

Maria Isabel S. Carneiro

As casas dos cantoneiros do Algarve:
da conservação das estradas a património a conservar



Dissertação
de Mestrado em Estudos do Património
Orientador: Professor Doutor Paulo Oliveira Ramos

UNIVERSIDADE ABERTA
Departamento de Ciências Sociais e de Gestão
Lisboa
2011

Maria Isabel S. Carneiro

As casas dos cantoneiros do Algarve:
da conservação das estradas a património a conservar

Dissertação
de Mestrado em Estudos do Património
Orientador: Professor Doutor Paulo Oliveira Ramos

UNIVERSIDADE ABERTA
Departamento de Ciências Sociais e de Gestão

Lisboa

2011

Resumo

As casas dos cantoneiros das estradas foram construídas, em Portugal, desde a segunda metade do século XIX, para habitação daqueles operários. Porém, a maioria das que hoje se conhecem devem-se ao Estado Novo, que lhes conferiu as características que as identificam e que as tornaram parte do património rodoviário português. Apesar de ser possível identificar algumas tipologias nestes edifícios, o seu aspecto é, de uma forma geral, heterogéneo. O Algarve constitui uma excepção, pois as casas dos cantoneiros desta região são as únicas a apresentar uma uniformidade quase absoluta entre si, o que torna o conjunto único em todo o País. Porém, nos dias de hoje, estão em risco de desaparecer por terem perdido a sua função, levando consigo parte da história e da memória do trabalho de conservação e das próprias estradas. A sua reutilização no âmbito de um projecto de turismo cultural pode ser a única forma de as salvaguardar e de dar a conhecer, não apenas as estradas e as casas dos cantoneiros, mas também as memórias e os vários patrimónios da região em que se situam.

Palavras-Chave:

Património rodoviário

Algarve

Cantoneiros

Habitação operária

Memória

Reutilização

Résumé

Les maisons des cantonniers ont été construites au Portugal depuis la moitié du XIX^e siècle pour loger ces ouvriers. Cependant, les plus connues à présent appartiennent à l'époque de *Estado Novo*, qui leur a attribué les caractéristiques qui les distinguent et les rendent partie intégrante du patrimoine routier portugais. Bien qu'il soit possible d'identifier certaines typologies dans ces bâtiments, leur apparence est, en général, hétérogène. L'Algarve est une région d'exception, car les maisons des cantonniers y

sont les seules à présenter une uniformité presque absolue entre elles, ce qui rend l'ensemble singulier dans le contexte du pays. Malgré tout, aujourd'hui elles risquent de disparaître car elles ont perdu leur fonction, emportant avec elles une partie de l'histoire et de la mémoire des travaux de conservation et des routes elles-mêmes. Leur réutilisation au sein d'un projet de tourisme culturel peut être la seule façon de les sauvegarder et de faire connaître, non seulement les routes et les maisons de cantonniers, mais aussi les mémoires et divers patrimoines de la région où elles se trouvent.

Mots clés :

Patrimoine routier

Algarve

Cantonniers

Habitation ouvrière

Mémoire

Réutilisation

Abstract

In Portugal, the houses for the road conservation workers were built since the second half of the 19th century. However, it was the government of the *Estado Novo* that gave them the characteristics they have nowadays and made them part of the Portuguese road heritage. Although it is possible to identify some typologies in these buildings, their appearance is generally heterogeneous. The houses of the roadmen in Algarve are an exception, because they are the only ones with an almost absolute uniformity. However, they are now at risk of disappearing for having lost their function. With them, a part of the history and memory of the road construction and conservation work will be lost. The reuse of these buildings, as part of a project for cultural tourism, is probably the only way to preserve and reveal, not only the roads and houses of roadmen, but also the memories and the heritage of the region in which they are located.

Keywords:

Road heritage

Algarve

Road conservation workers

Workers' housing

Memory

Reuse

ÍNDICE

INTRODUÇÃO

SIGLAS E ABREVIATURAS

CAPÍTULO I. A conservação das estradas: da história ao património	1
I.1. Alteração dos processos de construção e conservação das estradas	1
I.1.1. As primeiras teorizações portuguesas	3
I.1.2. Planeamento, execução e financiamento das obras das estradas entre o Antigo Regime e o Liberalismo	6
I.1.3. O desconhecimento do território e dos terrenos	14
I.1.4. A necessidade de especialização dos recursos humanos	15
I.2. As obras das estradas da Regeneração até ao final da I República	17
I.3. As estradas e o automóvel	21
I.4 O período do Estado Novo	27
I.4.1. O legado material da Junta Autónoma de Estradas	31
CAPÍTULO II. As casas dos cantoneiros	39
II.1. Mão-de-obra da conservação das estradas: os cantoneiros	40
II.1.1. Criação dos serviços de conservação: o primeiro regulamento	43
II.1.2. A condição de funcionários dos cantoneiros	45
II.1.2.1. Continuidade: a imagem exterior dos cantoneiros	47
II.1.2.2. Mudança: a imagem moral, de parasita a funcionário humilde e zeloso	51
II. 2. A importância de fixar os cantoneiros à estrada	54
II.2.1. As Casas dos Cantoneiros: das ordens à prática	56
II.2.2. Decadência na I República e recuperação no Estado Novo	62
II.3. A imagem que perdurou	66
II.3.1. Os projectos-tipo: do século XIX ao século XX	67
II.3.1.1. O projecto primitivo e os seus desenvolvimentos	68
II.3.1.2. O projecto de Emiliano Augusto de Bettencourt	70
II.3.1.3. Um projecto além-fronteiras: o caso espanhol	71
II.3.1.3. A casa florestal da Figueira da Foz	72

III.3.1.4. Um projecto-tipo para as sedes de Secção de Conservação	73
II.3.1.5. Um exemplo atípico e a imagem institucional	73
II.3.2. Materiais	75
II.3.3. As casas dos cantoneiros: habitação operária ou rural?	76
CAPÍTULO III. As casas dos cantoneiros do Algarve – 1859-1944	81
III.1. Estradas algarvias ou a falta delas	81
III.1.1. A herança rodoviária	82
III. 1.2. O significado do Algarve para Portugal: reflexos nas estradas	83
III.2. As casas dos cantoneiros do Algarve oitocentista	94
III.2.1. Projectos e concretizações: as tipologias do século XIX	96
III.2.1.1. As casas para a estrada de Faro a Loulé	96
III.2.1.2. As casas para a estrada de Faro a Tavira... ..	97
III.2.1.3. ...e as da estrada de Faro a Castro Verde	98
III.2.1.4. Casas de cantoneiros no ocidente do Algarve	100
III.2.1.5. A casa de cantoneiros do Cachopo	101
III.2.2. A casa de cantoneiros do Falacho: entre os séculos XIX e XX	101
III.3. O século XX: a intervenção da Junta Autónoma de Estradas	104
III.3.1. O autor dos novos projectos	104
III.3.2. O novo projecto-tipo	106
III.3.2.1. Qualidade na construção	107
III.3.2.2. Ainda o princípio da economia	108
III.3.3. Recuperação de um edifício antigo: a casa de cantoneiros do Falacho	108
III.3.3.1. Obras em 1931 – reparações	109
III.3.3.2. Obras em 1937 – transformação	110
III.3.3.3. O exterior – estruturas de apoio	112
III.3.4. O embelezamento das casas	113
III.3.4.1. Beirais e chaminés	113
III.3.4.2. Frontões e azulejos	114
III.3.4.3. Muros e portões	116
III.4. Do Estado Novo ao século XXI	117
III.4.1. O que passou do século XIX para o século XX	117
III.4.2. Ao chegar o século XXI: património edificado ou património arruinado? ...	118
III.4.2.1. Uma casa vendida	119

III.4.2.2. Uma casa desaparecida	120
III.4.2.3. Casas reutilizadas	121
III.4.2.3. Casas restauradas – a Estrada-Património	121
III.4.2.4. Uma casa habitada – Corte Garcia	122
III.4.2.5. Casas abandonadas	122
CAPÍTULO IV. Casas velhas, novas utilizações: uma proposta de recuperação ...	123
IV.1. Porquê destinar as casas ao turismo cultural?	124
IV.2. Itinerários turístico-culturais no Algarve	126
IV.2.1. Casos práticos de itinerários: os vários agentes	127
IV.3. Um projecto de itinerário patrimonial à volta das estradas	130
IV.3.1. Desenvolvimento promissor, mas fugaz	130
IV.3.2. Esperança de continuação, mas com perdas	132
IV.4. A partir do projecto original: uma “segunda vida” para as casas	133
IV.4.1. Esboço de uma proposta: um <i>Circuito das Casas de Cantoneiros do Algarve</i>	134
IV.4.1.1. Casas de cantoneiros como abrigos de montanha	137
IV.4.1.2. Casas de cantoneiros para apoio aos viajantes	140
IV.4.1.3. Transmissão oral da memória	141
IV.4.1.4. Reutilização para fins formativos	142
IV.4.1.5. O Centro de Interpretação	144
IV.4.1.6. Serviço educativo, divulgação, vendas e actividades do <i>Circuito</i>	146
IV.4.1.6. Casas com novos destinos	147
IV. 4.2. Viabilização do <i>Circuito</i>	148
IV.4.2.1. Articulações	149
Conclusão	151
FONTES E BIBLIOGRAFIA	154

II Volume

Anexo ao Capítulo II	1
Anexo ao Capítulo III	22
Anexo ao Capítulo IV	91

Introdução

Após a construção da rede de estradas portuguesas a que se assistiu a partir de finais do século XVIII, foi-se sentindo a necessidade da sua conservação continuada, o que obrigou o Estado a criar estruturas institucionais que a suportassem.

Entre meados do século XIX e o final do século XX, atravessando diferentes conjunturas históricas e políticas, os serviços que tinham a cargo a administração e as obras das estradas sofreram alterações significativas nas suas estruturas orgânicas, mas, ao contrário, a forma de organização do pessoal conservou-se quase inalterada, particularmente nos níveis mais baixos. Os cantoneiros, por muito tempo trabalhadores jornaleiros, encarregues de todas as tarefas inerentes à conservação das estradas, sempre estiveram no fim da escala hierárquica destes serviços.

A eficácia da sua actividade só era possível com a presença permanente dos cantoneiros nos seus cantões, pelo que o Estado decidiu edificar casas para a sua habitação, desde meados do século XIX, a acompanhar a construção das próprias estradas, fixando assim a mão-de-obra em locais afastados de povoações.

Atravessando o tempo e as vicissitudes da História, estes edifícios foram ficando desocupados e a maioria encontrava-se degradada ao chegar-se ao final da I República. O Estado Novo, através da Junta Autónoma de Estradas, recuperou a rede rodoviária e reassumiu a responsabilidade da sua manutenção. Para esta, necessitou novamente dos

cantoneiros e, para eles voltarem a fixar-se, houve que dar-lhes habitação, pelo que estas casas ressurgiram, recuperadas umas, outras erguidas de novo.

A conservação das estradas continua hoje a ser indispensável, mas transformou-se de tal forma nas últimas décadas, que se tornou irreconhecível. A perda gradual de importância das estradas nacionais face ao desenvolvimento da rede de auto-estradas e vias rápidas, associada à evolução tecnológica das máquinas, instrumentos, materiais e técnicas de construção, criaram novas necessidades e novas formas de trabalhar.

O afastamento do Estado da administração, construção e conservação da rede viária nacional contribuiu de uma forma decisiva para alterar todo o sistema, incluindo as relações de trabalho. No que diz respeito à conservação, deixou de ser da responsabilidade de um organismo público para passar a ser executada por uma sociedade anónima. Quanto à mão de obra, desapareceu a figura tradicional do cantoneiro, substituída por operários de empresas de construção civil, a trabalhar por empreitadas. Aquilo que constituiu, até há poucos anos, uma missão estratégica do Estado passou a ser mais um nicho de negócios, ainda que com interesses do sector público.

Graças à evolução do automóvel, os novos cantoneiros deslocam-se hoje para os locais de trabalho, se necessário, dezenas de quilómetros, em veículos de empresas, pela moderna rede rodoviária. Ironicamente, o desenvolvimento da estrada contribuiu para eliminar os trabalhadores e as estruturas de apoio que, por mais de um século, serviram à sua manutenção.

Hoje em risco de desaparecer, as casas dos cantoneiros são as últimas testemunhas de uma actividade desaparecida e da vivência dos seus ocupantes, cuja imagem ainda faz parte da memória dos presentes. Actualmente, à semelhança do que se vem verificando com outros edifícios públicos com funções semelhantes (como casas de ferroviários, casas de guardas florestais, casas de guardas fiscais, entre outras) cuja função se esgotou sem ter sido encontrada alternativa para as ocupar, a maior parte destas construções está agora devoluta e em franca degradação.

Pertinência do tema

Não se encontrou qualquer trabalho realizado em Portugal, no âmbito académico, que encare este tipo de construções do ponto de vista do Património. Apenas se conhece uma prova final de licenciatura - *Arquitectura de estradas : as casas de cantoneiros e os postos da polícia de viação e trânsito: (formas e significados)* - de Dora Figueiredo Caetano, apresentada na Faculdade de Arquitectura da Universidade de Coimbra, em 2000. Este estudo aborda o período do Estado Novo e é centrado, como é natural, no ponto de vista arquitectónico.

Lateralmente ao tema desta dissertação, foi apresentada, em 2004, uma Tese de Doutoramento em Geografia, de Elsa Pacheco, sobre *Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes*, na Faculdade de Letras da Universidade do Porto, que aborda aspectos do desenvolvimento das vias de comunicação do Norte português. Foi ainda publicada, em 2006, a obra de António José de Santa-Rita, *As Estradas em Portugal – Da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)*, relativa à história da rede portuguesa de estradas naquele período.

Assim, propomo-nos, num primeiro momento, recuar no tempo e procurar conhecer a génese e o desenvolvimento das casas de cantoneiros e identificar, a partir da documentação, quais as tipologias dos projectos iniciais e o que, do património que recebeu do século XIX, foi conservado pelo Estado Novo.

Estas casas eram construídas a partir de projectos-tipo e destinavam-se a trabalhadores de uma actividade que se pode considerar industrial, mas, ao mesmo tempo, localizavam-se, isoladas, em meio rural. Por isso, coloca-se a questão, para a qual se procura encontrar resposta, se se podem ou não considerar habitação operária.

Num segundo momento, e porque em todo o país ainda são muitas as casas que se encontram ao longo das estradas, houve que circunscrever este estudo geograficamente. Focam-se estes edifícios no Algarve, por um lado, por razões afectivas. Por outro, as suas características geográficas condicionaram, por muito tempo, o desenvolvimento das ligações rodoviárias com o Sul e, conseqüentemente, os contactos deste com o restante território português. Este facto manteve o distrito de Faro praticamente isolado do resto de

Portugal, gerando diferenças a diversos níveis, que ainda nos dias de hoje se fazem sentir. A comprová-lo, pode-se lembrar que o Algarve só ficou ligado à capital do país por auto-estrada mais de cinquenta anos depois da construção da primeira via com essa classificação, de Lisboa a Cascais. No que diz respeito às estruturas de apoio à conservação, nomeadamente as casas para cantoneiros, o Distrito de Faro é o único onde estas apresentam uma quase completa uniformidade, quer no aspecto exterior, quer nos projectos respectivos.

