova vila, nascida do nada num areal desértico na foz do Guadiana, frente a Espanha, ou seja, Vila Real de Santo António.» tal afirma, Horta Correia. A obra apresenta um carácter monográfico exemplar, assumido pelo autor enquanto episódio urbanístico pombalino. É abordada a criação e constituição da nova vila, a análise das suas estruturas formais e a reflexão sobre o seu significado. O estudo situa-se entre 1773-1776 e tem como objeto de estudo a vila (agora cidade) de Vila Real de Santo António. Nas palavras de Horta Correia concebida como "cidade ideal", representa a concretização do Absolutismo e uma incarnação da utopia reformista que é concretizada urbanisticamente segundo uma técnica de construção de cidades militares, na Europa ou no Novo Mundo. Horta Correia, refere que ambas as situações, afirmam-se sobretudo com novos tipos de sociedade e de cultura, opondo-se às sociedades e pensamentos vividos durante a Idade Média. «(...) Vila Real de Santo António segue propósitos idênticos proclamando princípios semelhantes em outras utopias urbanas iluministas construídas sob o signo do neoclássico.»

Sem esquecer os factores que levaram à criação da identidade vilarealense e que em muito enriquecem a memória coletiva, importa conservar e preservar o património que lhe pertence. As referências à Salvaguarda dos valores patrimoniais e respostas de Reabilitação do Núcleo Histórico podem ser encontradas em obras de Rui Figueiras - *Medidas Preventivas e Plano de Salvaguarda e Valorização do Centro Histórico de Vila Real de Santo António* (1999); de João Manuel Horta - *Bases de Intervenção de Salvaguarda e Reabilitação Patrimonial da Zona Histórica Pombalina de Vila Real de Santo António* (1992) e no livro editado pelo Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra - *Planos. Salvaguarda, Vila Real de Santo António* (2005).

A par do Núcleo Histórico, o Património Industrial, originado pela exploração das indústrias conserveiras, contribuiu e enriqueceu a divulgação e memória de uma cidade outrora industrial. Do seu parcial desaparecimento apenas restam alguns vestígios

documentais e materiais encontrados no espaço conserveiro das Fábricas. É necessário salvaguardar e preservar essa memória histórica e cultural. As referências a esse património podem ser encontradas no artigo de Jorge Custódio - *A indústria Conserveira vilarealense. Um caso peculiar de urbanização industrial e de património* (2009) na revista *Monumentos nº30*; no artigo de José Alexandre Pires - *A indústria Conserveira em VRSA*, na revista V.R.S.A (Verão e Outono 2008) e no trabalho de investigação de Marco Lopes - *Fábricas de Vila Real de Santo António: Memórias da Terra e do Mar* (1999) no âmbito de um seminário em Reabilitação do Património Cultural (Património Industrial) realizado em Évora no mesmo ano.

Com a mesma sensibilidade e humildade, a comprovar o seu dinamismo e riquezas, e como era agradável observar a azáfama ao longo do cais comercial nesta vila, que embora grande, não chegava para acostar todas as embarcações regressadas da pesca, alguns escritores têm vindo nas últimas décadas a realizar importantes trabalhos na área da investigação com decisivos contributos que recorrem à memória individual de cada um, para caracterizar a História Local e a realidade industrial de outros tempos.

Além destes trabalhos de investigação, devemos convocar outras obras que se debruçam sobre as memórias individuais, das suas gentes, dos usos e costumes e vivências no Baixo Guadiana. Estas memórias foram escritas, em alguns casos, por escritores que tiveram o privilégio de nascer e crescer nesta vila marginal. Colectando narrativas de história oral, que interpretam e apreciam a vida do rio Guadiana, da cidade e das memórias, que recordam uma realidade que outros não viveram e que são essenciais para a construção de uma identidade ao longo dos tempos, conhecem-se as obras de Francisco Xavier d' Athaide Oliveira - *Monografia do Concelho de Vila Real de Santo António (1908)*; de Hugo Cavaco o livro - *Vila Real de Santo António: Cidade de Suaves Mutações, Um Século de Fotografias (1987)*, em co-autoria com João Caldeira Romão, e ainda os livros - *VRSA: Reflexos do Passado em Retratos do Presente, Contributos para o Estudo da História Vila-Realense (1997)*, e *Toponímia de Vila Real de Santo António (2001)*, que dão a conhecer os vestígios materiais e imateriais que testemunharam as mudanças na vida quotidiana das gentes da vila; o livro de Neto Gomes - *Pelo Mar Adentro Alimentando o Fumo das Fábricas (2005)*, que nos faz viajar pelo quotidiano vilarealense, de 1953 a 1963, e permite que recordemos, com ele, factos, episódios e curiosidades de um passado que ainda permanece vivo na nossa memória; o de António Horta Correia - *Sebastian Ramirez (1828-1900) Subsídio documental para uma biografia (2008)* e ainda a obra - *Memórias - Vila Real de Santo António há 90 anos (Figuras, factos e Histórias verdadeiras)*, de M. Tação Monteiro, publicada em 2013.

Partindo da presente dissertação do cruzamento e interpretação da documentação existente a nível histórico sobre o território estudado, e desenvolvendo em paralelo um conjunto de elementos gráficos originais, a investigação visa traçar a evolução da estrutura urbana da cidade de Vila Real de Santo António e do território que a envolve, de modo a completar os casos já existentes que centram a investigação e a reflexão arquitetónica no núcleo pombalino, descurando a consideração da evolução do tecido da cidade e a consequente descaracterização da zona ribeirinha.

Em particular, a presente investigação proporciona ao leitor uma visão abrangente sobre a evolução urbana de Vila Real, incentivando futuras investigações no âmbito da

da História e Arqueologia da Indústria Conserveira Vilarealense. Em suma, pretende-se preservar, formatar e promover a identidade cultural da cidade, através da definição de uma estratégia de regeneração urbana que possa servir de base a futuras intervenções arquitectónicas e paisagísticas neste património.

1.5| METODOLOGIA

Tendo sempre como epicentro Vila Real de Santo António e a sua articulação com o território da indústria conserveira, este estudo pretende debruçar-se sobre a cidade enquanto episódio urbanístico, considerando as variações responsáveis pelo desenho e alteração da cidade, associadas por um lado ao acréscimo da importância da indústria, e por outro à importância do rio como porto e via de comunicação com os principais núcleos de fronteira.

Serão portanto as artes de mar, que haviam estado na sua génese, mas quase um século depois, acabariam por justificar um novo ciclo de transformação da paisagem. Nesse contexto, que acabou por fomentar o progressivo acréscimo da sua indústria, Vila Real de Santo António, para além do seu inegável potencial urbanístico e territorial, foi capaz por si só, de atrair comunidades que em diferentes tempos se instalaram em vários núcleos que marcam este conjunto na planície aluvial: Castro Marim, Azinhal, Monte Gordo, São Bartolomeu, Monte Francisco, Azinhal e Junqueira, na margem direita no rio Guadiana.

Esta investigação, é fundamental para projectar a memória das diferentes mutações que encerra esta paisagem, preservando deste modo, a dimensão ímpar que sempre se manteve no Algarve: a realidade portuário-industrial.

Importa então fazer notar o quanto este “espaço modelo”, teve de facto, implícita uma sociedade programada que evolui a par da indústria. Para ter essa percepção, a aproximação à escala da cidade, faz-se em simultâneo com duas realidades: a funcional, primeiro como cidade-fábrica e posteriormente como cidade-industrial, de forma a compreender a evolução da cidade; e a urbanística, onde a percepção da forma original e a sua relação com o rio Guadiana e o mar, subsiste ainda desmaterializada.

Ainda assim, importa realçar como todo este processo de aproximação é integrado de forma incontornável com as questões do património e da memória. Mais do que clarificar um entendimento comum sobre este conjunto, estas duas questões são essenciais ao longo do trabalho, e são tão relevantes quanto o desenho da cidade.

Assim, partindo da memória de um lugar poder-se-á proceder à compreensão, valorização, divulgação e preservação do património industrial, e «(...) conservar vivo um laço com o passado ao qual devemos a nossa identidade e que é constitutivo do nosso ser», como sugere Françoise Choay, em *A Alegoria do Património*. Desta forma, pretende-se transpor esta temática com vista a satisfazer os objetivos acima referidos; definiu-se um objecto de estudo -Vila Real de Santo António, que pelo seu carácter singular construiu de raiz toda uma povoação pensada para funcionar como uma grande e avantajada unidade manufactureira.

Por outro lado a assimilação e cruzamento das informações compiladas sobre a

evolução histórica e paisagística do território, onde se inclui o núcleo urbano de Vila Real de Santo António, é fundamental para compreender a evolução urbanística da cidade a nível industrial.

Desse modo, esta investigação assume-se como análise às diferentes lógicas de funcionamento e expressões arquitectónicas que surgiram em diferentes épocas de instalações das fábricas, até ao abandono inglorioso a que foram dotadas, desaparecendo na maioria dos casos os edifícios que transformaram e marcaram a malha urbana da cidade em tempos áureos. Vila Real de Santo António, é portanto estudada apenas e só no momento que compreende este período da história, que é quando chega a industrialização de influência estrangeira com o vapor e novos maquinismos, importantes para o desenvolvimento desta vila com características particulares no território português, mesmo que a sua origem remonte ao século XVIII.

Para que este estudo seja possível, é necessário delinear uma metodologia de trabalho.

Numa primeira abordagem aos processos de investigação, este trabalho consiste numa aproximação ao território da indústria conserveira vila-realense, através da recolha e análise criteriosa de componentes que permitem estabelecer o seu estado de arte: elementos de natureza iconográfica (Cartografia, Planos, Plantas, Cortes, Alçados, Fotografias da época, Fotografias actuais, Postais, Desenhos Esquemáticos e Desenhos Originais) e elementos de natureza teórica (monografias, teses, artigos de revistas específicos aos temas da indústria conserveira vila-realense, arquivos das fábricas, processos de licenciamento industrial, e restante bibliografia no âmbito da minha investigação).

Toda a informação será obtida a partir das seguintes fontes: Arquivo Municipal de Vila Real de Santo António, Biblioteca Municipal Vicente Campinas - Vila Real de Santo António, Biblioteca Nacional, Fundação Calouste Gulbenkian, Sociedade de Gestão Urbana de Vila Real de Santo António (SGU), Repositórios digitais e Plataformas online.

Uma vez completada esta primeira fase e tendo em mãos o material possível de ser analisado, cruza-se toda a informação recolhida de forma a interpretar e caracterizar este universo temático.

Numa segunda fase, foi importante compreender a todos os níveis, os antecedentes que contribuíram directa e indirectamente na caracterização da própria identidade do meu objecto de estudo. Posteriormente, identificam-se os diferentes elementos que compõem este território, permitindo uma leitura mais abrangente sobre a evolução nesse espaço físico e as transições urbanas na cidade, principalmente na frente ribeirinha - a actual Avenida da República; estabelece-se comparações procurando divergências e parencas com outros casos semelhantes de estratégias de planeamento urbano para a cidade, no século XX, nomeadamente: o ante-plano de urbanização de Paulo da Cunha (1947), o plano do sector X1 proposta de reajustamento (1969 e 1972) e a proposta preliminar de Tomás Taveira (1979), resultado do processo de industrialização crescente.

Não abundam dados bibliográficos de natureza arquitectónica relativo ao estudo das transições urbanas, durante este período específico que caracterizou anteriormente a cidade, desse modo o trabalho de campo revela-se indispensável para uma investigação



Fig. 2 - Vila Real de Santo António(ortofotomapa).Fotografia aérea com marcação do núcleo original de fundação, in Walter Rosa e Adelino Gonçalves (coord.), Pormenor de Salvaguarda do Núcleo Pombalino,(2005).

investigação desta natureza; assume-se a pesquisa junto das entidades locais e regionais, pois só assim é possível estabelecer uma relação mais consciente e verídica sobre o tema em estudo, tirando partido da leitura do património industrial, que ainda existe.

A reinterpretção das memórias publicadas por certos autores cria importantes “chaves” de leitura, que a partir dos vários contextos de interacção vão permitir a compreensão a diferentes escalas: utilização do espaço fabril e do espaço urbano da cidade. Esta perspetiva temporal acompanha e relaciona os diferentes agentes que compõem este território industrial, reconstituindo as suas histórias de vida naquele lugar, o que permite auxiliar e reforçar a leitura, a reflexão e conclusão na dissertação.

Numa terceira fase, esta investigação proporciona uma aprofundada análise à escala do território, contribuindo com uma actual cartografia sensível de Vila Real de Santo António, salientando a relação entre a cidade e os vestígios que ainda existem e que estão relacionados com a indústria conserveira. Em sequência, desta profunda análise, lança-se uma breve proposta propositiva que se materializa em elementos iconográficos: um desenho esquemático, onde se reivindica várias acções/estratégias para a frente-de-rio - Frente líquida, e um conjunto de fotomontagens, que corresponde a uma interpretação pessoal sobre as estratégias apontadas para o espaço físico da frente ribeirinha, capazes de resumir as diferentes atmosferas imaginadas pela autora.

É de referir ainda que no âmbito desta investigação, para além do reconhecimento a duas escalas: território e cidade, que em paralelo pretende lançar uma proposta propositiva e valorizar as estruturas que se podem reivindicar, é também interpretada de forma muito breve, a experiência urbanística de Jozef Plecnik para a cidade de Ljubljana, que se torna uma importante referência conceptual para a definição da estratégia.

1.5.1| Estrutura e conteúdo dos capítulos:

A dissertação vai ser estruturada num único volume que permite a leitura em paralelo, do corpo de texto e dos seus complementos de ordem icnográfica e escrita que contribuem directamente para o entendimento geral da dissertação e estão ordenados segundo dois critérios:

- 1) o cronológico, em que as barreiras temporais no presente estudo, apesar de não serem estritas, podem estabelecer-se entre os finais do século XIX e meados do século XXI, para benefício da exposição; descrição, análise e interpretação cruzam-se e contribuem para valorizar, preservar e divulgar o património industrial, a memória e a identidade conserveira de Vila Real de Santo António, sem perder a visão do passado.
- 2) o funcional, que hierarquicamente cria um conjunto de narrativas entre as memórias colectivas e a inerente documentação que acompanha as dinâmicas do território (evolução histórica e análise). Esta hierarquização vai reconfigurar no seu conjunto novas perspectivas (proposta) para o desenvolvimento sustentável de Vila Real de Santo António.

Nesse contexto, resta clarificar os conteúdos dos capítulos.

No primeiro capítulo, *Contributos*, procuramos antes de mais, fazer referência aos portos de mar e aos novos desígnios pombalinos. O conhecimento e a localização das estruturas aduaneiras, permite compreender as transformações e as medidas levadas a cabo na exploração dos recursos naturais associados às novas reformas pombalinas que potenciaram o Reino no aumento da produção nacional e no combate à evasão fiscal. Nesse contexto, o Reino do Algarve não foi excepção, e a partir de 1773 é desenvolvido um plano de Restauração do Reino do Algarve, com o objectivo de explorar esses mesmos recursos tornando a região mais eficaz e rentável. Num momento em que cada vez mais se assiste a um acréscimo importante das artes de mar na costa litoral portuguesa, é normal que se criem novos portos, que acabarão por justificar, quase um século depois e já num contexto progressivo mais avançado a implementação da indústria conserveira. Será também sob essa circunstância que se assiste a um novo ciclo de transformação da paisagem.

O segundo capítulo, *Um novo ciclo de transformação da paisagem*, relata a diversidade de uma paisagem muito particular na região do Algarve: o território do Baixo Guadiana. As diferentes confluências e acções que marcaram as sucessivas ocupações nas margens que se estendem ao longo do rio Guadiana, ajudaram a modelar um território pré-existente. Ainda que seja caracterizada de modo geral a povoação de Arenilha, mais relevante ainda, é a transformação desta paisagem com a construção de Vila Real de Santo António, desde os tempos que antecederam a sua fundação até à actualidade.

O terceiro capítulo, *Vila Real de Santo António: um território fronteiriço em mudança*, tem como objectivo justificar e realçar as diferentes mutações urbanas na cidade. Deste modo, é elaborada uma breve abordagem a este território através de um conjunto de matérias que caracterizam o universo ligado ao fenómeno da industrialização. É feita uma breve consideração teórica preliminar ao estudo sobre Vila Real que relaciona e explica a importância histórica, geográfica, a evolução da forma urbana e a organização espacial nas cidades para uso da sociedade “maquinista”. Após enquadrar e analisar os diferentes âmbitos que singularizam este território no extremo oriental algarvio, reflecte-se sobre as mudanças e continuidades da linguagem arquitectónica e tipos de arquitectura em diferentes fases de crescimento de Vila Real. Assim, é possível relacionar o processo de desenvolvimento arquitectónico com as novas adaptações programáticas que surgem nos quarteirões da frente ribeirinha, em diferentes épocas de instalação das fábricas, e como estes se afirmam no tecido urbano da cidade. Neste contexto, é imprescindível o recurso à memória individual de alguns escritores. A partir dela é possível dar a conhecer um dos períodos mais importantes da história de Vila Real de Santo António - o florescimento e o desenvolvimento da sua indústria conserveira, permitindo posteriormente novas interpretações sobre este território na região do algarve. O estudo sobre a evolução morfológica de Vila Real, vai permitir representar com clareza novos mapas de comparação e aproximação à escala do território e da cidade, novos esquemas de estudo sobre a evolução da frente-de-rio e ainda compilar alguns elementos recolhidos associados às marcas de cada momento, de cada geração, de cada cultura, que se sobrepõem no mesmo lugar, e que se encontram profundamente relacionados com a transformação da urbe. Este capítulo termina com uma breve análise a três propostas de desenvolvimento estratégico, que são indissociáveis do objectivo principal deste trabalho: definição de uma estratégia de

intervenção que tenha por base a identificação de um conjunto de acções a realizar para a frente-de-rio de Vila Real de Santo António. Estas várias atitudes, deve-se não a diferenças significativas na forma de pensar, projectar ou construir novas infra-estruturas para uma sociedade que cresce a par da indústria, mas ao facto de se tratar de uma transformação que corresponde à materialização de novas convicções de uma geração que acreditava profundamente que as novas soluções responderiam aos problemas mais importantes de então - a mobilidade, a qualidade urbana e paisagística e a articulação das redes viárias.

Reconhecimento Territorial - Actualidade, é tratado no quarto capítulo. Neste, são realizados vários mapas de compreensão do território e dos pontos sensíveis na cidade nos dias de hoje. O conjunto destes documentos, vai permitir por um lado, valorizar e promover as zonas/elementos/pontos que são passíveis de reconfigurar novas perspectivas para o aglomerado, e por outro lado, vai promover uma estratégia de regeneração urbana para frente-de-rio.

O último capítulo, *Projectar a memória - estratégia para a frente-de-rio de Vila Real de Santo António*, é composto por desenhos e imagens explicativos da proposta. As novas orientações a tomar nesse património industrial físico, pretendem tornar-se num instrumento de reflexão, por forma a colaborar na evolução da cidade de Vila Real de Santo António, sem descurar a realidade da indústria conserveira, que teve bastante significado na vivência social das gentes vila-realenses. Não interessa portanto, afastar as necessidades do cidadão actual, mas sim apresentar aspetos que possam manter a identidade vilarealense e que em muito enriquecem a memória colectiva desta cidade. Para uma melhor compreensão da proposta, é fundamental a experiência urbanística de Joze Plecnik para cidade de Ljubljana (1928). Este exemplo, que se torna uma importante referência conceptual para definição da estratégia responde a três requisitos: o primeiro corresponde a um conjunto de áreas de intervenção que colaboraram na qualidade do espaço urbano e na ligação do tempo com o lugar, redesenhando a imagem da cidade; o segundo por ser uma experiência totalmente inovadora para a época, baseada em intervenções que estão associadas a programas distintos, tais como a cultura, educação e lazer, que se consideram dentro da multiplicidade de soluções programáticas a adoptar no âmbito do tema; o terceiro, por ser uma abordagem voltada para o futuro da cidade.

Por fim, em *Considerações finais*, procede-se à síntese das conclusões que foram sendo elaboradas ao longo da investigação apresentam-se novas perspectivas de evolução tendo em conta a proposta estratégica para a frente-de-rio de Vila real de Santo António.

02 CONTRIBUTOS

PÁGINA 12

Portugal, é um país localizado no extremo sudoeste da Europa, cujo território se situa na zona ocidental da Península Ibérica e em arquipélagos do Atlântico Norte. Neste país que tem as fronteiras mais antigas da Europa, encontra-se uma grande diversidade de paisagens e um património cultural único, onde a tradição e a contemporaneidade se conjugam em harmonia.

Dentro das suas fronteiras actuais, é na região Este do Algarve, no Sul de Portugal, ao abrigo do rio Guadiana e do mar, que nasce Vila Real de Santo António.

Vila Real de Santo António inscreve-se num território de aparentes paradoxos: identidade e mudança, memórias e transformação. Sinais de presença da antiga vila de Santo António de Arenilha; Representante do Urbanismo e Arquitectura do “Século das Luzes” em Portugal; Memória mais recente de um tempo em que as artes da pesca faziam o quotidiano marcado pelo trabalho nas fábricas de conserva; novas realidades urbanas associadas ao turismo.

Actualmente, algumas memórias, ainda que vivas ou reinventadas permanecem. Entre a tradição e rupturas mistas, perdem-se e ganham-se novos desafios num lugar que mudou. A paisagem e a sua relação com o mar mudaram completamente num processo que recusa a perda da memória.

Nesse sentido, o primeiro capítulo, é, o reflexo dos vários contributos e das grandes transformações no Algarve.

2.1| OS PORTOS DE MAR E OS NOVOS DESÍGNIOS POMBALINOS: ENTRE OS SÉCULOS XVI E XVIII

2.1.1| Perspectivas para a expansão marítima e comercial na Idade Média

Tem-se procurado explicar de diferentes maneiras, os factores que contribuíram para a “*Cultura de Marinhagem na Europa Medieval*”.

As indicações de diversos autores a respeito da “*Cultura de marinhagem*” na Europa medieval testemunharam-nos que, a expansão dos portugueses durante os séculos XV e XVI, correspondeu a uma série de necessidades de carácter cosmopolita, quer de carácter económico, quer de carácter religioso, que já em tempos os navegadores e os comerciantes do Mediterrâneo tinham conseguido ultrapassar, ao aventurarem-se com certa frequência, com viagens ao longo da costa atlântica tanto na Europa como em África.

Às necessidades duma vida material mais complexa e exigente, correspondera as conquistas dos Portugueses, e da mesma maneira, uma mentalidade nova, mais ambiciosa que se viria a adicionar ao precioso património de conhecimentos geográficos, que a «(...) antiguidade clássica fora recolhendo numa sucessão secular e ininterrupta de esforços, em relação a todas as regiões limítrofes da bacia do Mediterrâneo e também em relação àquelas, mais afastadas, com que se mantinham contactos apenas por razões comerciais(...)» (Gaetano Ferro, 1974, p.7).

Para termos algumas noções que se vinham adicionando a este património, que reforçaram a vocação marinheira dos portugueses, como também a sociedade mercantil, a cultura marítima naval, e sobretudo o domínio de novas concepções geográficas, limitar-nos-emos, pois, a salientar agora as mais importantes, que num sentido mais amplo, abriram as novas perspectivas históricas, que constituiu «(...) a chave de expansão dos povos do ocidente e da unificação da Humanidade.» (Jaime Cortesão, 2003, p. 18).

Começemos pelas primeiras, não por serem as mais intuitivas numa escala de valores que outras páginas da *História* já se ocuparam de estudar, mas por serem as mais importantes a recordar, para a compreensão comum e conseguinte influência que abriu a via marítima para o Oriente e a influência do humanismo na formação do espírito moderno.

- A regressão da cultura geográfica na Idade Média;
- O desejo de descobrir o planeta;
- A expansão da Cristandade;
- A revolução económica: à conquista de outros horizontes geográficos.

Em consequência da regressão histórica do período denominado por Idade Média, detectou-se em todo o Ocidente uma suspensão da evolução comercial que se vinha verificando desde a antiguidade clássica. O que se reflectiu, evidentemente, em todo o tipo de transacções comerciais e naturalmente, no tráfego marítimo e no encontro entre os povos. A Europa fechou-se entre ela.

Ainda assim, Portugal, libertando-se de um feudalismo europeu que praticamente não se fez sentir no nosso país, e tornando-se independente pela guerra contra uma religião hostil e dos seus vizinhos castelhanos, sempre liderada pela figura do rei, desde Afonso Henriques a Afonso III, consegue a criação de fronteiras definitivas (D. Diniz) e alcança a paz. Torna-se pois, o primeiro país livre de constrangimentos medievais. Está então pronto para olhar mais além. Este além, não é mais nem menos que navegar para além-mar. Isto é: a procura de novos meios de subsistência, a expansão da fé cristã e o aproveitamento e desenvolvimento do conhecimento científico e da “arte de bem navegar”.

De todas estas motivações expansionistas, não foi por mero acaso, mas por grande necessidade económica (Portugal vivia num período pós-guerra e altamente deficitário a todos os níveis). A saber: o clero tem necessidade de expandir a fé cristã; a nobreza com a necessidade de fazer a guerra, a sua única actividade; a burguesia na procura de novos mercados e o povo com necessidades de toda a espécie imaginária. E é neste contexto, que a liderança de D. João I (Mestre de Avis), aconselhado pelo vedor da fazenda, João Afonso, que o pôs bem ocorrente das grandes dificuldades vividas pela nação, determinou que a ínclita geração inicia o processo de expansão europeia.

Assinalados os quatro princípios que permitiram o impulso da expansão comercial, e também o desejo de reconhecer novos ambientes e novos povos, em todo o Planeta Terra, daqui pode tirar-se uma segura dedução: o espírito moderno torna-se agora o principal agente de revolução. Diga-se apenas que carrega consigo novas esperanças para um mundo em que todas as ciências, que até então nunca tinham sido excedidas, começam agora a ser enaltecidas. À luz dessa nova interpretação, podemos afirmar que a dissolução de um pensamento imaginado, acaba por cair por terra, dando lugar a novas possibilidades que decorrem desse domínio: observar o Homem e a natureza. E todavia, é a partir deste período que abrange especialmente, os séculos XVI e XVIII, que mais se faz sentir na história do Algarve a influência da expansão dos Portugueses que no seu conjunto das actividades civilizadoras, que se prenderam com a nossa expansão, em conjunto com as dinâmicas mercantis, vão planejar novas acções no território, amadurecendo o seu sentimento de grandeza e ambição com novos projectos totalmente reformistas.



Fig. 3- Os "novos mundos".

2.1.2] As dinâmicas portuárias e as estruturas mercantis em Portugal nos séculos XVI a XVII

É evidente que neste plano expansionista nacional, neste período de quatrocentos acima referido, foi determinante desde sempre o Algarve.

Apesar de se tratar de uma região marginal periférica, evidenciou-se desde sempre no contexto nacional. A singularidade histórica, cultural e patrimonial que constituiu desde tempos remotos um território com bastantes qualidades, atraiu visitantes de outros locais: fenícios, gregos, cartagineses, romanos e muçulmanos, pela sua posição geoestratégica, privilegiaram a sua fixação nas margens dos rios e seus afluentes.

Porém, esta autenticidade que denuncia ainda hoje registos de um passado associado aos Descobrimentos e às actividades marítimas, durante o século XV, é particularmente uma acumulação de diversos bens. Para este impulso, o punho forte do Infante Dom Henrique foi fulcral no contexto expansionista. A ele se deveu os novos investimentos nas tecnologias ao nível da navegação, o que permitiu a partir de 1430 estabelecer uma vasta rede que ligava o Algarve aos arquipélagos atlânticos, às praças marroquinas e à costa ocidental africana.

Assim, toda esta nova dinâmica expansionista não fez mais do que aquilo que seria óbvio. O renascer de ancestrais portos marítimos, muitos deles oriundos da própria antiguidade clássica, ou outros, de necessidades emergentes acompanhados por uma burguesia mercantil ávida pelo lucro de novos mercados que vão surgindo paulatinamente à medida que a expansão vai ganhando corpo.

Juntos dos mesmos, detectamos novas realidades económicas e sociais, das quais evidenciamos: a construção naval, a produção florestal e um mundo rural em crescimento para a alimentação das praças-fortes no Norte de África.

Também é verificável um aproveitamento de antigos conhecimentos cartográficos para além de um maior incremento do conhecimento científico ligado à navegação em todos os seus níveis, nomeadamente: instrumental, astronómico e geográfico.

Todo este fenómeno político-comercial, provou que foi possível traçar novas rotas e estabelecer novas relações económicas com outras comunidades, o que contribuiu para a recolha e elaboração sistemática de novas realidades geográficas e humanas, e como refere Orlando Ribeiro, «(...)caminhar em segurança». (Orlando Ribeiro, 1987, p.39).

Sendo estes os principais factores que provocaram uma renovação da actividade comercial e de abertura às grandes rotas mediterrâneas, também é possível deduzir que estas navegações intensificaram a procura dos salgados na costa portuguesa ao qual a actividade da pesca, embora dispersa, é importante para o desenvolvimento económico em si, não só pela captação de mão-de-obra mas também como apoio ao crescimento de actividades que dela decorrem.

Em boa verdade, Portugal foi desde sempre um país de marinheiros pelo que o comércio marítimo e as pescas foram importantes motores da economia a partir do século XIII. ⁽¹⁾

A testemunhar, este tipo de actividades em Portugal no século XVI, João Cordeiro Pereira, historiador, professor, político, e um dos grandes especialistas da história quinhentista, contribuiu com um estudo sobre as estruturas aduaneiras do país, intitulado: *“Portugal na era de 500”* publicado em 2003. A obra, anteriormente supracitada, examina o mundo das alfândegas em Portugal e a história económico-social que se centra nessa época: a dos “circuitos mercantis” decorrentes da expansão ultramarina. Apesar de não ser o único a analisar esta problemática, o conhecimento sobre esta matéria compreende-se entre 1521-1557 onde a organização e administração alfandegária de Portugal permite identificar todos os “Portos de Mar”, de Caminha ao Guadiana, ou seja, do Norte ao Sul de Portugal.

Os «Portos de Mar» detiveram especialmente na actividade piscatória, determinada pelas condições morfológicas do litoral, as zonas mais favoráveis onde se desenvolveram os núcleos urbanos com tradições ligadas à pesca. O surgimento dos grandes pólos nas desembocaduras dos rios ou estuários foram determinantes para os povos mareantes, permitindo enriquecer os aglomerados populacionais com indústrias transformadoras das artes da pesca, desde tempos longínquos.

Na nossa costa, vários são os centros piscatórios que podemos assinalar existentes no século XVI:

- Zona Norte: Caminha, Viana, Esposende, Vila do Conde, Porto, Aveiro, Buarcos, Salir do Porto e Peniche;
- Zona Sul: Lisboa, Sesimbra, Setúbal, Sines, Vila Nova de Milfontes e Odemira;
- Zona Sul, “Reino do Algarve” (apelidado na época): Lagos, Portimão, Albufeira, Loulé, Faro, Tavira, Arenilha, Castro Marim e Alcoutim.

2.1.3] “Século das Luzes”: As Reformas Pombalinas e a importância da arquitetura de programa no Urbanismo Português no século XVIII

A política pombalina caracterizou-se pela abertura à Europa das luzes. Em Portugal, esta acção tem na sua “expressão de estado”⁽²⁾, a figura que pretendia governar um regime absoluto; seu nome? Sebastião José de Carvalho e Melo, que começou em 1750 como Secretário dos Negócios Estrangeiros, a partir de 1756 como Secretário dos Negócios do Reino, e mais conhecido como Marquês de Pombal, título nobiliárquico decretado pelo rei D. José I a 15 de Julho de 1759, que teve um papel fundamental na reforma, política, administrativa, económica, arquitectónica e urbanística em Portugal.

Como iluminista, esta forma de pensamento abraçada por Marquês de Pombal, enquanto diplomata na Europa evoluída de então, tinha como propósito iluminar as trevas em que se encontrava a sociedade da época, especialmente no seu país.

Os pensadores defendiam estes ideais, acreditavam que o pensamento racional deveria ser levado adiante, substituindo as crenças religiosas e o misticismo, que,

segundo eles, bloqueavam a evolução do Homem. Este, deveria de ser o centro e passar a buscar respostas para as questões que, até então, eram justificadas somente pela fé.

Para os filósofos iluministas, tal como Marquês de Pombal, o homem era naturalmente bom, porém, era corrompido pela sociedade com o passar do tempo. Eles acreditavam, que se todos fizessem parte de uma sociedade justa, com direitos iguais a todos, a felicidade comum seria alcançada. Por esta razão eles eram contra as imposições de carácter religioso, contra as práticas mercantilistas, contrárias ao absolutismo do rei, além dos privilégios dados à nobreza e ao clero.

E é no âmbito desta filosofia estendida a toda a criação Humana, nomeadamente a arquitectura, que a (hoje), cidade de Vila Real de Santo António foi construída. As suas formas e esquadria não foram feitas por mero acaso.

A propósito do diálogo entre um velho Portugal Joanino e o ideal absolutista José Eduardo Horta Correia afirma:

«A orientação de Carvalho e Melo, nesta época de recessão, foi a de tentar aumentar rapidamente a produção de produtos acabados necessários à população, para, fazendo diminuir as importações, obviar ao desequilíbrio da nossa balança de pagamentos. A falta de ouro, traduzindo-se numa diminuição dos rendimentos do Estado, forçou a que, por outro lado, se tentasse engrossar o Tesouro pelo único meio então viável: a melhoria da cobrança dos impostos.»(Horta Correia, 1997, p. cap I).

Por aqui se vê, que a acção governativa de Marquês de Pombal foi determinante, na medida em que, através das reformas implementadas ao sistema económico português, que desde a década de 60 se encontravam em depressão, conseguiu alterar e organizar o aparelho de Estado praticando uma política orientada segundo dois objetivos: o primeiro, resulta num incremento da produção nacional, isto é, a economia portuguesa passa a ser cada vez mais manufactureira e não mercantilista; o segundo, o aumento das receitas públicas através de uma estabilidade diplomática e militar com Espanha e Inglaterra. Foi neste preciso momento, que a coroa portuguesa à mercê de situações extremamente delicadas de ponto de vista económico, político, diplomático e militar, redescobre o "Reino do Algarve"⁽³⁾.

Dentro deste contexto racionalista, encontramos os exemplos máximos da arquitectura pombalina na reconstituição da Baixa de Lisboa e na criação de Vila Real de Santo António, nunca esquecendo que esta foi construída por uma necessidade emergente de terminar definitivamente com a fuga dos impostos oriundos da pesca feita ao largo da costa do Baixo Guadiana, quer por pescadores nacionais, quer por espanhóis.

Concluindo, diz-nos Eduardo Horta Correia, «A chamada arquitectura pombalina não é mais, no fundo, do que uma assumida arquitectura de programa»(Horta Correia, 2010, p.39).