Assim, procura-se identificar os locais e as características das primeiras construções destes edifícios, desde meados do século XIX e quais as que se mantiveram até ao século XX, bem como quais e de que forma foram recuperadas nos primeiros tempos do Estado Novo, sabendo-se que as últimas, nesta região, foram construídas na década de 40. Posteriormente, todas as obras de conservação destes edifícios foram da responsabilidade da Junta Autónoma de Estradas, através dos seus serviços distritais, o que é de compreender, por o Estado considerar aquelas casas como um património a preservar, não pelo seu valor histórico ou memorial, mas, sim, pelo seu valor utilitário.

Finalmente, analisar-se-á o seu estado actual, procurando apontar uma hipótese para conservação e reutilização destas casas, de forma a não deixar que percam o seu valor identitário enquanto casas de cantoneiros da estrada.

Agradecimentos

Em primeiro lugar, à minha família, que sempre me acompanhou e apoiou em todas as etapas deste trabalho.

À Dra. Cristina Veiga, à Dra. Paula Ucha e a todos os meus amigos e companheiros de trabalho, da Biblioteca e Arquivo Histórico das Obras Públicas, instituição à qual tenho o gosto de pertencer e cujo acervo documental e bibliográfico teve um papel fundamental na génese deste trabalho.

Aos funcionários do Arquivo Distrital de Faro, em particular Sras. D. Liliana e D. Margarida Ó Ramos; à Dra. Alexandra Gonçalves, do Arquivo das Estradas de Portugal e Sra. D. Isabel Farinha Martins, dos Recursos Humanos da mesma Empresa, agradeço a todos a simpatia e boa vontade, dentro do espírito de serviço que é apanágio do Estado.

Ao meu Orientador, Professor Doutor Paulo Oliveira Ramos, pelo apoio constante, dia a dia, e pelo interesse que sempre manifestou.

SIGLAS E ABREVIATURAS

a. - anterior a

ACP - Automóvel Clube de Portugal

ADFAR – Arquivo Distrital de Faro

AEP - Arquivo das Estradas de Portugal

AHMOP – Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

art. cit. – artigo citado

BAHOP - Biblioteca e Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

Cap. - capítulo

cf. – Conforme

CML - Câmara Municipal de Lisboa

coord. – coordenação

DGOP - Direcção-Geral de Obras Públicas

dir. – direcção

Doc. – Documento

EN - Estrada Nacional

fl., fls. - fólio, fólhos

IGESPAR - Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico

Intr. - Introdução

IPPAR - Instituto Português do Património Arquitectónico

JAE - Junta Autónoma de Estradas

km - quilómetro

MOPCI - Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria

MR - Ministério do Reino

op. cit. – *opus citæ*

p./pp. – página/ páginas

s/a - sem autor

s.d. – sem data

SG-Prov. - Secretaria-Geral, Processo Provisório

s.l. – sem local

v. - verso

V. - Ver

CAPÍTULO I. A conservação das estradas: da história ao património

“As estradas são indispensáveis por mais de um motivo; são indispensáveis para que as produções, e os homens possam circular. É preciso que a população rural venha á cidade, e a urbana vá ao campo. Sem esta fusão, Portugal, não obstante ser tão pequeno, não ha-de ser nação, nem o seu governo será senão Lisboa, e alguma cousa do Porto; o resto do paiz não ha-de ter a consciencia necessaria do que se entende por esse vocábulo, nem lhe-ha-de importar muito adquiri-la.”¹

I.1. Alteração dos processos de construção e conservação das estradas

Ao longo dos séculos XVIII e XIX, em diversos países europeus, entre os quais Portugal, assistiu-se a grandes mudanças nas técnicas de construção das estradas, destacando-se a França pelas inovações introduzidas. Neste país foi então dada grande relevância às vias de comunicação, o que suscitou o desenvolvimento dos estudos no campo da engenharia, para os quais veio a ser marcante a criação da *École des Ponts et Chaussées*².

¹ Cláudio Adriano da Costa, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, nº 34, de 26 de Maio de 1842, p. 402 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/...>, 15/10/2009)

² Guy Arbellot, «La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle», in *Annales. Économies, Sociétés, Civilisations*, Volume 28, Numéro 3, Année 1973, p. 767 (www.persee.fr/.../ahess_0395-2649_1973_num_28_3_293381, 20/10/2009).

O sistema de construção desenvolvido pelo engenheiro francês Pierre Trésaguet (1716-1796), dado a conhecer através da publicação, em 1775, da *Mémoire sur la construction et l'entretien des routes*, foi então tomado como modelo³. Consistia numa fundação de pedras grandes assentes, com as arestas para cima, numa base convexa, coberta por uma camada de pedras menores, a preencher os espaços vazios, batidas, de forma a criar uma massa compacta; finalmente, era colocada outra camada de gravilha de pedra dura, de dimensões menores que as pedras da camada anterior, a formar a superfície, também convexa, paralela à fundação⁴. A compressão da gravilha, a maço, tornava o piso da estrada compacto e, logo, mais resistente. A forma convexa facilitava o escoamento de águas. Uma das vantagens deste tipo de construção era a de permitir uma boa drenagem do solo, que, associada à solidez da construção, contribuía para a sua maior duração, se bem conservada; outra, era a grande redução dos custos da construção, em cerca de metade⁵.

A partir do sistema de Trésaguet vieram a ser desenvolvidas variações deste processo de construção, com vista a conseguir melhores resultados no que diz respeito à qualidade e à duração das estradas. Foi o caso da Grã-Bretanha, onde tanto Thomas Telford (1757-1834), como John MacAdam (1756-1836), ambos escoceses, aperfeiçoaram a técnica por ele desenvolvida, de forma a tornar o piso cada vez mais resistente⁶.

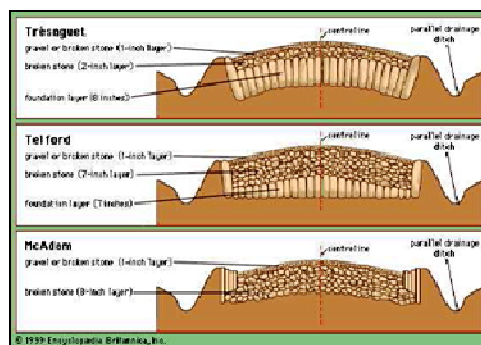


Fig. 1 – Esquema, em corte, dos sistemas de construção de estradas desenvolvidos por Trésaguet, Telford e MacAdam

Fonte: <http://www.britannica.com/.../>, 25/10/2009

³ *Idem*, p. 770-771.

⁴ *Idem*, p. 771; Richard Shelton Kirby et al., *Engineering in History*, Mineola, N.Y, Dover Publications, 1990, p. 201, (http://books.google.pt/books?id=..._0CCMQ6AEwBA#v=onepage&q=&f=false, 12/11/2009).

⁵ Ervan G. Garrison, *A History of Engineering and Technology: Artful Methods*, EUA, CRC Press, LLC, 1999, p. 154. (<http://books.google.pt/...=Ervan+G.+Garrison#v=onepage&q=&f=false>, 20/10/2009).

⁶ *Ibidem*.

Esta nova técnica que, em França, possibilitou o estabelecimento de uma rede rodoviária, é considerada a base da moderna construção das estradas⁷.

Ainda assim, se, por um lado, este tipo de piso permitia maior rapidez de circulação e mais conforto para os viajantes do que as calçadas, por outro, por ser liso, a sua eficácia e duração exigiam maiores cuidados de conservação do que aquelas, já que a gravilha tinha de ser constantemente reposta. Esse trabalho deveria ser assegurado por operários que, encarregues de um troço delimitado de estrada, deveriam habitar nas suas proximidades e que Trésaguet designava como *cantonniers*⁸.

A gradual mudança dos processos e dos materiais empregues na construção obrigaram a olhar de maneira diferente a necessidade da conservação das estradas. Esta emergiu então como uma nova actividade, com a correspondente regulamentação, visível pela criação e implementação de estruturas institucionais e da legislação, embora com desfasamentos temporais de país para país.

Apesar de o sistema francês preceder os de outros países, a sua aplicação generalizada só se verificou com a criação, por Decreto Imperial de 16 de Dezembro de 1811, de um corpo de *cantonniers stationnaires*⁹.

Na mesma altura, também em Portugal se dava início à teorização e à aplicação de novos métodos e técnicas neste campo.

I.1.1. As primeiras teorizações portuguesas

Em 1790 foi publicado o *Methodo para construir as Estradas em Portugal*, da autoria de José Diogo Mascarenhas Neto¹⁰, considerado o primeiro tratado sobre a construção, conservação e administração das estradas publicado no nosso país.

⁷ R. S. Kirby et al., *op. cit.*, p. 200.

⁸ G. Arbellot, «art. cit.», in *op. cit.*, p. 771.

⁹ Guy Arbellot, «Les problèmes de la route française à l'entrée du XIXe. Siècle», in *Persée, Histoire, économie et société*, 1990, vol. 9, n° 1, pp. 9-17 (www.persee.fr/web/.../hes_0752..., 20/10/2009).

¹⁰ José Diogo Mascarenhas Neto, *Methodo para construir as Estradas em Portugal. Dedicado ao Senhor Dom João Principe do Brazil*, Porto, Officina de António Alvarez Ribeiro, 1790.

Além das questões técnicas relativas às estradas e à viação, enunciava os princípios da classificação, demarcação e sinalização das estradas, da limpeza e arborização das bermas e, por fim, da reparação e manutenção dos pisos em bom estado. Refira-se que grande parte da regulamentação que, desde então, veio a ser adoptada, se baseou nesta obra, chegando alguma quase até aos dias de hoje.

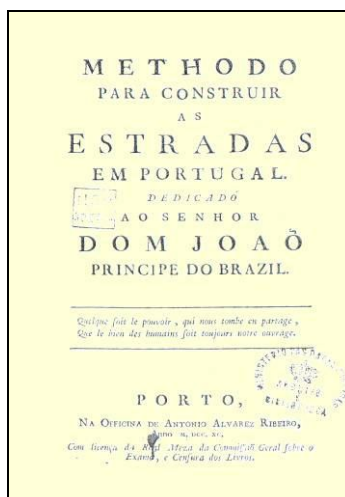


Fig. 2 – Reprodução facsimilada da obra de José Diogo Mascarenhas Neto

Mascarenhas Neto¹¹, formado na área do Direito, teve a seu cargo a direcção das obras de diversas estradas, entre as quais a de Guimarães ao Porto¹² e a de Lisboa ao Porto, o que o levou a se dedicar ao estudo desta matéria. Foi na sequência destes estudos que elaborou a referida obra.

No que diz respeito às questões normativas, tomava como modelo a legislação francesa, amplamente citada na sua obra. O autor considerava que, depois dos romanos e a seguir a Carlos Magno, foram os franceses os primeiros a elaborar regulamentos e a esforçar-se por construir estradas, dando grande atenção aos aspectos da sua conservação¹³.

¹¹ Como magistrado, Mascarenhas Neto (1752-1826) exerceu os cargos de Juiz de Fora de Leiria, de Corregedor de Guimarães e de Desembargador da Casa da Suplicação. Na Administração Pública, foi Superintendente Geral das Calçadas e Correios, tendo então reorganizado e elaborado regulamentação relativa ao serviço de correios.

¹² J. D. M. Neto, *op. cit.*, «Introdução».

¹³ *Ibidem.*

Já quanto às técnicas construtivas, a sua preferência ia para as usadas na Inglaterra e na Escócia, que considerava mais fáceis e vantajosas e “que os Francezes tambem [princiaviavam] a adoptar”. Na sua opinião, o piso compacto e sólido das estradas inglesas, resultante das misturas naturais ou artificiais de terras, permitia que “o seu transporte, e viagem fosse o mais veloz, e commodo da Europa”¹⁴.

Mascarenhas Neto, nos finais do século XVIII, defendia que a estrada fosse construída por camadas, adequando os materiais à constituição dos terrenos para os tornar mais sólidos; esses materiais seriam comprimidos naturalmente pelo “pezo continuo dos meteoros” e do trânsito, mas, também, artificialmente, pela passagem de um rolo de ferro, camada a camada¹⁵. O uso de um cilindro de grande dimensão e peso viria a ser, a partir da segunda década do século XIX, desenvolvido pelo engenheiro francês Antoine-Rémy Polonceau, como meio de compressão para conseguir um piso mais compacto e resistente¹⁶.

Ainda na primeira metade do século XIX, em 1843, outra obra da mesma natureza foi publicada em Portugal, da autoria do Barão de Eschwege¹⁷, intitulada *Odologia dos Engenheiros Constructores ou Guia para a Construcção e Conservação das Estradas em Portugal e no Brasil*¹⁸, a qual foi mandada distribuir pelo Ministério do Reino a todas as câmaras municipais do país¹⁹, com uma segunda edição logo no ano seguinte.

¹⁴ *Ibidem*.

¹⁵ *Idem*, p. 35.

¹⁶ A.-R. Polonceau, *Notice sur l'Amélioration des Routes en Empierremets parl'Emploi de Matières d'Agrègation, et au Moyen de la Compresssion par des Cylindres Compresseur. Sur leur Construction, sur leur Chargement et sur leur Emploi pour l'Exécution et pour l'Entretien des Chaussées et des Accotements des Routes Royales et Départementales, pour les Chemins Vicinaux, et pour le Roulage des Champs et des Prés, par A.-R. Polonceau, Inspecteur Divisionnaire des Ponts et Chaussées, en Retraite*, Paris, Librairie Scientifique-Industrielle de I. Mathias (Augustin), 1844, p. 8.

¹⁷ Wilhelm Ludwig von Eschwege (1777-1855), oficial germânico e engenheiro, especialista em geologia e mineralogia, veio em 1802 para Portugal. Ocupou entre outros cargos, no Brasil, o de Director das Minas de Ouro e, em Portugal, o de Intendente Geral das Minas e Metais. Serviu o Exército português e trabalhou em obras de edifícios reais. Era sócio de diversas associações científicas.

¹⁸ Barão d'Eschwege, *Odologia dos Engenheiros Constructores ou Guia para a Construcção e Conservação das Estradas em Portugal e no Brasil pelo Barão d'Eschwege, Coronel Engenheiro e Socio de muitas Academias Scientificas Com uma Estampa. Segunda edição com additamentos, publicada na conformidade dos desejos manifestados pelo Governo de S. Magestade Fidelissima*, Lisboa, Typ. de Vicente Jorge de Castro & Irmão, 1844.

¹⁹ Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, *Circulares dirigidas aos Governadores Civis e aos Directores de Obras Públicas nos Districtos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1860, p. 3.

Eschwege já se referia à necessidade da conservação de estradas macadamizadas²⁰, criticando a aplicação desta técnica, por não a considerar adequada ao nosso clima seco, uma vez este não permitir a sua consolidação²¹. Refira-se que o macadame já era, então, correntemente usado em Portugal desde 1837²² e que, em 1838, já eram necessárias reparações numa estrada na zona de Rio de Mouro, construída com este processo²³. É provável que a adopção desta técnica no nosso país tenha contado com o apoio da experiência inglesa, a julgar pela contratação de vinte e dois homens, chegados de Inglaterra em Dezembro de 1835, para servirem nas obras da estrada de Sacavém²⁴.

A grande novidade da *Odologia...* diz respeito ao modo de administração preconizado pelo seu autor e semelhante aos da França e dos Estados Alemães, através da criação de uma “Administração Geral das Estradas”²⁵. Traçava um modelo de estrutura orgânica e de pessoal, antecipando, em muito, o que só veio a concretizar-se muito mais tarde, já na I República, com a Administração das Estradas e Turismo.