Em resposta, Pombal aproveitou esta oportunidade para levar até às últimas consequências a nacionalização das pescarias, e ordenou ao mesmo tempo que estabelecia novas reformas nos portos portugueses, e reorganizava o território, um novo indício de

mudança: uma relação entre arquitectura e urbanismo, que se debruça em persistências morfológicas delineando não só a «(...)história do desenho da cidade, mas a história da arquitectura da cidade.» (Horta Correia, 2010, p.211). Propôs uma nova urbe que iria revolucionar a arquitectura e o Urbanismo no Algarve, que teve como expressão privilegiada a: arquitectura de programa, ligada às cidades de fundação.

Tendo em conta o âmbito deste trabalho, é ao Algarve que me irei debruçar já de seguida, visto ser esta a área geográfica, que privilegiou o único exemplo de urbanismo iluminista em Portugal, Vila Real de Santo António, que impressa na sua urbanidade traços de uma especificidade cultural ligada às indústrias da pesca e conserva de atum com projecção nacional e internacional.



Fig. 4 - Sebastião José de Carvalho e Melo (1699-1782)

(1) «Os Portugueses são mencionados pela primeira vez em Flandres no início do século XIII. No entanto, apenas a partir do fim do século XIV foram estabelecidas relações directas e contínuas. Apesar da existência de uma conjuntura política e militar difícil entre a Flandres, a França, a Inglaterra e Portugal, foi assinado um tratado de comércio em 1389 (...), ver artigo online disponível em <http://www.fcsh.unl.pt/cham/leve/content.php?printconceito=1149>: Temas e Factos: *Flandres A expansão portuguesa*.

(2) Sebastião José de Carvalho e Melo foi secretário de estado do Reino durante o reinado de D. José I (1750 - 1777).

(3) O "Reino do Algarve", é considerado no Séc. XVI uma "fronteira pouco nítida". Romero de Magalhães descreve: «(...) ao longo da serra muito bem individualizada. Serra que, na fachada sul, se ligou ao barrocal e litoral algarvios por força, primeiro, da atracção dos centros urbanos (romanos e mouros) e, depois, pelo domínio administrativo que sobre ela exercem as cidades e vilas cabeças dos concelhos medievais. Apenas dois com concelhos - nos extremos noroeste (Aljezur) e nordeste (Alcoutim) - são exclusivamente serrenhos. A serra partilha-se pelos termos de Lagos, Silves, Loulé, Faro - pouco -, Tavira, Cacela e Castro Marim, povoações costeiras ou de Mar próximas. Uma unidade, esse Reino do Algarve d' Aquém-mar que está incorporado na longa titulação dos monarcas portugueses, que tem um governador e capitão-geral em nome do Rei (...).» - *Algarve económico 1600 - 1773*, 1993, p. 18



Fig. 5 - Os portos de mar em Portugal na era de quinhentos

2.2] A GÉNESE DA INDÚSTRIA NO ALGARVE

É consensual que desde os primórdios da nação, e mesmo antes, que uma das principais, senão a principal actividade económica desta velha nação foi a pesca e toda actividade ligada à mesma. É neste contexto, que de norte a sul do País, existem centenas e centenas de portos piscatórios. A população urbana na costa portuguesa, como se sabe, carrega um importante peso histórico, cultural e tradições ligadas à arte da pesca, que aqui é muito superior a de qualquer outra região do país. Refiro-me portanto, à província do Algarve, que traçou a sua personalidade articulando estes dois elementos para o desenvolvimento económico de algumas vilas piscatórias.

Sendo assim e tendo em conta que Vila Real de Santo António foi durante muitos anos «considerada a Bolsa internacional do atum» (José Alexandre Pires, 2005, p.29), espécie migratória, que passava em tempos não muito distantes (fins de Março a Setembro), em cardumes junto à costa meridional do Algarve, a sua pesca constituiu o maior «(...)negócio de colonização púnica da Península(...)» (Franco, 1947,p.4) e «(...)uma das principais indústrias extractivas do mar.» (José Alexandre Pires, 2005, p.28).

A pesca do atum, apresenta-se desta forma como uma actividade multi-secular que se revelou de grande importância na costa sul da Península Ibérica, uma das principais áreas de distribuição geográfica do atum, com especial incidência na costa meridional do Algarve. Completando a breve informação acerca desta actuação em diferentes pontos do sudoeste ibérico, que confirmam a existência de centros piscatórios conserveiros existem numerosos vestígios arqueológicos em Cádiz, Bailom, Málaga, Cartago, Cabo de S. Vicente, Tróia, e outros tantos descobertos em diferentes pontos do Algarve.

Esta dimensão da economia marítima, relacionada com a pesca do Atum, uma das indústrias tradicionais algarvias à mais de mil anos, é por isso a maior vantagem que o Homem encontrou para dispor e desenvolver num espaço livre, as estruturas/elementos relacionadas com a pesca e a transformação do pescado, que hoje em dia, reforçaram cada vez mais a dimensão desta actividade pesqueiro-conserveira na costa no território português, evidenciando as suas potencialidades geográficas e ambientais.

Apesar da riqueza e das condições morfológicas do litoral, que motivaram mais ou menos o fomento destas actividades, o ser humano, desde sempre, aproveitou ao máximo a simbiose entre o elemento água e o elemento terra, para aí germinar dois contextos: o económico e o alimentar. Se a pesca para o Homem era tão importante do ponto de vista alimentar, também o era do ponto de vista económico. E é sobre esse último aspecto, que decorre todo e qualquer contributo que nos chega à região mais meridional do país. Nesse território, vão sendo dispostos vários centros pesqueiros nas desembocaduras dos rios, e mais tarde, novos aglomerados que abrem caminho há moderna Indústria da pesca e conserva de atum.

É neste contexto, para além das boas condições promovidas pelo território, que as localidades ligadas a esta actividade saem em vantagem, uma vez que encontram a nova realidade, que traz conforto aos pescadores, e conduz ao aperfeiçoamento das técnicas de pesca e melhoramento das suas estruturas fabris dinamizando o comércio além-fronteiras.

Por mais estudos feitos a única certeza absoluta é que tem-se verificado ao longo dos anos uma diminuição muito significativa da passagem desta espécie migratória pela nossa costa. Podemos acrescentar a esta falta de matéria-prima a crise energética dos anos setenta, as novas regras e condições laborais, as convulsões sociais de então, producto da democratização do país, a falta de reinvestimento, inovação e modernização nos espaços de carácter industrial, acompanhada por novos interesses, nomeadamente o Turismo.

Todas estas condicionantes levaram inequivocamente à decadência acelerada da indústria conserveira na então urbe iluminista. Como se não bastasse, o início da globalização e a forte concorrência com mercados estrangeiros, incomparavelmente mais baratos, determinou o obituário desta actividade secular.

É notório, que o volume de pesca do atum motivado pelo conseqüente diálogo entre as pescarias directamente ligadas à exportação das conservas, na zona litoral do Algarve, acabou por reforçar o grau de importância desta actividade industrial pesqueiro-conserveira sobre as populações, «na polarização dos portos (...) e na estrutura social dos centros piscatórios» (Ismael Medeiros, p.177). Estas iniciativas, que tanto contribuíram para a sua fama internacional, evolução e concentração de instalações relacionadas com a pesca e a sua transformação, reverteram-se em espaços de memória nos centros de grande predominância consagradas a esta especialidade: Lagos, Portimão, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, que entrelaçam o apogeu e declínio nas relações desta actividade, no espaço-geográfico do Algarve.

Na sequência das diferentes realidades, quer de distribuição geográfica dos portos que permitiram promover a evolução da pesca do atum e, em contrapartida, o desenvolvimento das aglomerações populacionais dedicadas à faina piscatória no litoral algarvio, a herança material, em muitos casos traduz-se pela dicotomia dos diferentes espaços: Cetárias romanas, telheiros, sociedades pesqueiras e moderna indústria (fábricas). A capacidade transformadora da arquitectura reflecte-se desta forma nas diferentes relações entre forma e processo e a sua prática sobre contextos sociais e culturais cada vez mais complexos.

2.3] A NOVA IDENTIDADE DO ALGARVE

Voltando ao Algarve, que desde há muito foi uma das principais regiões fornecedoras dos mercados nacionais e internacionais, que sustentaram a população residente e desenvolveram os centros mais activos de pesca e conserva com a concentração de um grande número de edifícios industriais, a realidade que agora se afirma é o Turismo.

Na periferia ou no centro das vilas piscatórias que lhes deram origem, sucederam-se os grandes centros industriais, e agora as novas aglomerações dinamizadas pelo turismo moderno. Apesar de cada cidade/aglomerado ir avançando à medida das necessidades e disponibilidades de cada um, em diferentes períodos, interessa-nos compreender muito resumidamente como se estruturou a sua evolução tipológica em diferentes escalas que relacionam a arquitectura e o turismo de Portugal.

Depois de um grande período de pressão que marcou a região algarvia, a partir

década de 50/60 é possível acompanhar os processos de urbanização das cidades, que estão associadas à implementação e produção da Indústria na costa do Algarve.

Com o início da década de sessenta, os processos de desenvolvimentos das cidades no litoral algarvio, são fundamentais por efeito de iniciativas de promoção turística, que quase sempre dependiam da procura internacional, mas também, da procura nacional por parte de famílias e emigrantes activos do turismo. Este processo, ainda que experimental, é fundamental para percebermos a transformação de conceitos, quer da parte do projectista quer da parte do cliente. Os diferentes programas, estruturas residenciais - grandes unidades hoteleiras, pensões, estalagens, pousadas, aldeias turísticas, novos blocos residências (secundárias) - que agora se dissipam pelo litoral urbanizado e ainda não urbanizado, no contexto de uma sociedade de consumo de massas e do afluxo progressivo no território algarvio, que começou a ser procurado por famílias, ainda no final do século XIX, é agora caracterizado por novas tipologias emergentes em que o hóspede encontra também à sua disposição outros programas complementares tal como: piscinas, casinos, golfe, unidades comerciais, num percurso que reflecte a preocupação em planear o ócio em conjunto com a oferta hoteleira.

O estabelecimento desta síntese, permite-nos compreender a evolução da arquitectura de carácter industrial para uma arquitectura dedicada ao Turismo - a nova identidade que fez ressurgir no Algarve novos cenários sensuais que aliciam cada vez mais a população. Não procuro no entanto, estender-me muito mais sobre esta problemática, uma vez que não é o objectivo principal do meu estudo. Deixo portanto, para outras linhas de investigação que possam vir a ser feitos nesse âmbito. Foi, de resto, num sentido mais operativo, de informar o leitor sobre as principais ideias que transmitem a evolução de uma paisagem industrial para uma paisagem turística, que no caso do Algarve, comprovam a sua pertinência face ao objecto em estudo na minha investigação.

Vila Real de Santo António, uma vez mais, sendo a pressão turística irresistível ao lucro, pouco ou nada defendeu um património industrial secular. As entidades públicas não demonstraram de modo algum interesse ou sensibilidade em defesa de um património urbanístico/industrial, desrespeitando a memória colectiva de todo um povo. Esta dicotomia, que se reflecte na mutação de um espaço de carácter industrial para uma nova realidade que contempla o lazer, acabou por construir as novas oportunidades para o desenvolvimento sustentável das actividades futuras, que nos dias actuais, não permitem reconstruir a memória local.

03 UM NOVO CICLO DE TRANSFORMAÇÃO DA PAISAGEM

3.1| DA APROXIMAÇÃO AO RIO GUADIANA À FUNDAÇÃO DA NOVA "VILA MARÍTIMA"

Com a "Restauração do Reino do Algarve, em 1773 abriu-se a porta para outros tempos históricos de terras de *"d'aquém e d'além-mar"*. Abolida a "odiosa" diferença entre os reinos do Algarve e de Portugal, como refere Eduardo Horta Correia (1997), começa a notar-se no território algarvio profundas transformações de âmbito administrativo, transferindo deste modo todos os bens para a coroa portuguesa, o que até então não acontecia.

Deve, crer-se que sendo esta a medida e ordem seguida pelo seu executor responsável, José Manuel de Oliveira Damázio que, considerava ter encontrado um "terreno fértil, com boas condições para implantar ali uma nova povoação", não foi o único motivo que fez despontar o interesse no estudo do lugar, desde a sua origem até hoje.

Toda a área do actual concelho de Vila Real de Santo António, desde que o Reino do Algarve entrou definitivamente na coroa portuguesa, é um testemunho de restos e sinais das antigas civilizações que ocuparam as proximidades da foz do rio Guadiana.

Oriundos do Mediterrâneo oriental: árabes, fenícios, gregos, cartagineses, romanos, godos e outros tantos, estabeleceram novos povos resultantes das privilegiadas condições naturais que se combinavam nesta região do litoral algarvio.

Porém, é o povo árabe que ganha mais importância na dominação da civilização da Península Ibérica.
Diz-nos Ataíde Oliveira:

«Vê-se ainda que os árabes não se esqueceram da agricultura, que muito prosperou no Algarve durante o seu domínio, e tão bem souberam tornar rica a nossa província (...) Foi grande o comércio que então se estabeleceu entre o Algarve e África (...) com grande vantagem: não só pelas variadas e ricas produções que tiravam das terras do Algarve, e pelo comércio que lhe faziam com os seus irmãos de África, mas também pela comodidade que os portos do Algarve lhes davam, ou para ali acolherem as suas frotas ou para protegerem as diferentes passagens da África para Hespanha.» (Ataíde Oliveira, 1908, pág. 58)

Neste campo é de salientar igualmente uma outra condição, que não se limitou ao desenvolvimento de feitorias e à riquíssima indústria da salga e do peixe que dispersava por terras algarvias o "negócio". Falo, sim, da riqueza mineira e da sua exploração em toda a Península Ibérica, da qual o Algarve faz parte e onde o rio Guadiana adquire a sua importância. Na época que corresponde à Idade do Bronze, as comunidades que se fixavam ao longo das margens dos rios e seus afluentes, utilizavam a água não só como meio de subsistência, mas também como uma tentativa de navegar e tornar possível a circulação de bens, mercadorias, trocas de ideias e de culturas, uma vez que as estradas que uniam as diferentes povoações eram praticamente inexistentes, ou de muito mau estado. A acumulação de bens, que foi possível com esta facilidade de velejar o rio e o mar Mediterrâneo, resultou numa intensa actividade comercial que fez comunicar esta região do Al-Andaluz (do sotavento para o barlavento), mas também com os povos orientais,

exportando e importando mercadorias para as regiões mais longínquas.

Porque interessa perceber o que houve a modular num território pré-existente, de modo a contextualizar o leitor, façamos uma breve retrospectiva histórica que lance, com o recurso a referências adquiridas por diversos autores uma representação cartográfica que permite expressar através de diferentes leituras, os antecedentes da presença humana, nesta margem direita do rio Guadiana, antes de nascer a antiga vila de Santo António de Arenilha.

3.1.1| Da pré-história ao período proto-histórico

De acordo com Ataíde de Oliveira (1908), as transformações geológicas verificadas na região do Algarve, permitem ainda hoje configurar fisicamente este território, e o curso do actual "Grande Rio do Sul" - o Guadiana.

Tudo leva a crer, que muito provavelmente, onde hoje se situa Vila Real de Santo António, terá sido percorrido por nómadas em busca de alimento. Ainda que não tenhamos quaisquer provas arqueológicas sobre esta actividade. No entanto, a actividade de recolha era muito comum ao longo de toda a costa e em qualquer margem de qualquer rio e seus afluentes onde se verificava a presença humana, nomeadamente como é o caso, de Cacela e Castro Marim.

Chegados ao período neolítico, a presença ao longo do rio faz-se sentir gradualmente, em consequência da indústria mineira (Minas de S. Domingos), e há-de ter sido período de grande azáfama entre a serra e a foz. Foi neste contexto que o rio Guadiana adquiriu importância enquanto rio navegável e onde os seres humanos usufruíram de todos os benefícios que este território lhes proporcionava.

Era pois óbvia, a sedentarização dos povos ao longo das suas margens.

E assim, desde Fenícios, gregos, cartagineses, romanos e todos os povos navegadores do Mediterrâneo, aqui continuaram as suas trocas comerciais, actividade que exerciam há milénios, destacando-se *Baesuris*, localizado junto à foz do Guadiana, que actualmente é identificado como a vila de Castro Marim, garantindo pois o contacto com o mundo mediterrâneo e o interior alentejano.

Entre as povoações fundadas no Algarve achavam-se cidades como: *Porto-Hannibal* (Portimão), *Lacóbriga* (Lagos), *Ossonoba* (Faro), *Balsa* (Luz de Tavira), *Cunistorgie* (Cacela). Em Espanha, também existem registos arqueológicos que atestam a ocupação fenícia no território em ambas as margens do rio Guadiana.

Neste contexto, a presença romana no Algarve entre os finais do século III a.C e os inícios do II a. C determinou o incremento da cidade de *Myrtilis* (Mértola) articulada comercialmente com o porto de *Baesuris* (Castro Marim). No entanto, estes não se cingiram à utilização da estrada "líquida", mas a uma rede viária terrestre concebida como apoio, da qual se destacada o Interário de Antonino - ou "*Antonini Itinerium*", como refere Fernando Passanha na obra *Os 500 anos da fundação de Arenilha* (2014, p.19).

Foram igualmente identificados por Estácio da Veiga, tanques de salga de peixe e preparação do garum, produção de ânforas, e um forno de complexo industrial, entre a

zona de Manta Rota e Cacela Velha.

Após a decadência do império Romano, já nos finais do século IV, seguiram-se as invasões bárbaras e uma ruralização da sociedade. Mas, esta dita ruralização não significou que as relações mercantis já verificadas tivessem tido o seu fim. Quanto muito tornaram-se sim mais moderadas. Tanto é assim, que a cidade de Mértola, pôde assim garantir a permanência da actividade comercial ao longo do rio Guadiana, uma vez que se encontra activa durante os séculos VI e VII.

Com a presença islâmica na Península Ibérica, o rio Guadiana não teve qualquer motivo para deixar de ser definitivamente zona de comércio e de transacção de toda a espécie. Antes pelo contrário, quer pela prática "negocial" ancestral praticada pelos árabes e pelas suas fortes ligações políticas e consanguíneas ao Norte de África, as transacções não só perduraram, como tiveram um grande incremento.

Com a Reconquista Cristã, a partir do século XI, iniciou-se a expansão e ocupação territorial no Sul islâmico. O Guadiana, desde logo, vai perder as suas ligações ao Norte de África, mas mais do que isso, e ainda que continuando as suas funções comerciais, ganha uma nova função acrescida: a defesa e integridade do território nacional. Ele torna-se também "muralha defensiva" face aos castelhanos.

3.1.2| Da defesa do território no baixo Guadiana à primeira referência de Arenilha

O espaço português, desde tempos muito remotos, conheceu as populações que o habitaram. A necessidade de munirem o território com estruturas defensivas que resguardassem a integridade territorial, o controlo e vigilância nas regiões de fronteira, com o reino vizinho, Espanha, foi uma das principais preocupações do poder real. As linhas de fronteiras, querendo ou não são um factor que torna as relações comerciais entre as duas margens uma realidade tão natural, que por si, é já forçosa. Neste contexto, é inevitável que após a integração do Reino do Algarve na Coroa Portuguesa, os territórios no baixo Guadiana diferissem deste contexto.

Note-se que as fortificações, principalmente as estruturas densamente militarizadas, foram decisivas nos confrontos assinalados ao longo dos séculos XII e XIII. Embora o principal objetivo das Ordens religiosas, conhecida na época por Ordem de Santiago, seja o de conquistar as terras no sul de Portugal (Silves, Loulé, Faro, Tavira), dado a presença muçulmana na região de todo o Gharb ser cada vez mais notória, não se subtrai ao facto destas, recolocarem as suas atenções no vale do Guadiana, um território entre a terra e o mar.

Com o Tratado de Badajoz, em 1267, o rio Guadiana conheceu uma nova realidade, a de separar duas regiões politicamente diferentes. Com esta divisão política e administrativa, o rio enquanto fronteira natural e elemento marcante na paisagem, torna-se pouco seguro. Por essa razão, a defesa da linha de fronteira, preocupava bastante o estado soberano, que tratou desde logo de reparar e construir fortalezas ao longo do Guadiana.

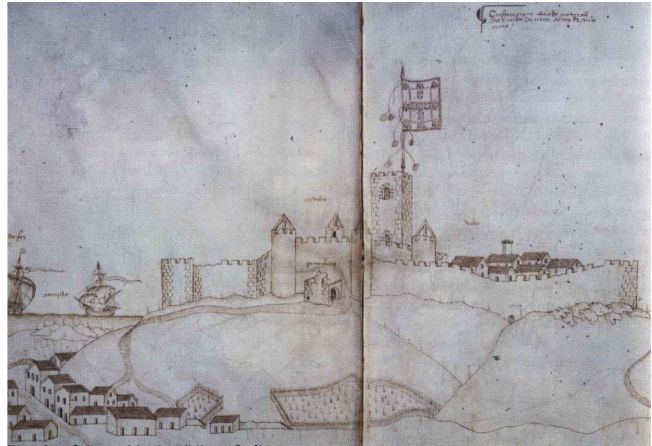


Fig. 6 - Castro Marim (Vista Sul). A primeira referência a Arenilha reproduzida no "Livro das Fortalezas do Reino" de Duarte d'Armas, cerca de 1509.

Deste novo acordo, deve compreender-se um elemento que une e integra duas comunidades em que o movimento fluvial não é tido como obstáculo ao desenvolvimento económico.

É este o fenómeno que favoreceu a vila de Castro Marim, dado à sua proximidade com a foz do rio Guadiana. Deste modo, é possível olhar este elemento, como um ponto fulcral na riqueza comercial que este rio tanto proporcionou em toda a zona costeira, nomeadamente a pesca, que se tornou numa das actividades económicas mais importantes de toda a região. E é precisamente sobre este território que séculos mais tarde, irá ser edificada a nova Vila de Santo António, «(...) e aí sim... terá residido o maior e mais profundo golpe de concorrência aos anseios da população castro-marinenses. Os privilégios teriam doravante, outro encaminhamento - a Vila Pombalina».⁽⁴⁾

Por outro lado, a boa organização defensiva e a vigilância dos territórios vizinhos que permitiram que a estratégica Vila de Castro Marim, implantada no alto de um cabeço na margem direita do rio Guadiana, se tornasse no principal baluarte defensivo da região algarvia, obrigou ao desenvolvimento de um registo sobre o estado das fortalezas situadas na fronteira com Castela, evitando futuras desavenças que poderiam existir tanto por terra como por mar. É então que surge, no princípio do século XVI, por essa razão, o “Livro das Fortalezas” de Duarte de Armas, que observa os cenários em que se encontrava a dita vila. É nessa gravura que aparece a primeira referência a Arenilha, na desembocadura do rio Guadiana, e é a partir deste momento que nascerá por volta de 1513 uma povoação que desaparece em «(...) menos de dois séculos, após o vórtice de um esvaziamento demográfico que, num certo sentido, a haveria de caracterizar desde os primórdios; cerca de duzentos e cinquenta anos depois dessa fundação, em 1774 (...)» (Hugo Cavaco, 2007,p.9).

Como tivemos oportunidade de acima descrever, Castro Marim, localizado num promontório na desembocadura da foz do Guadiana, tornou toda aquela região, um ponto de fulcral importância na defesa de uma das portas de entrada no reino. Lembremos por isso, a crescente pirataria que apavorou toda a fronteira marítima durante o século XVI, que tanto preocupou o poder real, como vimos, e que lhe fez confinar a necessidade de a defender.

Tornando-se cada vez mais necessário resguardar as povoações fronteiriças, o aspecto militar que esta primeiramente conheceu, não foi porém, o único factor que contribuiu para a vivência quotidiana das gentes nesta parcela de território. Como iremos referenciar já de seguida, é em Santo António de Arenilha que se vê uma nova realidade tão habitual como o é a sua defesa nas regiões de fronteira. Controlar o comércio fronteiriço, é à semelhança do primeiro factor atrás supracitado, a nova oportunidade que garante uma nova identidade e um novo cenário a esta localidade raiana. Ou seja, com a criação de entidades alfandegárias em pontos estratégicos nas linhas de fronteira, torna-se mais fácil controlar as mercadorias importadas e exportadas, e assim pagar os respectivos direitos de entrada e saída dos produtos.

Assim sendo, vamos reconstruir a memória e a especificidade do que foi a povoação de Santo António de Arenilha, a “progenitora” da criação Pombalina.

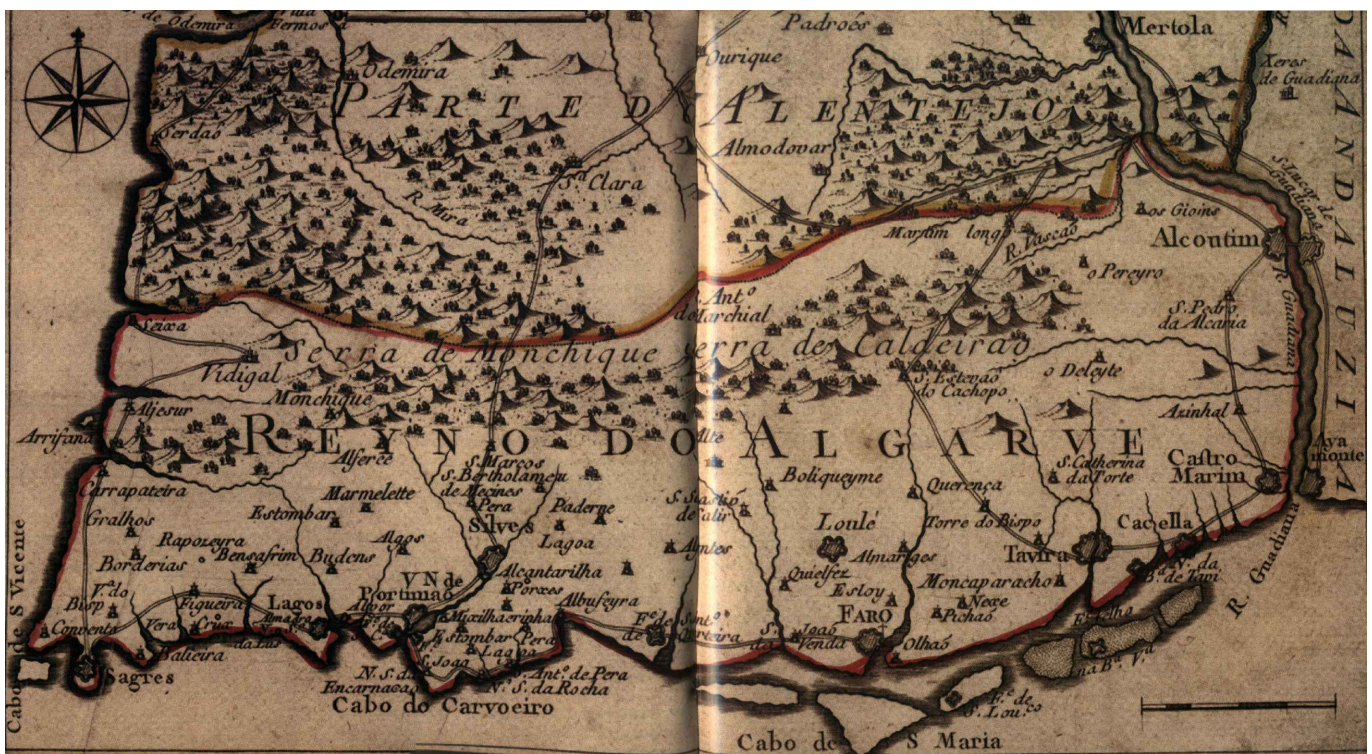


Fig. 7 - Mapa do Reino do Algarve, cerca de 1700. Os principais baluartes defensivos ao longo da costa algarvia.

(4) Hugo Cavaco, *O Degredo e o Privilégio em Castro Marim (alguns subsídios para a sua história)* Separata da Revista "Património e Cultura", nº 2, 1983

(5) Entenda-se couto para homiziados, como locais que procuram estabelecer uma povoação em áreas menos propícias ao mesmo, as regiões carecidamente despovoadas. Arenilha, por outro lado, não se revela o único exemplo que recebe o termo de couto para pesadores em Portugal. Na altura da sua criação já eram «(...) conhecidos os coutos de Caminha, criado por D. João I em 1406 e destinado a marinheiros e pescadores ou o couto de Mexilhoeira, criado por D. João II, em 1495, para 12 pescadores que desempenhassem o seu ofício(...)» in *Os 500 anos da Fundação de Arenilha*, Fernando Pessanha, p.40-41

3.1.3| A “Vileta” de Arenilha - duas estratégias, uma identidade

A vila de Arenilha é, até ao seu desaparecimento na segunda metade do século XVII, uma povoação marginal, com termo próprio, que englobava também as praias de Monte Gordo. Traçada com o intuito de «(...) vigiar e alertar as povoações vizinhas quanto às embarcações da pirataria que apareciam no horizonte(...)» (Fernando Passanha, 2014⁽¹⁾, p.40) o reconhecimento que lhe é feito em fundos documentais e literários, revelam que a aparente vila santanina foi um pequeno couto de homiziados; por outras palavras, uma comunidade piscatória, construída porventura sob uma camada arenosa (móvel e incerta), que tanto olha para o rio como para o mar, fruto das especificidades naturais do local.

Crê-se, que é graças aos arenilhenses e aos privilégios que lhes foram concedidos, que o interesse neste areal despovoado fosse bastante cobiçado para as actividades contrabandistas, tanto para quem ali vinha, como para quem ali reside ou viesse a residir.

E, como não podia deixar de o ser, teve Santo António de Arenilha, uma barca de passagem no seu porto, que chegou até aos arenilhenses por carta régia a 7 de Julho de 1542. Sem ponte, que proporcionasse a travessia entre as duas margens do rio Guadiana, de modo a facilitar a circulação de pessoas e bens, este vínculo foi determinante tanto para a ligação regular das duas margens com as vilas do interior, mas também para a ligação de novos contactos marítimos que se traçavam em direcção ao mar na busca de pescado e de sal, para aí confluir os produtos mais rentáveis que se poderiam exportar, nomeadamente a sardinha e o atum, que nesta desembocadura às portas do mar Mediterrâneo, determinaram anos mais tarde, um dos mais importantes entrepostos marítimos fundamentais para a dinâmica comercial entre Portugal e o resto do mundo, especialmente na Europa.

Mas que tem tudo isto a ver com Vila Real de Santo António? Para compreendermos o presente é preciso conhecer o passado. Neste caso, a história que antecede a criação de Pombal, é pertinente, pois é nela que acaba a costa do Algarve, o que «(...) revela a clara intenção em facilitar o quotidiano desta gente de modo a fixá-la ao local bem como atrair novos vizinhos.»⁽⁶⁾ A informação que podemos retirar desta breve passagem prende-se com a realidade portuária em que esta vivia, antes de ser «consumida pelo mar e areias», como refere Silva Lopes. Ora, se considerarmos que durante o século XVI e XVII esta vila já anunciava à corte portuguesa fortes indícios comerciais, por existir num pequeno lugar uma estrutura portuária, podemos rapidamente concluir que esta também poderia evoluir. Contudo, a sua evolução, ficará marcada pela necessidade de criar 260 anos depois, uma segunda fundação⁽⁷⁾: uma nova vila regular, mais moderna, que apresenta uma configuração arquitectónica diferente da anterior povoação Manuelina, já que esta não consegue cumprir o propósito para a qual foi criada. Assim sendo, e mantendo a mesma estratégia surge Vila Real de Santo António, que apresenta um novo conceito: Vila-fábrica.

Debruçando-se especialmente sobre o comércio marítimo, e as relações mercantis que se expandiram naquela região do baixo Guadiana, devemos caracterizar Arenilha como um centro portuário, que articula de forma autónoma e dinâmica um porto com as povoações fronteiriças.

É, certo que as referências que se conhecem já publicadas sobre esta “villeta”, não são muito abundantes. Porém, não representam um entrave nas investigações que possam vir a ser desenvolvidas por outras áreas, além da historiografia. Assim sendo, na Idade Contemporânea, existem algumas obras que se assumem especiais. Dos historiadores Hugo Cavaco, José Eduardo Horta Correia e Fernando Pessanha, chegam-nos as nas obras: *Revisitando Santo António de Arenilha* (Cavaco, 1995), *Pelas Praias de Arenilha e Mares de Monte Gordo* (Cavaco, 2007), *Vila Real de Santo António Urbanismo e Poder na Política Pombalina* (Horta Correia, 1984) e o mais recente *Os 500 anos da Fundação de Arenilha* (Fernando Pessanha, 2014), que analisam os precedentes da ocupação neste território, como também as configurações arquitectónicas que esboçam o perfil urbano em que emergira a vila de Arenilha, que anos mais tarde promove e domina um espaço multifuncional onde se desenvolvem novas actividades de carácter residencial, comercial, religioso e administrativo.

É razoável considerar que o então lugar, pensado e mandado edificar por D. Manuel I que ao defender os interesses do reino na «(...) vasta área existente entre Cacela e a foz do Guadiana, em que tudo é um ermo de medos de areia que se prolongam desde as cercanias da desembocadura do rio, por quilómetros e quilómetros de extensão(...)» (Hugo Cavaco, 2007, p.14), fixe um novo couto de homiziados que vigiasse as incursões piratas e evita-se o contrabando auferido nas pescarias de Monte Gordo, tão espontâneo como o é a presença de castelhanos. É neste sentido, que se torna provável a natureza etimológica do seu topónimo, não se dever apenas à sua estrutura arenosa na margem portuguesa, mas também ao «(...) jidioma que por ali circulava vindo da outra margem do rio(...)» (Hugo Cavaco, 2007, p.15). Quer isto dizer que «(...) os pescadores castelhanos, vinham pescar para as margens portuguesas, não pagando os devidos impostos à Coroa (...) ainda antes da carta de privilégio concedida por D. Manuel I (...) documento que manda proceder à construção da vila de Arenilha, (...)» (Fernando Pessanha, 2014⁽¹⁾, p.37).

Antecipando-se, desta forma à criação de uma vila regular previamente destinada a estabelecer uma grande unidade manufactureira, vamos caracterizar a Vila de Arenilha até há fundação de Vila Real de Santo António, por ordem do Marquês de Pombal, no século XVIII. Ou seja, “duas fundações uma estratégia”, como intitula Fernando Passanha na obra, *Subsídios para a História do Baixo Guadiana e dos Algarves Dáquem e de Dalém-mar*, (2014).

a) O Espaço físico:

Sendo escassa as fontes documentais conhecidas sobre Santo António de Arenilha, uma das referências que tomamos como certa, é a que nos fez chegar Frei João de São José, na *Coreografia do Reino do Algarve* (1577) - uma «(...) vileta pequena situada na foz do Guadiana, na volta que a costa faz da banda de Portugal pera norte, donde lhe entra este rio(...)»⁽⁶⁾. Esta menção que nos aparece, possibilita visualizar muito sumariamente o cenário e as conotações naturais do lugar. Nesse sentido, torna-se aceitável que possamos esclarecer dois pontos: o primeiro é que a urbe encontrava-se como marginal em relação ao rio Guadiana, que não lhe retira a possibilidade de esta se expandir territorialmente, o segundo, por imperativos também geográficos, diz respeito à principal via de circulação - o Mar, ser o principal eixo viário com que se chega à vila, que no período medieval, graças à expansão ultramarina, já se afirmava fortemente ligada à pesca e à extracção do sal. No entanto, não pudemos deixar de fazer um reparo que é especialmente importante. Ao afirmar que as razões de carácter comercial por mar, impulsionaram uma estratégia tão pertinente quanto necessária, que por vias terrestres, era já bastante limitada, os itinerários que serviam o concelho nesse tempo, de que fazem parte Cacela, Monte Gordo, Castro Marim e Arenilha, caracterizam-se pela sua fraca acessibilidade. Podemos assumir, que as duas principais estradas utilizadas, seriam as mesmas que já vinham sendo habituais, desde a época romana. De Castro Marim, seguia então uma em direcção a Mértola e outra em direcção a Tavira. Estas referências, ainda que breves são importantes para o viajante medievalista, já que o reconhecimento que lhe é feito sobre esta localidade marítima juntamente com o levantamento geomorfológico, pressupõem o carácter do lugar: desértico e quase isolado dos grandes centros urbanos.

b) Quotidiano e Perfil Urbano

Toda a área onde se ergueu a vila de Arenilha, tem como marco visível o rio Guadiana. Este delimita os reinos vizinhos (Portugal e Espanha), como também veicula a ligação entre as duas margens, fortalecendo o seu laço geofísico. Em geral, e por se tratar como uma de outras tantas povoações marítimas ao longo da costa litoral portuguesa, a sua ocupação é sobretudo sazonal, como levanta em hipótese Hugo Cavaco (*Revisitando Santo António de Arenilha, 1995*). Este tipo de ocupação, no areal onde se edifica a nova vila de Arenilha, descodifica mais adiante os motivos que permitiram a sua precariedade demográfica bem como a sua actividade comercial, especialmente ligada à pesca, ser muitas vezes fragilizada e que «(...)convinha ser protegida das incursões inimigas através do sistema de tores de vigia espalhadas pela costa.» (Fernando Pessanha, 2014⁽¹⁾, p.77).

Contudo, todos os problemas e dificuldades de povoar um lugar aberto, com uma povoação, tal como é Arenilha, uma vileta na foz do Guadiana que recebe constantemente investidas de corso e pirataria, estão certamente ligados pela falta de liberdade em defender os interesses logísticos e materiais (Hugo Cavaco, 2007) desta comunidade piscatória. Um outro facto indelével que também a descreve e que pode

explicar o seu total desaparecimento é: o irregular nível das cotas de altura das águas do Rio. Este motivo pode, estabelecer que na altura da sua fundação, o local onde esta se implantara, seria mais para sul daquela futura povoação que se iria instalar anos mais tarde e que caracterizaram a utopia das luzes. Embora de forma efémera tivesse Arenilha sido construída à beira-rio, a tranquilidade que a afectava e punha em risco muitas vezes as populações costeiras, provam que quem ali reside não são nada mais do que um pequeno grupo de pescadores, embora também se dedicassem à agricultura. Sobre a panorâmica que se tinha do território envolvente, quem vinha de fora e convivia com as gentes da vila, encontrava nesta povoação manuelina, a natureza que permitiu não só configurar as construções arquitectónicas das casas, como também a dos utensílios de que se serviram. Reparando nos desenhos de Sande de Vasconcelos, adquiridos recentemente pela Direcção Regional da Cultura do Algarve, que testemunham o conhecimento do lugar antes da fundação de Vila Real de Santo António, podemos concluir que nesta linha de fronteira, existiu uma pequena aldeia, uma sociedade de pescadores, aberta para o mar num extenso areal que surpreende o viajante pela sua beleza natural.

Sobre o número de habitantes que se lhe conhecem em 1527-1532, Arenilha encontra-se numa situação demograficamente precária. As populações nas zonas costeiras, acabariam por se despovoar, na medida em que os habitantes ver-se-iam na necessidade de se refugiarem no interior (Fernando Pessanha, 2014⁽¹⁾, p.65).

O pouco que se pode detectar da sua génese urbana é uma ausência de informação muito profunda, quer etnográfica quer literária.

No que se refere à configuração arquitectónica das construções de carácter residencial neste areal, leva-nos a crer, segundo as informações já analisadas e compiladas por outros investigadores, que estas seriam feitas de colmo e madeira, à semelhança de Monte Gordo, que antes da vila de Santo António de Arenilha, já assistia a fixação de gentes em condições semelhantes. Dado a natureza precária e simplicidade das suas construções, estas ficaram sempre associadas a populações de fracas condições económicas, que se deparavam apenas com uma única dificuldade, que consistia em evitar que as casas ficassem soterradas pelas areias. Por último, ao analisarmos as imagens que reconstituem historicamente a vila de Santo António de Arenilha, pelo arquitecto Luís Mansinho, podemos julgar o contexto espacial em que estas estruturas, se organizavam: no sentido Sul-Norte, paralelas ao rio, ao qual se agregava a estas habitações de uso não permanente um pequeno quintal individual a poente. Em geral, estas construções estruturavam-se à volta de um núcleo sólido, nomeadamente o edifício religioso conhecido por igreja da Trindade, que tinha junto a ele um poço para abastecer a população. Quer isto dizer, para além de uma sociedade de características rurais, também é uma comunidade auto-sustentável.

Como não poderia deixar de o ser, teve Santo António de Arenilha dois edifícios religiosos: a Igreja da Trindade, paralela às margens do rio Guadiana, orientada no sentido Norte-Sul entre as casas dos pescadores arenilhenses e, a ermida de Santo António, construída numa zona elevada e um pouco mais afastada da pequena comunidade piscatória. Apesar de hoje em dia já não existirem vestígios visíveis dos dois únicos edifícios em alvenaria, que se evidenciavam, ao contrário das palhotas precárias dos

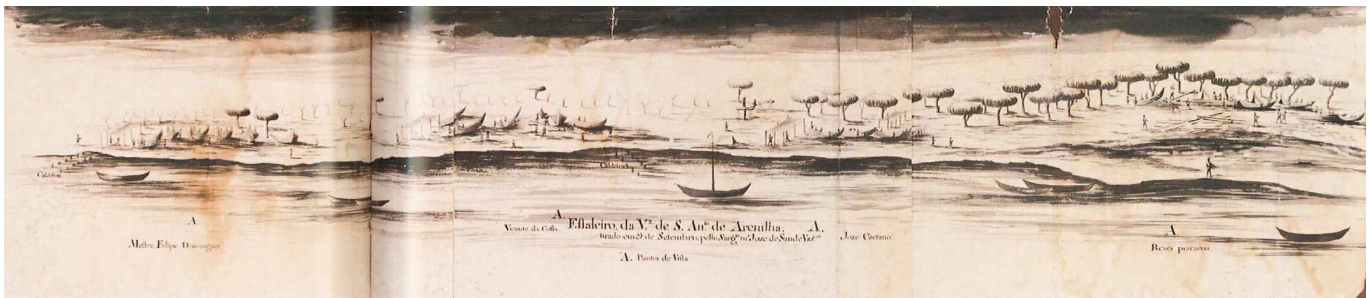


Fig. 9 - Estaleiro de Santo António de Arenilha (desenho de José Sande de Vasconcelos). Ao fundo, na praia vemos a vila com as suas cabanas de colmo.

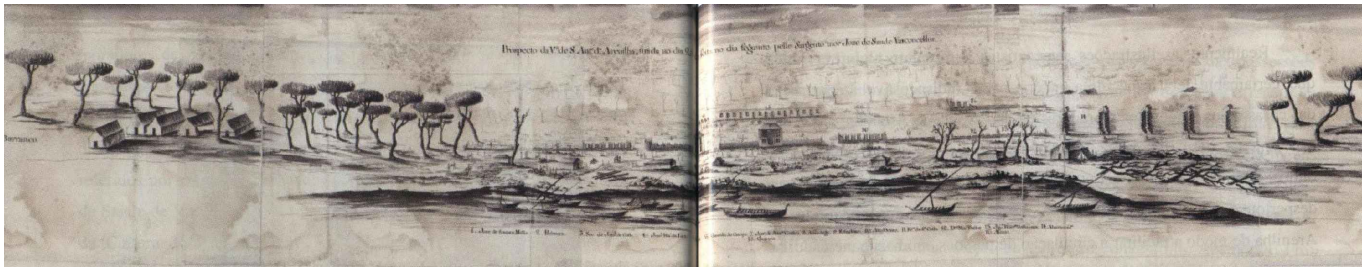


Fig. 10 - A vila de Santo António de Arenilha (perspectiva). Desenho de José Sande de Vasconcelos.

(8) Esta informação sobre a descrição de Fr. João de S. José sobre Arenilha, fomos colhê-la a Ataíde de Oliveira, *Monografia do Concelho de Vila Real de Santo António*, 1908, p.71

dos moradores, sabe-se que os mesmos foram auferidos no livro das *Visitações da Ordem de Santiago*, em 1554, que lançam algumas pistas sobre a sua configuração arquitectónica. Além de nos fornecerem determinadas informações, do ponto de vista arquitectónico, estas *Visitações*, indicam que o então alcaide de Arenilha, António Leite, é o responsável pela execução dos dois únicos edifícios sólidos de Arenilha, as duas "pequenas fortalezas" que poderiam proteger os moradores em caso de ataque.

c) O Poder Administrativo

A criação de assentamentos permanentes está desde sempre associada à expansão territorial. Um dos factores, que mais influencia o abandono e desertificação destes espaços, sejam eles pequenas vilas piscatórias ou grandes centros urbanos, é a falta de organização social e muitas vezes a inadaptação das habitações face às condições naturais. Estas mudanças, permitem especular um possível modelo de habitar, que venha a oferecer novas soluções e melhoria das condições de vida aos habitantes.

A vila de Arenilha, aparece-nos deste modo, como uma oportunidade, um local adequado para instalação de uma nova urbe, que apesar das dificuldades com que se deparava em relação aos modelos de habitar, era simultaneamente protegida e promovida, do ponto de vista político, administrativo e económico. Em relação a outros pequenos lugares que com ela confinavam o pequeno núcleo piscatório em expansão, que entretanto conquista autonomia, a vila de Santo António de Arenilha, necessitou também, de uma autoridade capaz de tomar decisões, que poderia organizar o espaço público, como também modificar as tipologias dos edifícios, consoante as necessidades evolutivas dos habitantes. É, então, necessário caminhar nesse sentido. Por essa razão, sobre a autoridade, pelo menos no que concerne relativamente a Arenilha, desde a época da sua fundação até à sua decadência e total desaparecimento no século XVII, o espaço foi sempre tutelado por indivíduos, quase sempre com experiência de guerra, «(...)que seriam motivo de honra e prestígio social, numa sociedade influenciada pelas antigas tradições medievo-feudais.» (Fernando Pessanha, 2014⁽¹⁾, p.72).

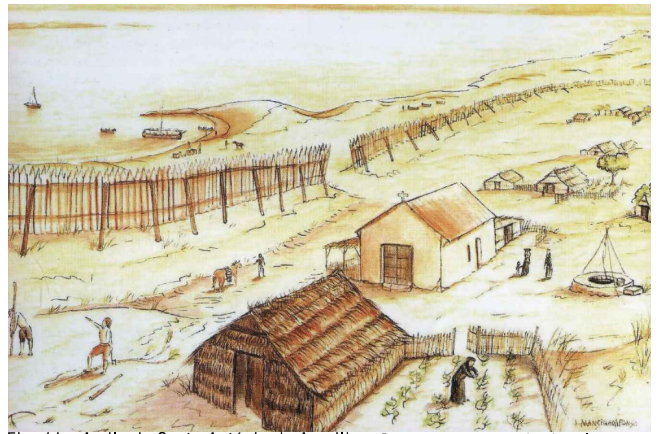


Fig. 11 - A vila de Santo António de Arenilha . Deve notar-se em primeiro plano uma cabana de colmo com a sua horta. Logo de seguida a igreja da Trindade. Ao fundo na praia, temos o porto da vila santantonina, rodeado por embarcações de pescadores; e finalmente a cerca de madeira, edificada pelo alcaide de Arenilha, António Leite, para protecção dos assaltos mouros. (Desenho do arquitecto Luís Mansinho Afonso).

3.2| O PROCESSO DE FORMAÇÃO DA CIDADE DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

3.2.1| Razões de fundação

Depois de analisarmos o fenómeno de Santo António de Arenilha, é muito legítimo entendermos que existem traços e vontades muito semelhantes à extinta “vileta” manuelina com a vila pombalina. Atrevemo-nos a enunciar a auto-sustentabilidade; povoamento, numa zona muito crítica/fronteiriça; necessidade de defesa e de soberania. Por outro lado, o aparecimento e desenvolvimento de ambas são muito opostos, tal como, a sua gestão política. A mais antiga, por carta de foral, a mais recente por uma decidida vontade régia e monitorizada pela figura de estado do Marquês de Pombal.

Bem distante do ideal iluminista, está o aparecimento natural e provavelmente espontâneo de Arenilha, nada mais distante do que a fundação da vila pombalina, até porque os tempos e a determinação eram outros.

Para dispor dos princípios que permitem aprofundar sincronicamente a leitura que procuro fazer sobre a evolução urbana de Vila Real de Santo António é, preciso em primeiro lugar, saber quais foram os princípios que presidiram a sua fundação.

- 1) **Político** - «Como toda a cidade-nova a vila resultou de uma decisão política. Mas não obedeceu a nenhum dos motivos clássicos de construção de cidades a partir do nada, ou seja: definição de uma fronteira, como as bastides medievais, inclusive portuguesas; colonização ou recolonização de territórios, como as cidades hispano-americanas; ou criação de novas capitais (...) Resultou basicamente, da decisão de desenvolver uma região das mais desertas e atrasadas da nação, além das mais golpeadas com o terramoto de 1755, o Algarve, e por fim às disputas político-militares e comerciais com Espanha, estas últimas ligadas à pesca e ao contrabando da sardinha, dando uma demonstração de determinação e força perante o competidor.»
- 2) **Simbólico** - «(...) Representava, em última instância, o resgate e reintegração do ressuscitado reino do Algarve ao novo Portugal, mediante investimentos públicos e privados (...) circunstâncias que explicam a sua forma, construção acelerada (...) foi uma cidade pré-fabricada, conceitual e materialmente em Lisboa.»

3) **Experiência urbanística: traçado original**- «A vila Real de Santo António é assim ao mesmo tempo um subproduto e a culminação do exercício urbanístico/arquitetónico e de empreendedorismo imobiliário desenvolvidos durante os primeiros vinte anos da reconstrução de Lisboa. (...) Abandonando a localização tradicional no cimo de uma elevação, que predomina até ao século XVII, constrói-se, a partir da segunda metade do século XVIII, pequenas vilas em terrenos planos à margem dos rios (...) todas tinham planta regular (...) e estavam estruturados em função de uma praça central.»

4) **Carácter mais idealista/moderno** - «A concepção da Vila Real de Santo António é uma cidade como obra de arte (...) concebida para funções e dimensões definidas (...)»

5) **Modelo que se deve repetir, ou seja, “plano piloto”** - «(...) é um modelo na medida em que almeja criar uma imagem emblemática de uma nação e de seu governo frente ao competidor espanhol. É um modelo quando busca ser uma vila que casa urbanismo e arquitectura em um arranjo único, que não faz concessão a nada, a não ser à simetria e à proporção. (...) como um modelo, voltado para o futuro (...)»

Estas citações entendidas por Paulo Armindo de Azevedo, no artigo *Preservação e Desenvolvimento, entendimento, sensibilização e divulgação das intervenções no centro histórico* face ao estudo elaborado pelo ECDJ - *Planos de Salvaguarda do Núcleo Histórico Pombalino* (2005), permitem claramente definir as cinco razões que possibilitaram instalar esta experiência urbanística, ou seja, uma cidade-nova no areal deserto num curto espaço de tempo.

Consciente da importância destes fundamentos, que representam uma urbe das mais representativas do iluminismo, vai agora ser possível fazer uma digressão sobre a sua evolução.

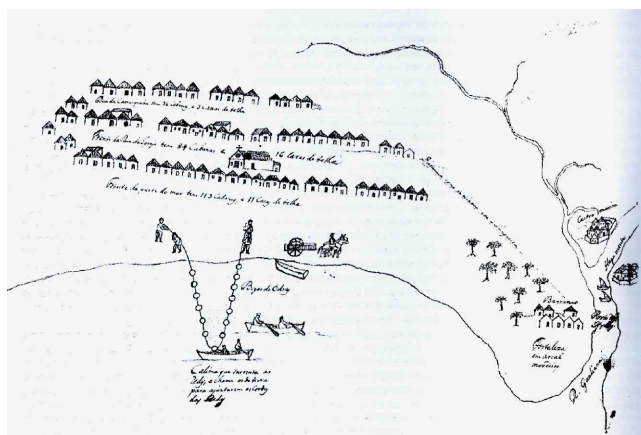


Fig. 12 - Esboço do "Lugar de Monte Gordo" (1773). No lado direito deve notar-se a indicação "Barranco", que é caracterizado por um conjunto de casas que corresponde à "Companhia Geral das Pescarias Reais". No dia 15 de janeiro de 1773, Pombal ordena a constituição de uma companhia monopolista, com o objectivo de superintender a actividade pesqueira do Reino do Algarve.

3.2.2| Evolução da estrutura urbana

A interpretação do meio urbano, no espaço que se dissolveu horizontalmente na região que tem como “portão de entrada em Portugal” o rio Guadiana, foi desde tempos longínquos, realizada por diversos observadores. Este processo, leitura interdisciplinar do espaço urbano e sua envolvente, foi interpretado, recriado e manipulado, consoante a realidade em que ela se realiza e mediante a individualidade de cada olhar. Na realidade, como em todas as coisas, também na arquitectura, para se chegar a possíveis caminhos de interpretação sobre o crescimento de uma cidade até aos nossos dias, utilizam-se diferentes elementos de análise: cartografia, citações, discursos, que no seu conjunto vão demonstrar e explicar as diferentes fases de expansão da estrutura urbana. Já dizia Vitruvius que «A ciência do arquitecto é ornada de muitas disciplinas e de vários saberes, estando a sua dinâmica presente em todas as obras oriundas das restantes artes».⁽⁹⁾

Desse modo, convém começar por uma narrativa histórica, uma experiência que para os arquitectos permite representar o que se deseja.

Como referi anteriormente, o núcleo histórico de Vila Real de Santo António, no Algarve, foi fundado por Sebastião de José de Carvalho e Melo que tinha como intenção controlar duas situações que embaraçavam os réditos da Coroa, ao mesmo tempo que «(...)solidificava o poder do Estado no quadro do Poder Absoluto» (Horta Correia, 1984, p.44).

Nas fontes documentais já publicadas⁽¹⁰⁾ é possível testemunhar que o domínio espanhol no mar português e o contrabando que se vivia junto à fronteira, são desde sempre alarmantes, e inquietavam não só o apelidado Marquês de Pombal, na altura Secretário de Estado, mas também o rei D. Afonso V, que desde o século XV, tinha conhecimento desta falha na região fronteiriça do baixo Guadiana.

Desta forma, as conjunturas actuais, numa região desorganizada e entregue a estrangeiros, que favoravelmente enriqueciam à custa das potencialidades locais, delineou os novos caminhos que impulsionariam uma autêntica “Reforma”, sustentada numa política Absoluta, baseada no que já acontecia na Europa do século XVIII. Para concretizar este pensamento, partiram dos pressupostos que fariam aumentar as potencialidades algarvias na agricultura, comércio e pescarias, reaproveitando os recursos para um aumento da produtividade e avanço tecnológico numa região subaproveitada.

Impulsionando desta forma uma situação estratégica para o Algarve, particularmente no território da foz do Guadiana, que separa politicamente dois países, nasce a nova vila autónoma - Vila Real de Santo António, que se torna o símbolo da história do iluminismo Português.

Mas se o interesse em dinamizar o sector das pescarias, com uma nova urbe com características reformistas, provém da necessidade de afirmação política em fiscalizar economicamente as pescas nesta região, a importância oferecida pela sua estrutura urbana é em primeira instância um modelo de cidade industrial, que de modo puramente racional e geométrico é edificada em função do rio, para uma sociedade que na época se supõe moderna.

Passado o primeiro episódio que permite construir uma visão sobre este novo

desafio, a Carta Régia redigida ao Governador do Algarve, D. José Francisco da Costa, a 30 de Dezembro de 1773 por D. José I torna-se valiosa, porque nos indica o local para edificar o novo burgo, mas também as características em que seria edificada: «(...) Uma competente Praça (...) deveria ser o centro cívico da Vila, e a partir do qual sairiam em linhas rectas as ruas necessárias para aceder a todos os edifícios, desde as casa às armações das pescaria. As casas (...) térreas ou de um só andar (...) poderiam ser ampliadas num andar mais tarde, se e quando os seus donos o entendessem. A Alfândega deveria ficar (...) no terreno mais vizinho ao porto dos iates(...)».

Colmatando a deficiência em que ostentavam os terrenos de Monte Gordo, que não se adequavam aos parâmetros previstos no plano de uma vila regular⁽¹¹⁾ que ambicionava formar um novo porto mais resguardado ao mesmo tempo que controlava a vizinha Ayamonte, o sítio do Barranco⁽¹²⁾ apontado na cartografia histórica, a Norte da antiga Vila de Santo António de Arenilha, torna-se o mais indicado pelas suas características geográficas.

Tinha-se portanto escolhido o local do Barranco para edificar a nova urbe, embora as novas indicações dadas por Pombal, só tenham sido conhecidas, a 27 de Janeiro de 1774, quando enviou ao Governador a planta que permite observar perspetivamente o novo plano urbanístico desenvolvido pela Casa do Risco de Lisboa, sob a orientação do Arquitecto Reinaldo Manuel dos Santos.

De modo a concretizar a vontade de Sebastião José de Carvalho e Melo, e foi colocada a primeira pedra, a 27 de Março de 1774, simbolizando o início das obras na urbe totalmente pensada ao pormenor. A solução que se procurou de lógica proporcional seguiu um traçado regular, e geometria linear, que ordena os espaços e ruas urbanas tanto a nível de métrica e rítmica como a nível de planimetria e altimetria, que se acomoda bem às necessidades do loteamento, permitindo um bom aproveitamento do terreno.

Ao observar o plano original, do século XVIII, percebemos que o núcleo histórico tem a forma de rectângulo, com uma praça central em que a rua é quem lhe determina o desenho arquitectónico que no seu conjunto forma «(...) quarenta e um quarteirões que podem ser classificados em três tipos: trinta de 240 x 100 palmos (52,80 x 22,00 metros); cinco de 250 x 100 palmos (55,00 x 22,00 metros); e seis de quarteirões que podem ser classificados em três tipos 250 x 240 palmos (55,00 x 52,80 metros).» (Horta Correia, 1984) cuja axial principal é paralela à linha de margem, quer isto dizer, edificada em função do rio, expressando a importância marítima do assentamento, cujo único acesso terrestre era composto pela estrada de ligação à povoação de Tavira e Monte Gordo a Oeste.

Comparativamente ao plano urbano, a concepção da nova estrutura urbana a partir de uma fachada uniformizada, com grande pureza geométrica, permite-lhe simular teatralmente um aspecto de palácio clássico, que desafia ao país vizinho, onde o edifício principal era a Casa da Alfândega, que por razões óbvias não se repete na arquitectura da cidade. Este edifício, desempenha a função mais importante da zona ribeirinha, que se destina a controlar os impostos sobre as pescas, reduzindo o contrabando que já se verificava na zona, e é portanto, o centro activo de todo o processo que contribuiu para a estabilidade necessária ao desenvolvimento urbano, que pelas suas características

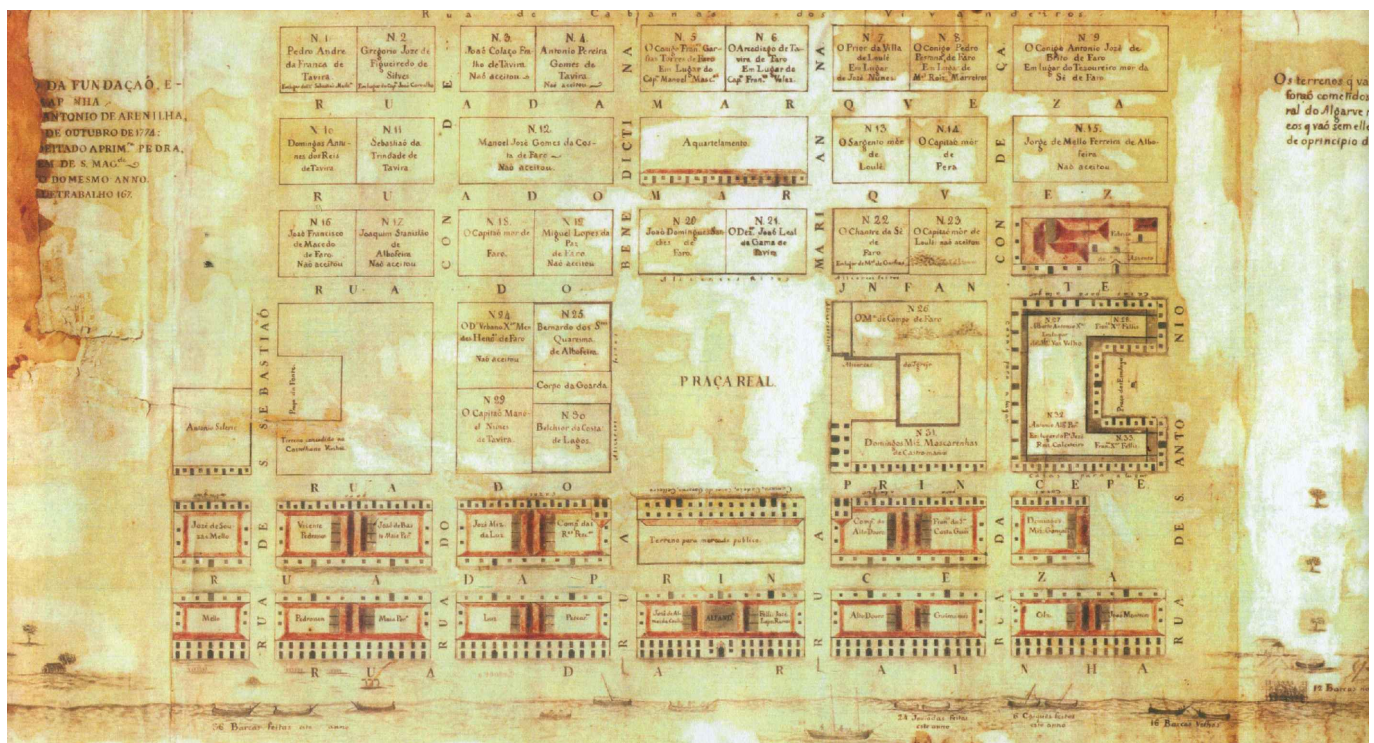


Fig. 13 - Planta da nova vila enviada para Lisboa em Outubro de 1774. Desenho-relatório da autoria de José Sande de Vasconcelos

(9) Vitruvius, *Tratado de Arquitectura*, tradução do latim, introdução e notas de M. Justino Maciel, p. 30

(10) Verifica-se esta situação, por exemplo, na carta que D. Alfonso V escreveu ao Corregedor do Reino do Algarve, Álvaro Mendes Godinho, a 2 de Junho de 1450 e no relatório do Corregedor de Lagos, funcionário encarregado da averiguação dos cofres das "Alfândegas, Almadravas, Fortificações e sisas" do Reino do Algarve, em 1760, que comprovam que «o "tesouro oculto" numa região de abundante pesca onde os castelhanos tinham lucros consideráveis e a Fazenda Real, consequentemente, notáveis prejuízos» (Horta Correia, 1984, p.45), já esboçavam a situação alarmante em que se encontrava este território.

(11) A Baixa de Lisboa, ou Baixa pombalina, por ter sido edificada por ordem do Marquês de Pombal, em consequência do terramoto de 1755 é edificada com uma nova abordagem, que permite caracterizar os princípios pombalinos, que podemos reconhecer também em V.R.S.A: um conjunto de ruas rectas, perpendiculares e organizadas segundo um eixo central, em que os edifícios no rés-do-chão apresentam um carácter comercial, e nos pisos superiores o de habitação. Esta obra, a mais emblemática por que ficou reconhecido o Marquês de Pombal analisa de forma muito minuciosa os princípios que devem moldar uma nova cidade: estruturada e ordenada segundo as suas funções.

(12) "Barranco" apresenta-se como um sinónimo de um "sulco feito no solo pelas enxurradas", ou seja um precipício produzido pela intensa erosão provocada pelas água das chuvas. Este tipo de sulcos, são muito vulgares nas regiões mediterrânicas, e a sua natureza linguística é de origem pré-romana, e refere claramente que as características deste local apresentavam um forte acidente geográfico devido às grandes cheias do baixo guadiana, que até aos finais do século XIX, transbordavam para além do seu leito normal, inundando vastas áreas de cultivo.



Fig. 14 - Vila Real de Santo António. Mapa da Vila provavelmente na altura da fundação. Pode ainda notar-se a falta de sete quarteirões, o sítio das "Hortas", onde se encontra a zona de cultivo que presumivelmente pertence aos moradores da dita vila, e ainda as fortificações.



Fig. 15 - As fortificações de Castro Marim e Vila Real de Santo António. Planta datável do século XIX



Fig. 16 - Carta Militar oferecida ao Príncipe Regente pelo Capitão do Real Corpo dos Engenheiros, Balthazar de Azevedo Coutinho. Planta datável do século XIX (1801)

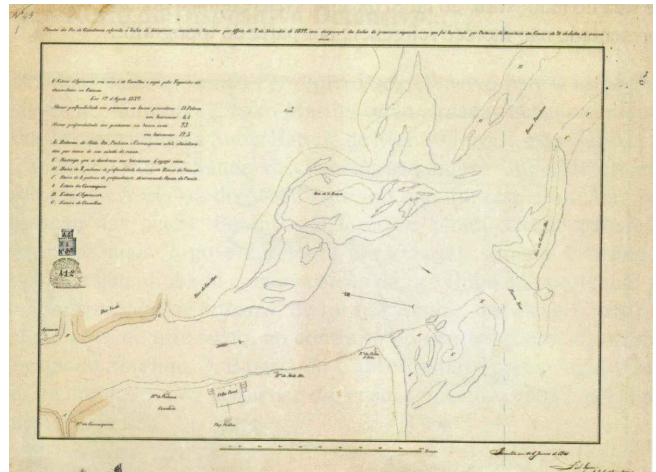


Fig. 17 - Planta datável de 1839/40, da responsabilidade do Major do Estado-maior da Engenharia Francisco António Soares Garcez.

arquitectónicas únicas simboliza a entrada no território de Portugal.

Vila Real de Santo António, surge então de modo racional por um lado e de forma teatral com uma fachada que se prolonga paralela ao rio, «Com toda a imponência da pedra, já talhada em Lisboa, e daí trazida por mar, fora-se modelando de forma "standardizada" a moderna povoação, onde antes reinavam os areias e deserto populacional» (Hugo Cavaco, 1997,p.30). Com efeito, este primeiro traçado, desenha a linha de produção onde se implantaram os armazéns e as doze sociedades de pesca, «(...) alinhados frente ao Guadiana e rematados, em cada extremidade, por um Torreão equidistante da Alfândega, concediam à fachada um cenário majestoso» (Hugo Cavaco, 1997, p.30) com objectivo de afirmar o absoluto poder régio em função do poder político-económico.

Em segunda estância, o prolongamento urbano deu-se na direcção ascendente, que foi evoluindo a ritmos vários durante os anos de 1774 e 1775. Directamente relacionada com a segunda planta de 30 de Junho de 1774, que já assinalava as «(...) denominações das ruas e das suas respectivas divisões, subdivisões nas ligeiras e baratas propriedades de que se devem compor, bem como a lista de pessoas que as deveriam construir» a nova Vila vê concretizado o esboço inicial, que mediou com a Praça Real e o edifício da Alfândega, uma relação de hierárquica e programática, que no seu conjunto constrói o complexo industrial, residencial⁽¹³⁾, político, administrativo e religioso, que na totalidade corresponde aos desígnios do Plano de Fundação para uma sociedade que empregasse o esforço do seu trabalho. Em síntese, assiste-se a dois planos de transição: o primeiro, zona de fabrico para zona residencial (limitados pela Rua da Princesa e do Príncipe), o segundo, embora denote centralidade, permite uma transição mais heterógena, (política/administrativa - residencial/industrial) uma vez que todas as ruas convergem para a Praça Real, o principal elemento da cidade, onde se encontram os edifícios com poderes político-administrativos.

Assim, Vila Real Santo António estabelece-se como o centro de todo este processo reformista. Como resultado, a Câmara de Cacela perde a sua autonomia como sede de concelho, e tanto o pároco como o Juiz de Fora que residiam nas duas fortalezas, Cacela e Castro Marim, respectivamente, passam agora a viver em Vila Real de Santo António. Por último, a Lota da Praia de Monte Gordo e a Alfândega de Castro Marim é destituída, e é logo transferida para a nova urbe, que tem ao seu dispor, os mais modernos conceitos de cidade europeia.

Perante estas transições, que conferem ao núcleo histórico o carácter de vila-fábrica, esta assume por outro lado, um carácter de defesa que também controla as «regas do jogo» em que se concentra a nova urbe. Com uma visão menos focada, num aparente potencial modelo conduzido pelo conceito de diversidade programática, o património militar, é importante auferir, já que estes elementos foram muitos importantes na defesa portuguesa face aos espanhóis, particularmente na fronteira natural, o Rio Guadiana. Hoje em dia, os vestígios deste património são praticamente inexistentes, mas eles existiram enquanto baterias. Na cartografia do século XVIII, estes elementos estão assinalados nas plantas onde se encontram presentes todas as fortificações implantadas nas fronteiras Leste, Sul e Oeste do Algarve, entre Castro Marim e a Arriñana, sem data e de autor desconhecido. Neste âmbito é de destacar a Bateria da Ponta da Areia, a Bateria do

Medo Alto, a Bateria do Pinheiro e a Bateria da Carrasqueira, e é possível afirmar as características que seriam consideradas na Barra do Guadiana: «(...)um dispositivo defensivo passivo da Vila que acaba de nascer(...)».⁽¹⁴⁾

Nas plantas, em causa é possível localizar repetidamente estes elementos, que nos servem de ponto de partida, para compreender o desenvolvimento de Vila Real de Santo António, e consequentemente uma visão evolutiva sobre o processo urbano, que pelas suas características, não se comparam a outras cidades portuguesas.

E assim, sucedeu de facto. No espaço de tempo que medeia entre a segunda metade do século XVIII e início do século XX, à vila erguida arribam gentes dos mais diversos lugares.⁽¹⁵⁾ É, este novo surto que observa a necessidade de fixação de população na costa sudeste portuguesa, que protege os fluxos comerciais, cada vez mais intensos, decorrentes da expansão marítima, ocasionada na transição do século XIII para o XIV. Perante esta situação, o crescimento de Vila Real de Santo António processava-se de forma a tirar diferentes aproveitamentos⁽¹⁶⁾, que não se resumiam única e exclusivamente à pesca, ainda que seja o sector que impulsionou a sua fundação.