I.1.2. Planeamento, execução e financiamento das obras das estradas entre o Antigo Regime e o Liberalismo

“As vias de comunicação são para a vida das nações o que a rede arterial é para o corpo humano. Conduz esta o sangue oxigenado a todos os pontos do organismo, exploram e vivificam aquellas todas as zonas de um paiz.”²⁶

²⁰ Barão d’Eschwege, *op. cit.*, p. 61

²¹ *Idem*, p. 22.

²² Artur Teodoro de Matos, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira, 1750-1850*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980, p. 212.

²³ AHMOP, MR 27, fl. 177.

²⁴ *Idem*, fl. 21. O contrato contemplava o pagamento, pelo Estado português, das passagens, da alimentação e do alojamento daqueles indivíduos.

²⁵ Barão d’Eschwege, *op. cit.*, p. 44.

²⁶ Frederico Pimentel, «Influencia da viação na riqueza publica», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, Maio e Junho, N^os 257 e 258, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1891, p. 88.

Tal como se verificou em França ou Espanha, em Portugal, na segunda metade do século XVIII, também se fazia sentir a necessidade de desenvolver as vias de comunicação terrestres de todo o país, que, além de poucas, eram más²⁷.

No reinado de D. José I, as medidas tomadas relativamente a estradas tinham sido poucas, centradas sobretudo na região de Lisboa e na ligação de Beja a Vila Real de Santo António²⁸.

Já no reinado de D. Maria I, entre 1780 e 1806, assistiu-se, pela primeira vez, à tomada de medidas relativas à construção e melhoria das vias de comunicação do Reino de Portugal, de modo a abranger todo o território²⁹.

Desconhecendo-se se inserido naquela política e, por isso, um trabalho encomendado, ou se foi uma iniciativa particular e isolada, Miguel Pereira Pinto Teixeira³⁰ concebeu, em 1781, um projecto do que se pode considerar uma rede de estradas, compreendendo sete itinerários, a abranger todo o território português, intitulado *Informação sobre as providências que parecem necessárias para a abertura e conservação das Estradas Reais*.³¹

Por Alvará de 28 de Março de 1791, ordenou-se a tomada de providências quanto ao “estado de ruína” das “Estradas Publicas do Reino”, com especial atenção à conclusão da que ligava Lisboa ao Porto³², cujo troço até Coimbra foi construído sob a direcção de Mascarenhas Neto³³.

²⁷ A. T. de Matos, *Transportes e comunicações...*, p. 28.

²⁸ *Idem*, p. 31.

²⁹ *Idem*, p. 32.

³⁰ Miguel Pereira Pinto Teixeira ocupou, no Brasil, os cargos de Ouvidor de Mato Grosso, de Intendente do Ouro e de Provedor Real da Fazenda (<http://siarq.iict.pt/pagman/...66&txtDes=ouvidor>, 3/2/2010).

³¹ A. T. de Matos, *op. cit.*, p. 32-33.

³² Antonio Delgado da Silva, *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações redigida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1791 a 1801*, Lisboa, Typografia Maignense, 1828, pp. 9-15.

³³ A. T. de Matos, *op. cit.*, p. 33-34.

Ao ordenar a construção das estradas mais importantes do Reino, por este Alvará previa-se, à partida, a sua manutenção: “he de justiça e necessaria Providencia, que agora mesmo no tempo da Construcção destas Estradas haja lembrança da sua Conservação”. O mesmo documento estabelecia, quanto aos meios para a reparação e conservação das vias, que eles fossem obtidos através da cobrança de taxas de trânsito pelas novas estradas, de acordo com indicações do Superintendente Geral das Estradas, cargo criado em 11 de Março anterior³⁴ e para o qual foi nomeado Mascarenhas Neto³⁵.

A ele competiam a coordenação dos trabalhos e a tomada de decisões relativas à construção e à conservação das estradas, tanto do ponto de vista técnico como económico, vindo de encontro a uma sua sugestão de que “houvesse hum Inspector geral das estradas do Reino”³⁶.

Naquele Alvará de 28 de Março de 1791, implicitamente, aparecia reconhecida a competência de Mascarenhas Neto, ao impor que o método de construção “que com notoria utilidade se principiou a executar” na estrada de Guimarães ao Porto fosse então o adoptado³⁷ e que ele desenvolveu na sua obra. Pela primeira vez, havia um cargo específico e um responsável pelo planeamento, direcção das obras e regulamentação aplicada às estradas em todo o território português.

A continuar estas medidas, a 11 de Março de 1796, foram publicados o *Regulamento para a Reforma dos Carros, e Estabelecimento das Barreiras nas Estradas novamente construídas*³⁸ e o *Regulamento para a Conservação das novas Estradas*³⁹.

Visando ambos a conservação contínua das estradas, o primeiro regulamento referia-se às barreiras e à cobrança das respectivas taxas, como meio de a financiar. Quanto ao segundo, é o documento normativo português mais antigo a discriminar os vários aspectos que contribuíam para a manutenção das estradas em bom estado e que,

³⁴ A. D. Silva, *op. cit.*, pp. 11.

³⁵ A. T. de Matos, *op. cit.*, p. 33-34.

³⁶ J. D. M. Neto, *Methodo para construir...*, p. 84.

³⁷ A. D. da Silva, *Op. cit.*, p. 10.

³⁸ *Idem*, pp. 263-265.

³⁹ *Idem*, pp. 265-267.

praticamente, viriam a ser os mesmos a ser tidos em conta na documentação congénere posterior:

- características das rodas dos carros;
- distâncias a respeitar ao construir edifícios junto a estradas;
- criação de zonas de descanso próximas a fontes;
- arborização das bermas, limpeza e desentupimento de fossos e aquedutos;
- reparação contínua dos pavimentos.

Para executar estas tarefas, imediatamente após concluída a construção de qualquer estrada, estabelecia o *Regulamento para a Conservação...* que se criassem lugares de “Operarios effectivos para a sua conservação”, que também “[serviriam] de Guarda das Estradas”, evitando abusos ou obstruções do trânsito⁴⁰. A importância desta medida está no reconhecimento da necessidade da conservação contínua das estradas, com mão-de-obra dedicada única e permanentemente a esse trabalho, além de salientar a importância do papel dos operários nele empregues.

Os efeitos desta legislação não se fizeram sentir, devido aos tempos conturbados que se seguiram. Em finais de 1807, aquando da I Invasão Francesa, o estado das estradas era lastimoso, como o confirma o testemunho de Junot, através das diversas cartas dirigidas a Napoleão, a dar conta dos avanços do exército francês. Em 25 de Novembro daquele ano, Junot escrevia de Abrantes a referir terem sido as “marchas excessivamente penosas em regiões sem quaisquer recursos e (...) caminhos horrorosos, atravessados a cada passo por torrentes”, até chegar àquela cidade vindo de Espanha, por Alcântara⁴¹.

De acordo com este general, e

“embora o príncipe e os fidalgos [tivessem] levado de cá muitas riquezas avaliadas em 150 milhões de cruzados, Lisboa ainda [podia] ser considerada a cidade mais rica da Europa”⁴².

⁴⁰ *Idem*, p. 265.

⁴¹ Jean-Andoche Junot, *Diário da I Invasão Francesa*, Intr. de António Ventura, Lisboa, Livros Horizonte, 2008, p. 98.

⁴² *Idem*, p. 107, carta de 2 de Dezembro de 1807.

Porém, isso não era verdade e o estado das vias de comunicação era o retrato da crise financeira do país. De uma forma geral, em todo o país

“os meios de transporte [eram] praticamente nulos na maior parte [das] províncias [do Algarve, do Alentejo e do Douro] e nenhuma serra [oferecia] caminhos onde [pudessem] transitar viaturas”⁴³.

Junot, numa outra carta, com data de 4 de Dezembro de 1807, considerava que as estradas portuguesas eram “um assunto de primeira urgência” e traçava um plano de intervenção, a começar pela reparação da estrada de Lisboa ao Porto, no troço entre Lisboa e Coimbra, e pela conclusão da restante, entre Coimbra e o Porto⁴⁴. Concluiu-se, assim, que esta estrada estava, entre 1807 e 1808, praticamente no mesmo estado que em 1796, no tempo de Mascarenhas Neto.

A 14 de Fevereiro do ano seguinte, Junot informava Napoleão Bonaparte acerca de ter ordenado a abertura de uma estrada de Lisboa a Almeida e a reconstrução total da já existente entre Lisboa a Badajoz⁴⁵, que era então “um atalho praticamente intransitável”; ainda assim, esta era “a única praticável pelas (...) viaturas [do exército francês]”, embora parecesse “um atalho de França, e muito mal mantido”. Eram, assim, consideradas prioritárias as ligações entre as duas cidades portuguesas principais e entre a capital e as fronteiras a Norte e a Leste, ou seja, as ligações mais directas, respectivamente, à França e à Espanha.

Na prática, no entanto, as ordens daquele general não tiveram grandes repercussões, a julgar pelas palavras do autor anónimo do satírico *Testamento de Junot*: “Será o meu corpo sepultado no principio da primeira estrada, que mandei abrir neste Reino, e junto ao primeiro canal, que também mandei romper.”⁴⁶

Por tudo isto, pode dizer-se que os transportes mais usados em Portugal foram os fluviais e marítimos até muito tarde no século XIX, realidade que se veio a alterar à

⁴³ *Idem*, carta de 1 de Março de 1808, p. 147.

⁴⁴ *Idem*, p. 136.

⁴⁵ *Idem*, p. 142.

⁴⁶ S/a, *Testamento de Junot*, Lisboa, Na Impressão Regia, Anno 1809, p. 4 (http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/RaridadesBibliograficas/Testamento/Testamento_master/Testamento.pdf,2/2/2010).

medida que começou a verificar-se o aumento da utilização de carros, particularmente a partir do período do Cabralismo, com o aparecimento da “febre dos transportes”, expressão empregue por Joel Serrão⁴⁷ e que tornou importante a estrada como via de comunicação.

Mas o panorama das estradas espanholas não era melhor, como se depreende da correspondência de Junot, de 19 de Novembro de 1807, sobre as dificuldades de transporte experimentadas pelas tropas entre Ciudad Rodrigo e Alcântara, apresentando a estrada como “uma sucessão de rochedos empilhados uns sobre os outros (...) cortada em vários locais por torrentes que em uma hora [cresciam] três pés”⁴⁸, razão para se poder pensar que a Península Ibérica estava verdadeiramente isolada em relação à restante Europa.

Passadas as Invasões Francesas e no final do reinado de D. João VI⁴⁹, a medida que se seguiu sobre a circulação rodoviária foi o Alvará de 14 de Janeiro de 1826⁵⁰, a aprovar um regulamento visando a conservação das estradas, o qual atribuía a responsabilidade nesta matéria às Câmaras Municipais sob a fiscalização da Inspeção-Geral das Obras Públicas, com a conservação a ter de ser arrematada anualmente, em praça pública. Na falta de arrematantes, as Câmaras deveriam controlar o estado das estradas através da contratação de guardas.

Toda esta situação manteve-se inalterada, senão paralisada, devido à conjuntura da Guerra Civil que opôs absolutistas e liberais, entre 1830 e 1834.

No entanto, os resultados das diversas medidas legislativas eram poucos, uma vez as obras serem muito dispendiosas e os meios, já por si escassos, estarem esgotados pela Guerra Civil. Aos efeitos directos daquele conflito acresciam os danos decorrentes da anterior presença dos invasores e da fuga de muita gente de Portugal durante esse período conturbado. A este propósito, na altura da Primeira Invasão francesa, aquando

⁴⁷ Citado por J. Amado Mendes, «Comércio, transportes e comunicações», in José Mattoso (dir.), *História de Portugal*, 5º volume, «O Liberalismo», s/l, Círculo de Leitores, 1993, p. 374.

⁴⁸ J. A. Junot, *Diário da I Invasão...*, p. 96.

⁴⁹ Falecido a 10 de Março de 1826.

⁵⁰ *Collecção de todas as Leis, Alvarás, Decretos, etc. impressos na Regia Officina Typografica*, 1º semestre de 1826, Folheto VI, Lisboa, Imprensa Nacional, 1843, pp. 5-9.

da fuga da Coroa para o Brasil, afirmava Junot em 19 de Janeiro de 1808 que nos “dois meses [anteriores] tinham saído da cidade de Lisboa, sem exagero, cinquenta milhões em numerário”⁵¹.

Em 1835, a 12 de Março, foi criada a Comissão dos Melhoramentos da Comunicação Interior⁵², com a missão de:

- elaborar “um plano geral de estradas, pontes, encanamentos, canaes e portos”;
- “Propôr o methodo de um provisional e immediato melhoramento da navegação nos rios, das estradas existentes, e pontes”;
- receber e avaliar propostas de empresas portuguesas e estrangeiras para execução de obras, tendo sempre em vista o interesse político e económico nacional.

Constata-se, assim, ser reconhecida a necessidade de se pensar nas vias de comunicação como um todo e de se planearem as obras a executar de forma articulada. Os efeitos, contudo, foram praticamente nulos.

Com o clima político e social serenado, assistiu-se à emergência da iniciativa particular, relativa à necessidade do desenvolvimento das vias de comunicação. Sabe-se da formação da Sociedade Promotora das Comunicações Internas do Reino, em finais de 1841⁵³, cujo objectivo era encontrar e dar a conhecer ao Governo “o meio pratico de construir em breve tempo as estradas do Reino com o menor sacrificio possivel dos povos”⁵⁴, projecto este reputado por Cláudio Adriano da Costa⁵⁵ de irrealista, por ser

⁵¹ J.A. Junot, *op. cit.*, p. 130.

⁵² *Collecção de Decretos e Regulamentos mandados publicar por Sua Magestade Imperial o Regente do Reino desde a sua entrada em Lisboa até á instalação das Câmaras Legislativas. Terceira Série*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1840, pp. 84-85.

⁵³ Esta sociedade era presidida pelo Duque de Palmela e constituída por diversas figuras de entre as quais algumas, mais tarde, se destacaram no governo do País, como, por exemplo, José Bernardo da Costa Cabral, Luís Mouzinho de Albuquerque, Filipe Folque ou Rodrigo da Fonseca Magalhães.

⁵⁴ «Sociedade promotora das comunicações internas do reino», in *Revista Universal, Chronica Judicial, Artistica, Scientífica, Literaria, Agricola, Comercial e Economica de todo o mundo*, nº 13, 23 de Dezembro de 1841, p. 131.

⁵⁵ Negociante e jornalista, Cláudio Adriano da Costa (1795-1866) escreveu numerosos artigos sobre assuntos de Economia e foi autor de estudos de estatística da agricultura portuguesa. Foi administrador da Companhia dos Tabacos e um dos criadores da Companhia Lisbonense de Iluminação a Gás. Empenhado no desenvolvimento de Portugal, foi um dos impulsionadores da Liga Promotora dos Interesses Materiais do País. Esteve envolvido também na construção da estrada de Lisboa ao Porto, como empresário.

impossível de pôr em prática e se tornar oneroso, sobretudo, para a população rural⁵⁶.

A questão do financiamento das obras das estradas motivou a promulgação da Lei de 26 de Julho de 1843⁵⁷. Estabelecia ela:

- o lançamento de um imposto trimestral de cem reis, a pagar por todos os indivíduos do sexo masculino, com possibilidade de ser substituído por um dia de trabalho nas mesmas obras, aplicável por dez anos;
- a contribuição, de todos os cidadãos sujeitos a pagamento de Décima, correspondente a um quinto do valor deste imposto;
- o pagamento de portagens, de taxas em barreiras e de barcas de passagem;
- por fim, o produto das receitas fiscais seria destinado preferencialmente à conservação das vias das regiões onde eram cobradas.