Embora se conheça de forma parcial, as descrições e as preocupações que os viajantes dos séculos XVIII e XIX têm em reproduzir com a máxima fidelidade este território, que indica o desenvolvimento de Vila Real de Santo António, estas inscrições não consideram ter havido uma grande evolução no espaço urbano entre a época da sua fundação, no século XVIII e meados do século XIX.

Paralelamente à carta militar, datada de 1801, do Capitão do Real Corpo dos Engenheiros, Balthazar de Azevedo Coutinho, a planta datável de 1839/40, da responsabilidade do Major do Estado-maior da Engenharia Francisco António Soares Garcez, apresentam semelhanças que entre si descrevem a barra do Guadiana:

«A atestá-lo temos a expansão da vila regular que foi aumentada com três ruas e os correspondentes 17 quarteirões de edifícios. (...) os terrenos alagadiços: sapaes (...) as áreas arborizadas aparecem assinaladas com a palavra pinheiral (...)» (António José Pereira da Costa, 2011, p.52).

Outra semelhança, diz respeito à representação das baterias, que constituem o sistema defensivo na barra do Guadiana e à representação de uma recta perpendicular ao eixo do centro da Praça de V.R.S.A., realçando a localização do cemitério que se define com a axial da igreja e obelisco.

«(...) a toponímia é sensivelmente igual em todos os mapas, com os topónimos colocados nos mesmos locais das plantas.» (António José Pereira da Costa, 2011, p.62).

Outra indicação, para a interpretação das plantas é as características do terreno que clarificam as margens do rio. Ao observar o eixo Norte-sul paralelo ao rio, em que se insere o núcleo, e que caracteriza a fachada majestosa, existe uma contínua despreocupação em desenhar o espaço portuário do novo centro urbano. Há semelhança de Arenilha, será um grande e livre ancoradouro. Por outro lado, aparece a referência idêntica, ainda que esboçada de um Poço, Público, com o respectivo acesso.

«(...) As linhas que denotam as margens do rio, e dos esteiros, o perímetro das Ilhas são as da praia-mar. (...) o Poço Público, situar-se-ia a cerca de 75 braças a Poente da última linha de casas construídas na vila e seria servido por um caminho em "L" a partir da rua que saía do lado Norte do largo da Vila» (António José Pereira da Costa, 2011, p.63 e 64)

«O seu porto admite embarcações de alto bordo e está defendido pelo Forte da Ponta da Areia a O. (...)» (Ataíde de Oliveira, 1908, p.100)

Nestas duas plantas, é dada uma vaga ideia da altimetria do terreno e da linha de costa, nas imediações entre Portugal e Espanha. É possível determinar a fraca evolução urbana nas duas margens, mas uma crescente modificação do terreno ou tipo de solo em que se circulava nas imediações de Vila Real de Santo António: pantanoso a Norte, e arenoso, quando se caminha para o Sul.

Todavia, a evolução socioeconómica da desejada Vila, «(...) digna do nome português e que (...) seria a mais bella do que a povoação andaluza(...)» (Ataíde, Oliveira, 1908,p.75) obedecia a uma louca vaidade, em que o principal intuito do Marquês era fazer da nova urbe o Empório das pescarias do Algarve. Enquanto se assistia a uma deslocação da numerosa população que existia nas praias de Monte Gordo para a nova povoação, «Castro Marim também viu em pouco tempo a sombra que contra ela projectava a nova Villa». (Ataíde Oliveira, 1908,p.78). Desta provisão, trasladando-se ao mesmo tempo todas as necessidades, escassas é as noticias que podemos dar desta vila. Os dois mapas cartográficos que analisamos, ainda que distam entre si trinta e nove anos, podem justificar, partindo do seguinte ponto de vista, que, o terreno que esta ocupava estava especialmente desacompanhado de auxílios superiores, e por isso contava somente com as suas próprias forças ⁽¹⁷⁾. Esta alarmante situação, pode explicar a considerável falta de moradores, desde a morte do Marquês de Pombal, em 5 de Janeiro de 1782. Isto porquê? Porque os grandes períodos de guerra entre Espanha e Portugal instalaram-se mais uma vez às portas da margem do rio Guadiana, e o então bispo D. Francisco Gomes, governador interino das armas do Algarve «(...) mandou proceder aos reparos para a defesa do Guadiana, restabelecendo as fortalezas demolidas ou arruinadas, construindo baterias novas em toda a linha (...)» (António José Pereira da Costa, 2011) da qual Vila Real foi testemunha vigilante de todo este movimento.

Esta má vontade, contra uma vila que se achava liberal perdurou durante décadas, e envés de a prosperar foi cada vez mais definhando, lutando a cada dia pela vida, entregando-se particularmente, ao comércio e à indústria. Até 1841, *diz-nos a Corografia do Reino do Algarve* «(...) naquela magnifica vila, com ruas largas, com boa praça(...) e edifícios regulares (...) nunca mais se edificou uma só casa (...)os intuitos de Pombal, arruinou a famosa pescaria da sardinha na costa de Monte Gordo (...) levaram d'ali os moradores das cabanas, e d'algumas casas (...)Não foram porém, demandar a nova villa, mas sim acolher-se em Higerita, pequeno porto de Hespanha, que foi engrossando em cabedais e população(...).Em Monte Gordo há ao presente 64 cabanas e 4 casas (...)».

(13) O complexo residencial está relacionado com os "convidados" que a povoariam a dita vila, da qual fazem parte os homens do clero, fidalgos algarvios, nobres e homens de negócios (burgueses), ou seja, homens com grande poder económico.

(14) Recordando o que o "Canto Sudeste" do país nos serviu, especialmente na foz do Guadiana, durante a Guerra das Laranjas, a obra literária: *Á Defesa da Vila Real (séculos XVIII e XIX), as baterias ribeirinhas de Vila Real de Santo António* (2011), de António José Pereira da Costa, oferece uma descrição sobre este património militar, sobre as diferentes fases de planeamento e ainda, as diferenças entre o que se poderia ou se deveria construir, para proteger as muralhas de algumas baterias da erosão provocada pelas águas do Guadiana. À primeira vista, é um reflexo de uma colecção de plantas e esboços da autoria do Tenente-Coronel José Sande de Vasconcelos, que pela simplicidade das escalas gráficas, reproduzem o pensamento e reflexão sobre a arquitectura militar naquele território.

(15) Este cruzar de gentes, dos mais variados e distantes lugares: Lagos, Caparica, Fuzeta, Vila Nova de Portimão, Coimbra, Faro, S. Lucar do Guadiana, Ayamonte, Ponte de Lima, Villablanca, Galiza, e uma infinidade de localidades que é fastidioso enumerar, não se ficaram pelos tempos de fundação. Constata-se, no A.N.T.T os Registos Paroquiais, Distº Faro, Concelho e Freguesia de V.R.S.A, Cxº 407, B 7.

(16) Refere Hugo Cavaco, que «Já então se descia ao Algarve pra usufruir das suas praias e águas.», in *Vila Real de Santo António - Reflexos do Passado em Retratos do Presente* (Contributos para o estudo da história vila-realense), 1997, p.36.

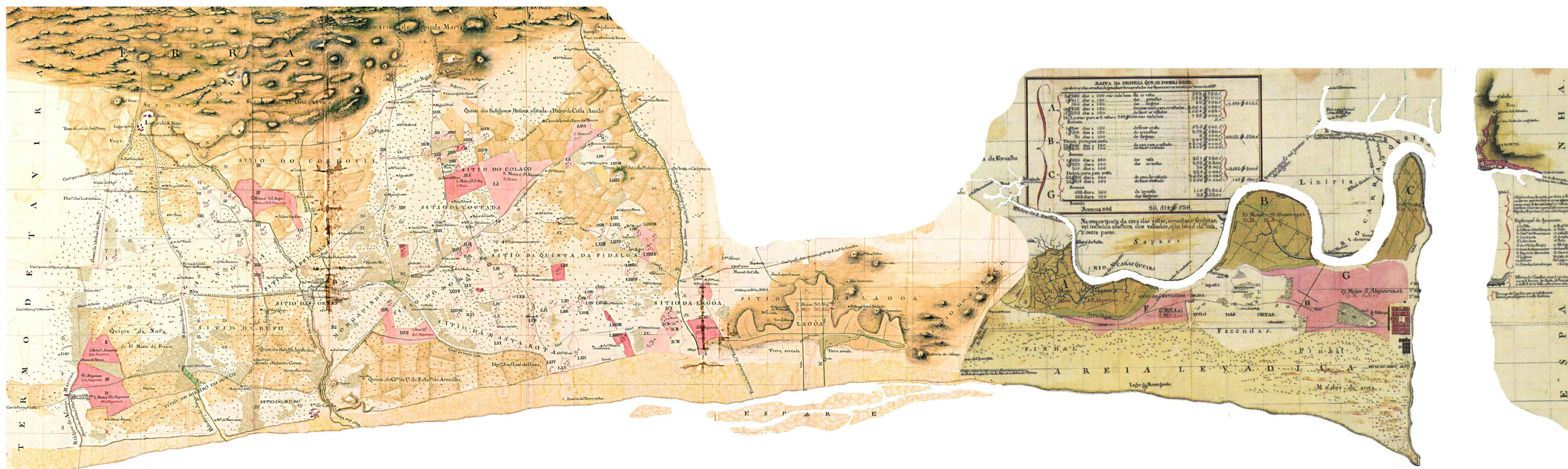


Fig. 18 - Carta topográfica das terras incultas, salgadas e sapais do termo da Vila de S. António de Arenilha e dos terrenos baldos e terras incultas do termo de Caela. (Fotomontagem elaborada com base nas cartas topográficas executadas por José de Sande Vasconcelos, 1775). Neste levantamento topográfico destaca-se a superfície arenosa, a extensa extensão dos sapais, a zona do pinhal de Monte Gordo, a sul, do sítio das Hortas de Vila Real, a norte. Destingue-se, junto do perímetro da Vila de S. António de Arenilha a área central das Fazendas das áreas contíguas a nascente, e a poente, em tons de rosa claro, as áreas capazes de admitir cultura de sequeiro e regadio. Representam-se também a malha irregular dos trajectos e dos espaços livre entre as hortas, a estrada Real nº 78 - concebida para o atravessamento da região de Sagres a Vila Real.

(17) Para enobrecer esta Vila, Marquês de Pombal teve um desígnio: torná-la na "Capital" das pescarias do Algarve. Já, os intuítos do Marquês convidaram diversas companhias do país a instalarem-se para construírem os seus prédios e armazéns. Dos onze fundadores que acataram de melhor vontade este convite, para instalarem as sociedades, oito são companhias e três eram de particulares. Na fronteira da rua da Rainha (atual avenida da República), conhecem-se: a Companhia geral das reais pescarias, representada por Alberto Luíz Pereira; a Companhia geral do Alto Douro, representada por João de Araújo Braga; a Companhia de João Ribeiro Vianna e Sócios, representada pelo sócio Francisco da Silva Costa Guimarães; a Companhia de José Martins e Sócios, representada pelo sócio Gabriel Caetano Ribeiro; a Companhia de José de Sousa Mello e Sócios, representada pelo sócio Braz Fonseca e Souza; a Companhia de Pedro Martins Gonçalves e Sócios, representada pelo sócio Domingos Martins Gonçalves; a Companhia de João Basto Maia e Sócios, representada pelo próprio; a Companhia de Vicente Pedrossen e Sócios, representada pelo seu administrador, o capitão João da Costa; e por último, os três particulares: Félix José Lopes Ramos, João Monteiro da Fonseca e o sargento-mor José de Almeida Coelho.

Façamos então um pequeno reparo conclusivo: Vila Real de Santo António, Ayamonte, Castro Marim, Cacela e Monte Gordo, formavam entre os séculos XVIII e XIX, um quadrilátero, dentro do qual se erguia a nobre vila, constantemente ameaçada. «Eis a razão do seu longo estacionamento».

Obtêm-se uma visão mais clara desta realidade que ditou o "seu longo estacionamento", através da descrição viária na região algarvia que o lacobrigense João Silva Lopes nos deixa retratada em 1841 na sua Corografia:

«(...) As estradas no Algarve são menos más na beira mar, no barrocal porém piores, e na serra péssimas. Algumas das povoações apenas se communicão entre si por veredas. (...) As comunicações com o Alê m Tejo pelos pontos da serra (...) são quasi intransitáveis. (...) Em nenhuma das terras do Algarve há boas e commodas estalagens (...)»⁽¹⁸⁾.

Este aspecto interessantíssimo, da imagem viária do Algarve, poderá induzir algumas luzes sobre Vila Real de Santo António, em meados do século XIX, e como se processava a mais fácil comunicação entre as restantes cidades algarvias: por via marítima e/ou fluvial.

Por tal motivo, uma vez que os «(...) barcos de maior ou menor tonelagem, nomeadamente ingleses e alemães uniam a Vila Real com outros portos estrangeiros, enquanto os veleiros (...) subiam a costa até ao Norte do País. (...)» (Hugo Cavaco, 1994) os órgãos dirigentes dos caminhos-de-ferro, concretizaram um eventual prolongamento da via férrea até Vila Real de Santo António, uma vez que este concelho apenas se serve da estação de caminhos-de-ferro de Faro, que chegara em 1889, para efectivar as suas mais importantes relações comerciais.

Outros dos motivos que impulsionaram este melhoramento dos meios de transporte ferroviários foi o movimento comercial com a Espanha. Diz-nos Hugo Cavaco no âmbito da palestra *Jornadas Europeias do Património* (1994), que a realidade no país vizinho já era outra:

«(...) já em 15 de Março de 1880 fora inaugurada a linha de Sevilha/Huelva, e, em 1890, circulara pela primeira vez um comboio expresso entre Sevilha e Cádiz, depois uma ligação entre a cidade de Giralda e a capital Madrid, em 1878. Contudo, o tramo entre Gibraleón e Ayamonte só entraria em funcionamento no dia 22 de Agosto de 1936, e apenas para fins militares.»

Interessava portanto, à economia do concelho, alargar a comunicação ferroviária a Vila Real de Santo António, promovendo por um lado o melhoramento dos caminhos viários em direcção ao Nordeste algarvio, e por outro, desbloquear um atraso secular para um maior movimento comercial.

Alguns anos se passaram, e o bom senso prevaleceu, e, em 14 de abril de 1906, chegava o primeiro comboio Vila Real de Santo António.

O que era para lamentar, ficará a partir desse período, marcado por uma transição de conceitos: de Vila pombalina (vila-fábrica) a Vila Moderna (vila-industrial).

Ponderadas as semelhanças entre as duas plantas, que datam entre os inícios e meados do século XIX, na qual se nota que na altura do seu levantamento «Vila Real de Santo António já era constituída por 41 quarteirões de habitações, definidos por 11 ruas

que se cruzavam formando ângulos rectos, em volta da Praça Central (...) podemos concluir que vila ter-se-á expandido nas direcções Norte, Sul e Poente (...)» (António José Pereira da Costa, 2011, p.46)

Todavia, reportando-nos ao actual desenho da cidade, o conjunto de plantas e documentos que nos chegam do século XX, que resultam de diferentes trabalhos de campo com maior qualidade gráfica e estética, permitem comparar, com ainda mais rigor a evolução urbana, conjugada com a localização das antigas fábricas de conversa, nesse local junto à margem do Guadiana.

No século XX, o rio continua sereno e apresentava uma vista encantadora. No porto, ancoravam prodigiosos navios, e era assim que ia progredindo Vila Real de Santo António, abundante em peixe de várias qualidades. De forma honrada, constatava-se um novo reconhecimento, na fronteira.

Não havendo caso semelhante no Algarve, notava-se uma divisão clara entre os dois Concelhos: V.R.S.A e Castro Marim, curiosamente provocado por uma facha de terreno.

Nas duas Margens, que se destacam além do rio Guadiana, continuam a ser amigas e rivais, V.R.S.A e Ayamonte.

Próximo da Vila, existe uma porção de terrenos espaçosos, em que outrora houve salinas, que apesar de abandonadas transformaram-se novamente numa das melhores e mais férteis marinhas do Algarve.

Além da artéria principal que liga Vila Real de Santo António a Vila do Bispo, mais três são criadas: uma estrada distrital saindo de Vila Real, que passa pelo dique da Carrasqueira e atravessa a ponte das Lezírias (construída em 1902), até Castro Marim e Azinhal; um ramal para o povo de Monte Gordo, que sai da artéria principal (antiga Estrada Real) em direcção àquela praia; e em último lugar, um outro ramal que liga a vila de Cacela à estrada do litoral.

Para observar as transformações, que julgo serem as necessárias, vamos utilizar como ponto de partida, a planta do *Plano hydrographico da barra e do porto do Rio Guadiana* levantado de 1874 a 1876, por A.M. dos Reis, engenheiro hidrográfico e pelos capitães do Exército A. Perry e G Perry, e a planta datada de 1938, onde estão assinalados dois farolins.

Numa primeira aproximação às duas plantas, ainda que em séculos diferentes, temos de considerar que as novas vertentes tipológicas da sua expansão urbana e arquitectura industrial, pretendem valorizar e destacar um melhoramento da indústria no país, a partir da de pólos industriais localizados nos grandes centros algarvios, em Setúbal e em Matosinhos. Para concretizar essa "propaganda da conserva nacional" Portugal, aposta numa política de desenvolvimento económico das infra-estruturas de transporte, para reposicionar a sua importância face a outros países estrangeiros. Desse sistema, abordam-se temas como território, transporte e a sua relação no tecido urbano da cidade. No caso de Vila Real de Santo António, os melhoramentos urbanos conferiram uma visão mais centrada num potencial de transformação gradual, promovendo uma visão evolutiva e diferentes alternativas no espaço da cidade, que ao serem conduzidas pelo conceito de diversidade, começam agora a esboçar um crescimento económico na região e na expansão da classe operária numa cidade manufactureira industrial. Esse princípio



Fig. 19 - Plano Hydrographico da barra e do porto do Rio Guadiana levantado de 1874 a 1876, por A.M. dos Reis, engenheiro hidrográfico e pelos capitães do Exército A. Perry e G. Perry, 1881.

(18) Citação proferida por Hugo Cavaco no âmbito da palestra "Jornadas Europeias do Património" a 11 de Setembro de 1994. Para consultar a palestra completa ver: 1899 - Deverá o comboio chegar a Vila Real de Santo António?, Edição Camara Municipal de Vila Real de Santo António, 1994

logístico, em vigor desde o tempo da «edificação de Vila Real de Santo António e do seu porto de pesca, (...) foram medidas de grande relevância, tendo em conta a grande influência de compradores catalães e italianos que vinham ao Algarve abastecer-se de atum (...) que passaram a dispor de um porto e de uma lota próximos do Mediterrâneo». (Maria José Rebelo, 2010, p. 64)

Outro detalhe curioso é a coincidência na representação, que apesar de não ser muito idêntica, realça os diversos blocos de edifícios, na Avenida da República. Estes edifícios que estão representados em ambas as plantas, embora sejam um "esboço", acusam a existência de fábricas na frente ribeirinha, o que não existe em 1839/40. É legítimo, dadas as características das duas plantas, afirmar que em Vila Real de Santo António as fábricas aparecem já mencionadas, com a intenção de promover uma visão evolutiva sobre os processos urbanos. Esta primeira abordagem, que já figura em ambas as plantas, coincide sensivelmente com os sinais de inovação, associados à evolução dos meios de transporte (marítimo-fluvial, ferroviário, rodoviário), bem como ao aparecimento de novas energias, como o gás e electricidade, ao longo das primeiras quatro décadas do século XX.

Por outro lado, sabemos que a primeira fábrica de conservas de atum em escabeche inaugurada em 1879 em Vila Real de Santo António, foi a de *Santa Maria*, mais tarde conhecida por *Parodi & Roldan*.

Na estatística industrial do Algarve, Thomaz Cabreira, dá-nos num quadro síntese, a distribuição das fábricas de conserva pelos portos do Algarve. Em 1908, de acordo com a mesma, existem em V.R.S.A. seis fábricas de conserva.

Ainda sobre as fábricas que percorriam a Avenida da República, inauguradas a partir do terceiro quartel do século XIX, a par das redes viárias, que trouxeram impacto no tecido urbano, alterando o «(...)território excêntrico, inicialmente com uma malha urbana regular numa frente ampla para o Guadiana(...)»⁽¹⁹⁾ as unidades de produção continuam a ascender em grande número, como nos diz M. Tação Monteiro « (...) conheci-as de 1921 em diante (...) Centeno, Cumbreira & Rodrigues (mais conhecida pela fábrica dos três diabos), Piloto & Capa, Ramirez & C^a; Fábrica Sales (...) a Fábrica Victória (...) a seguir a maior e mais completa, a Fábrica Parodi; pois além de possuir uma enorme estiva tinha também litografia própria. (...) Depois ficava a Fábrica do Grego e a Fábrica Alegria, e já no Lazareto a Folques & Filhos, e no fim junto ao Cais do Depósito, mas já desactivada, ficava a "A Adelaidinha", que depois serviu de cerco para os galeões da firma Ângelo Parodi. Mais tarde, (...) mesmo em frente do Posto Médico dos Serviços Sociais, foi reinstalada a Fábrica Aliança.» (M. Tação Monteiro, 2013, p.90).

Vale a pena analisar, também, que quando se processou o crescimento urbano de V.R.S.A., entre 1880 e 1930, pressionado pelo surto do mercado industrial, o nascimento das conserveiras modernas rompeu com a métrica setecentista que até então se praticava, pois a escala passou a ser outra. Das anotações que podem deduzir as razões que implicaram novos espaços periféricos à matriz pombalina na cidade, e igualmente paralelos ao curso do rio, que se tornavam também essenciais ao funcionamento fabril, Jorge Custódio refere que «(...) cada unidade fabril procurou ter o seu cais privativo, lugar onde aportavam as embarcações com o pescado, uma espécie de cordão umbilical

entre a unidade de conservas e o rio Guadiana. Esse acesso directo ao rio estabeleceu-se no tempo do Marquês de Pombal, uma das razões pelas quais o quarterão da alfândega e os estabelecimentos manufactureiros das salgas das sociedades de pescarias foram urbanizados na frente do rio, impondo uma leitura simbólica da própria centralidade e racionalidade económica e social da urbe. A perpetuação desta logística operativa reproduz-se nos contextos industriais subsequentes, pois exigia «(...)uma maior capacidade de abastecimento do pescado, num menor tempo de execução»⁽²⁰⁾.

Surgem assim, dois espaços disponíveis para se instalarem as novas indústrias, um a norte e outro a sul. Embora, a expansão urbana da cidade não ter sido muito significativa, nem atingido grande dimensão.

Outro dos aspectos que parecem relacionados entre si, dada a semelhança das plantas, e que nos é possível constatar com a "revolução da estrada" e a consequente motorização, são os pequenos apontamentos de edifícios no espaço dito "rural" ao longo da estrada nacional 125, que viabilizavam um modelo disperso de ocupação no território, e possibilitam à partida um novo desafio no contexto urbano nos terrenos próximos à cidade. A favor deste pequeno apontamento acresce a informação de Neto Gomes «À saída ou à entrada da vila, situava-se o sítio das Hortas, a nossa grande razão de ruralidade, feita por homens e mulheres que coabitavam no campo, nas pescas e nas fábricas de conservas». (Neto Gomes, 2005, p.14)

Passada esta primeira reflexão, sobre a expansão urbana na cidade em pleno século XX, resta-nos a planta de 1968, da autoria de Cabeça Padrão, incluído no primeiro documento de salvaguarda de V.R.S.A. - Estudo de Prospecção, Preservação e Recuperação de Elementos Urbanísticos e Arquitectónicos Notáveis, em Áreas urbanas e marginais viárias na região do Algarve; e a carta topográfica levantada pelo exército português, reimpressa em 1989.

Do ponto de vista morfológico, as potencialidades que garantem a nova organização espacial nos terrenos ribeirinhos, demonstram a forte relação umbilical entre o rio e as novas fábricas, que por eleição, era o melhor para edificar as unidades de maior ou menor dimensão. Outro factor referente à expansão territorial de V.R.S.A, imposta pelo novo pólo industrial, que parece iniciar-se em meados de 1930 até à crise conserveira dos anos 1980 é a zona mais a sul: «Quando os terrenos ribeirinhos disponíveis para a expansão fabril se esgotaram nesta periferia, a expansão ainda continuou (...) agora tendo como referência o sítio do Lazareto, onde dominavam os terrenos municipais e onde se procedia a transformações territoriais impostas pelo crescimento da vila de Monte Gordo.» (Jorge Custódio, 2009, p.112).

Ao expandir-se essencialmente para Norte e Sul, a fachada ganha ainda mais dinâmica e na década de 50 é caracterizada por novas soluções arquitectónicas no tecido urbano, associadas às fábricas modernas, com as suas grandes chaminés. Tendo em conta as diferentes acessibilidades que foram criadas, é bem visível os novos elementos, tais como: as mansões das famílias industriais e os bairros operários.

Na verdade, para se entender a ideia que se atingiu naquela vila, é protagonista o grande comércio e as grandes transacções de peixe devidamente preparado. Chamam a este porto marítimo, muitos navios a vapor oriundos de: Itália, Inglaterra, Espanha, Alemanha, Estados Unidos, França, Rússia, Bélgica. A vila convencia cada vez mais os



Fig. 20 - Planta de Vila Real de Santo António, com a indicação de dois farolins (Mapa de 1938).

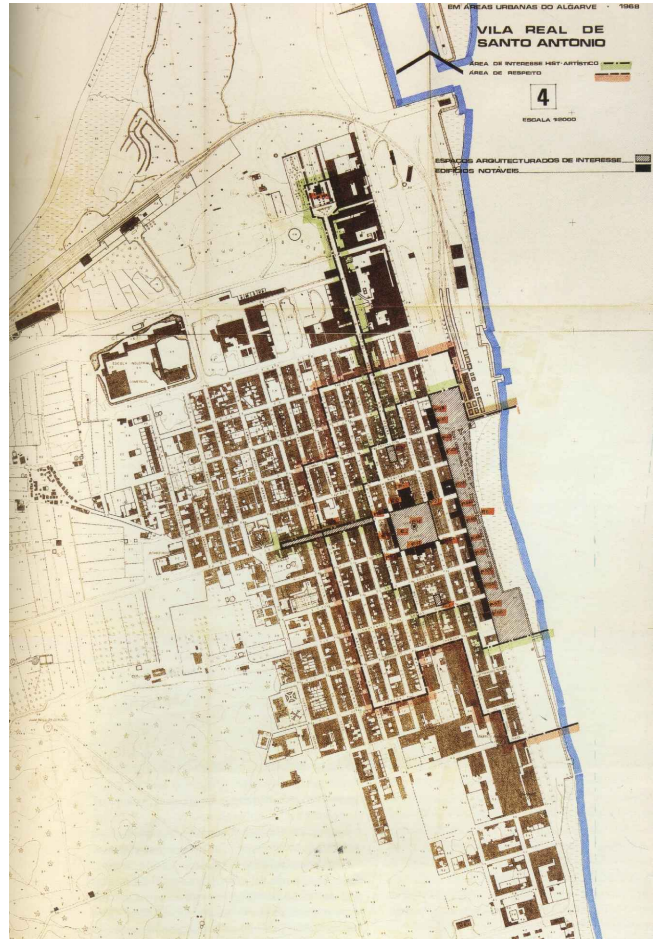


Fig. 21 -Planta de Vila Real de Santo António, da autoria de Cabeça Padrão, 1968.

(19) Gilberto Gomes, *O território dos transportes em Vila Real de Santo António (Notas acerca das infra-estruturas de transporte no século XX)*, in *Revista Monumentos* nº 30, 2009, p. 134

(20) Jorge Custódio, *A indústria conserveira vila-realense- um caso peculiar de urbanização industrial e de património*, in *Revista Monumentos* nº 30, 2009, p. 108

estrangeiros, das condições e no início do século XX já era o primeiro porto do Algarve, onde a sua Alfândega tem um enorme despacho.

«Desta maneira, Vila Real de Santo António mostra, que embora sem o brilho da sua época áurea, continua a ser a Capital do Atum!» (M. Tação Monteiro, 2013, p. 92)

Todavia, a construção de novos edifícios integrados no loteamento fabril, para albergar as unidades fabris, articulam-se por ventura com outros que se localizam em arruamentos mais secundários, de acordo com as políticas exercidas nesses “lugares de pesca”.

No quadro de expansão da cidade, a evolução morfológica do perímetro urbano conviveu com outras soluções arquitectónicas, mais modernas e eficazes, transformando a cidade vila-realense e o dia-a-dia dos seus cidadãos.

Como Marta Silva diz, na sua dissertação de mestrado, «Verificou-se assim um exponencial processo de desenvolvimento industrial (...) Deste modo, Vila Real de Santo António chegou mesmo a albergar, quarenta fábricas de conservas. Pode-se assim imaginar qual o impacto do seu aumento urbanístico. Para dar resposta às novas necessidades, teve de haver um processo de adaptação da cidade.» (Marta Silva, 2011, p.90).

Conseguimos perceber o que Marta Silva quer dizer quando associamos ao impulso que aqui se enraizou num “lugar de pesca”, o dinamismo da indústria das conservas. A partir de um núcleo urbano, funcionalmente orgânico e planeado para várias funções articuladas entre si, estabeleceram-se nas suas proximidades novos elementos, que formam a partir do início do século XX um novo conjunto urbano que reafirma a identidade, de Vila Real de Santo António.

Outro modo de verificarmos como o dinamismo da indústria das conservas fez despertar as necessidades em diversos sectores, que potenciavam ainda mais a dinâmica da cidade, é ao analisarmos a planta de Cabeça Padrão. Nela estão assinaladas com grande precisão, os espaços arquitecturados de interesse, os edifícios notáveis, as áreas de interesse histórico-artístico e as áreas de “respeito”. Apesar de «(...) tratar-se de um instrumento-guia, que para além de identificar pontualmente espaços e edifícios que deveriam estar sujeitos a intervenções de conservação ou correção (...)»⁽²¹⁾, podemos reparar, que V.R.S.A foi estruturada em função de dois “cordões umbilicais”: a Praça-Real e a Baixa-Mar, onde estão localizados os edifícios arquitectónicos notáveis e as áreas a salvaguardar.

Tendo como base, esta pequena nota conclusiva é possível afirmar que nessas áreas as mutações urbanas e arquitectónicas tornaram-se mais evidentes, uma vez que é nelas que se encontravam a plena prosperidade económica na cidade. Pelas suas vivências, usos e costumes, uma das maiores e mais carismáticas comunidades piscatórias nacionais, começa agora a notar-se um aumento da população na cidade, graças aos postos de trabalho associados às pescas e comércio para complementar as pescas auferidas com a instalação das novas fábricas.

Paralelamente, a carta topográfica de 1989, agregada a esta evolução urbanística, mostra que a partir da década de 70 do século XX, a malha urbana e a sua forma de desenvolvimento equilibrado perde-se, perturbando o equilíbrio da cidade e as características pombalinas iniciais.

Ao serem introduzidas novas edificações⁽²²⁾ fora do perímetro do Centro Histórico, com o aumento da evolução industrial e populacional, a cidade de Vila Real de Santo António, deixa bem visível um total desajuste no programa estratégico que tornou possível a sua expansão com características pombalinas, até ao início do século XX. Adoptando novos limites, nomeadamente a poente, restabelece-se um novo sentido de unidade, quer formal e funcional, com um conjunto que soma diversas partes. Nesse sentido, partindo da premissa de Rui Figueiras que Marta Silva reforça na sua dissertação que indica que «(...) por não se terem introduzido elementos de distinção entre a malha pombalina original e as restantes malhas de crescimento urbanas da cidade, Vila Real de Santo António possui uma expansão que não aconteceu do melhor modo (...) por não se definir ao certo o que pertence a cada época, por haver uma mistura de situações(...)» (Marta Silva, 2011, p.87), é possível concluir que já caminhava para uma total descaracterização e intensa perda de legibilidade desse conjunto.

Finalmente, se observarmos a actual planta da cidade, encontramos nesta última indicação de Marta Silva que Vila Real de Santo António, quando se deu a queda das indústrias a partir de 1980 foi «(...) alvo de um desenvolvimento urbano descontrolado (...)» (Marta Silva, 2011, p.106) pelo decénios seguintes, influenciando negativamente o tecido urbano.

Porém, quando se dá o “boom” turístico em Portugal, a partir de 1960, V.R.S.A., não lhe é indiferente, encontrando-se mesmo entre os principais destinos turísticos mais solicitados na região algarvia. Com uma nova identidade, que de certa forma vem compensar a queda das indústrias, V.R.S.A começa a criar novas estruturas de desenvolvimento económico para outras áreas, principalmente no desporto, educação, lazer, novos cuidados a nível social, e nas zonas mais fragilizadas de V.R.S.A., propõe novas intervenções com Planos de Pormenor em áreas bem definidas da cidade.

Actualmente, esta problemática já está dentro das preocupações da cidade. Desta forma o grande desafio que agora se coloca é, o de articular convenientemente as novas dinâmicas de transformação no espaço público desencadeadas pelo fenómeno turístico do início do século XXI – o novo processo de desenvolvimento urbano da cidade.

(21) Teresa Valente, indica que esta reflexão, à semelhança de outras, já efectadas em outras áreas urbanas com núcleos históricos, como é o caso de Silves, devem assumir uma preocupação não só com o edifício mas também com o espaço público. Esta anotação pode ser consultada no artigo *Q(s) Centro(s) Histórico(s) de Silves* in Revista *Monumentos* n.º 23, Lisboa: Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, Setembro 2005, p.47

(22) Entre as edificações, conta-se o Bairro da Caixa/Bairro do Farol, o Bairro do Matadouro, o Bairro junto à praça de touros, o edifício da Junta de Freguesia, da Escola Feminina, o Banheário Público, e as Habitações Sociais.

LEGENDA





-  Núcleo urbano e Linha de costa, século XVIII
-  Núcleo urbano e linha de costa actual
-  Eixo definidor da cidade
-  Espanha (em corte)



Fig. 22 -O processo de formação da Cidade de Vila Real de Santo António. Planta de reinterpretação da evolução do núcleo urbano com base em documentos históricos.