Esta medida não podia produzir efeitos imediatos e, entretanto, o Estado não tinha dinheiro disponível.

Três anos depois da primeira iniciativa particular, houve uma segunda, com a fundação da Companhia das Obras Públicas de Portugal, por escritura pública de 19 de Dezembro de 1844⁵⁸, que contratou com o Governo a construção e reparação de estradas, bem como outras obras públicas. Porque os capitais a empregar eram da Companhia, como forma de pagamento, aquela receberia:

- além de títulos de dívida pública, o resultado da cobrança dos impostos criados pela Lei de 26 de Julho de 1843;
- o Estado forneceria matérias-primas das suas propriedades e necessárias às obras;
- a Companhia beneficiaria ainda da isenção de taxas alfandegárias referentes à importação de materiais que necessitasse;

⁵⁶ C. A. da Costa, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, nº 35, de 2 de Junho de 1842, pp. 413-414.

⁵⁷ A. D. da Silva, *Colecção Official da Legislação Portuguesa redigida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1843 em diante*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1843, pp. 184-192.

⁵⁸ Maria Eugénia Mata, *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Economia, 1992, p. 3. Foram seus fundadores Carlos Morato Roma, Francisco Ribeiro da Cunha, Joaquim Honorato Ferreira, José Maria Eugénio de Almeida, Manuel Cardoso dos Santos, Manuel Gomes da Costa São Romão e Tomás Maria Bessone.

- usufruiria dos direitos de exploração de serviços de transporte em estradas e dos caminhos-de-ferro, etc.;
- teria ainda a comparticipação do Estado nos custos da conservação das estradas, que ficavam a cargo da empresa por sessenta anos⁵⁹.

Este contrato, à primeira vista largamente vantajoso para a Companhia das Obras Públicas de Portugal, acabou por levá-la à falência, sendo extinta em 1856⁶⁰, já que o Estado nunca teve condições de cumprir a sua parte, quer devido aos juros exorbitantes, quer à acumulação de dívidas sucessivas.

I.1.3. O desconhecimento do território e dos terrenos

O planeamento deficiente, o desconhecimento das características dos terrenos, bem como os desvios aos planos e a adopção de soluções improvisadas, tudo conjugado resultou, obviamente, em gastos excessivos relativamente aos orçamentos. Em 1842, Cláudio Adriano da Costa escrevia, a propósito do desconhecimento que havia da morfologia do território, que, em 1788, já tinham sido ordenadas “operações geodesicas em Portugal, para servirem de base á topographia e cadastro do paiz”, suspensas, entretanto, em 1803, devido à instabilidade política, e que, em 1827, houvera ordens para acautelar, sem resultado, as pirâmides de triangulação⁶¹. No mesmo sentido, em 1839, também Luís Mouzinho de Albuquerque chamara a atenção para a necessidade de haver uma “descrição exacta e circunstanciada” do Reino, para “instrução prática do Governo e do Público”⁶². E, em 7 de Agosto de 1850, uma Portaria reafirmava a necessidade de se “formular previamente os (...) trabalhos graphics” para as obras de “construcção e melhoramentos das estradas”, chamando a atenção para a obrigatoriedade de, antes do início das obras, aqueles serem apreciados pela Inspeção Geral das Obras Públicas e aprovados pelo Governo⁶³.

⁵⁹ *Idem*, pp. 4-5.

⁶⁰ <http://www.bportugal.pt/.../ArquivoHistorico/Paginas/CompanhiadasObrasPublicas.aspx>, 3/4/2010.

⁶¹ C. A. da Costa, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, nº 34, 26 de Maio de 1842, nº 412, p. 401

⁶² A. T. de Matos, *Os Transportes e Communicações...*, p. 48.

⁶³ Gaspar Cândido da Graça Correia Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares ácerca do Serviço de Obras Públicas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876, p. 39.

Se era difícil contar com a boa vontade dos residentes das zonas beneficiadas com a construção ou a conservação das estradas através do sistema tradicional da prestação de serviços, também o era conseguir a contribuição financeira dos mesmos. A propósito de um ofício da Inspeção-Geral das Obras Públicas sobre a dificuldade de conseguir esses contributos com regularidade, uma Portaria de 9 de Novembro de 1849 dava a possibilidade de o dinheiro ser substituído por pedra britada⁶⁴.

Uma das queixas da população, que se pode interpretar como bairrista e a que não era estranha a pobreza generalizada que grassava, era de as suas contribuições reverterem para obras noutras localidades, pelo que se sentiam explorados sem proveito. Em termos de mentalidade, pode depreender-se uma falta de visão da unidade político-territorial por parte das populações, que circulavam pouco e apenas dentro de um perímetro limitado em torno da localidade onde viviam. Não entendiam as estradas como factor de ligação e de acessibilidade entre regiões e, logo, como factor de desenvolvimento local, regional e nacional, embora tivessem a noção da sua utilidade para escoar os produtos que produziam.

Como forma de contornar estes obstáculos, a mesma Portaria, a propósito de obras então previstas em diversas estradas do país, esclarecia que para elas só reverteriam as contribuições dos concelhos confinantes, uma vez serem estes os únicos directamente beneficiados.

I.1.4. A necessidade de especialização dos recursos humanos

Uma condição essencial para que Portugal viesse a ter boas estradas era, na opinião do Barão de Eschwege, a profissionalização dos responsáveis pela sua construção. Advogava, assim, à semelhança do que acontecia em França, com a Administração das Pontes e Calçadas, a constituição de um corpo de engenheiros, com uma formação académica e científica sólida, assim como com bons conhecimentos da teoria e da

⁶⁴ A. D. da Silva, *Collecção Official ...*, Anno de 1849, Lisboa, Imprensa Nacional, 1849, p. 410.

técnica da construção de estradas⁶⁵, que integrariam uma “Administração Geral das Estradas”⁶⁶, a ser criada.

Nesta altura e ainda por muito tempo, em Portugal, os engenheiros que dirigiam as obras públicas eram formados pela Escola do Exército, criada em 1837, cujo *curriculum* científico abarcava matérias de engenharia e de arquitectura civil, num curso com duração de quatro anos⁶⁷.

A necessidade de maior controlo por parte do Governo levou também a que, ao longo do tempo, os serviços se fossem especializando, com a separação entre a área administrativa e a técnica.

Em 30 de Julho de 1849, uma outra Portaria determinava que o serviço, nos distritos em que a Inspeção-Geral das Obras Públicas tivesse delegados, fosse dividido entre a parte técnica e a de contabilidade. A primeira, a quem competia elaborar projectos e orçamentos, bem como a sua execução, deveria ficar sob a responsabilidade do “Official engenheiro” ou outro indivíduo com habilitação adequada, nomeado pelo Governo, por proposta do Inspector-Geral⁶⁸.

O pessoal com preparação adequada escasseava na proporção em que se alargava o número de estradas a construir ou a reparar, o que levou à possibilidade da admissão de indivíduos amnistiados pela Convenção de Évora-Monte, que tivessem “conhecimentos technicos relativos á feitura das estradas”⁶⁹.

O primeiro corpo de engenharia civil em Portugal foi instituído por Decreto de 3 de Outubro de 1864⁷⁰, que também estabelecia a distinção entre a engenharia militar e a

⁶⁵ Barão d’Eschwege, *op. cit.*, pp. IX-X.

⁶⁶ *Idem*, p. 44.

⁶⁷ Damião Peres (dir.), *História de Portugal*. Edição Monumental Comemorativa do 8º Centenário da Fundação da Nacionalidade Profusamente Ilustrada e Colaborada pelos mais eminentes Historiadores e Artistas Portugueses, Vol. VI, Barcelos, Portucalense Editora, Lda., 1934, p. 525.

⁶⁸ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, p. 19.

⁶⁹ A. D. da Silva, *Collecção Official ...*, Anno de 1849, Lisboa, Imprensa Nacional, 1849, Portaria de 17 de Julho de 1849, p. 85.

⁷⁰ *Plano de Organização do Corpo de Engenharia Civil e dos seus Auxiliares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864.

civil. Refira-se que aquele diploma, assinado pelo então Ministro das Obras Públicas, João Crisóstomo de Abreu e Sousa, teve como modelos os serviços congêneres de França, Itália, Bélgica e Espanha⁷¹.

O requisito básico para admissão dos aspirantes de primeira classe a engenheiro relativamente à formação, era “ter o curso completo da escola imperial de pontes e calçadas, ou da escola de minas em França”⁷²; os detentores de diplomas de escolas portuguesas, cujos cursos não eram completos, podiam concorrer apenas aos lugares de aspirante de segunda classe⁷³.

No que respeita ao pessoal operário empregue no trabalho da abertura das estradas, naturalmente que a grande maioria não tinha qualquer preparação. Uns eram trabalhadores do campo, outros presos condenados a trabalhos de obras públicas e, ainda em diversos casos de falta de mão-de-obra, bem como em ocasiões de inactividade das tropas, estas eram chamadas a trabalhar na construção de estradas.

Quanto à conservação permanente e à polícia das estradas, para que estas funções fossem exercidas com eficiência, era necessário que os trabalhadores tivessem outras características⁷⁴.

I.2. As obras das estradas da Regeneração até ao final da I República

Os conflitos sociais e políticos ocorridos entre 1846 e 1847, a revolta da Maria da Fonte, seguida da guerra civil da Patuleia, mais uma vez desorganizaram e esgotaram os cofres do Estado. Apesar dos planos e da abundante legislação e regulamentação emitida para o efeito neste período, os avanços verificados nas obras públicas sob o governo de Costa Cabral, particularmente na construção e conservação de estradas pela Companhia das Obras Públicas de Portugal e financiadas à custa de empréstimos das

⁷¹ *Idem*, “Relatório”, p. 8.

⁷² *Idem*, p. 18.

⁷³ *Ibidem*.

⁷⁴ Este assunto será abordado no II Capítulo.

diversas companhias que tinham sido criadas exactamente com essa finalidade⁷⁵, a juros exorbitantes, depressa pararam, por incapacidade de o Estado honrar os seus compromissos⁷⁶. No que diz respeito à revolta da Maria da Fonte, um dos motivos de descontentamento popular que a motivaram teve a ver com a contribuição para as estradas, imposta pela Lei de 26 de Julho de 1843⁷⁷.

A partir da segunda metade do século XIX, chegado ao governo o movimento da Regeneração, o país alcançou estabilidade política. Fontes Pereira de Melo, então no cargo de Ministro da Fazenda, conseguiu regularizar as finanças do Estado, o que lhe permitiu ganhar credibilidade e voltar a recorrer a empréstimos externos para custear as obras públicas⁷⁸. Neste campo, foi da sua iniciativa a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 1852, cuja pasta assumiu, acumulando com a pasta da Fazenda.

Para ele, o desenvolvimento do país necessitava da “produção e o consumo, com a relação que liga estes dois termos, traduzida em meios de transporte”⁷⁹. Das condições essenciais faziam parte a “barateza de todos os transportes [e a] feitura de boas vias de comunicação”⁸⁰, só possíveis com o novo Ministério. Este era mais um ramo da Administração Pública a especializar-se, pelas exigências da “nova situação económica creada ás Nações modernas pelo immenso desenvolvimento industrial, que [caracterizava] este século”⁸¹.

Fontes Pereira de Melo encarava os custos inerentes ao desenvolvimento das vias de comunicação como um investimento com retorno de capitais:

⁷⁵ Banco de Lisboa, Companhia Confiança e Companhia Confiança Nacional, entre outras (<http://www.bportugal.pt/.../ArquivoHistorico/Paginas/BancodeLisboa.aspx>, 3/3/2010).

⁷⁶ José Manuel Tengarrinha, «A Regeneração: a viragem indispensável no processo do capitalismo em Portugal», in João Medina (dir.), *História Contemporânea de Portugal*, “Das Invasões Francesas aos Nossos Dias” (Tomo I), s/l, Multilar, 1990, pp. 131-133.

⁷⁷ António Ravara, «Maria da Fonte e Patuleia», in J. Medina, *op. cit.* (Tomo I), p. 120.

⁷⁸ António Sousa Franco, «As Finanças Públicas no Liberalismo Democrático: o Desequilíbrio Crónico», in J. Medina, *op. cit.*, Tomo I, p. 228.

⁷⁹ *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcelos do Conselho de Sua Magestade e Juiz da Relação de Lisboa. Anno de 1852*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1853, Relatório do Decreto de 30 de Agosto de 1852, p. 383.

⁸⁰ *Ibidem.*

⁸¹ *Ibidem.*

“A situação da Fazenda Publica não perde, antes ganha com as despesas productivas. O seu verdadeiro melhoramento não póde provir de economias mesquinhas e irracionaes, ha-de necessariamente resultar do augmento de materia tributavel, e este só se consegue promovendo as industrias, construindo vias de communicacão, facultando a instrucção, fomentando o credito, n’uma palavra, melhorando as condições do trabalho nacional.»⁸².

Em 1851, tinha-se iniciado o processo para a construção da primeira linha do caminho-de-ferro a ligar Lisboa à Espanha, concretizado pelo governo de Fontes Pereira de Melo e cujo primeiro troço, entre Lisboa e o Carregado, foi inaugurado em 1856.

No que diz respeito às estradas, em 1852, estavam construídos, ainda pela Companhia das Obras Públicas, pouco mais de 218 quilómetros⁸³, que quase duplicaram no ano seguinte, para cerca de 437 quilómetros, sob a orientação do novo ministério⁸⁴.

Os dados apresentados em relatórios e em estatísticas quanto a extensões de estradas construídas apresentam disparidades, devidas às alterações na classificação das estradas, assim como às mudanças de competências entre o Estado, as autoridades dos distritos e municípios. Assim, ora se referem apenas a estradas reais e distritais, ora contabilizam, no total ou parcialmente, também as municipais.

Em todo o caso, a evolução foi enorme até à última década do século XIX, tendo sido construídos desde 1852 “ até 30 de julho de 1892 cerca de 8.427,00 kilometros de estradas reaes e districtaes”⁸⁵.

A partir desta altura, o ritmo foi diminuindo até à estagnação, a julgar pelas médias aproximadas que se podem obter dos números apresentados no *Anuário Estatístico de*

⁸² *Idem*, p. 384.

⁸³ Frederico Pimentel, «Influencia da viação na riqueza publica. Confronto do desenvolvimento da viação ordinaria e accelerada com o da riqueza publica», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, Maio e Junho, n°s 257 e 258, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1891, p. 91.

⁸⁴ *Ibidem*.

⁸⁵ Frederico Augusto Pimentel, «Viação accelerada e fluvial em Portugal», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXIV, n°s 283 e 284, Julho e Agosto, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1893, p. 338.

Portugal:

Anos	Km/ano
1884-1890	306
1891-1900	189
1901-1915	75
1916-1925	70*

Quadro nº 1 – Quilómetros de estrada construídos
Fontes: *Anuário Estatístico de Portugal*, Anos de 1884, 1885, 1886, 1892, 1900, 1903, 1917, 1919, 1923 e 1926
*1919 e 1922 - 14 Km (cerca de 5Km/ano).