3.2.3| Síntese fotográfica histórica (Século XX)

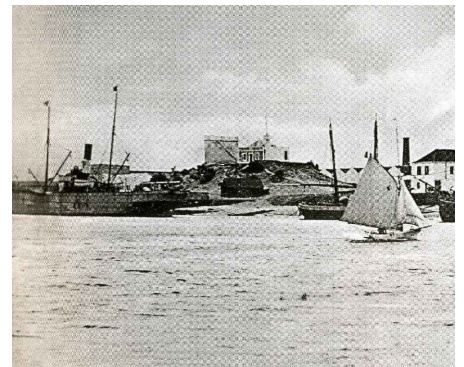
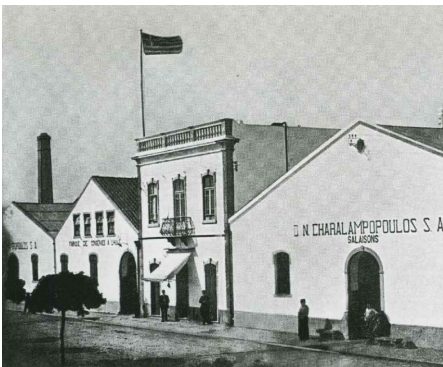
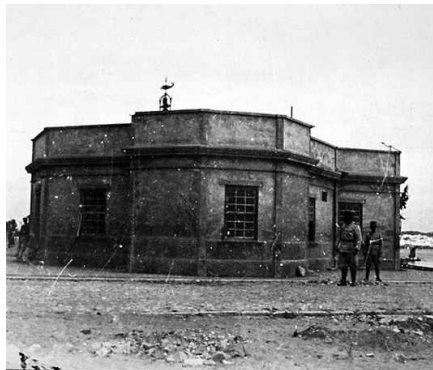
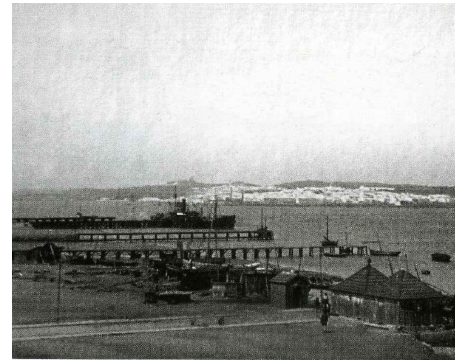
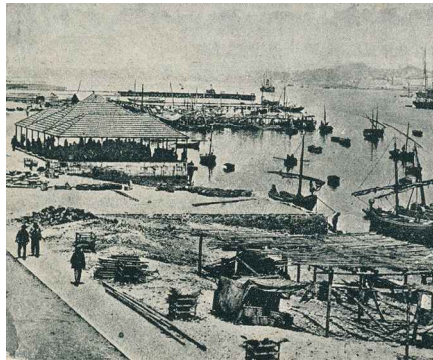
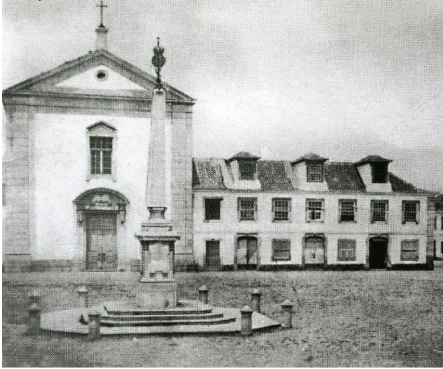
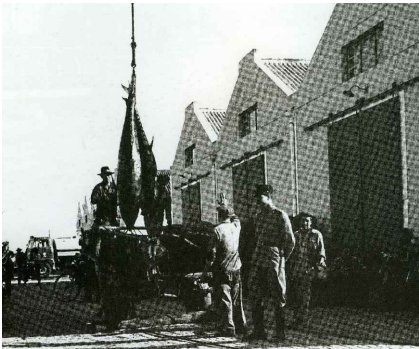


Fig. 23 - Conjunto de imagens históricas da cidade e frente ribeirinha ao longo do século XX.





PÁGINA 53
03





04 UM TERRITÓRIO FRONTEIRIÇO EM MUDANÇA

PÁGINA 56

4.1| CONSIDERAÇÃO TEÓRICA

Ao debruçar-se sobre o Algarve, nota-se que existe uma relação simbiótica entre cidade-porto, em que o porto, é todo ele um «(...)um mar de saídas e de entradas(...)» (Hugo Cavaco, 1996, p.8), que exerce um papel estrutural na organização da cidade e das suas funções.

Para quem o visita, o Litoral, sempre foi de grande atractivo. Não admira, por consequência, que ao longo da costa algarvia, os núcleos populacionais, com maior ou menor peso, «(...)aos quais o tráfico fluvial deu vida(...)» (Hugo Cavaco, 1996, p.8) se estabeleçam por força das trocas comerciais com o estrangeiro. Deste modo, bem cedo vemos implementada a primeira função: a de melhor controlar as actividades mercantis nas principais cidades e vilas, fixando nesses lugares serviços aduaneiros ou alfandegários.

Não fugindo à regra, a região situada entre Lagos e a margem direita do rio Guadiana, foi a que de melhor serviu de modelo ao «(...)arquétipo aduaneiro em que Portugal se moldou(...)» (Hugo Cavaco, 1996, p.9), se bem com as particularidades inerentes às povoações de maior privilégio vinculadas à missão de recolher os impostos.

Atendendo ao que nos diz Hugo Cavaco sobre este panorama, na obra *A Dinâmica portuária e aduaneira do levante algarvio na 2ª metade do século XVIII* (Vol. I, 1996, p.12 -13), verifica-se que a dinâmica portuária aduaneira e a sua relação porto-cidade é diferente no sistema urbano regional algarvio, e assume-se economicamente diversificado e funcionalmente complexo de núcleo para núcleo: «Faro, com competência na área de Loulé, Albufeira, Quarteira, Praia de Pêra, Lugar de Olhão, cujas repartições aduaneiras lhe eram sufragâneas, criara uma certa importância devido à sua situação de equidistância para qualquer ponto do Algarve, sendo o porto receptor/emissor de (quase) toda a produção; de igual modo Tavira, gerindo embora na Fuzeta e alargando a sua influência aos limites das praias de Cacela e Monte Gordo, perdera muito do seu dinamismo portuário. Castro Marim e Alcoutim, ainda que mantendo repartições alfandegárias “in situ”, não eram, porém, autónomas em determinadas circunstâncias, e dependiam directamente da instituição taviense.»

Entretanto, a ocorrência de diversos factores, originou uma série de mudanças no espaço urbano e no território, e consequentemente alterou o perfil tradicional das actividades, que ao longo dos séculos, caracterizaram o lugar, o ambiente e a cidade. Para além da constituição de novas áreas urbanas associadas a determinadas actividades produtivas e sociais⁽²³⁾ com várias escalas no território, desde o espaço da cidade à sua periferia, a metodologia que agora envolve o conceito de metrópole urbana nas generalizadas áreas do litoral, decorre da dinamização e integração de novas estruturas urbanas na região algarvia, com elementos determinantes como pontes, estradas, estações-de-caminho de ferro, centros comerciais, capazes de orientar e aliciar as classes populares que procuram viajar até às Áreas de Lazer.

Este modelo inicial de turismo, como elemento transformador do Algarve, encerra todo um conjunto de processos de mudança no espaço e na cultura urbana. Na consideração feita por João Carlos Martins, na tese de Doutoramento em Sociologia *Algarve, da Urbanização Turística à Metropolização Sazonal - 1960/2013* (2014)

conclui-se que «Estamos assim perante a constituição de formas urbanas de natureza global que enunciam um processo de transformação territorial (...) em que o entretenimento dos turistas se torna fulcral (...) em que a EN125 é determinante nas formas de expansão urbana: como estrada comércio, como forma de mobilidade regional e como um modelo particular de urbanização de *beira de estrada*. (...) Apesar da destruição progressiva das indústrias regionais ligadas à transformação de peixe e produtos agrícolas locais, a transição urbana operada no Algarve passou fundamentalmente por uma transição agrícola/piscícola-turística, criando novos sistemas urbanos em antigas áreas de ocupação produtiva, em espaços pouco artificializados, ou mesmo sem qualquer uso humano. Deste modo a urbanização turística dos territórios litorais no Algarve e Mediterrâneo apresentam uma originalidade marcante: são territórios que já apresentavam uma dinâmica particular de circulação e aglomeração de pessoas e actividades, mas que sofreram um processo rápido de transformação territorial de natureza urbana que se consolida num contexto de lazer» (João Figueira Martins, 2014, p. 186-189).

Ainda que esta expansão progressiva dos aglomerados populacionais, leve à constituição de novas configurações de natureza metropolitana, decorrentes da Inglaterra Industrial da segunda metade do século XIX é visível que os novos triunfos económicos ligados ao contexto turístico no Sul surgem com novas oportunidades que redescobrem na região Algarvia, a nova identidade.

Em última análise, considera-se que o espaço portuário, nas *waterfronts* das cidades algarvias, é claramente o que melhor representa as diferentes formas de apropriação de espaços industriais para espaços lúdico/turísticos, como também a compreensão das novas populações e das suas relações sociais.

Neste caso, o Algarve, como exemplo de um grande zona portuária mediterrânea, procurou dar resposta ao fluxo global de matérias-primas que se importavam e exportavam ao longo dos diversos portos comerciais. Todavia, tratando-se de um elemento pouco relevante na estrutura urbana da cidade, começa a partir desse momento, a revelar sinais de contínua evolução nos lugares onde os barcos de maior ou menor calado arribam. A criação de espaços funcionais e formais carregados de homogeneidade aduaneira contribuíram de forma autónoma para as diferentes transformações que têm vindo a decorrer nas cidades ribeirinhas, para além de se assumirem como instrumentos de desenvolvimento urbano são também espaços que constituem um grande estímulo para o desencadear de novas potencialidades, que no caso do Algarve, primeiro foram Industriais e agora, se atendermos às novas realidades nessas áreas das cidades portuárias, são sobretudo as turísticas.

Sem margem para dúvida o fenómeno turístico, é efectivamente, o factor principal que contribuiu para as alterações, no tipo de ocupação dos territórios a sul. É no último quartel do século XX, que toda a costa litoral portuguesa, vê nascer a sua vocação para o turismo, que já se verificava na costa mediterrânica de Espanha. Mais tardiamente, a costa mediterrânica vai assistir a vários processos de transformação na estrutura urbana, devido aos processos de migração, emigração, reurbanização e industrialização difusa. É a partir desse momento, que se começa a distinguir os diferentes modelos e estratégias de planeamento e ordenamento do território, bem como ao reconhecimento e desenvolvime-

- nto de estâncias balneares marítimas.

É importante esclarecer, que o surgimento de novas estâncias balneares, ao longo da costa portuguesa, especialmente no sul, decorre de um processo de transformação e desenvolvimento de uma morfologia urbana assente num tecido-pré existente, que se desenvolve, especialmente a partir de antigos núcleos piscatórios. Estes momentos de tensão, que apelidamos de expansão urbana, descaracterizaram nas décadas seguintes, muitos desses burgos, que perderam a sua relação directa com o mar.

Na problemática actual da cidade, a expansão urbana, prende-se com novas formas de organizar o espaço, economicamente, socialmente e culturalmente, dependendo sempre do contexto urbano em que se inserem. A diversidade que hoje em dia existe, dificilmente pode traduzir um modelo único de metrópole, uma vez que a instabilidade que decorrem das mudanças, não permite traduzir facilmente um novo modelo de planeamento e desenho urbano coerente, e nesse contexto, manifestam-se cheias de incerteza.

Podemos observar estas questões e tensões no espaço público com as intervenções urbanas e arquitectónicas, com os símbolos criados e com o discurso da povoação que nos permite reflectir sobre os períodos de transição, como momentos de construção de uma identidade e modelo de cidade, para uma sociedade moderna vinculada desde os primórdios à actividade pesqueira, que contemporaneamente não segue a função de origem.

(23) Com o processo de massificação turística surgiram novas orientações territoriais que implicam novas condições para a recepção de visitantes. J. Freitas sugere-nos que «Os novos núcleos populacionais, arquetizados em relação estreita com o mar, tiveram de se adequar ao mercado da oferta e da procura que se desenvolveu a com o despontar do turismo de massas. Simultaneamente foram levadas a cabo todo um conjunto de ações com reflexos importantes na dinâmica litoral. Referimo-nos quer às obras efetuadas diretamente na orla costeira, como as intervenções de carácter portuário e de florestação das dunas; quer às atividades realizadas no interior do território, com implicações no regime hidrográfico das bacias fluviais e no carreamento de sedimentos para o oceano, como por exemplo a regularização dos cursos dos rios, a construção de barragens e a manutenção ou destruição do coberto vegetal/florestal das vertentes montanhosas e margens ribeirinhas.», in *O litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências. Os casos de Espinho e do Algarve*. Tese de Doutoramento em História, FCSH/UNL, 2010, pág.133.

4.2| DINÂMICAS NA EVOLUÇÃO URBANA DE VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO

4.2.1| As transições urbanas

Como tivemos oportunidade de observar, uma «das circunstâncias simbólicas e materiais que ocasionaram e que caracterizam o espaço urbano não se dissemelham entre a cidade e a região urbana, sendo que o surgimento do núcleo urbano é o elemento fundamental de vivência social da urbanidade (...)».⁽²⁴⁾

Esta condição, que Rogério Gomes enuncia permite-nos tirar algumas conclusões, que a nível do planeamento urbano de V.R.S.A, tornam-se óbvias, especialmente porque apresentam uma característica única no país, face a outras grandes metrópoles onde a capacidade industrial foi instalada: diferenciação de um núcleo ordenado e coerente, para uma malha urbana desequilibrada.

Numa cidade, consideravelmente pequena, a malha setecentista, apesar de ser estritamente delineada e bastante satisfatória na época da sua fundação, foi-se descolando ao longo das décadas. Na verdade, esta dimensão sócio-espacial da região urbana na foz do Guadiana, foi ampliando ao longo do tempo, não por ser região de distrito, mas por desenvolver uma significativa cintura industrial na frente ribeirinha, assim como outras estruturas de suporte, tanto ao nível das acessibilidades, oferta habitacional, serviços turísticos muito apreciáveis, a que se veio juntar, após a dissolução do Estado Novo, um desenvolvimento das infraestruturas culturais e de lazer, que satisfizessem a população, e tornassem a urbe cada vez mais autónoma. Foram tantas as coisas a ser encaradas e executadas num curto espaço de tempo, em todos os pontos do país, especialmente no Algarve, primeiro pela industrialização crescente nos grandes pólos industriais, e de seguida pelo “boom” turístico, que de forma insólita, quase como ao acaso, quase como um imprevisto foram desenvolvendo em redor do núcleo urbano central, outras funcionalidades mais diversificadas.

Nesta perspectiva, podemos admitir que a possibilidade de «(...)projectar e construir a cidade por sistemas independentes (...)» (Lamas, 2004 p.361) revela-se um grande desafio para os arquitetos e urbanistas, permitindo adoptar princípios que antes eram polémicos e inovadores, mas que num processo de lógica constante utilizavam os mecanismos necessários para tornar a cidade como um centro regional independente.

Se interpretarmos as diversas plantas, que nos serviram de base para entender as grandes fases de crescimento de Vila Real de Santo António, podemos concluir que o plano de fundação não estava destinado para uma possível expansão, conforme os desígnios pombalinos.

Desde as dunas litorais da Ponta da Areia (fixadas pelo pinhal), limite sul, até aos esteiros da Carrasqueira, limite norte, na cidade que exhibe uma «(...) extensa avenida debruçada sobre o rio e uma encantadora praça pombalina já mutilada»⁽²⁵⁾ com interesse urbanístico notável, Vila Real de Santo António, é nos dias de hoje, um local de grande concentração turística. Extraordinariamente, Francisco Dias da Costa ironiza a situação afirmando que «é toda ela (...) uma loja enorme (...) de espanhóis que diariamente carregam louças e (F. Dias da Costa, 2005,p.30). Sabendo que outrora a fonte de riqueza

dependia especialmente da indústria destinada às conservas de peixe, as intervenções que foram sendo feitas na malha urbana, acabaram por ser um plano aberto, orientador da expansão da vila. Rompendo com o traçado orientador, e com a estratégia de ordenamento do território expressa pelo Marquês de Pombal em 1776, verifica-se que entre a fundação e o final do século XIX, a vila teve um crescimento mínimo e que no final da década de 80, em pleno século XX, atinge praticamente o perímetro actual.

Durante esses momentos de transição, primeiro de vila-fábrica para cidade-industrial, posteriormente de cidade-industrial para a cidade pós-industrial, o crescimento do município deu-se a partir de 1865, com a instalação da primeira fábrica de conservas de atum em vazio.

Todavia, a par das pescas, que permitiu o fomento da indústria na cidade, o escoamento do minério de S. Domingos, que atingiu o seu auge entre 1943 e 1947, dinamizou ainda mais a actividade portuária entre V.R.S.A e o Pomarão, um curso de cerca de cinquenta quilómetros, mantendo a barra do Guadiana operacional.

Estes dois factores, impulsionaram a partir daí o processo de expansão da vila à custa da população que se atraía dos concelhos limítrofes. Um outro exemplo desta evolução geral, apesar do crescimento do concelho se centrar na Vila, era o caso da vila de Monte Gordo, que no conjunto das pequenas aglomerações do litoral do Sotavento algarvio, afirmou-se como veraneio balnear, «(...)tanto entre as classes abastadas como entre as de modestos recursos(...)» (Carmina Cavaco, 1997, p.76).

Embora Monte Gordo, tenha surgido primeiramente com alguma irregularidade em função da pesca da sardinha com xávegas, seguidamente com as armações de atum, a expansão e o interesse balnear nesta região deu-se a partir do século XIX. Uma vez que a sua praia, começou a ser procurada no Verão por famílias de Vila Real, «(...)a que se juntaram em breve outras de todo o Algarve oriental, Alentejo interior e Andaluzia» (Carmina Cavaco, 1974, p.80), o afluxo a Vila Real de Santo António, também crescia. Desencadeada pelo crescimento da população local, a actividade recreativa que agora se afirmava nas praias de areia fina, mar calmo e fundos arenosos é agora, os banhos no mar, uma medida que a população praticava com o intuito de impedir ou reduzir o risco de transmissão de uma doença, ou seja, uma medida terapêutica. Por outro lado, a prática que aqui se verifica, deve as suas origens à prática do veraneio que partiu de Vila Real. Nela, a aglomeração que se concentrava, servia uma população diferenciada profissionalmente e economicamente⁽²⁶⁾. Sendo assim, o gosto pelo recreio à beira-mar, desenvolveu-se entre esta sociedade que frequentava primeiro as praias do Guadiana, em frente e a sul da Vila, depois as da Ponta da Areia, a sul da área industrial, e Monte Gordo.

Ainda sobre a relação de Monte Gordo, e a consequente expansão do município de vila real, Carmina Cavaco, na obra - *Monte Gordo: Aglomerado piscatório e de veraneio* (1974) - aponta diversos factores que devemos considerar para o crescimento de Vila Real de Santo António até aos nossos dias. Comparando a área ocupada nas diferentes épocas, à medida que se ia alterando a malha e a estrutura funcional da vila podemos concluir que:

a) A distribuição espacial das residências do operariado de Vila Real, concentrava-se além da vila, em Monte Gordo, Hortas, Aldeia Nova, Castro Marim e Monte

Francisco: «Assim, nas Hortas e no Bairro do Matadouro instalaram-se, nos anos sessenta, cerca de 50 famílias de Monte Gordo.» - (Carminda Cavaco, 1974, p.35)

b) Podemos admitir que Monte Gordo é considerado o bairro elegante de V.R.S.A. Apesar de não se inserir dentro do limite da urbe, é uma das áreas em expansão do município, interagindo fortemente com este: «Paralelamente, a classe industrial de Vila Real renovou as suas casas de praia ou fez construir novas. (...) Pertence-lhes, com efeito, quase todo o quarteirão de vivendas de luxo que se situa a poente da povoação, entre os hotéis Navegadores, Caravelas, Catavento, Monte Sol e Alcazar.» - (Carminda Cavaco, 1974, p.36)

c) A atracção da praia de Monte Gordo, intensificou-se depois de aberto, em 1892, o ramal de ligação da povoação à estrada de Tavira e Vila Real, o qual também permitiu o começo do desenvolvimento do veraneio, a partir da década de 60, e com este a difusão dos paradigmas de conforto nas áreas de expansão de Vila Real e Monte Gordo, com o conseqüente declínio da indústria conserveira nos anos 80 do século XX: «O notável desenvolvimento da pesca e da indústria de conservas do Sotavento criou numerosos compradores potenciais (...) sobretudo pela acessibilidade ganha com a estrada e o caminho-de-ferro: muitos aproveitaram a possibilidade de vender especulativamente os seus únicos bens imóveis (...)» - (Carminda Cavaco, 1974, p.56)

Estando assinalados, estes três pontos servem de referência para assimilarmos o afluxo que se desenvolveu progressivamente, a partir do final do século XIX, com a construção de novas habitações (prédios, moradias unifamiliares), estabelecimentos comerciais, unidades hoteleiras, etc..., nos dois aglomerados. Sabendo-se que o crescimento da população local, que trabalhava na pesca (armações de atum) e nas unidades conserveiras foi o primeiro factor que impulsionou a expansão de Vila Real ("patrocinando" a construção de bairros para pobres - bairros operários), o segundo factor surge associado às novas necessidades emergentes com os imigrantes activos do turismo⁽²⁷⁾ de famílias abastadas das principais cidades portuguesas.

Dado que o desenvolvimento e a frequentação da praia de Monte Gordo, se vinha afirmando lentamente, «(...) como praia familiar, que servia toda a região do Sul do país a leste do meridiano de Faro e o Sudoeste da Andaluzia, nomeadamente de Aiamonte, Huelva, Sevilha (...)» (Carminda Cavaco, 1974, p.25) é possível concluir, que este foi uma das principais razões de fixação da população no concelho, principalmente na época de Verão - um período de grande actividade comercial e industrial.

Assim, se analisarmos o processo de formação de Vila Real de Santo António, a partir de 1960, podemos constatar que as intervenções que foram sendo feitas neste território, fez-se a diferentes ritmos, e tentavam sobretudo resolver o problema de alojamento das famílias pobres, atendendo aos problemas urbanísticos que se colocavam com o desenvolvimento da pesca, da indústria, do movimento portuário, e do turismo.

Poderemos portanto, identificar dois ritmos: o primeiro deu-se exclusivamente pela introdução de grandes conjuntos residenciais, na malha urbana (em zonas antigas,

porque não se consegue expandir para outras áreas), o segundo, pelo desenvolvimento e criação de novas "aldeias turísticas" (novos "satélites dormitórios") próximas do perímetro urbano, nas áreas rurais próximas de Monte Gordo e Vila Real, na qual figuram Monte Fino, Aldeia Nova, Cabeço, Praia Verde, por exemplo.

Face a esta pressão urbana a Câmara Municipal, sentiu a necessidade de um novo plano de urbanização que orientasse a «(...) expansão da vila, e resolve-se o problema de alojamento das famílias pobres, integrasse o plano de expansão do porto, e previsse novas áreas para uma indústria em expansão, e ainda atender aos problemas estéticos e urbanísticos que se colocavam à autarquia (...)»⁽²⁸⁾ com a problemática decorrente da actividade turística, que desencadeou uma nova revisão no ordenamento territorial do algarve⁽²⁹⁾ a partir do final século XX.

Em relação ao município de Vila Real de Santo António, fazendo referência a Monte Gordo, apontado como um dos principais centros de turísticos em expansão, vamos verificar as diferentes estratégias para o ordenamento do município, elaboradas para o *Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.* Em ambos os casos, que incluem o Ante-plano de Paulo da Cunha (1947,1955), o Plano do Sector X1 (1969,1972) e a proposta preliminar de Tomás Taveira (1979), podemos assimilar as problemáticas que decorrem na transição de diferentes períodos de construção de uma identidade, ligada à indústria.

Nestes vários "modelos de cidade", em função da transição de cidade-industrial para a cidade pós-industrial, o turismo é a nova oportunidade futura, e as actividades que decorrem desse processo são orientados para o consumo e prazer global não só da urbe, mas também dos "satélites dormitórios" que a complementam.

Esta alegada tendência para a uniformização territorial, com novas formas de organizar e configurar o espaço urbano, economicamente, socialmente, culturalmente, é aquela que interessa agora acentuar, nas duas áreas: zona envolvente e núcleo pombalino. As medidas que recaem sobre a zona envolvente, especialmente na Avenida da República, alteraram a maioria das áreas dedicadas anteriormente à indústria conserveira, com novos usos e acções ao nível do edificado existente, que por outro lado não contribuíram para a clarificação e percepção dos seus limites. A dinâmica que agora se pretende clarificar, e as várias medidas que recaem sobre a análise e ordenamento do território, reflectem-se nas diferentes propostas estabelecidas pelos intervenientes acima citados, novas formas de composição e flexibilidade no espaço urbano, face aos rápidos processos de transformação e ampliação do território defronte ao Guadiana: uma unidade turística em expansão. Por outro lado, nas cidades contemporâneas, as operações urbanísticas que agora se consideram é *revitalização urbana*⁽³⁰⁾ que num cariz mais amplo pode alargar-se a todo o espaço urbano (e rural, de forma complementar). Por exemplo, os casos de revitalização das frentes de rio, as chamadas "waterfronts", com o surgimento das cidades industriais e a sua conseqüente descaracterização, são cada vez mais reequacionadas. Esta nova orientação, utilizada para o efeito, articula espaços públicos de sociabilização com outros aparentemente simples. Contudo as dúvidas face às intervenções urbanísticas nessas áreas de substituição do edificado, por outro, suscitam dúvidas quanto à sua forma de actuação no espaço público, quanto à sua identidade e ainda, à relação com o mar.

(24) Rogério Gomes, *A região Urbana e a sua aplicação no modelo nacional de organização do território: as grandes áreas metropolitanas e as comunidades urbanas*, p.21

(25) Francisco Dias da Costa, *Maravilhoso Guadiana - As grandezas, as misérias, o mistério*, Campo das Letras Editores, 2005, p. 30.

(26) A «classe mais abastada ligava-se sobretudo ao comércio, mas também ao funcionalismo (...), às profissões liberais, à posse de terra e prédios urbanos, à indústria da pesca e conservas (que reunira empresários espanhóis, italianos e gregos) e à empresa inglesa concessionária da exploração da mina de S. Domingos» - Carminda Cavaco, *Monte Gordo: aglomerado piscatório e de veraneio*, 1997, p. 21.

(27) A população presente diversificou-se, além das famílias abastadas de Vila Real, a que se juntaram outras do Algarve oriental, do norte e centro do país, e Andaluzia, o turismo internacional, suscitado pela fama que Monte Gordo atinge no contexto dos aglomerados de veraneio do Algarve, começa a ser cada vez mais intenso. Por sua vez, a criação do parque de campismo, e a construção do Hotel Vasco da Gama, são dois marcos que impulsionaram o turismo moderno neste aglomerado, que se torna até certo ponto, dependente de Vila Real de Santo António (principalmente pela concorrência do seu equipamento comercial).

(28) Objectivo do plano de urbanização, que a câmara municipal impôs à Direcção-Geral, dos Serviços de urbanização, em 1945. Consultar *Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A*



Fig. 24 - Vista aérea de Vila Real de Santo António (Década de 40/50 aproximadamente). Fotomontagem pessoal, tendo como base as fotografias aéreas da primeira metade do século XX.



Fig. 25 - Vila Real de Santo António na década de 40/50 (aproximadamente).

(29) O Governo de então, considerando o turismo o motor de desenvolvimento económico do Algarve realiza, o *Ante-plano Plano Regional do Algarve - Plano Dodi* (1967), um esboço onde «(...) perspectivava-se a reestruturação económica e social da região a partir do desenvolvimento do turismo, avaliava-se a capacidade de infra-estruturas existentes, inventariavam-se as infra-estruturas projectadas e avaliava-se os seus limites considerando a água para consumo doméstico(...)». Como complemento desse esboço, foi elaborado o *Plano Dodi* - um diagnóstico à região abordando «(...) questões como: as condições naturais, demográficas, económicas e sociais, tendências de desenvolvimento e perspectivas das potencialidades paisagísticas e turísticas, situação das infra-estruturas de comunicações, serviços urbanos e equipamentos colectivos.» - *Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.*

(30) Independente da designação que se possa dar, a esta política de ordenamento do território - revitalização, regeneração, requalificação - deve-se assentar na necessidade de "intervir no existente", ainda que adaptando-se às novas exigências da vida social, económica e cultural de Vila Real de Santo António. Esta nova solução, nestas áreas de intervenção encontram-se vocacionadas para intervenções de regeneração urbana, mas relativamente à sua determinação mais precisa levantam sempre duas questões: será capaz de devolver à cidade a sua identidade, e a sua relação com o mar?



Fig. 26 -Vila Real de Santo António na década de 40/ 50 (aproximadamente). A malha urbana vista a partir do Farol. Fotomontagem com base num conjunto de postais editados pelo Café Firmo e Papelaria Rubi.





Fig. 27 -Panorama de Vila Real de Santo António (actualmente). Vista a partir do farol.








Fig. 28 - Fotografia aérea de Vila Real de Santo António (2005) . Foto de Filipe Jorge.



Fig. 29 - Fotografia aérea de Vila Real de Santo António (2005). Foto de Filipe Jorge.

LEGENDA

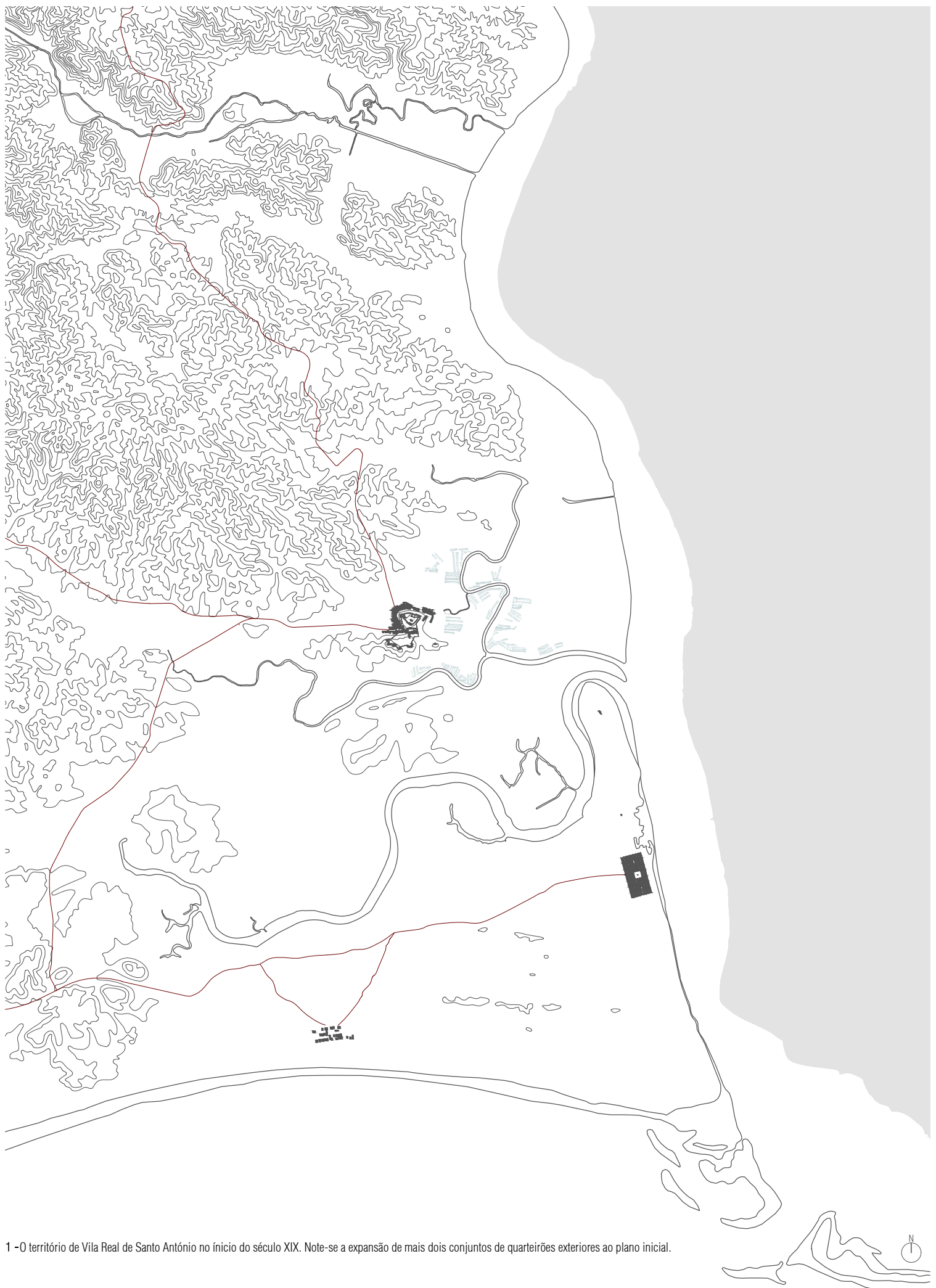
-  Aglomerado urbano
-  Salinas
-  Rede viária principal
-  Linha Ferroviária
-  Espanha (em corte)





0 - O território de Vila Real de Santo António no século XVIII (época de fundação).



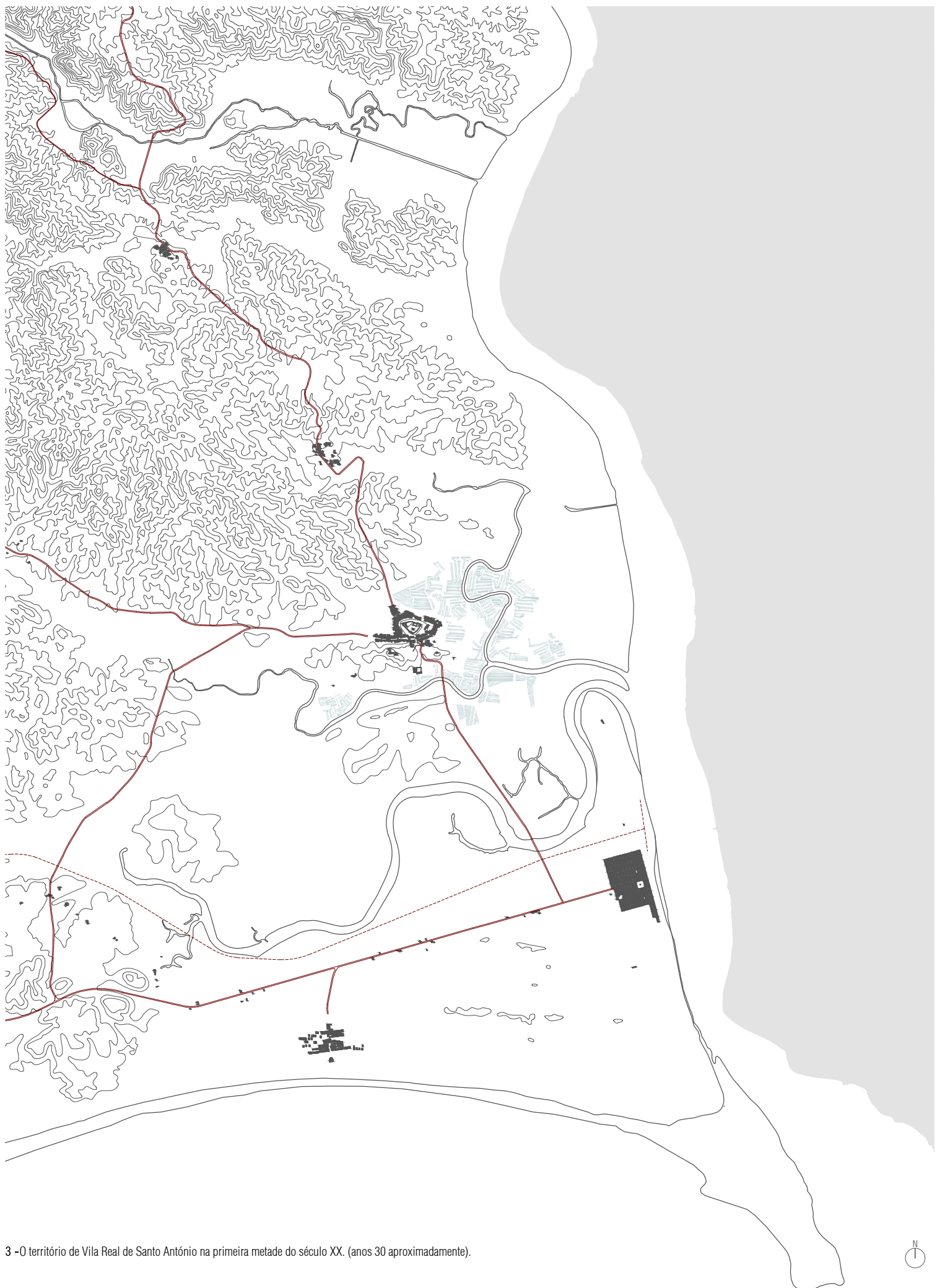


1 - O território de Vila Real de Santo António no início do século XIX. Note-se a expansão de mais dois conjuntos de quarteirões exteriores ao plano inicial.



2 - O território de Vila Real de Santo António no final do século XIX, segundo Plano *Hydrographico da barra e do porto do Rio Guadiana* levantado de 1874 a 1876.





3 -O território de Vila Real de Santo António na primeira metade do século XX. (anos 30 aproximadamente).



4 - O território de Vila Real de Santo António na primeira metade do século XX (anos 50 aproximadamente).





Fig. 35 -O território de Vila Real de Santo António na segunda metade do século XX. (anos 70/80 aproximadamente).



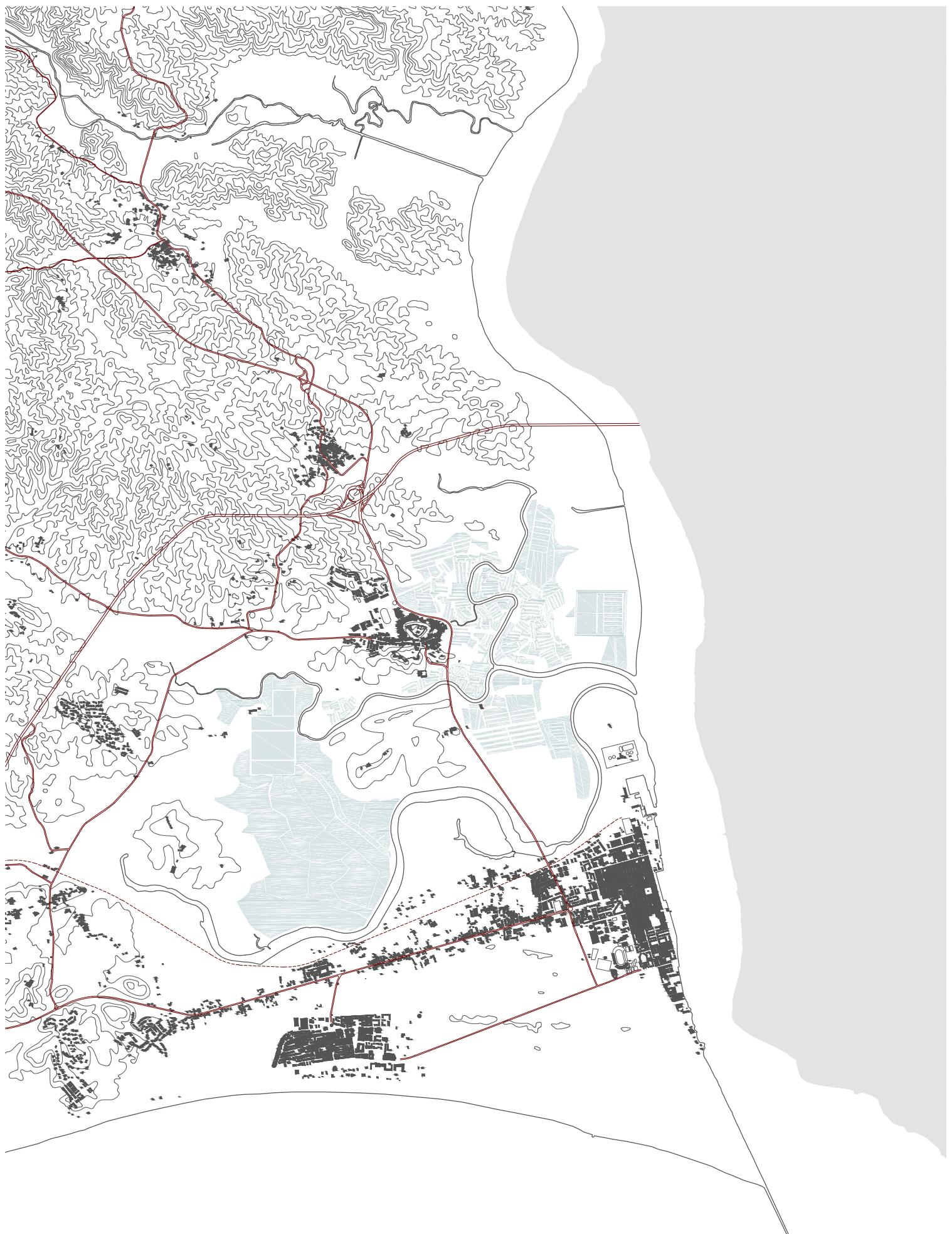


Fig. 36 -O território de Vila Real de Santo António no século XXI (2016).



4.3| AS EXPERIÊNCIAS URBANÍSTICAS CONTEMPORÂNEAS DO SÉCULO XX

A discussão sobre as acções dirigidas ao município e à reorganização das áreas de expansão a norte, sul e oeste de Vila Real, levantaram problemáticas comuns nos planos e análise elaborados para ordenamento da vila. Estes planos traduzem uma efectiva acção de planeamento económico e social, sintetizando aquilo que poderá designar novas configurações espaciais, que se distanciam das tradicionais, com a introdução de novos elementos na cidade. Estes profissionais do desenho, ao elaborarem estas abordagens, levantam questões comparativamente ao desenho urbano. De facto, se olharmos com mais atenção para elas, reparamos que em ambos os casos, a maior dificuldade reside em repor, o já perdido traçado setecentista, em nome da coerência do plano inicial, elaborado por Marquês de Pombal.

Se atendermos ao que nos diz, Margarida Relvão, no artigo *(Re)Desenhar a cidade desenha, uma leitura para a salvaguarda do património urbanístico* presente no estudo elaborado pelo ECDJ - Planos de Salvaguarda do Núcleo Histórico Pombalino⁽³¹⁾ (2005) - damos conta que a instabilidade das mutações na cidade moderna e contemporânea manifesta-se em contextos de incerteza, porém, não deixando de focar a necessidade que se entende e que está na base de todo o conceito de *cidade desenhada*, «(...) *cidade projectada* como um todo, produtor de um designio total e assente no urbanismo como uma nova forma de planeamento, que engloba desde a escala geral do território à escala da arquitectura de programa dos edifícios e toda a organização espacial e simbólica.» (Margarida Relvão, 2005, p.68).

Tornou-se então essencial, no caso de Vila Real de Santo António, constatar os diferentes planos efectuados ao nível da reorganização funcional da cidade, nas intervenções e nos símbolos criados, «(...) fundamentalmente porque esta é uma das características das cidades desenhadas e que tem de ser preservada ou reinterpretada (...)» (Margarida Relvão, 2005, p.70).

4.3.1| O Ante-plano de urbanização de Paulo da Cunha (1947)

No caso do ante-plano de urbanização de Paulo da Cunha, o arquitecto adjudicado para realizar o primeiro plano de urbanização, apresenta-nos uma primeira versão do plano inquirido pela Câmara municipal de Vila Real de Santo António, em 1947 e posteriormente, uma reformulação em 1955. É considerado o plano mais rigoroso na sua formulação e nas previsões de crescimento para o município, assentes nos recursos locais e na localização das actividades, comerciais, indústrias e residências. Partindo de uma análise extremamente criteriosa com o intuito de apontar uma primeira estratégia de reorganização funcional, entre as áreas de expansão com as áreas urbanas consolidadas o arquitecto confronta-se com o primeiro obstáculo: a falta de elementos para dar resposta ao extenso e completo inquérito exigido para a elaboração do plano, porém foi prontamente resolvido.

Colmatado o primeiro obstáculo, colocam-se então duas perspectivas que podemos apontar. Por um lado está o plano original, onde se concentra as actividades comerciais, sociais e económicas, e os antecedentes históricos, mas por outro lado, a estrutura produtiva, a indústria das conservas, deturpou a estrutura urbanística e arquitectónica entre o plano de fundação e a zona envolvente.

Partindo da informação que consta no *Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.* o objectivo do ante-plano de Paulo da Cunha «(...) visa a valorização do património histórico e da estrutura produtiva, a adaptação de infra-estruturas à modernização da vila (...)». Esta estratégia, uma nova realidade capaz de melhorar as condições de habitabilidade, para a fixação da população é marcada em dois tipos de intervenção: ao nível do saneamento das áreas habitacionais existentes, realojando parte da população em excesso nas áreas livres existentes na malha urbana, numa primeira fase; numa segunda fase o resto da população seria realojado nas áreas livres, onde o conceito de área suburbana seria aplicado, a oeste, por se saber que seriam as áreas de forte expansão, pois um dos maiores obstáculos era o alastramento da Vila e a abertura a novas frentes de expansão a norte e a sul.

Pelas previsões que foram feitas, o plano de 1947 propunha:

- 1- «(...) a defesa da estrutura urbanística e arquitectónica do núcleo de fundação e respectiva regulamentação de edificações» (p. 22)
- 2- «A necessidade de qualificar através do desenho urbano, as áreas de expansão, retomando o tema de praça como elemento singular da estrutura urbana» (pag.22)
- 3- «A organização das áreas em expansão, adoptando uma zona de moradias isoladas e blocos, uma malha radioconcêntrica e, noutra zona, uma malha ortogonal adaptada a orientações pré-existentes estabelecidas pela EN122 e EN125 (pag.
- 4- Entre as áreas de expansão e a vila constituía-se um novo eixo Norte-Sul, ao longo do qual seriam instalados vários serviços públicos e no topo Sul localizado o novo hospital;
- 5- O eixo de entrada na Vila - EN125 - seria tratado desde o cruzamento com a EN122 com uma alameda, a prolongar a R. Teófilo de Braga, principal eixo comercial;
- 6- A área de expansão industrial era localizada a Norte, no Sopal do Rato, e a principal via regional de ligação ao porto e à zona industrial era a actual R. de Angola;
- 7- Um novo jardim público em frente à escola primária de Teófilo de Braga e uma praça monumental no cruzamento dos dois eixos principais, onde ficaria localizado o cinema e edifícios públicos.

Por outro lado, a falta de parecer solicitado pela DGSU à Câmara Municipal, levou à revisão do antepiano, e à elaboração de uma segunda versão em 1955. Neste nova proposta de desenho urbano, que diferia ligeiramente do anterior, as alterações que se tornam mais notórias são na localização das áreas industriais e na localização de uma escola secundária. A norte, ao longo da R. de Angola e a sul do Caminho-de-ferro, mantinha-se a primeira área de expansão, e mais a sul da Vila, seria a nova área de expansão industrial.

Sendo estes os dois principais factores que determinam as medidas de alteração ao Antepiano de 1947, o novo plano é aprovado pela Câmara Municipal em 1956 e enviado nesse mesmo ano à DGSU.

No caso do antepiano de Paulo da Cunha, verificou-se que após essa data foram elaborados de forma mais pormenorizada, por folhas, novos planos parciais e de pormenor, que respondessem às solicitações concretas que iam surgindo com a construção de casas para pobres ou localização dos equipamentos.

4.3.2| Proposta preliminar de Tomás Taveira (1979)

Tomás Taveira, por outro lado, apresenta um plano na década de 1979, que ficou pela fase de levantamento e proposta preliminar. Este estudo, apesar de ter sido realizado no final da década de setenta, quando já se sentia claramente a retracção dos investimentos e a necessidade de remeter os novos planos para uma escala mais alargada que obrigava verdadeiramente a trabalhar o espaço urbano, procurou desde o início, encontrar referências para a forma territorial, alargando os limites do perímetro urbano em direcção à Mata Nacional, às Hortas e ao Sapal do Rato, mas também no traçado de novas vias de comunicação.

Assim, na extensa faixa que se designou, por “frente rio”, ocupada pelas indústrias de conservas em abandono, propunha-se uma zona verde pedonal com equipamentos, com áreas residenciais mistas (permanentes e turísticas) para usufruto e aproveitamento das qualidades dessa área, permitindo uma marginal à beira do Guadiana, contemplando a vizinha Espanha.

Na indicação gráfica, adianta-se ainda a implementação de um parque de campismo, nas imediações da Mata Nacional, uma nova zona industrial a Norte da Vila, no sapal do Rato.

Basicamente, o plano organiza a zona de intervenção em quatro grandes áreas:

- Espaços reservados à habitação permanente, limitada num dos lados pela “frente de rio”, expandindo-se nas áreas mais a Norte e Sul no sentido Poente;
- Espaços Reservados à habitação Mista, na zona Sul, que canaliza tanto habitação permanente como a turística e ainda uma zona destinada a ser parque de campismo, mais a poente.
- Um espaço destinado à área industrial e de armazenagem, que se encontra também no espaço dedicado ao sapal e que se separa do resto da urbe por uma faixa, ou alameda arborizada;
- Uma zona dedicada à actividade terciária, na frente rio, onde a dinâmica social é maior e onde se concentram as actividades económicas, os serviços e os recursos locais que satisfizessem as necessidades da população.

De ponto de vista funcional, este conjunto de espaços, encaixam-se segundas lógicas funcionais, e os diversos programas, serviços e equipamentos, foram dispostos no território com alguma flexibilidade, junto das principais vias regionais e locais, pra libertar o tráfego de passagem no núcleo histórico.

(31) Nesta investigação, são efectuadas três reflexões, três propostas para a salvaguarda do núcleo pombalino, que desde a década de 1960, têm vindo a ser objecto de estudos vários. Curiosamente, desenvolveram-se três projectos em simultâneo, para a salvaguarda do núcleo, em conjugação do centro histórico e a história do urbanismo. Os três cenários que o estudo considera capazes de caracterizar e salvaguardar a zona envolvente do centro histórico (núcleo pombalino) são: uma Muralha de Torres, um Canal, e por último o Ring Verde. Para ver os planos em pormenor consultar - Planos de Salvaguarda do Núcleo Histórico Pombalino, (2005). Ainda sobre os objectivos do ECDJ (Em Cima do Joelho), Walter Rosa e Adelino Gonçalves diz-nos: “(...) a ECDJ tem pretendido ser o veículo de registo e divulgação de algumas das actividades académicas e/ou científicas do DARQ e do CEARQ (...) têm-se centrado em problemáticas da arquitectura da cidade ou, simplificando, do urbanismo” -Walter Rosa, Adelino Gonçalves, Planos de Salvaguarda do Núcleo Histórico Pombalino, (2005), p.7

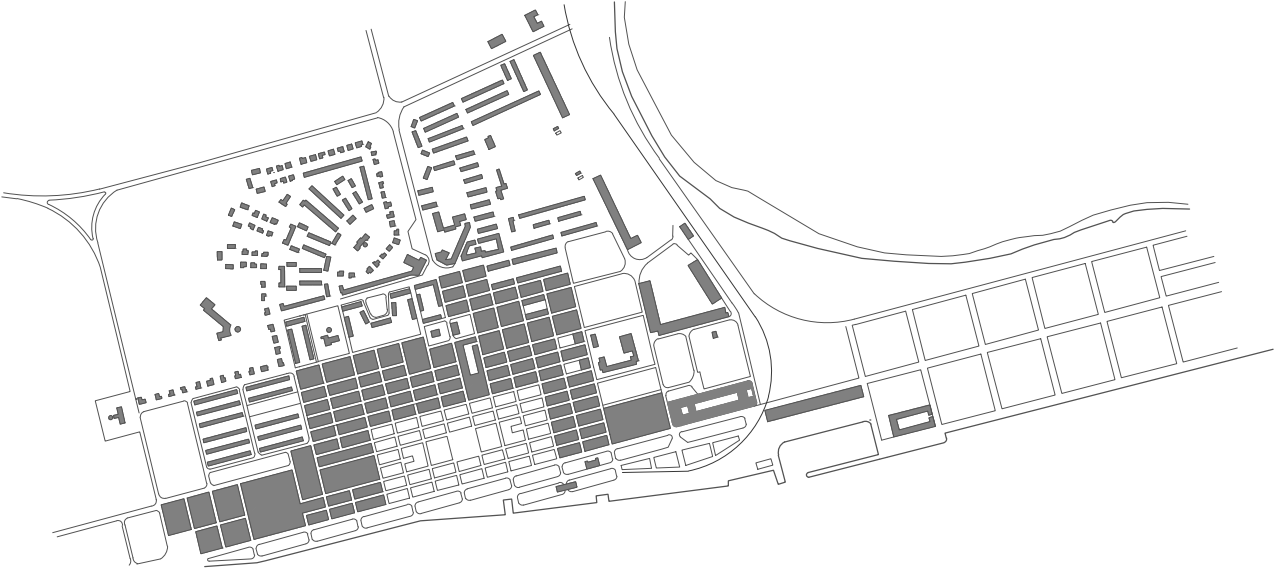


Fig. 37 - O ante-plano de urbanização de Paulo da Cunha para a cidade (1947).



Fig. 38 (A) - Plano do Sector X1 - proposta de reajustamento para Vila Real de Santo António (1969)

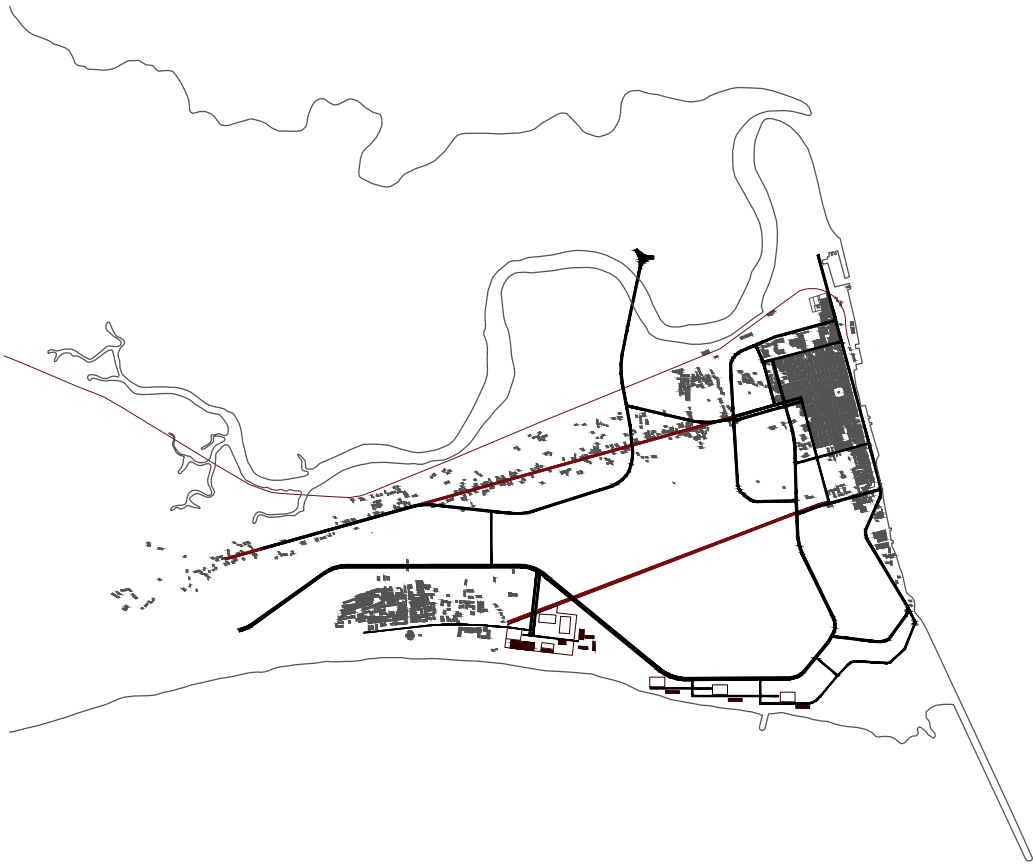


Fig. 38 (B) - Plano do Sector X1 - proposta de reajustamento para Vila Real de Santo António (1972)




05 RECONHECIMENTO TERRITORIAL- ACTUALIDADE

PÁGINA 86








5.1| TERRITÓRIO





5.1.1| Topografia

-  Espanha (em corte)
-  Limite do território
-  Curvas de Nível

5.1.2| Rede viária

-  Espanha (em corte)
-  Aglomerados urbanos
-  Rede viária principal
-  Linha Ferroviária
-  Autoestrada

5.1.3| Rede Hídrica

-  Aglomerados urbanos
-  Rio Guadiana
-  Salinas
-  Linhas de água

5.1.4| Estrutura vegetal






-  Espanha (em corte)
-  Aglomerados urbanos
-  Pinhal
-  Outras espécies arbóreas, cultura de sequeiro e regadio
-  Reserva Nacional do Sapal de Castro Marim e Vila Real de Santo António





Fig. 40 - Topografia





Fig. 41 - Rede viária principal



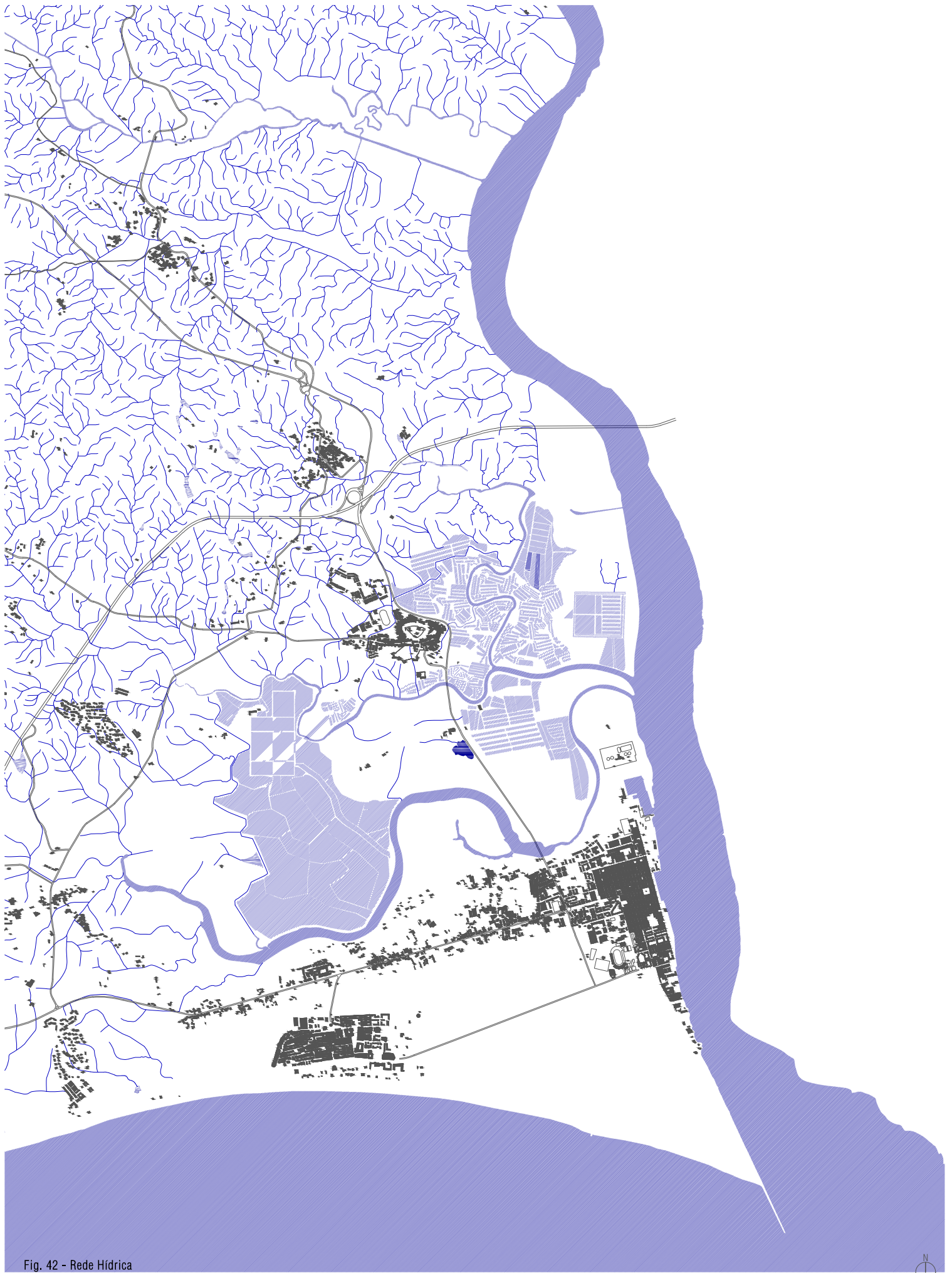


Fig. 42 - Rede Hídrica



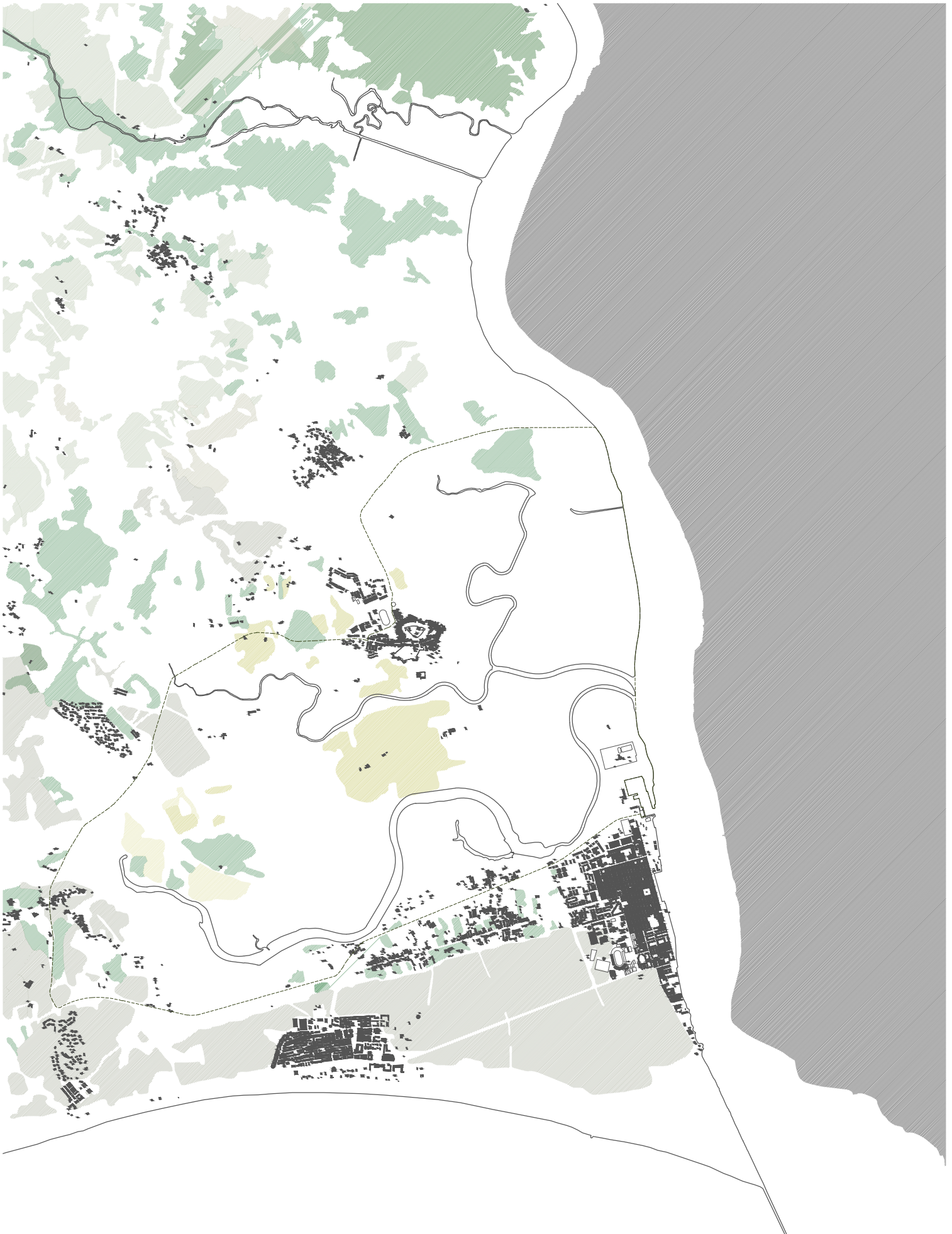







Fig. 43 - Estrutura Vegetal








5.2| CIDADE






5.2.1| Percursos móveis e zonas pedestres

-  Área urbana (homogénea)
-  Área urbana (heterogénea)
-  Rede viária principal
-  Rede pedonal principal
-  Percurso Pedonal





5.2.2| Zonas Verdes, Areias, Docas e pesca desportiva

-  Aglomerado Urbano
-  Zonas Verdes
-  Docas e pesca desportiva
-  Areias
-  "Muralha" de pedra



5.2.3| Equipamentos , Espaços notáveis de interesse arquitectónico, áreas etnográficas/memórias colectivas

-  Aglomerado Urbano
-  Equipamentos
-  Espaços notáveis de interesse arquitectónico
-  Áreas etnográficas/memória colectiva
-  "Muralha" de pedra

5.2.4| Sítios que se podem eliminar/reivindicar/alterar

-  Área urbana (homogénea)
-  Elementos protegidos/que não se podem alterar
-  Sítios/elementos que se podem eliminar/alterar/reivindicar
-  Devolutos