Este abrandamento, já na última década do século XIX, deveu-se, em primeiro lugar, à crise financeira que se fez sentir em 1891⁸⁶ e que obrigou à redução das dotações orçamentais para construção e conservação das estradas no ano seguinte⁸⁷, bem como à proibição, por Decreto de 15 de Dezembro de 1894, de se iniciarem quaisquer obras novas sem que estivessem concluídas todas as que estivessem em curso, incluídas as grandes reparações⁸⁸. Os efeitos desta crise prolongaram-se até ao século XX. Em 1907, “para a conclusão da (...) rede projectada [faltavam] concluir 371 estradas e ramaes e ainda [estavam] por começar 217 estradas e ramaes!”⁸⁹.

A conservação das estradas reflectia também as dificuldades por que passava o país. Em 1891, Frederico Augusto Pimentel, engenheiro da Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas, afirmava que

“a conservação regular d’esta importante propriedade publica [deixava] muito a desejar, havendo já algumas estradas em que se [tornava] necessario empregar cavalgaduras de reforço na tracção dos vehiculos, tal [era] o estado de deterioração a que chegaram”⁹⁰.

⁸⁶ A. S. Franco, «art. cit.», in J. Medina, *op. cit.*, Tomo I, p. 229.

⁸⁷ *Estado da Viação ordinaria em Portugal. Projecto de Lei nº 7. Relatorio apresentado á Camara dos Senhores Deputados, na sessão de 28 de janeiro de 1907 pela Comissão de Obras Publicas*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, p. 7.

⁸⁸ *Idem*, p. 9.

⁸⁹ *Idem*, p. 13.

⁹⁰ F. Pimentel, «Influencia da viação na riqueza publica...», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, Maio e Junho, nºs 237 e 238, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1891, p.94.

Os problemas mantiveram-se ao longo do tempo. Outro engenheiro dos mesmos serviços, João José Pereira Dias, três anos mais tarde, afirmava que era “menos que regular o estado de viabilidade de uma grande parte d’ellas” e “assás apertadas as circunstâncias em que o thesouro publico se [encontrava]”⁹¹.

De uma forma geral, considerava-se que os custos com o pessoal permanente eram excessivos, sendo mais elevados do que os de material. Por seu lado, o mau estado das estradas, para além das crises, era atribuído à má administração e a sistemas de conservação deficientes, a que não deram solução as diversas reorganizações de serviços e os vários processos adoptados.

Toda esta realidade reflectia a situação crítica político-financeira e social que afectava Portugal e que abriu as portas à implantação da República.

1.3. As estradas e o automóvel

No início do século XX, as estradas ganharam uma importância nova, em função do aparecimento do automóvel. Trazido para Portugal ainda no final do século XIX, implantou-se muito rapidamente. Até 1906 tinham sido importados mais de seiscentos⁹².



Fig. 3 - *Garage Parisiense*, na Rua Andrade Corvo, em Lisboa
Fotografia de António Carlos Lima, s/d.
Fonte: Arquivo Fotográfico da CML

⁹¹ João José Pereira Dias, «Conservação das estradas», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXV, n.ºs 293 e 294, Maio e Junho, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1894, p. 213.

⁹² Ana Cardoso de Matos e Maria Luísa F. N. dos Santos, «Os Guias de Turismo e a Emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)», in *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, núm. 167, 15 de junio de 2004 (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>, 10/11/2009).



Fig. 4 - Transporte colectivo em experiência. Garagem Auto-Palace, Sociedade Portuguesa de Automóveis, na Rua Alexandre Herculano, em Lisboa.
Fotografia de Joshua Benoliel, 1912
Fonte: Arquivo Fotográfico da CML

A maior mobilidade e independência permitidas por este novo meio de transporte contribuíram para divulgar e democratizar o turismo, forma de lazer que, até algum tempo antes, era acessível apenas a grupos sociais restritos. Surgiram, então, associações como o Real Automóvel Club de Portugal, fundado em 15 de Abril de 1903⁹³, e a Sociedade Propaganda de Portugal, fundada em 28 de Fevereiro de 1906⁹⁴, que ao promoverem o turismo e, no caso do primeiro, também o uso do automóvel, destacavam a importância da conservação das estradas.



Fig. 5 – 1902, primeira corrida realizada em Portugal, entre a Figueira da Foz e Lisboa
Fonte: ACP (<http://docbweb.acp.pt/...=word>, 2/2/2010)

⁹³ <http://www.acp.pt/htmls/cronologia/index.html#>, 23/11/09.

⁹⁴ A. C. Matos e M. L. F. N. Santos, «art. cit.», in *op. cit.*

No plano internacional, Portugal participou num congresso internacional promovido pelo Governo francês, realizado em 1907, de que resultou a criação da *Association Internationale Permanente des Congrès de la Route*⁹⁵, da qual Portugal é membro e que continua, até aos dias de hoje, a promover a realização de congressos internacionais periódicos, com o objectivo de troca de experiências e conhecimentos técnicos entre os países participantes, bem como de uniformizar normas e procedimentos no que diz respeito às estradas e à circulação automóvel⁹⁶.

Já no período da República, atestando a importância do assunto, foi criada, por Decreto com força de Lei de 16 de Maio de 1911⁹⁷, a Repartição do Turismo, junto do Ministério do Fomento, orientada por um Conselho Superior de Turismo, composto de representantes do Estado e das associações e empresas deste novo sector. Podiam ser ainda agregados “homens de letras, artistas, architectos, engenheiros, jornalistas, medicos e hygienistas»⁹⁸.

No primeiro relatório da Repartição de Turismo afirmava-se que “Estradas más, como maus hotéis, [afugentavam] os turistas”⁹⁹. Por sua vez, o automóvel tornava-se um meio de transporte preferível ao comboio, pois “[permitia] um melhor conhecimento das regiões que se [atravessavam] (...) á vontade, sem a impertinente sujeição aos horários dos caminhos de ferro”, desde que as estradas fossem boas, “instrumento poderoso, como [eram] do progresso (sic) economico”¹⁰⁰.

O Conselho Superior de Turismo, segundo a mesma fonte, defendia que as competências relativas à administração das estradas, cujo estado era “aterrador”, fossem entregues a um “conselho especial”, dirigido por homens libertos de contingências

⁹⁵ Desde 1995 é designada por *Association Mondiale de la Route*, conservando a sigla AIPCR (<http://www.aqtr.qc.ca/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=25588&lang=1>, 20/1/2010).

⁹⁶ António José de Santa-Rita, *As Estradas em Portugal. Da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2006, pp. 105-107.

⁹⁷ G. C. G. C. Fino, *Collecção de Legislação de 1911 relativas ao Ministério do Fomento coordenada pelo Chefe da Repartição do Pessoal da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas Gaspar Cândido da Graça Corrêa Fino*, Volume XVIII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1911, pp. 285-287.

⁹⁸ *Idem*, p. 286. Este órgão consultivo foi constituído por Decreto de 12 de Agosto de 1911.

⁹⁹ Ministério do Fomento, *Serviços da Repartição de Turismo, Setembro 1911-Junho 1912, Relatório pelo Diretor da Repartição José d'Athayde*, s/l, Typ. Bayard, 1912

¹⁰⁰ *Ibidem*.

políticas e, logo, com tempo para planear a longo prazo, projectar e executar, pois habitualmente “[a mudança] de ministro [envolia] mudança de orientação, sendo vulgar ver um ministro alterar tudo quanto fez o seu antecessor”¹⁰¹, o que resultava em trabalho e dinheiro perdidos.

Os relatórios dos anos seguintes continuaram a chamar a atenção para o mau estado de conservação das estradas, onde as havia, o que se tornava particularmente preocupante com o aumento, cada vez maior, da circulação automóvel. Eram consideradas prioritárias as “nossas principais estradas de turismo, ou sejam aquelas que nos [ligavam] com Espanha, ou [serviam] os nossos principais pontos de turismo”, notando-se a preocupação de cativar turistas estrangeiros, patente na alusão aos jornalistas ingleses que, em visita a Portugal, se, por um lado, apreciavam as qualidades do país, por outro, eram bastante críticos quanto ao estado das nossas estradas¹⁰².



Fig. 6 – Automóvel rebocado por mulas (anos 20 do século XX)
Fonte: ACP (<http://docbweb.acp.pt/...=word>, 2/2/2010)

Um ano mais tarde, no relatório de 1913-1914, transcrevia-se uma exposição de Manuel Roldan y Pego¹⁰³, na qualidade de representante do Conselho de Turismo, ao Ministro do Fomento, a chamar a atenção para a importância deste assunto para a economia nacional:

¹⁰¹ *Idem*, pp. 81-82.

¹⁰² *Repartição de Turismo, Setembro 1911-Idem*, p. 130.

¹⁰³ Membro do Conselho de Turismo e delegado ao III Congresso de Estradas, realizado em Londres em 1913. Engenheiro de minas, desempenhou as funções de Chefe da Repartição de Minas do Ministério do Fomento.

“Dia a dia o automobilismo invade o mundo inteiro, fazendo conhecer às classes abastadas países ignorados, recantos desconhecidos que pelos seus atractivos são, em breve, regados pelo ouro do turismo.”¹⁰⁴.

E acrescentava:

“A estrada deteriorada é de grande prejuízo à vida portuguesa em todos os seus ramos já que profundamente afecta a economia do país, porquanto a estrada não é só útil pelo automobilismo às classes privilegiadas, mas essencialmente democrática e necessária à vida rural e ao comércio.”¹⁰⁵

Os novos veículos, apesar das vantagens que apresentavam, constituíam também um factor de desgaste e degradação do piso das estradas, agora desadequado à maior velocidade dos automóveis, bem como ao aumento do trânsito e aos pesos que passavam a ser transportados, particularmente no que respeita a mercadorias.

Os tempos da I República não trouxeram estabilidade política e os problemas sociais e económicos continuaram os mesmos, agravados, a partir de 1914, pelos custos da participação de Portugal na I Guerra Mundial¹⁰⁶. As consequências faziam-se sentir, entre outras coisas, também nas estradas.

Em 17 de Outubro de 1920, no âmbito de uma reorganização do Ministério do Comércio e Comunicações, foi criada a Administração Geral das Estradas e Turismo, organizada pelo Decreto nº 7037 daquele mesmo dia¹⁰⁷, concretizando a autonomização destes serviços. A criação de um Fundo de Viação e Turismo, com a finalidade de garantir verbas para as estradas, provenientes de taxas a cobrar aos utilizadores das mesmas, recuperava uma ideia dos anteriores Repartição de Turismo e Conselho Superior de Turismo¹⁰⁸.

¹⁰⁴ Ministério do Fomento, *Serviços da Repartição de Turismo, Julho de 1913-Junho 1914, Relatório pelo Diretor da Repartição José d’Athayde*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914, p. 76.

¹⁰⁵ *Repartição de Turismo, Julho de 1913 Idem*, p. 78.

¹⁰⁶ A. S. Franco, «As Finanças Públicas na I República: a Continuidade das Finanças Débeis», in J. Medina, *op. cit.*, “Da Conspiração Republicana ao fim do Regime Parlamentar” (Tomo II), p. 167.

¹⁰⁷ *Diário do Governo*, I série, nº 209, de 17/10/1920, pp. 1385-1391.

¹⁰⁸ *Idem*, pp. 1385-1385.

Um dos aspectos novos previstos neste diploma era a substituição do “trabalho braçal” por máquinas, por permitirem maior avanço nas obras, com custos menores¹⁰⁹. Outro, era a adoção de novos tipos de pavimento, particularmente nas estradas mais movimentadas e sujeitas a maior desgaste¹¹⁰.

A efectiva existência e acção da Administração Geral das Estradas e Turismo dependia da aprovação do seu regulamento, o que só veio a acontecer quatro anos mais tarde, pelo Decreto nº10.244 de 3 de Novembro de 1924. Deste atraso por parte do Governo já se queixava o Deputado Plínio Silva, na Câmara dos Deputados, em 27 de Maio anterior, em discussão acerca de um empréstimo a contrair para obras de estradas¹¹¹. Não é de estranhar, por isso, que continuassem as denúncias do mau estado daquelas. Na mesma sessão, o Deputado Francisco Cruz atribuía a culpa à falta de materiais, aos salários miseráveis dos cantoneiros, à incúria dos governos, aos novos meios de transporte e à falta de regulamentação e de fiscalização das estradas¹¹².



Fig. 7 –Um passeio através das antigas estradas portuguesas. 1923.
Fonte: ACP (<http://docbweb.acp.pt/...=word, 2/2/2010>)

Mas mesmo depois de publicada a regulamentação, tudo parecia continuar na mesma. Em sessão da Câmara dos Deputados de 12 de Junho de 1925, o Deputado Tavares de

¹⁰⁹ *Idem*, p. 1385.

¹¹⁰ *Idem*, p. 1391.

¹¹¹ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão nº 90, de 27/5/1924, p. 14.

¹¹² *Idem*, p. 18.

Carvalho afirmava ter encontrado as estradas que visitara no distrito de Setúbal intransitáveis “restando apenas vestígios do seu antigo traçado”, sem encontrar “um único chefe de conservação nem um cantoneiro sequer.”¹¹³

À semelhança do que ocorria no período oitocentista, o financiamento das obras continuava a fazer-se com recurso ao crédito: a Lei nº 1.656, de 3 de Setembro de 1924, aprovava um empréstimo de 15.000.000\$00 para “grande reparação, conservação e polícia de estradas”, o qual ficou sem efeito¹¹⁴. Os aumentos de salários do pessoal cantoneiro, por seu lado, seriam suportados por impostos sobre combustível e óleos minerais¹¹⁵.

I.4. O período do Estado Novo

Após o golpe de 28 de Maio de 1926, o desequilíbrio orçamental acentuou-se devido à gestão dos Governos militares¹¹⁶. Ao entrar para o Governo, em 1928, como Ministro das Finanças, António de Oliveira Salazar deu início à reorganização das finanças públicas, o que lhe permitiu, depois, levar a cabo a reforma política e institucional do país e instaurar o Estado Novo.

Ainda durante a Ditadura Militar, foram criadas a Junta Autónoma de Estradas e a Direcção-Geral de Estradas, por Decreto-Lei nº 13.969, de 20 de Junho de 1927. Competiam à primeira os estudos, a construção, a reconstrução e a repavimentação das estradas; a reparação e a conservação corrente ficavam inicialmente a cargo da segunda. A dupla tutela durou até 20 de Maio de 1929, quando a Direcção Geral de Estradas foi integrada na Junta Autónoma pelo Decreto nº 16.866¹¹⁷. A partir daí, todos os assuntos relativos à construção, conservação e administração da rede rodoviária portuguesa ficaram a cargo da “nova” Junta Autónoma de Estradas, pelo que pode dizer-se que,

¹¹³ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão nº 78, de 12/6/1925, pp. 4-5.

¹¹⁴ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31*, Lisboa, Junta Autónoma de Estradas, 1931, p. 14.

¹¹⁵ *Diário do Governo*, I série, nº 199, de 3/9/1924, p. 1236.

¹¹⁶ A. S. Franco, «As Finanças Públicas na I República: a continuidade...», in J. Medina, *op. cit.*, p. 172.

¹¹⁷ JAE, *Relatório...*, p. 16-19.

atravessando o Estado Novo e até quase aos dias de hoje, a construção, a conservação e a administração das estradas portuguesas é indissociável da acção desta Junta.

A decisão de dar mais peso à JAE foi justificada por ser

“absolutamente indispensável que a manutenção de uma estrada se [exercesse] logo a seguir à sua construção ou reparação para que se não [perdesse] todo o capital e esforço despendidos”¹¹⁸,

pelo que se tornava, naturalmente, mais eficaz a coordenação e execução de todos os trabalhos se concentradas num só organismo. O mesmo se aplicava à administração das verbas, que resultava, deste modo, em maior economia.