5.2.5| Vestígios Industriais/Áreas industriais

-  Indústria (activo/espórádico)
-  Vestígios industriais



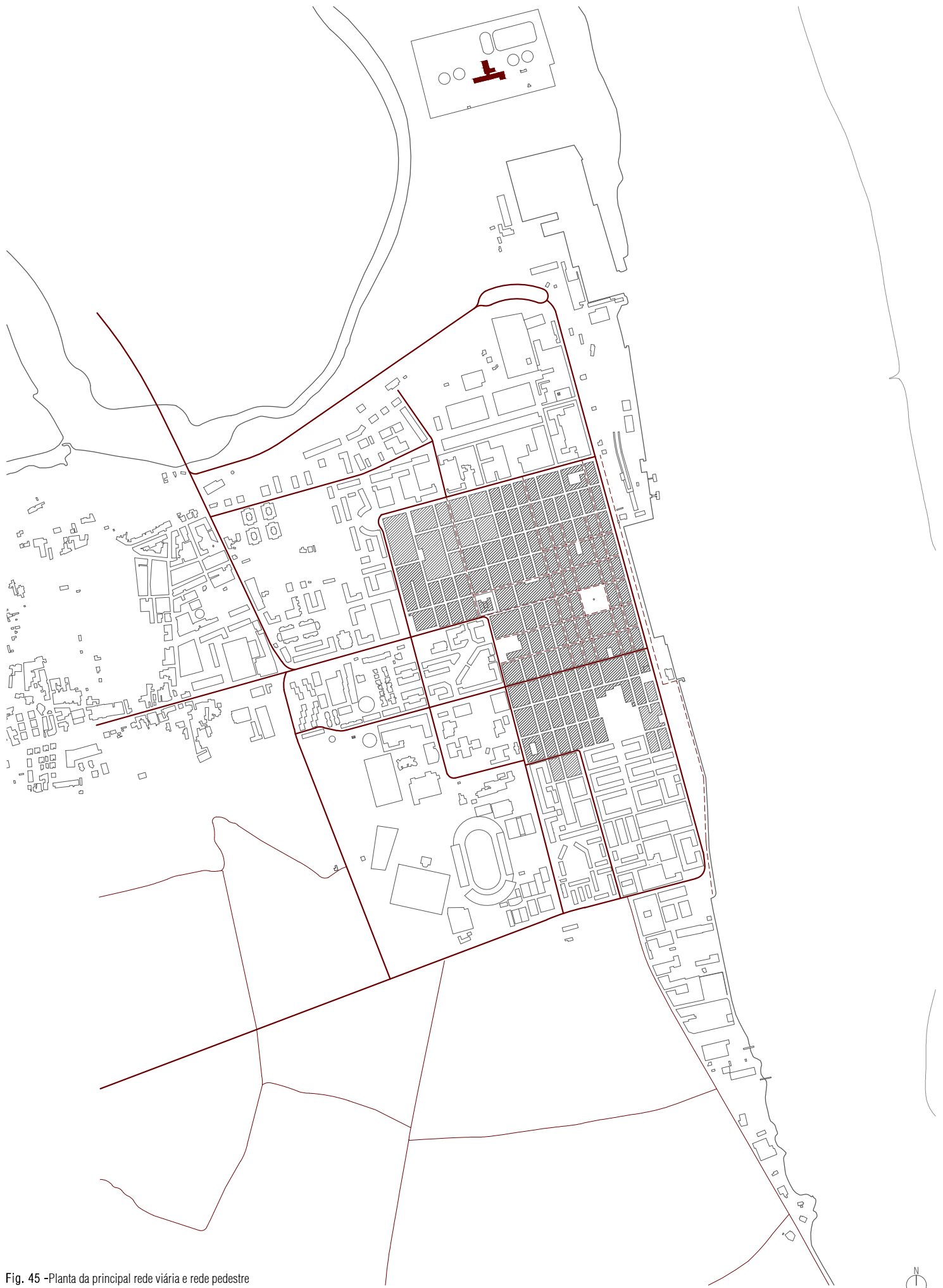


Fig. 45 -Planta da principal rede viária e rede pedestre



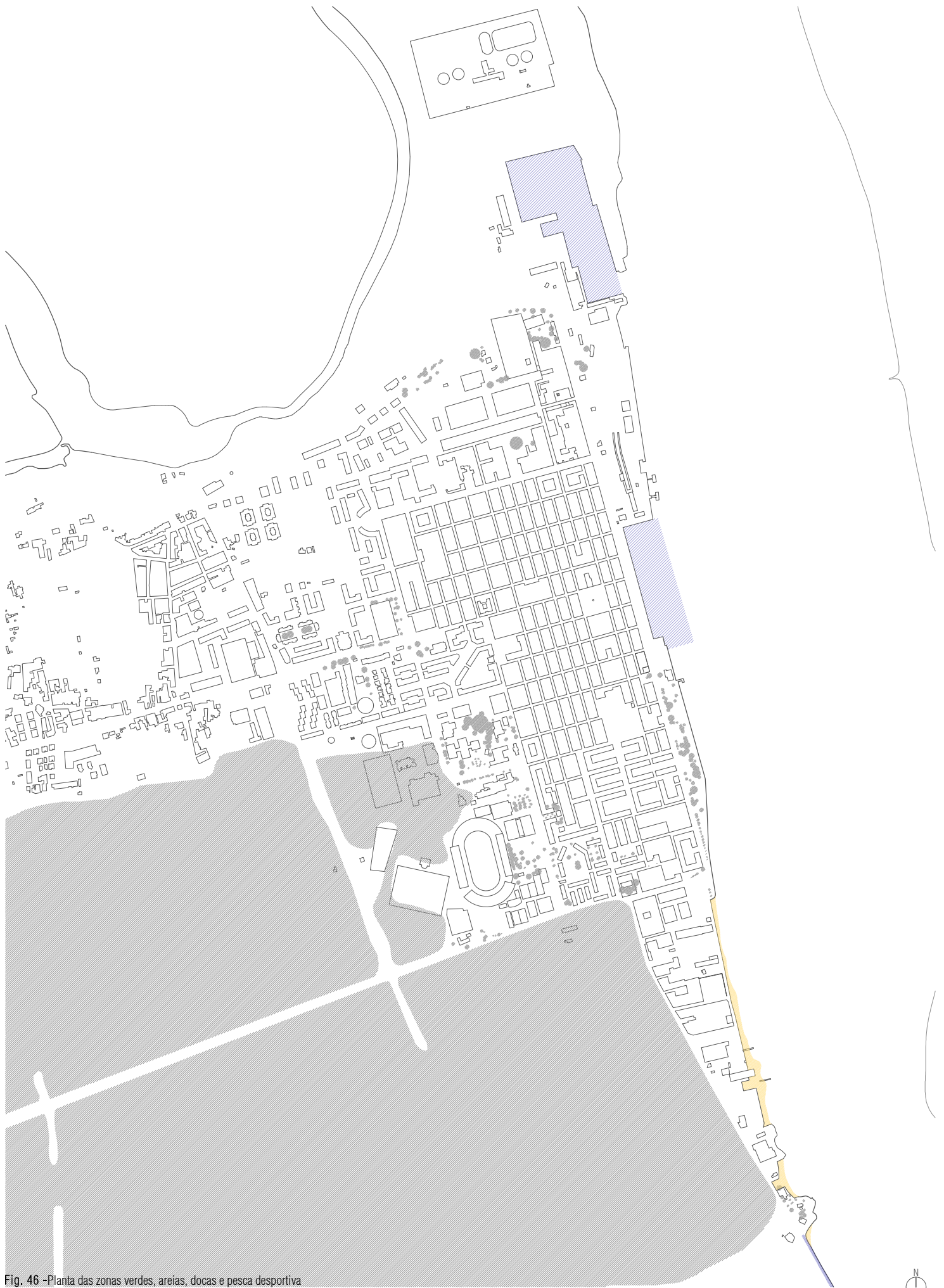


Fig. 46 -Planta das zonas verdes, areias, docas e pesca desportiva





Fig. 47-Planta funcional





Fig. 48 -Planta dos sítios/elementos a eliminar/reivindicar/alterar





Fig. 49 -Planta dos vestígios industriais / áreas industriais

5.3| PERCURSO DE RECONHECIMENTO



PÁGINA 102
05

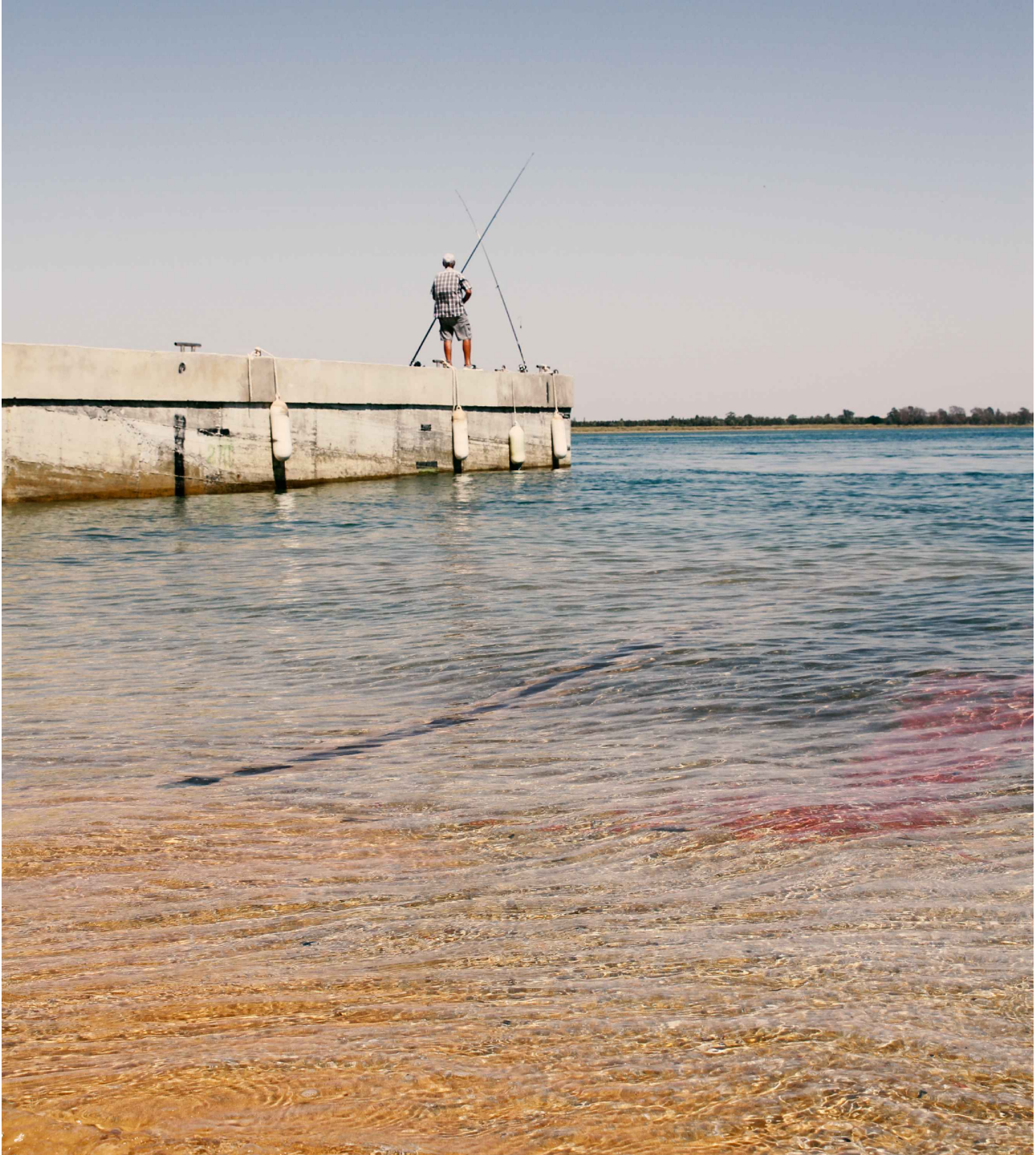
Fig. 50 - Destaque de alguns elementos ao longo da frente ribeirinha actual (2016)



PÁGINA 103
05









PÁGINA 107
05



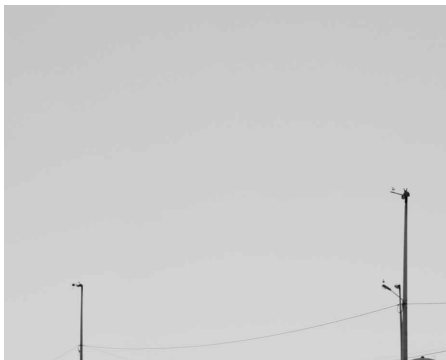
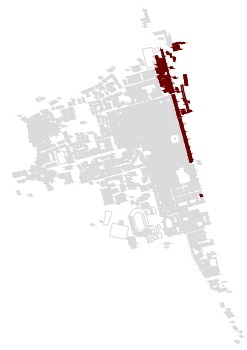




PÁGINA 109

05







06 PROJECTAR A MEMÓRIA - Estratégia para a frente ribeirinha de Vila Real de Santo António

6.1| REFERÊNCIA PROJECTUAL

Para os arquitectos, o urbanismo, «(...) encarado como ciência ou arte em constante evolução (...)» (Jean Pelletier/Charles Delfante, p.7), faculta um conhecimento do meio urbano que implica inevitavelmente uma leitura multidisciplinar que permite compreender o processo de configuração das cidades e das suas morfologias. Para esta leitura a posição do arquitecto é todavia privilegiada porque, ao longo das diferentes épocas de domínio civilizacional das cidades, as chaves de interpretação das variações que ocorreram na concepção dos espaços urbanos dependem invariavelmente da arquitectura.

Para cada uma das configurações urbanas, foram desenvolvidas propostas específicas que tentaram aliar forma e função e ambas a nova configuração estética, criando a imagem da futura cidade. Ao longo da História que trata o desenho das cidades, os arquitectos que se debruçaram pelos problemas do Urbanismo, foram ensaiando múltiplos cenários possíveis: alguns polémicos, outros impossíveis de se concretizar, cenários que permitiram perspectivar novas soluções. São estas perspectivas que nos foram relevantes para uma visão panorâmica dos tipos de distribuição espacial e desse modo propor, para uma cidade específica, habitada por uma sociedade singular, num determinado tempo e espaço, uma solução urbanística.

Tendo como base um princípio bastante simples - a diversificação de novas formas urbanas de modo a poder atender à multiplicidade contemporânea de modos de habitar - pretendemos com a nossa proposta estabelecer continuidades entre a memória da cidade e o seu futuro.

O esboço a que chegámos não apresenta propostas definitivas sobre as formas que o desenvolvimento da cidade deveria tomar. Procurámos, antes de mais, responder aos problemas pela introdução maciça da "máquina", relacionada com a componente da indústria, nos agrupamentos urbanos, tentando reorganizar de forma mais equilibrada o território através de modelos que privilegiassem a população, as áreas ocupadas e livres, o sistema de transportes e os equipamentos urbanos básicos.

Apesar da sua dimensão e localização periférica, Vila Real de Santo António sofreu o embate arquitectónico e urbanístico provocado pela industrialização no século XIX que rompe com a morfologia tradicional, caracterizada pela continuidade da cidade clássica e barroca. O embate com estes modelos reduzido pela implantação das indústrias faz surgir novas tipologias urbanas que vão preparar a cidade moderna.

Importaria neste momento distanciarmo-nos de Vila Real para atendermos ao debate em torno das questões urbanas que decorreram das transformações industriais (crescimento demográfico, utopias sociais, problemas de higiene e salubridade), de modo a captar os novos desafios colocados à arquitectura.

Enunciamos a título de referência, algumas das experimentações que podemos adicionar como exemplo para o *Atlas das aplicações das novas teses de arquitectura e urbanismo*³¹: a experimentação urbanística de Haussmann em Paris, que propõe novos traçados com grandes avenidas - o *boulevard* - que une pontos da cidade, uma reestruturação fundiária, a construção de novas infra-estruturas, equipamentos e espaços livres de circulação; a de Cerdá em Barcelona, que aborda duas questões para a expansão da cidade: a extensão da quadrícula e a subversão do quarteirão; a Cidade Linear, do

engenheiro Arturo Soria (1882-1884), que propôs um grande traçado linear quase infinito entre a cidade de Madrid e outras povoações, com uma linha central de eléctrico para ligar serviços e edificações e onde o lema era "Para cada família uma casa, em cada casa um quintal e um jardim"; as utopias sociais de Owen, de Fourier para o Falanstério e de Goudin para o Familistério, onde propõem edifícios comunitários que se assemelham exteriormente a palácios da nobreza e no seu conjunto apontam alternativas para a sociedade industrial do século XIX, embora sem grande continuidade nem influência urbanística posterior.

Por outro lado, o aparecimento das cidades-jardim contribuiu para que se pudesse compreender o problema das cidades e da habitação como um problema regional. Em *To-morrow: A Peaceful Path to Real Reform* (1898), a qual foi republicada em 1902 como *Garden Cities of To-morrow*, Ebenezer Howard sugeria a construção de cidades auto-suficientes com a indústria e agricultura, que no seu conjunto formaria a "Cidade Social", com funções de distribuição espacial organizada a partir de um esquema concêntrico com amplas zonas rurais em seu redor, que poderiam comunicar-se entre si graças ao caminho-de-ferro, fomentando também as casas familiares, marca da influência do romantismo de Ruskin.

Procurando dar resposta às novas solicitações do ordenamento urbano, surgiram já no século XX as teorias urbanísticas de Camillo Sitte, Joseph Stübben e Unwin; o projecto utópico de cidade-industrial de Tony Garnier (1901-1904), que projectou uma cidade industrial, fruto da sua preocupação com o traçado de uma cidade que atendesse às suas funções industriais ao planear os espaços e as vivendas. Outras contribuições importantes no movimento urbanístico foram as de Otto Wagner e Hoffman, em Viena, de Hendrick Berlage, em Amsterdão; de Van de Veld, em Bruxelas, Paris e Veimar; a cidade industrial de Sant-Elia (1914) em Itália; as teorias urbanísticas de Le Corbusier, para a cidade *contemporânea* de 1922, e para a cidade de Chandigarh, na Índia (1950-1956); Sullivan e Frank L. Wright, em Chicago; etc.

A lista acima pretende mostrar apenas uma parte de várias teorias urbanísticas que se constituem de referência formal e simbólica, quase incessante, quer para a história representativa da arquitectura, quer para as diferentes morfologias urbanas e esquemas funcionais de desenho da cidade. A ideia geral com que se fica é que não há país que não tenha sido atingido por novas experimentações urbanísticas, e consequentemente novas resoluções de situações de emergência para uma sociedade maquinista. Além disso, criaram-se novas apreciações no ambiente construído, que contribuíram para a qualidade da arquitectura, do espaço urbano e do interesse visual para a distinção de uma imagem de cidade em confronto com outras.

De entre as experiências urbanísticas desenvolvidas por estes autores, procurámos encontrar as propostas que se podiam aproximar ao nosso objecto de estudo, Vila Real de Santo António, enquadrando-se ao mesmo tempo neste panorama de modernidade.

Foi seleccionado, o caso de Ljubljana, não só por ser visto como a soma de quatro situações distintas: primeiro cidade barroca, posteriormente, a cidade construída depois do terramoto de 1895; em terceiro, a cidade construída por Joze Plecnik, durante o período em que a Eslovénia enfrentava problemas sociais e nacionais de então, como a democrati-

zação, o radicalismo, a pós-modernidade; a quarta, a cidade que acabou por se tornar capital da Eslovénia, mas também, porque o projecto de Plecnik para o ordenamento de Ljubljana, sobretudo entre 1926 e 1928, se evidencia pelas diferentes narrativas que a cidade é capaz de proporcionar ao longo do rio *Ljubljanica* e do seu afluente, o *Gradascica*.

Muito haveria a dizer sobre Joze Plecnik (1872-1957), natural de Ljubljana, onde trabalhou quase sistematicamente como arquitecto nas últimas décadas de actividade. Na verdade, para além de Ljubljana, as suas obras encontram-se distribuídas por Viena, Praga, Zagreb, Brioni, Dubrovnik, Vares, Jajce e Belgrado, e em termos gerais caracterizam-se pelo extraordinário nível de originalidade e pela possibilidade de deixar em aberto novas oportunidades para o futuro da cidade.

A par do ensino, o seu contributo foi extremamente valioso nas questões que se prendem com a morfologia urbana nas cidades, em que a interpretação histórica, patrimonial e cultural cria um universo relacional: relação entre elementos espacialmente distribuídos, relação entre objectos e as suas funções, relação entre esses elementos e os lugares, dando-lhes coesão nas suas diferentes camadas de crescimento.

Noutras palavras, o que é valioso na sua arquitectura/as é «(...) a ambiguidade de cada objeto, cada função que nos conduz a um imaginário, que não sendo ousado é sem dúvida moderno e repleto de grande simbolismo arquitectónico, especialmente nas áreas desqualificadas da cidade.» (Boris Podrecca, 1996,p.93).

A sua abordagem para Ljubljana é sobretudo voltada para o futuro da cidade, consistindo numa estratégia urbana cuja grande marca distintiva se faz sentir no contraste entre uma lógica moderna centrada no Homem e nas apropriações a partir dele, e menos numa lógica centrada nas tecnologias.

Apesar de algumas inquietações ou questões que se prendem com a morfologia urbana, ele mostra-nos através de uma abordagem sensível e pessoal, que é possível aplicar pequenas mudanças no contexto urbano existente, ou seja, regenerar e transformar o que já existe, sem corromper a futura imagem da cidade.

Desse modo, importa perceber melhor quem é este arquitecto. Para começar, Plecnik é assumidamente um arquitecto moderno, mesmo quando a sua formação académica parece ser clássica. A sua arquitectura é marcada por mudanças políticas radicais da Europa Central e Oriental, por questões ligadas à democracia e a sua influência no poder, pela diversidade cultural que adquiriu com as suas viagens a Itália em 1889 - quando era estudante da Academia Imperial de Belas Artes, liderada por Otto Wagner (1841-1918), e posteriormente à Dalmácia e Grécia em 1927, desta vez com seus próprios alunos da Escola de Arquitectura de Ljubljana.

Para Plecnik, um modernista à frente da sua geração, todos os motivos que apontámos anteriormente, eram indícios de que estaríamos a entrar numa era de pós-modernidade, de mudança excessiva, aberta a uma diversificação de novas formas urbanas e estilos, ao gosto de cada um. Opondo-se à abordagem que muitos dos seus contemporâneos, como Le Corbusier e os membros do CIAM, consideravam para a cidade: um organismo planeado de modo funcional na qual as necessidades do homem devem estar claramente resolvidas, a sua abordagem para a cidade de Ljubljana definiu-se como um organismo vivo, capaz de evoluir naturalmente.



Fig. 51 - Joze Plecnik (arquitecto)

(31) Le Corbusier, *Maneira de Pensar o Urbanismo*, 2010.

6.1.1| A Ljubljana de Plecnik

A cidade de Ljubljana, que era pouco mais do que uma cidade provinciana antes do terramoto de 1895, não é, de modo nenhum, o único exemplo notável de cidade que está intrinsecamente ligada a um arquitecto.

Após o terramoto, a pequena cidade eslovena foi objecto de vários planos de urbanização projectados por Camillo Sitte e Max Fabiani. A proposta de Fabiani, foi inspirada nos princípios artísticos aplicados por Sitte na concepção do plano para a mesma cidade, e derivou do modelo urbano de Viena (1889): onde os pontos-chave criam relações funcionais entre as áreas públicas da cidade e as áreas em expansão (fora da cidade velha). Porém o estudo de Plecnik, desenvolvido entre 1926 e 1928 segue em sentido contrário. Como observa Alberto Ferlenga, a lógica aplicada por Plecnik, quando foi feita a sua proposta para o desenvolvimento de Ljubljana «(...) pode ser vista como uma tentativa de encontrar um equilíbrio entre o carácter de cidade e um certo número de variações que identificam cada lugar (...)»⁽³²⁾.

Apesar de lhe ser reconhecido a grandeza das suas acções para a cidade de Ljubljana, o arquitecto estava bem consciente do facto de que para uma cidade como Ljubljana se tornar capital, a modernidade também era necessária. Para isso, dentro do seu tradicional tecido urbano, houve a necessidade de criar novas estratégias urbanas capazes de recriar a identidade real da cidade, nas áreas esquecidas, abandonadas ou desvalorizadas socialmente pela população.

Entre as intervenções que se inserem na proposta urbana de Plecnik para a cidade, destacamos: a *promenade* do Rio Ljubljana; a *promenade* do Rio Gradascica, a *promenade* da Rua *Cozova* ao Castelo; a *promenade* da rua *Vegova* à igreja de *Trnovo* (eixo cívico e cultural); e por último, a *promenade* da rua *Tivoli* ao castelo.

Pela investigação⁽³³⁾ que foi possível realizar, confirma-se, aquilo que já sabemos: Plecnik estava determinado a mostrar que a dinâmica e o desenvolvimento de Ljubljana tem muito a ver com as funções do seu rio. Onde quer que pudesse, criou acessos ao mesmo, construiu pontes e outras infra-estruturas destinadas a levar a vida urbana para junto deste, ajudando assim a criar uma autêntica paisagem metropolitana no rio *Ljubljana* e no seu afluente, o *Gradascica*. Para além do mais, não teve remorsos em reconstruir a história, a tradição e cultura onde quer que fosse necessário. Dentro desta simultaneidade destacamos as colunas, pirâmides, balaústres e a reconstrução do muro romano, chegando mesmo a reabrir as antigas pedreiras que davam a pedra original. Ainda sobre os diferentes elementos estabelecidos destacamos o edifício da Filarmónica, o Mercado, a Biblioteca Nacional e Universitária, o Mosteiro de *Krizanke*, o mobiliário urbano desenhado pelo próprio arquitecto, entre outros.

Quer do ponto de vista do arquitecto, mas sobretudo enquanto cidadão concluiu-se que todas as suas decisões/acções foram positivas, qualificaram o espaço urbano, e mais importante ainda, responderam às necessidades básicas de infra-estruturas para a população, desenvolvendo uma série de espaços públicos na cidade; um meio de reconhecimento, pela qual as pessoas podem reconhecer um lugar, uma região, uma nação.

Em termos práticos, as suas intervenções para Ljubljana «(...) lêem-se por um e são compreendidas como um todo.» (Andrej Hrausky, 1996 p. 71).

6.1.2| O rio Ljubljana como "ribeira urbana"

O rio Ljubljana, marca e divide o centro da cidade em dois. De um lado, a parte antiga e o acesso ao castelo, do outro, a parte comercial e política da cidade. Como já acima referi, o desenvolvimento de Ljubljana tem muito a ver com as funções do seu rio; como tal, não é de se estranhar que se possam vir a estabelecer várias acções urbanísticas para o mesmo. E, é assim que voltamos a Joze Plecnik, que num caso ou noutro, tinha a perfeita noção a respeito do papel do rio, como elemento estruturador na rede de espaços públicos da cidade.

Enquanto proposta de desenho urbano, o seu primeiro pensamento, foi cobrir o rio ao longo de todo o seu curso. Em ambas as margens, as novas infraestruturas e os novos equipamentos urbanos, não foram distribuídos por mero acaso, e sim em pontos estratégicos, melhorando efectivamente o ambiente urbano na cidade. Mais tarde, aceitou a ideia original de Keller⁽³⁴⁾, para canalizar o rio (trabalho que desenvolveu entre 1930 e 1940), e em seguida, concretizou simplesmente pequenas intervenções (um banco, uma escultura, árvores, colunas, cantos, pavimentos, etc) ligando-as a elementos existentes, estabelecendo um inédito e surpreendente sentido de monumentalidade.

E é neste contexto que partimos para a caracterização das acções de Plecnik para o rio em Ljubljana:

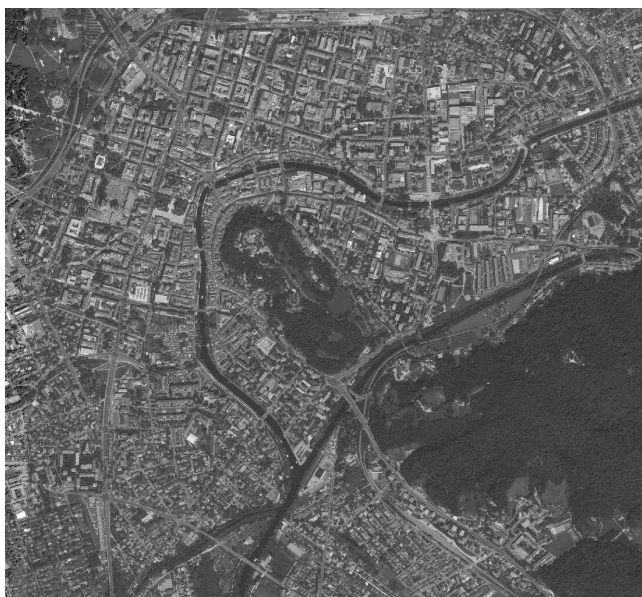


Fig. 52 -A cidade de Ljubljana (actualmente). Ortofotomapa



Fig. 53 - Centro de Liubiana, três pontes que atravessam o rio Ljubljanica.

(32) Citação reforçada por Andrej Hrausky, no artigo *Métamorphose d'une capitale*, para a revista *L'architecture d'aujourd'hui*, n.º305 (1996), p. 73.

(33) Os documentos utilizados para se fazer o breve estudo sobre Ljubljana, na qual Plecnik foi um arquitecto notável, tiveram como base os artigos da revista *L'architecture d'aujourd'hui*, n.º305 (1996), da autoria de Denis Bousch, Andrej Hrausky e Boris Podrecca, e o artigo de Romy Hecht Marchant - *Intervenciones sobre un río urbano: el Ljubljana de Plecnik*, para a revista *ARQ* n.º 48, *La arquitectura simplemente* (2001).

(34) Em certo sentido poderá dizer-se que, a aparência actual do rio Ljubljana ganha forma no século XIX, quando a canalização do seu leito foi comprimido a dois sinuosos muros de betão armado. O objectivo era estancar as inundações que teimavam em acontecer. Além de incluir a construção de pontes, um processo que se iniciou em 1913 com a proposta do arquitecto vienense Alfred Keller, as novas margens do rio ganharam uma nova capacidade: a de atravessa-la facilmente.



Fig. 54 - A intervenção de Plecnik para Ljubljana. Mapa síntese de localização das áreas estratégicas e dos seus elementos.

As intervenções no rio

1- Área Spica (Trnovki Pristan): Numa primeira fase (1930), Plecnik concentrou-se na área conhecida como *Trnovski Pristan* (Spica), onde o rio converge com o seu afluente, o Gradascica. Usado como praia urbana, este terraço foi pensado de forma a evocar o antigo porto fluvial, que servia principalmente para o transporte de pedras. A transição da cota superior para a inferior é marcada por uma linha de salgueiros chorões. Tal facto, associado ao desejo em atrair pessoas para esta secção do rio, permite-nos constatar que, as actividades quotidianas dos cidadãos podem ser disfrutadas num ambiente descontraído e quase paradisíaco.

2- Ponte de Trnovo (Trnovki Most, 1928-32): Posicionada sobre o rio Gradascica, a nova ponte serve como vestíbulo para a igreja de Trnovo. Como não havia espaço suficiente em frente à igreja, Plecnik tornou-o suficientemente amplo, criando um espaço público suspenso sobre a água.

3- Bancos no rio Gradascica (1928-32): Nas margens deste rio, o arquitecto trilhou novas conexões. A ideia foi criar um passeio que contorna-se a cidade, criando ao mesmo tempo um diálogo entre a natureza e a atmosfera suburbana.

9- Ponte do Sapateiro, (Cevljarski Most, 1931-32): Quando o leito do rio foi aprofundado, Plecnik mudou a ponte de ferro fundido para outro local. A construção da nova ponte é suportada por uma parede perfurada que permanece paralela às margens do rio, e é delimitada por duas fileiras de colunas. Inicialmente, a ponte destinava-se a ser coberta por uma pérgola, para criar a impressão de um edifício sobre o rio, mas tal não aconteceu. Por razões económicas, o arquitecto teve que renunciar essa ideia, colocando esferas nas colunas.



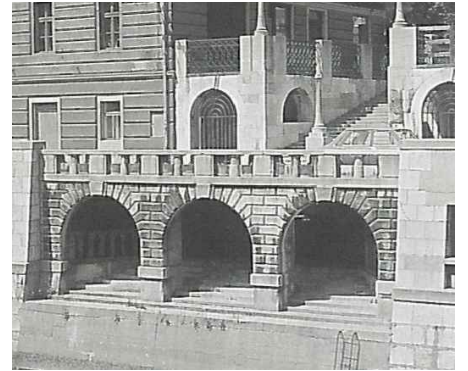
- A- Promenade rio Ljubljana
- B- Promenade rio Gradascica
- C- Promenade da rua Cojzova ao Castelo
- D- Promenade da rua Vegova à Igreja de Trnovo (Eixo cívico e cultural)
- E- Promenade da rua Tivoli ao Castelo

- 1- Área *Spica*. Zona superior do rio Ljubljana
- 2- Ponte de *Trnovo*
- 3- Bancos no rio *Gradascica*
- 4- Área de descanso de *Trnovo*
- 5- Rua *Cojzva* (ponte *St. James*)
- 6- Monumento a *Gregorcic*
- 7- Biblioteca Nacional e Universitária
- 8- Mosteiro de *Krizanke*
- 9- Ponte do Sapateiro (*Cevljarski most*)
- 10- Edifício da Filarmónica
- 11- Escadas do Teatro
- 12- Escadas de *Gerberjevo*
- 13- Praça *Kongresni*
- 14- Praça *Juzni*
- 15- Parque *Zvezda*
- 16- Rua *Vegova*
- 17- Coluna illyrienne (Praça *Revolucije*)
- 18- As Três pontes (*Tromostojve*)
- 19- Mercado (Praça *Pogarcajev*)
- 20- As Fechaduras (*Zapornice*)
- 21- Muro Romano
- 22- Pirâmide *Zois* (Rua *Cojzova*)
- 23- Praça *Levstikov*
- 24- Castelo

18- As Três Pontes, (*Tromostojve*, 1929-32). As três pontes é um elemento central em todo o masterplan de Ljubljana. Após a Primeira Guerra Mundial, a ponte de pedra que ligava a cidade nova à margem esquerda e à cidade velha revelou-se demasiado estreita. Plecnik propôs alargá-la juntando duas novas pontes laterais. Especialmente, esta adição permitiu-lhe conservar a velha ponte, ajudando-o a organizar os eixos irregulares para o outro lado do rio. A partir da curva do rio, as pontes pedonais formam a figura de um funil que liga a praça *Prešeren* com a cidade medieval. No centro de ambas, são colocadas varandas, cujo papel é facilitar o início das escadas para um percurso mais baixo, paralelo ao rio.

19- O Mercado (*Trznice*, 1939-42): Na concepção do mercado, a ideia de Plecnik era unir as duas pontes com um espaço urbano monumental, recorrendo para isso a arquétipos antigos (alpendre e templo). Nesta composição ele planeou uma ponte coberta para albergar lojas ao nível da margem do rio, conhecida como *Mesarski most*.

20- As Fechaduras (*Zapornice*, 1933-45): Na sua última intervenção para o rio Ljubljana, Plecnik procurou alcançar a ideia simbólica da água como fonte de vida. Neste edifício técnico, que inclui uma ponte pedonal, os três pilares das fechaduras formam uma colunata majestosa, e servem para regular o actual nível do rio na cidade. De uma forma ou de outra, este edifício forma uma porta de entrada para a cidade, integrando ao seu redor jardins públicos que foram dispostos nas proximidades. Este edifício em si é verdadeiramente monumental.



PÁGINA 121
06

Fig. 55 - Destaque de algumas intervenções de Plecnik ao longo do rio Ljubljanica e seu afluente, o rio Gradascica. Em primeiro lugar o Rio Gradascica; em segundo a área de descanso de Spica, em terceiro as escadas do teatro; a quarta (a maior) As Três Pontes; a quinta, à direita em cima, a Ponte do Sapateiro; a última, à direita em baixo As Fechaduras (*Zapornice*).

Se relacionarmos o nosso caso de estudo, com Vila Real de Santo António, independentemente das soluções concretizadas para Ljubljana remontarem ao início do século XX, podemos considerar que estas seriam ainda actuais e possíveis de aplicar no contexto urbano da frente ribeirinha. Não indo muito longe, poderíamos até "copiar" as soluções de Plecnik, e imaginar a ambiência e a disposição ao longo da margem do rio Guadiana. No limite, seria uma questão de humildade, o percebermos, à partida, que não vamos inventar grande coisa, no entanto, existem várias experiências que não podem ser ignoradas, como as de Plecnik para o rio Ljubljanica, dá a sua pertinência.

Como transpor estas propostas e ensinamentos para Vila Real de Santo António? cremos que é necessário identificar as possíveis soluções para a reabilitação do edificado e do espaço público, associando-os a uma nova caracterização da frente ribeirinha, capazes de proporcionar novos espaços públicos de lazer, que ganham independência do rio, e vão pertencer também aos cidadãos.

6.2 PROPOSTA - RUA LÍQUIDA

Na ordem natural das coisas, o rio precede a cidade. Mas é a cidade que desenha o limite do rio, atribuindo-lhe funções e significados, que no decurso da sua existência milenar, revelaram as diferentes dinâmicas no território.

O objecto de estudo, a cidade de Vila Real de Santo António, fica no extremo sudeste do Algarve. O seu território é dominado a leste pelo rio Guadiana, que define a fronteira com o município de Ayamonte (Espanha), a sul, pelo Oceano Atlântico, a oeste por Tavira, e a norte, pelo sapal de Castro Marim.

Apesar da grande predominância do rio Guadiana, este espaço geográfico é marcado por uma densa rede de pequenas linhas de água que desaguam directamente no rio, em direcção ao mar; por lezírias, cordões dunares e areas que, se estendem em alguns quilómetros, e que envolviam o sítio do Barranco, que haveria de ser escolhido para a implantação da vila regular de Marquês de Pombal; por uma extensão pinheiral, hoje - Reserva Natural da Mata, onde em poucos minutos se poderá aceder aos núcleos urbanos de V.R.S.A e Monte Gordo, e onde o solo arenoso, coberto quase exclusivamente por Pinheiro-bravo é essencial para a protecção da fauna e a flora local e para a valorização da qualidade de vida da população em seu redor.

Ainda que este grande "jardim natural" na qual se inscreve a mata nacional das dunas litorais de Vila Real de Santo António, seja um convite aliciente para passeios pedestres ou práticas desportivas, outra característica que configurou esta paisagem é a intensificação da exploração agrícola e das diferentes culturas de sequeiro e regadio ao longo das décadas. No entanto, apesar das diferentes formas de urbanização e expansão da vila, um dos constrangimentos que se verifica actualmente é a descaracterização da exploração agrícola no sítio das Hortas.

Relevante também, é a zona dos sapais e mariniais, os esteiros, que organizam as salinas, a nascente, à vila de Castro Marim, a que se juntam os tanques maiores de piscicultura que, entretanto, se replantaram no antigo sapal da Lezíria.

No seu conjunto, trata-se de um território em que o rio e a cota da plataforma térrea garantem uma enorme continuidade, marcada por uma acentuada condição horizontal. Esse sentido é ainda reforçado por grandes traços que se somam à paisagem, justapostos ou sobrepostos, e que assinalam as sucessivas contemporaneidades: as estradas, a linha de caminho-de-ferro, a ponte, as unidades ligadas ao sector do turismo.

Actualmente, Vila Real de Santo António apresenta um conjunto patrimonial diversificado e de inegável valor histórico e cultural. Num território tão vasto, complexo e qualificado, é de se esperar que a prospecção, estudo e análise reforcem o conhecimento da região e lancem as bases para um projecto de regeneração urbana. Se isto se torna evidente quando falamos do reconhecimento e relacionamento entre os elementos que directa ou indirectamente nos permitem reorganizar a nova imagem de Vila Real, é de realçar que esta ideia ganha mais sentido quando se faz acompanhar pelo diálogo com o próprio tempo. Se pensarmos que nos nossos dias a paisagem é condicionada por filtros como a cultura, meio e hábitos associados ao conceito de contemporaneidade, podemos deduzir que as novas lógicas e vocações, tanto arquitectónicas como programáticas, associadas a cada geração e cultura, se sobrepõem no mesmo lugar, cada uma delas caracterizada por gestos diferentes.

Todavia, as poucas intervenções feitas no contexto de desenvolvimento urbano sustentável, abrangendo a zona ribeirinha, pouco ou nada contribuíram para a valorização da memória colectiva, ligado às tradições do mar, deixando-a no esquecimento.

É a partir deste conceito, de desenvolvimento sustentável, que o trabalho apresenta uma estratégia de intervenção para a regeneração da frente de rio, onde o tempo e lugar se materializam a longo prazo, priorizando, ao mesmo tempo, acções a desenvolver para o futuro da cidade.

A "frente líquida" surge enquanto eixo modelador que articula as duas partes que fazem a fronteira da zona ribeirinha (norte e sul) com o centro histórico pombalino. Ao longo desta fachada, as acções a propor vão reforçar a relação do mar com este eixo axial, de modo a tirar partido dos sistemas antrópicos que a cidade nos oferece. Ao longo da frente, as alternativas delineadas vão proporcionar diferentes vivências à escala do lugar, aproximando o observador com o mar. Para isso, foram concebidos três vertentes de intervenção: Infra-estruturas, Memória e Natural/artificial, que vão albergar os vários programas que este espaço exige. Destaca-se a extensão do porto de recreio, reposicionamento do terminal de ferry, a criação de uma plataforma de eventos destinados a receber acontecimentos de arte, cultura, desporto, turismo e lazer, e por último, a criação de um jardim natural, que avançando em direcção ao mar, e distribui de forma equilibrada e diversificada os diferentes programas e equipamentos (desportivos, culturais, investigação, lazer).



Fig. 56 - As áreas estratégicas de intervenção na frente ribeirinha de Vila Real de Santo António. Ortophotomapa

6.2.1| As vertentes estratégicas de intervenção

A) Infra-Estruturas

1) Melhoria das infra-estruturas de acesso à cidade e organização do terminal portuário:

- Alargamento da marina de recreio. Esta proposta vai no sentido de reforçar as actividades náuticas de recreio e aumentar a capacidade de embarcações associadas ao sector turístico. As condições naturais no rio Guadiana fazem da prática náutica de recreio uma actividade com perspectivas favoráveis de desenvolvimento nesta área. Canoaagem, remo, windsurf, pesca desportiva, vela, ou simplesmente um passeio pela "estrada líquida", atraem a Vila Real de Santo António cada vez mais visitantes que procuram fruir de sensações ligadas ao mar e ao rio.

- Reorganização da actual Doca de pesca (Norte), que é utilizada, simultaneamente, pelos barcos e veleiros de quem ali aporta, com outras operações que deverão ser equacionadas numa perspectiva integrada de articulação com um porto de transição, para abastecimento, movimentação, recolha e armazenagem de mercadorias;

- Relocalização do porto para o ferry, que faz travessia entre as duas margens, junto da Capitania do Porto de Vila Real de Santo António, uma vez que existe em frente ao edifício condições favoráveis para uma melhor acessibilidade e mobilidade, entre a marginal e o Centro Histórico;

- A eventual desactivação da linha de caminho-de-ferro, no espaço marginal norte, entre a Docapesca e a antiga Alfândega, que poderá vir a ter uma ocupação e utilização mais adequada à sua proximidade ao núcleo pombalino. Assim pretende-se a criação de uma zona de recreio de grande amplitude com diferentes actividades associadas ao turismo, lazer e cultura, que fique apta para novos usos para o desenvolvimento sustentável da cidade;

- Instalação de um equipamento de referência, por cada uma das zonas (Norte, Centro e Sul), que abrange este grande passeio de uso público. Na zona Norte, uma estrutura/cobertura aberta para rio, fazendo alusão ao antigo mercado que se encontrava anteriormente em frente ao edifício da alfândega; no Centro, o equipamento que se destina ao Centro de Divulgação Cultural de Vila Real de Santo António; na zona Sul, um edifício que se dedique à investigação, lazer e restauração.

- Limitação da circulação viária na Avenida da República, entre os dois torreões que estabelecem o limite do Centro Histórico Pombalino, especialmente no Verão. Pretende-se que esta solução crie novas condições de utilização do espaço público promovendo a acessibilidade para todos, através de um conjunto de condições que priorizem, sempre que possível, a circulação pedonal, no espaço público que promove o comércio local.

2) Turismo, Recreio e Lazer:

- Reposicionar os clubes locais, na plataforma de eventos, proporcionando uma diversificação funcional e cultural;

- Criar um local de encontro para os cidadãos - uma "praia urbana" - com a intenção de combinar a qualificação do espaço público para que este possa servir de local de contacto directo com o rio, reforçando a sua singularidade na zona a norte do Centro Histórico. A esta estratégia propõe-se ainda a modelação do terreno em torno do perímetro entre a antiga lota e os antigos armazéns;

- Construir uma plataforma flutuante que permita o desenvolvimento de actividades lúdicas de lazer e recreio sobre a água.

B) Memória

- Melhorar a infraestrutura já existente e a construção de equipamentos destinados aos sectores da restauração, lazer e serviços;

- Reabilitar o edifício da antiga Casa da Alfândega, a 1ª edificação a ser erguida na zona ribeirinha de Vila Real de Santo António. Actualmente, o imóvel é pouco atractivo na cidade; desse modo é urgente uma intervenção arquitectónica. Ao nível funcional, pretende-se adaptar o edifício a Centro de Divulgação Cultural de Vila Real de Santo António e da Bacia Hidrográfica no baixo Guadiana, com uma área para acolhimento turístico. Pretende-se recuperar o imóvel sem alterar a sua estrutura inicial, de forma manter um testemunho para as gerações futuras. Outra das acções de intervenção será a requalificação de uma das salgas pombalinas, de modo a que seja proporcionado um acesso directo a um espaço de contacto com a história do lugar e da cidade, através de um centro interpretativo da evolução urbana de Vila Real de Santo António. Uma vez que boa parte da história do concelho está preservada num vasto acervo de documentos, onde existe também uma exposição que revela as novas tecnologias e achados arqueológicos associados ao fenómeno da industrialização, no Arquivo Municipal de Vila Real de Santo António - situado no Torreão Sul na Avenida da República, consideramos que o novo Centro de Divulgação Cultural se deve relacionar com esse edifício.

- Requalificar e valorizar o jardim ao longo da Avenida da República, especialmente na zona entre a Capitania e o Edifício Parodi, hoje - Conservatório Regional de Vila Real de Santo António. Neste sentido importa incrementar condições para o recreio passivo (contemplação, leitura, estadia e descanso) e activo (equipamentos infantis, uma zona de jogos de água interactivos, um pequeno anfiteatro que servirá de futuro a vários eventos/espetáculos de menor dimensão);

- Substituir o mobiliário existente por modelos, tipologias e estruturas mais atractivas e contemporâneas, que fomentem a utilização do local;

C) Natural/Artificial

- Recuperar alguns elementos associados à topografia da linha de costa antiga, tais como os dois pontões, mais a sul, paralelos ao rio. Neste caso, os pontões seriam estruturas longitudinais, em que seria adicionado uma extensão prolongando os dois eixos. Esta acção irá reforçar a relação visual e funcional com o rio Guadiana e possibilitar uma melhor percepção da linha de costa;

- Desenvolvimento de uma estrutura verde e reestruturação de um percurso ao longo da frente ribeirinha sul, associado ao recreio e lazer, privilegiando as ligações pedonais e cicláveis, em articulação com a mata nacional das dunas litorais de Vila;

- Repavimentar o percurso até ao primeiro pontão.

6.2.2| Perspectivas de evolução

Em termos gerais, procurando perspectivar criticamente o futuro da cidade, especialmente na zona ribeirinha, poderemos considerar o seguinte:

- a) É desejável um crescimento dos equipamentos e infra-estruturas para a actividade económica aos níveis do turismo e comércio.
- b) É esperado que as condições físicas da cidade e a existência de património cultural se afirmem como factor distintivo na criação de espaços de uso público, edifícios, e práticas associados a morfologias que em grande parte correspondem a uma longa sedimentação histórica de memória industrial.
- c) É desejável a melhoria da posição concorrencial, da capacidade atractiva da cidade e o desenvolvimento da comunicação entre os diferentes aglomerados regionais, nacionais e internacionais.
- d) É desejável reanimar a frente-de-rio com novos pólos de animação nas áreas sub-aproveitadas.
- e) É esperado um incremento da disponibilidade de áreas para desporto, lazer e cultura e da qualidade das infra-estruturas urbanas.
- f) É esperada uma melhoria da qualidade do ambiente urbano construído e natural, no local que integra a requalificação da frente ribeirinha (norte, centro, sul).
- g) É esperado uma criação de novas atmosferas de carácter lúdico, cultural, social, ambiental na frente líquida, capaz de transformar Vila Real numa cidade aberta à inovação, à cultura e ao lazer.

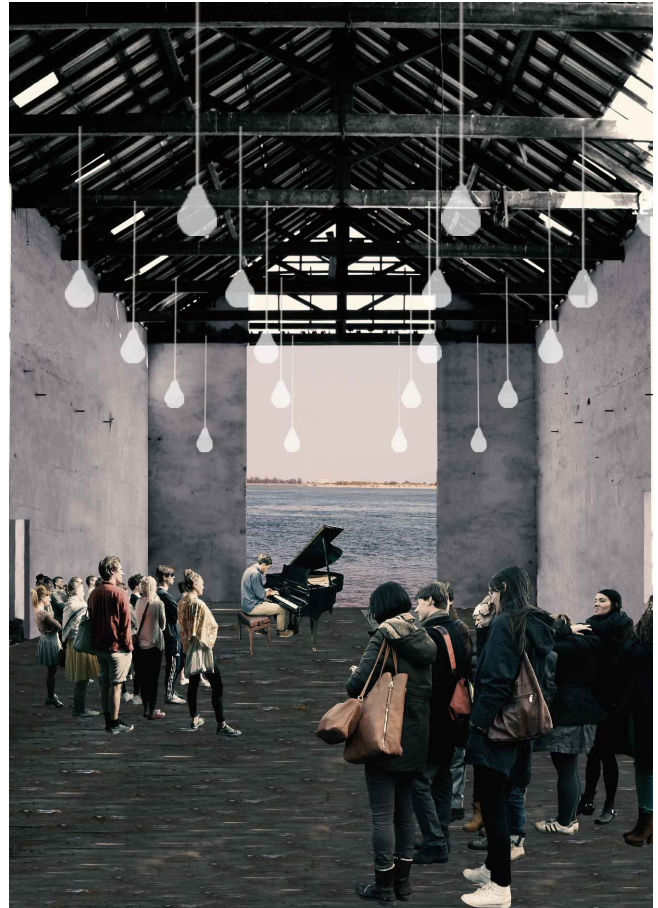


Fig. 57 - Exemplo de um espaço interior na zona cultural.



Fig. 58 - Frente ribeirinha Sul. Proposta de intervenção



Fig. 59 - A estratégia para a frente ribeirinha de Vila Real de Santo António. Fotomontagem elaborada a partir da foto de Filipe Jorge (2005)

07 CONSIDERAÇÕES FINAIS

PÁGINA 132

A investigação que desenvolvemos sobre o território de Vila Real de Santo António e a descaracterização da frente ribeirinha, para além do interesse que possa representar em termos de aprofundamento do conhecimento da região algarvia, constituiu uma oportunidade para posicionar Vila Real de Santo António perante as suas raízes, revelando um passado que hoje em dia não se conhece mas que se intui ou presente.

Na investigação que assim se conclui, foi nosso objectivo aliar arquitectura e memória, porque um lugar nunca é de um tempo só. Desse modo, o estudo sobre a evolução urbana desenvolveu-se como uma narrativa focada em três vozes: a paisagem, a cidade e a frente ribeirinha, de modo a criar um discurso coerente sobre um lugar e um tempo, sobre uma imagem de cidade em constante evolução, sobre os modos visíveis e invisíveis da sua habitação.

Para uma melhor compreensão deste território, foi fundamental a assimilação das circunstâncias que determinaram o seu desenho e a determinação dos momentos que legitimaram essas alterações. Desta investigação sobre os diversos factores que contribuíram para a transformação dos aglomerados piscatórios em portos e cidades industriais, tal como foi outrora Vila Real de Santo António, podemos deixar algumas conclusões:

- Permanecem os recursos naturais, mas os vestígios, os testemunhos das actividades portuárias, espelhadas na zona ribeirinha (antigos cais, lotas, fábricas,) e que contribuíram para as dinâmicas construtivas da cidade, estão hoje em dia parcialmente sub-aproveitados;

- As poucas intervenções feitas no contexto de expansão urbana na zona ribeirinha são agora espaços de lazer, que pouco ou nada contribuem para a valorização da memória colectiva e do património ligado às tradições do mar, parecendo querer viver de costas voltadas para ele;

- Os novos contributos urbanísticos e arquitectónicos, reconhecíveis nos projectos de reconversão portuária, caracterizam-se pelo arranjo e requalificação de espaços públicos, pela reconversão de antigas instalações portuárias e pela reutilização e adaptação de espaços industriais a novas funções próprias de uma vivência urbana (por exemplo: a Fábrica Parodi, adaptada para Conservatório de Música), mas cortando com a memória da cidade.

Estas são, de modo breve, as conclusões que considero mais relevantes para compreender a transformação e evolução urbana de Vila Real de Santo António nos últimos decénios de uma cidade que se destacou como centro piscatório de relevância nacional e internacional, e posteriormente como um núcleo de atracção turística e cultural, mas que se apresenta hoje num estado de indiferenciação identitária.

Por outro lado, foi um objectivo principal desta investigação possibilitar um reconhecimento territorial de Vila Real de Santo António, e, ao mesmo tempo, estabelecer uma nova proposta estratégica para a frente ribeirinha, que possa conduzir ao aparecimento de novas dinâmicas na cidade, centradas numa maior aproximação do homem ao rio Guadiana e ao mar. O que está em causa é o modo de alcançar um equilíbrio entre a memória do passado e a vivência do presente, reinserindo o passado numa cidade que é contemporânea.

Baseado na ideia de "Frente líquida", pretendeu-se que a frente ribeirinha se tornasse no novo lugar privilegiado da cidade, promovendo assim novas experiências para os indivíduos e a comunidade, com a criação de vários espaços e actividades ao longo do rio, completando e prolongando a centralidade do núcleo histórico pombalino.

Longe de poder ser resolvida, o desenvolvimento da imagem da cidade terá um longo percurso a seguir, tanto ao nível da valorização e interpretação da história e património da indústria conserveira, como também à fixação de uma memória e identidade. Não obstante não termos desenvolvido esse aspecto, as intervenções propostas visam o estabelecimento de uma estratégia que lide com a previsível alteração do nível da água do mar nos próximos decénios que trará inundações nas áreas costeiras.

08 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E ICONOGRÁFICAS

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALVES JÚNIOR, José Ribeiro - *Vila Real de Santo António - empório do Algarve*. Vila Nova de Famalicão: Tipografia "Minerva", 1941.
- CAVACO, Carminda - *Monte Gordo. Aglomerado piscatório e de veraneio*. Edições Finisterra, 1974.
- CAVACO, Hugo - *Pelas Praias de Arenilha e Mares de Monte Gordo* (1ª edição). Vila Real de Santo António: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2007.
- CAVACO, Hugo - *VRSA: Reflexos do Passado em Retratos do Presente (Contributos para o Estudo da História Vila-Realense)*. Vila Real de Santo António: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 1997.
- CAVACO, Hugo - *A Dinâmica portuária e aduaneira do levante algarvio na 2ª metade do século XVIII* (Vol. I). Tese de mestrado em História Moderna, Universidade de Lisboa, 1996.
- CAVACO, Hugo; ROMÃO, João - *Vila Real de Santo António: Cidade de Suaves Mutações. Um Século de Fotografias*. Vila Real de Santo António: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 1987
- CHAGAS, Fernando - "O Sector Conserveiro Português, Análise Regional, História e Futuro" in *Revista Tecnipeixe*, Nº 5, Lisboa: s. e., 2001.
- CUSTÓDIO, Jorge - *A indústria Conserveira vila-realense. Um caso peculiar de urbanização industrial e de património*, in *Monumentos* nº 30, 2010, p.106-121
- CORTESÃO, Jaime - *Influência dos Descobrimientos Portugueses na História da Civilização*, Edição: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2003, p. 18
- Exposição: Algarve do Reino à Região - *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*. Vila Real de Santo António: Câmara de Vila Real de Santo António, CHEPHA/UALG, 2010.
- FERNANDES, Hugo Nazareth - *Em Busca De "Luz, Ar E Claridade"...Dos Largos Telheiros Industriais Ao Modernismo Do Séc. XX - alguns Contributos Para Uma História Da Arquitectura Da Indústria De Conservas De Peixe Em Portugal* in *Mundos do Trabalho*, Edição: 2011, p. 1-13
- FERNANDES, Hugo Nazareth, *Aspectos do Movimento Moderno na Arquitectura Conserveira - A Fábrica nº6 da Algarve Exportador Limitada* [dissertação de Mestrado em Teoria da Arquitectura] Universidade Lusíada, Lisboa, 2003.
- FERRO, Gaetano - *As navegações portuguesas no Atlântico e no Índico* (Milão, 1974) Ed. Editorial Teorema (tradução portuguesa), Lisboa, 1989.
- FIGUEIRAS, Rui - *Medidas Preventivas e Plano de Salvaguarda e Valorização do Centro Histórico de Vila Real de Santo António*: s.n., 1999, Texto policopiado.
- FIGUEIRAS, Rui - *Vila Pombalina, Vila Real de Santo António*. Vila Real de Santo António: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 1999.
- FRANCO, Mário Lyster, *A Pesca do Atum na costa do Algarve*, Extraído da Rev. "Indústria Portuguesa", n.º 224, Outubro de 1946, Separata do "Correio do Sul" - Faro, 1947.
- GOMES, Neto - *Pelo Mar Adentro Alimentado o Fumo das Fábricas*, Vila Real de Santo António, 2005.
- HORTA CORREIA, José Eduardo - *O Algarve em Património*, 1ª Edição - Olhão: Gente Singular, 2010.
- HORTA CORREIA, José Eduardo - *Pragmatismo e utopismo na criação urbanística de raiz portuguesa no século XVIII*. Faculdade de Ciências Sociais Humanas, Universidade Nova de Lisboa. Vol. II nº 8, 1995.
- HORTA CORREIA, José Eduardo - *Vila Real de Santo António: Urbanismo e Poder na Política Pombalina*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1984.
- HORTA, João Manuel - *Bases de Intervenção de Salvaguarda e Reabilitação Patrimonial da Zona Histórica Pombalina de Vila Real de Santo António*. Vila Real de Santo António: s.n, 1992, texto policopiado.
- HORTA, João Manuel - *Vila Real de Santo António, Forma Limite no Urbanismo Histórico Português* (tese para obtenção do grau de doutor no ramo de História de Arte, especialidade de História da Arquitectura e do Urbanismo). Universidade do Algarve, Faculdade de Ciências Humanas e Sociais. Faro, 2006.
- INQUÉRITO INDUSTRIAL de 1881. Inquérito Directo. Segunda Parte. Visita às Fábricas. Ed. Comissão Central Directora do Inquérito Industrial. Lisboa: Imprensa Nacional, 1881, Livro III, p. 18-23.
- IRIA, Alberto - *Vila Real De Santo António Reedificada pelo Marquês De Pombal (1773-1776) : Subsídios para a sua Monografia e Elementos para a História da Administração Pombalina*. Lisboa: Ethos, 1948.
- JORGE, Filipe - *Algarve Visto do Céu/Algarve From the Sky*. Edição: Argumentum, Janeiro 2005.
- LOPES, Marco - *Fábricas de Vila Real de Santo António: Memórias da Terra e do Mar*. Évora: Reabilitação do Património Cultural (Património Industrial), 1999.
- LOUREIRO, Adolpho - *Porto de Vila Real de Santo António - Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa, 1904, Vol. IV, p.321
- MONTEIRO, M. Tação - *Memórias - Vila Real de Santo António há 90 anos (Figuras, factos e Histórias verídicas)*, Editora Guadiana, 2013.
- OLIVEIRA, Francisco Xavier d' Athaide - *Monografia do Concelho de Vila Real de Santo António*. Porto: Livraria Figueirinhas, 1908.
- "Planos. Salvaguarda, Vila Real de Santo António". ECDJ - EM CIMA DO JOELHO. Coimbra: Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Set. 2005, nº9.
- PEREIRA DA COSTA, António José - *À Defesa da Vila Real (séculos XVIII e XIX), as baterias ribeirinhas de Vila Real de Santo António*, 2011.

PESSANHA, Fernando - *Os 500 anos da fundação de Arenilha: memórias de uma "vileta" nascida no decurso da expansão portuguesa*, Edição: Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2014. (1)

PESSANHA, Fernando - *Subsídios para a História do Baixo Guadiana e dos Algarves Daquém e Dalém-mar*, Edições Mandil, 2014. (2)

PIRES, José Alexandre - *A indústria Conserveira em VRSA*. V.R.S.A, Vila Real de Santo António, Verão e Outono de 2008, nº 1, p.42 - 59

PIRES, José Alexandre, *O Mundo da Pesca e da Conserva em Geral*, Edição Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 2005.

REBELO, Maria José Fortes Rebelo - *As Indústrias da Pesca e Conserva do Atum no Algarve do século XX*, Dissertação de Mestrado em Culturas Árabe e Islâmica e o Mediterrâneo, apresentada à Faculdade de Ciências Humanas e Sociais, Universidade do Algarve, Faro, 2010.

REIS, Cândido - *Análise e Caracterização dos Edifícios da Zona Histórica Pombalina*. Vila Real de Santo António, 1999-2000. Policopiado

REIS, Jaime - *A produção industrial portuguesa, 1870-1914: primeira estimativa de um índice* in *Análise Social*, Vol XXII (94), 1986-5.º, p. 903-928

RIBEIRO, Orlando - *Introdução Ao Estudo Da Geografia Regional*, Editora: João Sá da Costa, 1987 (1º Edição)

RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira - *Vila Real de Santo António, Centro Piscatório e Conserveiro* in *O Algarve da Antiguidade aos Nossos Dias*, Coord. - Maria da Graça Maia Marques, Lisboa: Edições Colibri, 1999, p. 416-423.

RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira - *A Indústria de Conservas no Algarve: 1865-1945*, Dissertação de mestrado em História dos séculos XIX e XX (secção do séc. XX), apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas, Universidade Nova de Lisboa, Lisboa, 1997. Texto policopiado

ROSA, Walter - *Cidades da razão: Vila Real de Santo António e arredores*, in *Revista Monumentos* nº 30, 2010, p.16-31

SILVA, Marta - *Vila Real de Santo António: Evolução da estrutura urbana*, Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada de Lisboa para a obtenção do grau de Mestre em Arquitectura, Lisboa, 2011.

FONTES DOCUMENTAIS

Arquivo Municipal de Vila Real de Santo António

Biblioteca Municipal Vicente Campinas - Vila Real de Santo António

Biblioteca Francisco Keil do Amaral - OASRS

Câmara Municipal de Vila Real de Santo António

Fundação Calouste Gulbenkian

SGU - Sociedade de Gestão Urbana de Vila Real de Santo António

ÍNDICE DE IMAGENS

001.p04 Vila Real de Santo, Avenida da República na segunda metade do século XX. Figura extraída da obra *Vila Real de Santo António: Cidade de suaves mutações: um século de fotografia* (1987). Autor desconhecido.

002.p08 Vila Real de Santo António (ortofotomapa), in Plano de Pormenor de Salvaguarda do Núcleo Pombalino, 2005. Figura extraída da Revista *Monumentos* nº 30 (2009). Walter Rosa e Adelino Gonçalves (coord.)

003.p014 Os "novos mundos". Figura extraída do Catálogo da Exposição *Algarve do Reino à Região*, 2010, p. 26. Autor desconhecido

004.p016 Sebastião de José Carvalho e Melo (Marquês de Pombal). Gravura extraída da Revista *Monumentos* nº 30 (2009), p. 16. Autor: Joana do Salitre (séc. XVIII)

005.p017 Os Portos de mar na era de quinhentos. Desenho do autor (Inês Batista).

006.p024 Castro Marim (Vista Sul). Gravura extraída da obra *Castro Marim, Baluarte Defensivo do Algarve*, p.56. Autor: Duarte d'Armas in "Livro das Fortalezas do Reino" (1509)

007.p026 Mapa do Reino do Algarve, cerca de 1700. Figura extraída da obra *Castro Marim, Baluarte Defensivo do Algarve*, p.34 e 35. Desenho de Laurent Seculp, Paris. Fonte: Instituto Geográfico Português

008.p028 Vista do estaleiro da vila Santantonina. Figura extraída da obra *Os 500 anos da fundação de Arenilha: memórias de uma "vileta" nascida no decurso da expansão portuguesa* (2014). Autor: José Sande de Vasconcelos.

009.p030 Estaleiro de Santo António de Arenilha. Fonte: http://www.sulinformacao.pt/wp-content/uploads/Desenho-Sande-Vasconcelos_grande_3.jpg; Autor: José Sande de Vasconcelos.

010.p030 A vila de Santo António de Arenilha. Figura extraída da obra *Os 500 anos da fundação de Arenilha: memórias de uma "vileta" nascida no decurso da expansão portuguesa* (2014). Autor: José Sande de Vasconcelos.

011.p031 A vila de Santo António de Arenilha (Reconstituição histórica). Figura extraída da obra *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*. Autor: Luís Mansinho Afonso. Fonte: Coleção de postais "Fundação" - 11 postais editados pela Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 1995, postal nº 8.

012.p034 Esboço do "Lugar de Monte Gordo" (1773). Figura extraída da obra *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*. Autor: Desconhecido. Fonte: José Eduardo Horta Correia - *Vila Real de Santo António - Urbanismo e Poder na política pombalina*, 1997, p. 406.

013.p036 Planta da nova vila enviada para Lisboa em Outubro de 1774. Figura extraída da obra *Vila Real de Santo António e o Urbanismo Iluminista*. Autor: José Sande de Vasconcelos. Fonte: *Comemorações da Fundação de Vila Real de Santo António - Plantas das manobras realizadas a 13, 14 e 15 de Maio de 1776*, Edição da Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, 13 de Maio de 2007.

014.p037 Vila Real de Santo António. Mapa da vila provavelmente na altura da fundação. Figura extraída da obra *Vila Pombalina. Vila Real de Santo António* (1999). Autor desconhecido.

015.p037 As fortificações de Castro Marim e Vila Real de Santo António. (século XIX). Figura extraída da obra *À Defesa da Vila Real (séculos XVIII e XIX), as baterias ribeirinhas de Vila Real de Santo António* (2011). Autor desconhecido.

016.p038 Carta Militar oferecida ao Príncipe Regente pelo Capitão do Real Corpo dos Engenheiros, Balthazar de Azevedo Coutinho. Planta datável do século XIX (1801). Figura extraída da obra *Castro Marim, Baluarte Defensivo do Algarve*, p.47. Fonte: Gabinete de Estudos Arqueológicos de Engenharia Militar da Direcção dos Serviços de Infraestruturas do Exército Doc3966 I e 3966 II (2-19-28).

017.p038 Planta datável de 1839/40, da responsabilidade do Major do Estado-maior da Engenharia Francisco António Soares Garcez. Figura extraída da obra *À Defesa da Vila Real (séculos XVIII e XIX), as baterias ribeirinhas de Vila Real de Santo António* (2011).

018.p041 e 042 Carta topográfica das terras incultas, salgados e sapaes do termo da Vila de S. António de Arenilha e dos terrenos baldos e terras incultas do termo de Cacela. (Fotomontagem concebida com base nas cartas topográficas executadas por José Sande de Vasconcelos, 1775). A Carta topográfica correspondente ao termo de V. de Santo António de Arenilha foi extraída da revista *Monumentos n.º 30* (2009); A Carta topográfica correspondente ao termo de Cacela foi extraída da obra *Cacela terra de levante: memórias da paisagem algarvia* (2008). Fotomontagem executada pela autora (Inês Batista).

019.p044 Plano *Hydrographico da barra e do porto do Rio Guadiana* levantado de 1874 a 1876, por A.M. dos Reis, engenheiro hidrográfico e pelos capitães do Exército A. Perry e G. Perry, 1881. Figura extraída da revista *Monumentos n.º 30* (2009).

020.p046 Planta de Vila Real de Santo António, com a indicação de dois farolins. (Mapa de 1938). Figura extraída da obra *À Defesa da Vila Real (séculos XVIII e XIX), as baterias ribeirinhas de Vila Real de Santo António* (2011). Autor: Lúcio Alves.

021.p048 Planta de Vila Real de Santo António, da autoria de Cabeça Padrão, 1968. Planta elaborada no âmbito de um Estudo de Prospecção, Preservação e Recuperação de Elementos Urbanísticos e Arquitectónicos notáveis, em Áreas urbanas e Marginais várias, na Região do Algarve (desenho n.º 4). Figura extraída da revista *Monumentos n.º 30* (2009). Autor: Cabeça Padrão

022.p050 O processo de formação da Cidade de Vila Real de Santo António. Planta de Reinterpretação da evolução do núcleo urbano com base em documentos históricos. Planta de autor (Inês Batista).

023.p051 à 054 Conjunto de imagens históricas da cidade e frente ribeirinha ao longo do século XX. Esquema organizado de forma cronológica. Figuras extraídas das obras *Vila Pombalina, Vila Real de Santo António* (1999), *Revista Monumentos n.º 30* (2009), *Vila Real de Santo António: Cidade de suaves mutações: um século de fotografia* (1987). Outras fontes: www.delcampe.com;

024.p061 Vista aérea de Vila Real de Santo António (Década de 40/50 aproximadamente). Fotomontagem pessoal, tendo como base as fotografias aéreas da primeira metade do século XX.

025.p062 Vila Real de Santo António na década de 40/50 (aproximadamente). Figura extraída da obra *Vila Pombalina, Vila Real de Santo António* (1999). Autor desconhecido.

026.p063 e 064 Vila Real de Santo António na década de 40/ 50 (aproximadamente). A malha urbana vista a partir do Farol. Fotomontagem pessoal com base num conjunto de postais editados pelo Café Firmo e Papelaria Rubi. Fonte: www.delcampe.net

027.p065 Panorama de Vila Real de Santo António (actualmente). A malha urbana vista a partir do Farol. Foto do autor (Inês Batista)

028.p067 Fotografia aérea de Vila Real de Santo António (2005). Figura extraída do livro *Algarve Visto do céu* (2005). Autor: Filipe Jorge.

029.p068 Fotografia aérea de Vila Real de Santo António (2005). Figura extraída do livro *Algarve Visto do céu* (2005). Autor: Filipe Jorge.

030.p070 O território de Vila Real de Santo António no século XVIII (época de fundação). Desenho de autor (Inês Batista).

031.p071 O território de Vila Real de Santo António no século no início do século XIX. Desenho de autor. (Inês Batista).

032.p072 O território de Vila Real de Santo António no século no final do século XIX, segundo Plano *Hydrographico da barra e do porto do Rio Guadiana* levantado de 1874 a 1876. Desenho de autor (Inês Batista).

033.p073 O território de Vila Real de Santo António na primeira metade do século XX. (anos 30 aproximadamente). Desenho de autor (Inês Batista).

034.p074 O território de Vila Real de Santo António na primeira metade do século XX. (anos 50 aproximadamente). Desenho de autor (Inês Batista).

035.p075 O território de Vila Real de Santo António na segunda metade do século XX. (anos 70/80 aproximadamente). Desenho de autor. (Inês Batista).

036.p076 O território de Vila Real de Santo António no século XXI (2016). Desenho de autor (Inês Batista).

037.p080 O ante-plano de urbanização de Paulo da Cunha para a cidade (1947). Desenho de autor (Inês Batista). Fonte: Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.

038(A).p081 Plano do Sector X1 - proposta de reajustamento (1969). Desenho de autor (Inês Batista). Fonte: Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.

038(B).p082 Plano do Sector X1 - proposta de reajustamento (1972). Desenho de autor (Inês Batista). Fonte: Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.

039.p083 Proposta preliminar de Tomás Taveira para Vila Real de Santo António(1979). Fonte: Plano Director Municipal de Vila Real de Santo António - Programa Base (Relatório 8) Ordenamento Urbano de V.R.S.A.

040.p087 Ortofotomapa do território de Vila Real de Santo António (2016). Fonte: Google Earth. Fotomontagem pessoal.

041.p090 Planta topográfica. Vila Real de Santo António. Desenho de autor (Inês Batista).

042.p091 Planta da rede viária principal. Vila Real de Santo António. Desenho de autor (Inês Batista).

043.p092 Planta da Rede hídrica. Vila Rel de Santo António. Desenho de autor (Inês Batista).

044.p093 Planta da Estrutura Vegetal. Vila Real de Santo António. Desenho de autor (Inês Batista).

047.p098 Planta funcional: equipamentos, espaços notáveis de interesse arquitectónico e áreas etnográficas e memórias colectivas de Vila Real de Santo António. Desenho de autor (Inês Batista).

048.p.099 Planta dos Sítios que se podem eliminar/alterar/ reivindicar na frente ribeirinha de Vila Real de Santo António. Desenho de Autor (Inês Batista).

049.p100 Planta dos vestígios industriais/ áreas industriais na cidade de Vila Real de Santo António. Desenho de Autor (Inês Batista).

050.p102 - p.112 Destaque de alguns elementos ao longo da frente ribeirinha. (2016) Percurso de reconhecimento. Conjunto de Fotografias da autoria de Inês Batista.

051.p116 Joze Plecnik. Fonte: <https://architetturaconte.files.wordpress.com/>

052.p 117 A Cidade de Ljubljana (actualmente). Ortofotomapa elaborado pela autora. Fonte: Google Earth

053.p118 Centro de Ljubljana, três pontes que atravessam o rio Ljubljanica. Fonte: <https://viagensdosbonitos.wordpress.com/liubliana/>

054.p119 A intervenção de Plecnik para Ljubljana. Mapa síntese de localização das áreas estratégicas de intervenção e dos seus elementos. Ortofotomapa elaborado pela autora. Fonte: Google Earth

055.p121 Destaque de algumas intervenções de Plecnik ao longo do rio Ljubljanica e seu afluente, o rio Gradascica. Por ordem temos em primeiro lugar o Rio Gradascica. Autor: Kerry O' Connor. Fonte:<http://www.plecnikprojects.com/index/#/candice-whitman/>; em segundo a área de descanso de Spica, em terceiro as escadas do teatro; a maior As três Pontes (Ljubljana). Autor Desconhecido. Fonte:<https://pt.pinterest.com/pin/43347215137549836/>; a última do lado esquerdo As Fechaduras (Zapornice) Fonte:<http://www.ljubljana.guide/attractions/ljubljana-sluice-gate/>.

056.p126 As áreas estratégicas de intervenção na frente ribeirinha de Vila Real de Santo António. Ortofotomapa elaborado pela autora Fonte: Google Earth

057.p128 Exemplo hipotético de um espaço interior na zona cultural de Vila Real de Santo António. Fotomontagem elaborada pela Autora (Inês Batista).

058.p129 Frente Ribeirinha Sul. Proposta de intervenção. Fotomontagem elaborada pela Autora (Inês Batista).

059.p130 A estratégia para a frente ribeirinha de Vila Real de Santo António. Fotomontagem elaborada pela autora (Inês Batista) a partir da foto de Filipe Jorge (2005).