Da perspectiva política, tratou-se da concentração das decisões e da acção do Estado num só organismo relativamente a uma área estratégica para a economia, mas que exigiu, ao início, um enorme investimento financeiro¹¹⁹.

A acção da Junta centrou-se, numa primeira fase, na elaboração de um novo plano de estradas nacionais¹²⁰, na construção de novas estradas e na reconstrução das que se encontravam degradadas ou incompletas, de forma a dotar o país de uma rede rodoviária extensiva a todo o território, incluindo as ligações aos portos e aos “centros importantes da actividade nacional”¹²¹.

Portugal contou então com um auxílio extraordinário, “por conta das reparações da Guerra devidas pela Alemanha”, o que lhe permitiu ter a trabalhar várias equipas de “cilindramento, britagem e asfaltagem”¹²². Entre 1927 e 1931 a Junta efectuou obras de grande reparação em 2.655 quilómetros e construiu, de novo, 209 quilómetros de estradas¹²³. De entre as ligações internacionais, uma das prioridades foi a ligação a

¹¹⁸ Decreto nº 16.866, de 20/5/1929, in *Diário do Govêrno* I série, nº 114, de 22/5/1929, p. 1212.

¹¹⁹ José Mattoso (dir.), *História de Portugal*, 7º volume, s/l, Círculo de Leitores, 1994, pp. 254-255.

¹²⁰ Este plano foi aprovado por Decreto nº 16.075, de 16 de Setembro de 1928, publicado em *Diário do Governo* nº 247, de 26 de Outubro seguinte.

¹²¹ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31*, Lisboa, JAE, 1931, p. 28.

¹²² *Idem*, p. 37.

¹²³ *Idem*, p. 27.

Sevilha, onde se realizou a Exposição Universal, no ano de 1929¹²⁴, que contou com a presença de Portugal. Os governantes viram ali uma oportunidade de cativar o turismo internacional.

Quanto às ligações internas, foram feitas grandes obras nas estradas do litoral e do sul do território, as que estavam em pior estado, e foi dado andamento à construção da estrada de Lagos a Lisboa, considerada como uma “arteria importantíssima, que [iria] servir uma região quasi desprovida de meios de comunicação.”¹²⁵

Nesta altura, pelo Decreto nº 23.239 de 20 de Novembro de 1933¹²⁶, o Ministério das Obras Públicas e Comunicações, dirigido por Duarte Pacheco¹²⁷, alterou, de novo, a estrutura orgânica da Junta.

Terminada a primeira fase do trabalho deste organismo, louvava-se a sua acção quanto “à restauração da parte mais importante das estradas nacionais”, que constituía “um índice seguro e perfeito da sua administração, conduzida pelo ideal do ressurgimento económico e moral da Nação.”¹²⁸

No âmbito do “plano metódico de realização” idealizado por Duarte Pacheco, este pretendia recuperar o “antigo Ministério das Obras Públicas” de Fontes Pereira de Melo, no qual “as infra-estruturas, os equipamentos, o património, o saber técnico e o saber científico convergiam” com vista à “transformação material do país”¹²⁹.

Neste quadro, a importância da rede viária justificava o alargamento das competências da JAE, que passou então a ter três Direcções de Serviços responsáveis,

¹²⁴ *Ibidem.*

¹²⁵ *Idem*, p. 31.

¹²⁶ Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Legislação. 1933*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1942, pp. 551-585.

¹²⁷ Duarte Pacheco (Loulé, 1900 - Setúbal, 1943) ocupou o cargo de Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1932 a 1936 e de 1938 a 1943.

¹²⁸ *Idem*, p. 552.

¹²⁹ Sandra Cristina de Jesus Vaz Costa Marques de Almeida, *O País a Régua e Esquadro. Urbanismo, Arquitectura e Memória na Obra Pública de Duarte Pacheco*, Dissertação de Doutoramento em História, na especialidade de Arte, Património e Restauro, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009, p. 174-175 (<http://repositorio.ul.pt/handle/10451/1884>, 20/1/2011).

respectivamente, pela Conservação, Construção e Melhoramentos Rurais¹³⁰. A melhor percepção dos trabalhos necessários, dada pela experiência, e a consciência da importância da missão deste organismo, justificaram o aumento das dotações orçamentais a ele destinadas. Ficou estabelecido que a Junta disporia, anualmente, de 1.000.000 contos para construção e conservação de estradas, num período de dez anos, sendo cativados, no início, 70% daquela verba orçamentada para a construção, que era então a prioridade, ficando os restantes 30% para a conservação.

Apesar da conjuntura internacional derivada da II Guerra Mundial e das consequências dela decorrentes para a economia, em 1943 o país tinha mais 947 quilómetros de estradas nacionais¹³¹, a que há a acrescentar mais 2.047 quilómetros nos dez anos seguintes¹³².

Ao longo do tempo e à medida que a extensão de estradas construídas aumentava, tornava-se necessário assegurar a sua manutenção permanente, pelo que a proporção das verbas se alterava progressivamente, com a soma de 1% ao orçamento para a conservação, percentagem a ser retirada à verba da construção, todos os anos, entre os anos económicos de 1933-1934 e 1942-1943¹³³, chegando então a 40%. Nesta altura, parece ter estabilizado, pois a percentagem atribuída a estes serviços para o ano de 1946 foi a mesma¹³⁴, provavelmente em função de restrições devidas à situação de pós-guerra.

A ideia era “manter um permanente serviço de conservação em todas [as estradas]”¹³⁵, compreendendo, além de alguns procedimentos de carácter administrativo, a “reparação

¹³⁰ Nesta altura, ficaram a cargo da Junta, além das estradas nacionais, as rurais e os caminhos vicinais, o que permitia “(...) exercer-se com perfeita unidade a acção do Estado em tôdas as estradas e caminhos públicos, [servissem] êles os povos das cidades, das vilas ou das aldeias (...)”. Com a criação da Direcção-Geral dos Serviços de Urbanização, em 1/1/1945, os melhoramentos rurais passaram a estar a cargo desta última.

¹³¹ *Anuário Estatístico*, Sociedade Tipográfica, Lda., 1945, p. 329.

¹³² *Anuário Estatístico*, Tipografia Portuguesa, Lda., 1954, p. 235.

¹³³ Decreto nº 23.239, de 20 de Novembro de 1933, in MOPC, *Legislação...*, p. 572.

¹³⁴ Decreto nº 35.434, de 31/12/1945, in Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Legislação. 1945*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1948, p. 384.

¹³⁵ *Idem*, p. 553.

corrente, arborização, conservação, sinalização e polícia das estradas nacionais”, além da “[organização do] cadastro das estradas nacionais”¹³⁶.

A JAE continuou a ter os serviços operacionais descentralizados, com uma Direcção de Estradas em cada distrito¹³⁷, forma de organização que herdou dos serviços precedentes e que se manteve até à sua extinção, em 1999.

I.4.1. O legado material da Junta Autónoma de Estradas

Este organismo, para além das próprias estradas, mas fazendo parte integrante destas, deixou diversos equipamentos, uns implementados de novo, outros herdados dos organismos que a antecederam, todas elas com características estéticas próprias, que ainda são visíveis por todo o país. Nalguns casos têm sido preservados, reconhecida a sua importância para a memória colectiva e o seu valor patrimonial¹³⁸.

Estas “obras acessórias” deixadas pelos serviços de conservação das estradas, aos quais também competia a construção e manutenção em bom estado de tudo o que fazia parte da estrada, são indissociáveis de uma certa “imagem de marca” da própria instituição e que o regime divulgou amplamente¹³⁹, até pela importância que atribuía à Junta Autónoma de Estradas como instrumento da sua própria afirmação.

Com o país já dotado de uma rede de estradas considerada eficiente, os Serviços de Conservação foram ganhando importância ao longo do tempo, pela necessidade de reparar e manter em bom estado as estradas já construídas, bem como por verem reforçada a sua importância relativamente a “sinalização, demarcação, balizagem e

¹³⁶ *Idem.* p. 567.

¹³⁷ Decreto nº 23.239, de 20 de Novembro de 1933, in MOPC, *Legislação...*, p. 569.

¹³⁸ O projecto *Estradas Património*, desenvolvido pelo Instituto das Estradas de Portugal, surgiu com o objectivo, entre outros, de “(...) divulgar a estrada e os seus equipamentos como património a valorizar e a conservar (...)” (*Estradas Património. EN 2 - Almodôvar-S. Brás de Alportel . Da Planície Alentejana ao Barrocal Algarvio*, s/l, IEP, 2003, p. 5).

¹³⁹ Através de diversas publicações da JAE, do Ministério das Obras Públicas, do SNI, etc., mas também em exposições importantes, como a Exposição do Mundo Português, em 1940 e, sobretudo, a Exposição de Obras Públicas, em 1948.

arborização de estradas”¹⁴⁰, assim como à “protecção e assistência aos transeuntes”¹⁴¹. Estes aspectos, que desde o século XIX faziam parte das competências do pessoal cantoneiro, conjugadas, garantiam segurança e assistência ao trânsito.

O desenvolvimento do turismo continuava a ser uma questão estratégica para a economia do país e considerava-se importante tirar partido das belezas naturais que a estrada podia revelar¹⁴². Um bom traçado, a arborização e a construção de zonas de descanso podiam ajudar a realçar a paisagem. Também os marcos e placas de sinalização, os equipamentos de protecção e os edifícios dos serviços de conservação, tendo um aspecto agradável, deviam contribuir para que o conjunto fosse, não só seguro, mas também agradável à vista.

Foi com este propósito que, em Junho de 1939, a Junta Autónoma de Estradas contratou o Arquitecto Inácio Peres Fernandes¹⁴³, abrindo caminho para a criação dos Serviços de Arquitectura daquele organismo, o que veio a acontecer apenas em 1948¹⁴⁴. Entre Junho de 1939 e Junho de 1957, ou seja, em dezoito anos, a JAE apenas teve ao seu serviço o Arquitecto Peres Fernandes¹⁴⁵, que deixou uma marca determinante no que diz respeito ao património construído e ainda visível pelas estradas portuguesas¹⁴⁶.

¹⁴⁰ *Obras Públicas*, Col. Cadernos do Ressurgimento Nacional, s/l, SPN, s/d., p. 26.

¹⁴¹ *Ibidem*.

¹⁴² O Conselho Nacional de Turismo integrava a direcção da JAE até 1944, quando foi absorvido pelo Secretariado da Propaganda Nacional, então reorganizado. Surgiu assim o Secretariado Nacional de Informação, Cultura Popular e Turismo, que absorveu as atribuições daquele Conselho e passou, naturalmente, a integrar a constituição da JAE.

¹⁴³ AHMOP, Colecção de Processos Individuais de Funcionários, Processo de Inácio Peres Fernandes. Este arquitecto (1919-1989) fez parte do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal de Lisboa e da Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, de onde passou para a Junta Autónoma de Estradas. Em todos os serviços foi autor de obras significativas, o mesmo acontecendo na sua actividade privada. Foi dirigente do Sindicato Nacional dos Arquitectos, e, posteriormente, da Associação dos Arquitectos Portugueses.

¹⁴⁴ Os Serviços de Arquitectura e Desenho foram criados, inseridos na Direcção dos Serviços de Conservação, pelo Decreto-Lei nº 36.816, de 2 /4/1948, que aprovou o Regulamento das Estradas Nacionais.

¹⁴⁵ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório. 1950-1965*, p. 50. A partir de então os Serviços de Arquitectura passaram a contar com mais um arquitecto, José António Neves Galhoz.

¹⁴⁶ A valorização da paisagem em função do turismo continuou a merecer o cuidado da JAE, mas só muito mais tarde, pela primeira vez em 1965, o quadro de pessoal veio a incluir um lugar de arquitecto paisagista.

Na sua opinião, a intervenção de um arquitecto “com certas noções de paisagista” era particularmente importante nos estudos de estradas com interesse para o turismo, no sentido de melhorar o traçado de forma a aproveitar o panorama. A importância desta área de formação também se fazia sentir nas chamadas “obras complementares”, ou seja, os “simples aquedutos, os pontões, os muros de toda a espécie, [careciam] da intervenção do arquitecto”. Para ele, o ideal seria que o arquitecto, dedicado exclusivamente a estas funções, pudesse elaborar “um catálogo com o estudo de todos os casos-tipo possíveis no País, adaptados às várias regiões e portanto aos seus materiais característicos”¹⁴⁷. A normalização dispensaria, assim, a elaboração de novos estudos e projectos, mas sem que se perdessem os aspectos típicos das diferentes zonas do território.

O espaço de intervenção do Arquitecto era, naturalmente, amplo, indo desde o estabelecimento de critérios para

“a escolha do tipo de mobiliário para os serviços, até ao estudo arquitectónico de pontes e túneis, passando por chafarizes, miradouros, arranjos urbanísticos das vias, abrigos de serra, guardas e vedações, postos abastecedores de combustíveis, etc., etc.”¹⁴⁸,

mas a principal razão para a as suas funções na Junta era a elaboração dos

“projectos de todos os edifícios para alojamento do pessoal e material necessários à conservação corrente, isto é, as Casas de Cantoneiros, as Sedes de Secção de Conservação e os Depósitos das Direcções Distritais de Estradas”¹⁴⁹.

Na verdade, e embora raras vezes se encontrem referências ao que foi realizado antes do Estado Novo, há que notar que muito deste trabalho das obras acessórias continuou o que já vinha do século XIX, nomeadamente marcos, chafarizes, zonas de descanso e casas de cantoneiros.

¹⁴⁷ Inácio Peres Fernandes, *O Arquitecto ao Serviço da Estrada*, s/l, Junta Autónoma de Estradas, 1956, p. 9.

¹⁴⁸ Inácio Peres Fernandes, «A Arquitectura nas Estradas», in *Junta Autónoma de Estradas. 1927-1952. 25 Anos ao Serviço da Nação*, Lisboa, JAE, 1952, p. 86.

¹⁴⁹ *Idem*, pp. 83- 86.

Quanto à sinalização, tornada necessária pelo aparecimento do automóvel, foi, até ao início dos anos 30, implementada pelo Conselho Superior de Viação e pelo Automóvel Clube de Portugal, bem como pelas empresas Vacuum Oil Company e Companhia Shell¹⁵⁰. Estas últimas aproveitavam este meio para fazerem a sua publicidade comercial.



Fig. 8 - Placas de aviso aos turistas na fronteira em Vila Real de Santo António, do Automóvel Clube de Portugal e da Vacuum Oil Company
Fonte: ACP (<http://docbweb.acp.pt/...=word, 2/2/2010>)

No entanto, por parte do Governo, na Convenção Internacional relativa a circulação de automóveis realizada em Paris, em 1909¹⁵¹, foi assumido “o compromisso referente ao estabelecimento de signaes indicativos de pontos perigosos para o transito nas estradas”¹⁵², que levou ao envio de uma circular da Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas às Direcções de Estradas Distritais, a 7 de Março de 1910, com o desenho dos sinais adoptados, com a finalidade de estas fazerem um levantamento das necessidades da sua colocação.

¹⁵⁰ JAE, *Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28...*, p. 37.

¹⁵¹ Realizada em Paris, em 1909 (<http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo/52, 2/2/2011>).

¹⁵² ADFAR, JAE 869 - Correspondência recebida do Ministério das Obras Públicas, 1910.

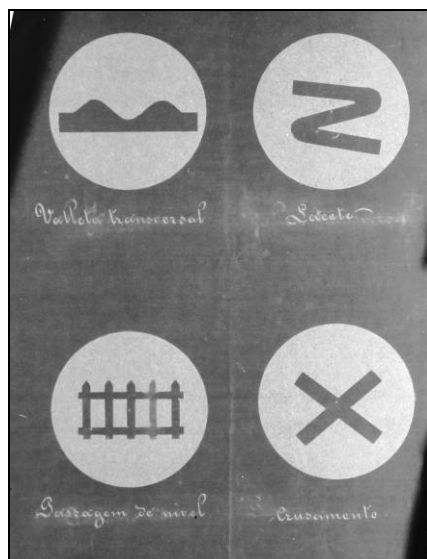


Fig. 9 - Sinais indicativos de perigo adoptados na Convenção Internacional relativa à Circulação Automóvel, de 1909
Fonte: ADFAR, JAE 869

Com o Estado Novo, a responsabilidade pela sinalização das estradas ficou clarificada, ao passar para o Estado através da “função exclusiva da Junta Autónoma de Estradas”¹⁵³. A partir de então toda a sinalética rodoviária passou a obedecer às normas da Convenção Internacional, a que Portugal aderira em 20 de Janeiro de 1932¹⁵⁴.

No âmbito da sinalização informativa, já em 1845 o governo tinha dado ordens, por Portaria de 6 de Agosto¹⁵⁵ para a uniformização da demarcação das estradas. Assim, a contagem das distâncias passava a ser feita a partir do “centro das praças, largos, ou ruas onde se [achassem] collocados os Paços dos Concelhos”. Os marcos passavam a ser todos “de figura prismatica cuja base [poderia] ser um triângulo obtusângulo, e collocados de maneira que o angulo obtuso [ficasse] voltado para a estrada”. A dimensão “dos marcos indicadores das legoas e meias legoas” não deveria ser inferior a cinco palmos. Quanto às indicações topográficas, os marcos das estradas de primeira ordem¹⁵⁶, deveriam ter “gravadas e betumadas na pedra, a fim de poderem melhor resistir á acção do tempo” as indicações das distâncias até à capital e às “duas Cidades

¹⁵³ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência de 1 de Julho de 1931 a 31 de Dezembro de 1935*, Lisboa, JAE, 1935, p. 59.

¹⁵⁴ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório 1936-1941*, p. 57.

¹⁵⁵ A. D. da Silva, *Suplemento e Collecção Official da Legislação Portuguesa pelo Desembargador António Delgado da Silva. Anno de 1842 e Seguintes*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1844 (sic), pp. 99-100.

¹⁵⁶ As que ligavam Lisboa às capitais de distrito e “aos pontos mais importantes da fronteira”, mais tarde classificadas como nacionais.

ou Villas importantes mais próximas”. Teriam ainda, na sua parte superior, indicação da localidade mais próxima do local onde estivessem colocados.

Cerca de cem anos depois, eram definidas as formas para os diferentes marcos, placas e balizas a colocar em todas as estradas, através do Estatuto das Estradas Nacionais¹⁵⁷. A forma e o tipo de indicações que contêm assemelham-se de forma notável aos antecedentes.



Fig. 10 – Representação dos marcos, placas e balizas aprovados pelo Estatuto das Estradas Nacionais

Fonte: Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949*, Lisboa, JAE, 1949, p. 94-95

Quanto à arborização, que mereceu a atenção dos responsáveis pelas estradas desde sempre, além de ajudar a consolidar os terrenos e de servir como barreira de segurança, contribuía também para tornar as estradas agradáveis. De forma a ter sempre plantas disponíveis e a baixo custo, a Junta Autónoma criou viveiros para cultivo das espécies consideradas mais adequadas a marginar a estrada, utilizando as autóctones de cada região do país¹⁵⁸. Levando mais longe o cuidado, os Serviços de Conservação elaboraram um cadastro de árvores que merecessem protecção como “imóveis de interesse público”, em função da sua espécie ou dimensão, podendo aproveitá-las como factor de embelezamento da estrada, integradas em parques de estacionamento ou miradouros¹⁵⁹.

¹⁵⁷ Aprovado pelo Decreto 2.037, de 19/8/1949.

¹⁵⁸ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941*, Lisboa, JAE, 1941, p. 64.

¹⁵⁹ *Ibidem*.

Já quanto a obras de apoio aos viajantes, os chafarizes ou fontanários junto a estradas desde sempre foram considerados necessários, pelo que eram tidos sempre em conta não só nos projectos de construção daquelas, como na própria regulamentação. A Junta construiu novos e recuperou outros, herdados do século XIX, vindo a imprimir-lhes o seu cunho, tanto nas linhas arquitectónicas, como nos aspectos decorativos.



Fig. 11 – Chafariz de Pegões, Montijo - EN nº 4 - 1ª metade do séc. XVIII, reconstruído em meados do séc. XIX.



Fig. 12 – Fonte da Amoreira, Monchique - EN Nº 266 – construído em 1934

Os chafarizes e fontanários, como também lavadouros, tanques e outras obras de beneficiação¹⁶⁰, passaram, com a integração dos serviços de Melhoramentos Rurais, para as competências da JAE, que teve a sua acção alargada ao saneamento e abastecimento de água a povoações rurais.

A Junta Autónoma de Estradas recuperou ou construiu ainda numerosos edifícios destinados ao funcionamento de serviços, a armazéns, a estações de serviço, a postos da polícia de viação e trânsito, etc.; para conforto e segurança dos viajantes estes podiam contar também, em regiões mais isoladas e agrestes, com o abrigo em casetas construídas para o efeito, ou nas próprias casas dos cantoneiros. Estes edifícios

¹⁶⁰ Decreto nº21.696, de 30/9/1932, citado em JAE, *Relatório referente à gerência de 1 de Julho de 1931 a 31 de Dezembro de 1935*, Lisboa, JAE, 1936, p. 10.

adquiriam, deste modo, outra utilidade, já não apenas para os Serviços públicos, mas ao serviço do Público¹⁶¹.

Quanto a estas casas de cantoneiros, os primeiros projectos, como a sua execução, remontam já a meados do século XIX, sob a responsabilidade da Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas. No período do Estado Novo foram revalorizadas pela Junta Autónoma de Estradas, que reconstruiu parte daquelas e edificou muitas outras de novo.

Em muitos aspectos, no que diz respeito às estradas, o Estado Novo tomou uma realidade pré-existente e apossou-se dela, sem que alguma vez apareça, nos diversos relatórios, referência ao património herdado do passado. Isto aplica-se tanto à arborização (preocupação que se nota na literatura produzida pelos responsáveis desde finais do século XVIII), como à salvaguarda de zonas de protecção da estrada, a locais para descanso, à sinalização e demarcação, como ao património arquitectónico que tornava, de facto, possível a conservação das estradas, porque era o factor principal da fixação da mão-de-obra: as casas dos cantoneiros.

Estas, ainda de pé em número considerável, estão risco de desaparecer definitivamente, devido à perda da sua utilidade inicial.

¹⁶¹ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941*, Lisboa, JAE, 1941, p. 66.

CAPÍTULO II. As casas dos cantoneiros

“[O] cantoneiro vive triste e eu compreendo também, como médico, a razão da sua tristeza. É que o cantoneiro, apesar da sua boçalidade, sente uma interior insatisfação, que não sabe precisamente, definir, mas que praticamente podemos enquadrar no foro das doenças nervosas. O cantoneiro, embora superficialmente, vai desenhando o quadro da «claustrofobia», doença a que já nos habituámos, com certa frequência, a observar nas classes mais elevadas da população. É que o cantoneiro vive, na verdade, uma existência confinada no espaço e no tempo! No espaço, entre duas bermas de um troço de uma estrada; no tempo, entre o nascer e o pôr do sol.”¹⁶²

Deste modo se referia aos cantoneiros o Deputado Jorge Ferreira, na Assembleia Nacional, em 1960. Com efeito, ao longo de mais de um século, a estrada era o seu local de trabalho, sete dias por semana, do nascer ao pôr-do-sol, sujeitos às condições meteorológicas, sem poderem abandonar o seu local de trabalho em caso algum, nem mesmo durante as pausas a que tinham direito para descansar e comer¹⁶³.

Pode, assim, dizer-se que o cantão, mais do que um local de trabalho, era, de facto, o sítio onde o cantoneiro vivia, pois era obrigado a residir na habitação que o Estado aí lhe fornecia. E se a casa, por um lado, significava a segurança de um tecto para si e para

¹⁶² *Diário das Sessões*, nº. 147, Ano de 1960, Sessão nº 147, de 26 de Janeiro, p. 42.

¹⁶³ Condições expressas em todos os regulamentos, desde o primeiro, em 1846, até ao *Estatuto das Estradas Nacionais*, de 1949.

a sua família, por outro, tornava-o refém do emprego, por mais duras que fossem as condições de trabalho.

Ao longo de cerca de um século, o Estado construiu um largo número de casas para cantoneiros espalhadas pelo país, para serviço da estrada. Hoje desocupadas, restam de pé em número reduzido, a maioria delas degradadas, com algumas já praticamente sem possibilidade de recuperação, ou, a havê-la, resultar em custos demasiado elevados.

II.1. Mão-de-obra da conservação das estradas: os cantoneiros

“ CANTONNIER. C’est le nom qu’on donne en France à des ouvriers stationnaires sur les routes, qui doivent les réparer et les entretenir.”¹⁶⁴

O termo pelo qual Trésaguet, no último quartel do século XVIII, nomeava estes operários, bem como o que designava a extensão de estrada que cada um deles tinha a cargo, *canton*, vieram a ser, feita a tradução, adoptados em Portugal.

No nosso país, em 1790, Mascarenhas Neto defendia o emprego de jornaleiros, às ordens dos Conservadores das Comarcas, com salário e regimento estabelecidos, a exemplo de outros países, como França, Inglaterra e Espanha, com eficácia comprovada¹⁶⁵. Desta forma, evitava-se a tradicional prestação obrigatória de trabalho pelas populações, maioritariamente rurais, que, além do desagrado, acarretava prejuízos tanto para a agricultura como para as próprias estradas, dada a falta de preparação dos homens¹⁶⁶.

¹⁶⁴ *Encyclopédie des Gens du Monde, Répertoire Universel des Sciences, des Lettres et des Arts; avec des Notices sur les principales Familles Historiques et sur les Savants, de Littérateurs et d’Artistes, Français et Etrangers*, Tome quatrième, Paris, Librairie de Treuttel et Würtz, 1834, p. 664 (<http://books.google.pt/books?id=-...hmqW6Z0mC4S&lr=#v=onepage&q=&f=false>, 14/12/2009).

¹⁶⁵ J. D. M. Neto, *Methodo para construir as Estradas...*, p. 49. Segundo António José de Santa-Rita, em finais do século XVIII, os cantoneiros eram nomeados pelos moradores das localidades e pagos à jorna, mas sem serem trabalhadores permanentes (in *As Estradas em Portugal. Da Monarquia ao Estado Novo. (1900-1947)*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2006, p. 3).

¹⁶⁶ Esta ideia veio a ter expressão legal no *Regulamento para a conservação das novas estradas*, de 11 de Março de 1796 e, mais tarde, no *Regulamento para melhor conservação das estradas e pontes do Reino*, de 14 de Janeiro de 1826, já atrás referidos.

Estes jornaleiros eram, assim, uma espécie de empregados públicos a tempo inteiro. Deveriam reparar estragos no piso, limpar e desentupir fossos e aquedutos, cuidar da linha de árvores à margem das estradas e ainda vigiá-las, para impedir que os moradores confinantes danificassem o piso ou impedissem a circulação, por uso abusivo das estradas.

A utilidade e a necessidade deste trabalho foram, ao longo do tempo, sendo realçadas, quer pelos funcionários com responsabilidades na área da construção e conservação das estradas, quer por particulares, que beneficiavam delas.

Em finais da década de 30 do século XIX, pela primeira vez e por causa da necessidade de reparações na estrada de Lisboa ao Porto, o Estado assumiu o encargo das despesas de contratação de cantoneiros, mas sem qualquer tipo de vínculo contratual. A razão da necessidade destes operários estava expressa no ofício, datado de 29 de Setembro de 1838, que o Inspector das Obras Públicas da Região Centro enviara ao Ministério do Reino, a pedir “a Creação de Cantoneiros para (...) impedir que a estrada feita de novo se [arruinasse] como de ordinario [acontecia] quando [ficavam] abandonadas ao tempo”¹⁶⁷. A resposta foi que o Governo não podia criar “os lugares de cantoneiros”, mas que se podiam contratar “um ou dois jornaleiros” para esse serviço, a expensas do Estado¹⁶⁸.

Em 1842, Cláudio Adriano da Costa criticava os habitantes da estrada de Marvila, que danificavam o piso de macadame por “não [acharem] outro local mais apropriado do que a estrada para deitar os despejos das suas habitações” e referia que, “entre Coimbra e o Porto, grande parte da estrada [servia] mais para alveo das aguas correntes dos fazendeiros confinantes do que para via publica”¹⁶⁹. Realçava, por isso, a necessidade de vigiar e fiscalizar as estradas, pois a “conservação [era] um melhoramento continuado; com ella as peiores estradas se-[tornavam] transitaveis, e sem ella se-perdeu

¹⁶⁷ AHMOP, MR 27, fl. 183.

¹⁶⁸ *Idem*, fl. 184.

¹⁶⁹ Cláudio Adriano da Costa, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, n.º 40, de 7 de Julho de 1842, artigo n.º. 560, p. 470.

a nossa estrada real”¹⁷⁰. Para o efeito, sugeria a colocação de um a três cantoneiros por légua, em serviço permanente da estrada¹⁷¹.

Com o Decreto de 6 de Outubro de 1844 relativo ao recenseamento dos contribuintes para o imposto das estradas, o Estado reconhecia a importância deste trabalho e designava quem o devia executar:

“Artº 37º - Na conservação e aperfeiçoamento das estradas deverá haver o maior cuidado: as reparações são continuas onde ellas se tornem necessarias, cometendo-se essa incumbencia a cantoneiros, que tendo a seu cargo certas e determinadas porções de caminho, cuidam zelosamente da sua conservação”¹⁷².

Neste mesmo diploma, aos cantoneiros era atribuída a missão da “polícia” das estradas.

As numerosas medidas legislativas apresentavam lacunas em matéria de definição de competências entre o Estado, as empresas de obras públicas e as câmaras municipais, relativamente aos trabalhos das estradas e a quem trabalhasse nelas. Este vazio, se criava situações de inércia, também provocava alguns atritos, uma vez nenhuma daquelas entidades querer assumir encargos, do que resultava ficarem os cantoneiros, a maior parte das vezes, entregues a si próprios. Assim o comprovava o pedido da Companhia das Obras Públicas de Portugal, de 7 de Janeiro de 1846, para que o Ministério do Reino desse solução aos prejuízos causados pelas cheias em estradas de Vila Franca de Xira, pois

“em quanto se não [tomassem] medidas fixas e bem calculadas para a conservação das estradas, seria muito conveniente recomendar a todas as Camaras Municipaes que [tomassem] este importante assumpto em consideração, e aos Administradores de Conselho que [dessem] especialmente todo o apoio aos cantoneiros, para poderem desempenhar os seus deveres, como immediatamente encarregados da referida conservação e policia das estradas”¹⁷³.

Dáí resultou a recomendação, enviada por uma Circular aos Governadores Civis no dia 31 seguinte, de que as autoridades administrativas apoiassem todos os funcionários

¹⁷⁰ C. A. Costa, RUL, *Ibidem*.

¹⁷¹ C. A. Costa, RUL, *Ibidem*.

¹⁷² A. D. da Silva *Idem*, Anno de 1844-1845, Lisboa, Imprensa Nacional, 1845, pp. 348-356.

¹⁷³ AHMOP, MR 2D 1R 2, Lv. 4, nº 4, 7/1/1846.

adstritos ao serviço da conservação das estradas no seu trabalho¹⁷⁴. Aliás, de uma forma geral, o cumprimento das determinações governamentais relativas à conservação das estradas parecia ser difícil de conseguir, pois era recorrente a correspondência no sentido de resolver os “abusos cometidos (...) nas estradas novas ou melhoradas” e conseguir a ajuda das câmaras municipais aos cantoneiros¹⁷⁵, pelo queurgia a clarificação de funções e de responsabilidades.

II.1.1. Criação dos serviços de conservação: o primeiro regulamento

O primeiro diploma dedicado a este assunto específico em Portugal e pelo qual o Estado chamava a si as funções de manter em bom estado a rede viária, com o título de *Regulamento Provisório para o serviço dos cantoneiros*¹⁷⁶, foi publicado a 25 de Junho de 1846¹⁷⁷.

A construção e a conservação das estradas, que, até esta altura, eram tratadas como um só assunto na legislação e nas normas internas dos serviços, passaram a ser objecto de medidas distintas e com métodos, equipamentos e recursos humanos próprios, com reflexos na estrutura institucional. Deste modo, a regulamentação respeitante à conservação das estradas passou a abordar as técnicas e a organização do trabalho, a definição de tarefas e as questões de estatuto e disciplina do pessoal desta área. E uma vez que a conservação contínua das estradas tinha como base o trabalho dos cantoneiros, era a estes que se dirigia este regulamento.

¹⁷⁴ MOPCI, *Circulares dirigidas ...*, pp. 6-7.

¹⁷⁵ G. C. G. C. Fino, *Legislação e Disposições Regulamentares acerca do Serviço de Obras Públicas coordenada pelo Segundo Official Chefe de Secção do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria Gaspar Candido da Graça Correia Fino*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1876, Portaria do Ministério do Reino de 23/12/1848, para os Governadores Civis de Lisboa, Porto, Braga e Coimbra, pp. 16-17.

¹⁷⁶ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, pp. 14-16.

¹⁷⁷ Apesar de o sistema de conservação contínua das estradas ter tido origem em França, neste país o «Règlement pour le service des cantonniers salariés chargés de l'entretien des routes en cailloutis» data apenas de 1816 (in *Circulaires, Instructions et Autres Actes émanées du Ministère de L'Interieur, ou rélatifs à ce Département, de 1797 à 1821 inclusivement. Seconde Édition, publiée par ordre du Ministre. Tome III. 1816 à 1819 inclusivement*, Paris, Imprimerie Royale, 1823 pp. 71-79); em Espanha, ao contrário, já desde 1762 existiam cantoneiros com funções e disciplina regulamentadas oficialmente (Elena de Ortueta Hilberath, «Modelos de casillas de peones camineros», in *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción, Sevilla, 26-28 octubre 2000*, Madrid, SEdHC, U. Sevilla, Junta Andalucía, COAAT Granada, CEHOPU, 2000, p. 733).

Quanto a eles e apesar de já antes ter havido colocações¹⁷⁸, apenas por uma Circular de 5 de Agosto de 1850 foram estabelecidas as condições necessárias à sua admissão¹⁷⁹. Além do trabalho braçal, o que exigia terem boa condição física, competia-lhes zelar pela vigilância e segurança das estradas – a “parte policial da conservação” -, o que requeria garantias da sua idoneidade por parte das autoridades administrativas locais, pois estavam autorizados a usar armas. Eram preferidos os que tivessem “servido a tropa de linha”, provavelmente por razões de disciplina e, condição importante, deviam, ainda, saber “ler, escrever e contar”.

Dois anos mais tarde, a 7 de Agosto de 1850, sinónimo da progressão no terreno da construção de estradas, uma outra Portaria ordenava a colocação dos cantoneiros nas estradas à medida que fossem concluídos os respectivos lanços¹⁸⁰. A partir dessa altura, passou a haver um serviço de conservação organizado, regular e com uma hierarquia funcional que se foi delineando em sucessivas reorganizações destes serviços, na base da qual se encontrava o pessoal cantoneiro¹⁸¹. Este, no início, dependia directamente do próprio Director de Obras Públicas de cada distrito administrativo, por inexistência de estrutura hierárquica intermédia. A partir do Decreto de 31 de Dezembro de 1864¹⁸², que reestruturou os serviços de conservação, as estradas foram divididas em secções, que ficaram sob a responsabilidade de fiscais, e aquelas em cantões, a cargo do pessoal cantoneiro; este, por sua vez, era constituído pelos cabos e, finalmente pelos cantoneiros. Um novo diploma datado de 16 de Junho de 1868¹⁸³, reorganizou os serviços de conservação, com uma nova divisão das estradas em secções, lanços e cantões, que ficaram entregues, respectivamente, aos chefes de secção, aos cabos de

¹⁷⁸ No mesmo dia da publicação do *Regulamento...*, uma Portaria determinou a colocação de cantoneiros, para a conservação de estradas construídas ou reparadas pela Companhia das Obras Públicas de Portugal, a ficarem subordinados à Inspeção-Geral das Obras Públicas. (*Collecção da legislação...*, Anno de 1846, Lisboa, Imprensa Nacional, 1846, pp. 98-99).

¹⁷⁹ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, p. 38.

¹⁸⁰ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, p. 39.

¹⁸¹ Presume-se que o *Regulamento* de 1846 demorou a ser posto em prática, pois, ainda em 1855, foi reenviado aos Directores de Obras Públicas distritais, com ordem para que fosse cumprido (G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, p. 73).

¹⁸² Por este Decreto, todas as estradas e ruas, incluídas as urbanas, foram declaradas como sendo do domínio público, pelo que a sua conservação e polícia ficaram a ser claramente da responsabilidade do Governo (G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, pp. 163-188).

¹⁸³ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, pp. 248-251.

cantoneiros e aos cantoneiros, designações que se mantiveram até à extinção da Junta Autónoma de Estradas.

II.1.2. A condição de funcionários dos cantoneiros

O acima referido *Regulamento provisório para o serviço dos cantoneiros* definiu, pela primeira vez, o regime de trabalho destes operários, o qual teve poucas alterações ao longo do tempo.

Quanto aos salários previstos, eles deviam corresponder aos do trabalho agrícola e, como estes, variar consoante as zonas do país, com o limite de duzentos reis (\$200) por dia de trabalho. Ao longo do tempo, os salários dos cantoneiros permaneceram baixos. Em 1916, um cantoneiro ganhava, em média, vinte centavos por dia (\$20), sujeitos a 5% de desconto para a aposentação¹⁸⁴, enquanto um operário eventual, contratado para suprir a falta de cantoneiros, pelo mesmo trabalho recebia entre cinquenta e sessenta centavos (\$50/\$60) por dia¹⁸⁵. Mais de cinquenta anos passados, em 1969, a situação era similar, com os cantoneiros remunerados entre vinte e seis e vinte e nove escudos (26\$00/29\$00) por dia, ou seja, praticamente metade dos cinquenta a sessenta escudos (50\$00/60\$00) que eram pagos pelo mesmo serviço a trabalhadores contratados¹⁸⁶.

Já em relação às suas funções, estas consistiam na “conservação e reparação permanente das estradas”, que incluía a limpeza e a manutenção em bom estado da estrada, de bermas, marcos, pontes, muros e aquedutos e o cuidado das árvores e plantas marginais. E aqui entra-se na questão do horário. O grande número de tarefas que tinham a cargo, como o carácter permanente das mesmas, obrigava-os a permanecer no local de trabalho

¹⁸⁴ Por Decreto de 21 de Fevereiro de 1889, os cantoneiros e cabos de cantoneiros passaram a descontar vinte reis por dia, para constituir um “fundo especial para abono de subsídios a cantoneiros inválidos” (Artºs 16 e 17). O Decreto de 11 de Dezembro de 1902 criou a Caixa de Reformas, Subsídios e Pensões dos Serviços de Obras Públicas, que passou a incluir, entre outro pessoal jornalheiro, os cantoneiros, cuja inscrição como contribuintes passou, então, a ser obrigatória. A contribuição mensal, após uma jóia inicial, era de um dia de salário. A quota passou a 5% do salário pelo Decreto nº 2050, de 17 de Novembro de 1915, que reorganizou aquela Caixa.

¹⁸⁵ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão nº 85, em 10 de Maio de 1916, p. 18 (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r1.cd,21/7/2009>).

¹⁸⁶ *Diário das Sessões*, nº 188, Ano de 1969, 7 de Março, p. 3389 (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r2.dan,24/1/2009>).

de sol a sol, com duas interrupções de meia hora cada, para “a comida e descanso, sem que contudo [pudessem] ausentar-se do seu posto”¹⁸⁷, quaisquer que fossem as condições atmosféricas, descansando apenas em “dias santificados”.

Pela Portaria de 28 de Junho de 1859¹⁸⁸, os cantoneiros passaram a ser obrigados a estar nos seus cantões também aos domingos e dias santificados para “fazer a polícia” dos mesmos, pelo motivo de serem os dias de maior movimento nas estradas. A situação manteve-se mesmo após a publicação do Decreto de 3 de Agosto de 1907, que determinou a obrigatoriedade do descanso semanal para todos os trabalhadores.

O *Estatuto das Estradas Nacionais*¹⁸⁹, mais de quarenta anos depois, justificava ainda este regime pelo “carácter especial das suas funções intimamente relacionadas com o trânsito nas estradas”, pagos ao dia, feriados e domingos incluídos, já que eram “obrigados a prestar trabalho nestes dias sempre que as necessidades de serviço o [exigissem]”. Esta argumentação repetia-se no *Regulamento Geral das Estradas e Caminhos Municipais* saído em 1961, que acrescentava considerar-se o “pessoal cantoneiro” “em serviço permanente”¹⁹⁰.

Em Sessão da Assembleia Nacional de 27 de Janeiro de 1960¹⁹¹, o Deputado Jorge Ferreira propôs o horário de oito horas para estes funcionários, ao que parece sem consequências imediatas, como o confirma a crítica feita pelo Deputado Arlindo Soares, nove anos depois, considerando-o como “uma obrigação que [transcendia] tudo quanto [pudesse] imaginar-se de cruel [e que] não se [coadunava], de forma alguma, com as

¹⁸⁷ *Idem*, p. 15.

¹⁸⁸ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, pp. 96-97.

¹⁸⁹ Junta Autónoma de Estradas, *Estatuto das Estradas Nacionais. Lei n.º 2.037, de 19 de Agosto de 1949*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1949, p. 18.

¹⁹⁰ *Diário do Governo*, I série, n.º. 192, de 19/8/1961, Lei n.º 2110, Secção 5.ª., art.º. 11.º., p. 1030.

¹⁹¹ *Diário das Sessões*, n.º 147, Ano de 1960, 27 de Janeiro, p. 301 (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r2.dan,21/6/2009>).

normas de justiça social [devidas às] “classes trabalhadoras”¹⁹². Suportado pelo *Jornal de Notícias*, referia-se aos cantoneiros como “esses mártires da estrada”¹⁹³.

Só em 1975 os cantoneiros vieram a ter o seu tempo de trabalho delimitado, através do Despacho do Ministro da Administração Interna de 2 de Julho, que determinou a fixação do tempo máximo de trabalho em quarenta e cinco horas “no âmbito da Administração Central, local e regional, incluindo (...) os serviços e institutos autónomos”¹⁹⁴.

Relativamente ao tipo de vínculo profissional, embora ao serviço do Estado, eram considerados jornaleiros. Em 4 de Março de 1943 passaram a fazer parte do *Quadro do pessoal cantoneiro, assalariado com carácter permanente*¹⁹⁵, estatuto que se manteve até 22 de Julho de 1988, quando foram finalmente integrados no quadro de funcionários da Junta Autónoma de Estradas, por reestruturação dos mesmos¹⁹⁶.

II.1.2.1. Continuidade: a imagem exterior dos cantoneiros

A referência mais antiga que se encontrou acerca do uso de uniformes pelos cantoneiros, com o fim de se identificarem nas suas funções, foi no contrato para as obras de construção e reparação das Estradas do Minho, com a empresa de Claranges Lucotte, em discussão na Câmara dos Deputados em 1839¹⁹⁷.

¹⁹² *Diário das Sessões*, nº 188, Ano de 1969, 7 de Março, p. 3388 (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r2.dan,24/1/2009>).

¹⁹³ Importa referir que, se o tempo de trabalho dos cantoneiros devia ser idêntico ao dos trabalhadores rurais, estes, no Alentejo, tinham já conquistado a jornada de oito horas, na sequência das reivindicações de Maio de 1962 (<http://www.fundacao-mario-soares.pt/aeb/crono/id?id=036480,20/4/2010>).

¹⁹⁴ *Diário do Governo*, I série, nº. 187, de 14 de Agosto de 1975, p. 1170.

¹⁹⁵ *Legislação ...*, pp.105-106.

¹⁹⁶ *Diário da República*, I série, de 22 de Julho de 1988, pp. 2943-2949, Portaria nº 479/88.

¹⁹⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, Nº 57, Sessão Extraordinária de 29 de Junho.1839, p. 1224 (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=mc.cd,24/1/2009>).

Na opinião do Barão de Eschwege, uma “chapa de latão com a palavra *cantoneiro*, e o número da respectiva estação” colocada no chapéu, não só o identificava, como lhe conferia autoridade¹⁹⁸.

Já com os cantoneiros ao serviço do Estado, uma Circular da Direcção Geral de Obras Públicas, de 9 de Novembro de 1855, para os Directores de Obras Públicas distritais indicava como deveria ser o uniforme:

“jaleca de Saragoça, e chapeo envernizado no qual esteja exarado o nome da secção a que pertencerem e o numero que competir a cada um pela numeração seguida de todos elles a começar no primeiro cantoneiro do lado de Lisboa”¹⁹⁹.

O custo era da responsabilidade do cantoneiro. Por conta do Estado ficava

“uma vara de dois metros de comprimento, na parte superior da qual estará fixada uma pequena taboa em que se lêa o nome da secção, o numero do cantoneiro devendo elle conservar esta vara cravada na estrada durante o dia, junto ao sitio em que estiver trabalhando”²⁰⁰.

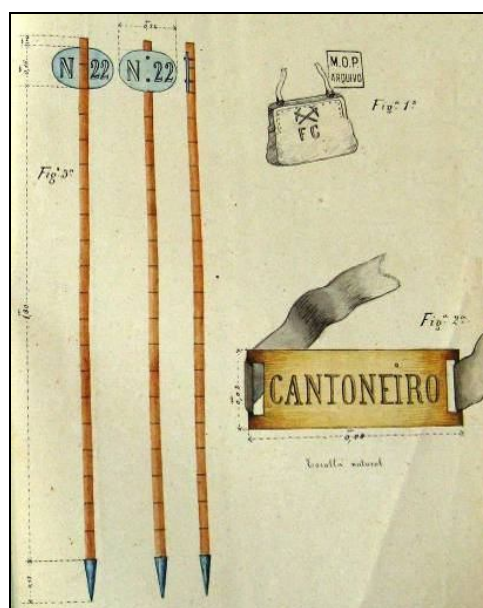


Fig. 13 - Fig. 1ª.- carteira de couro dos fiscaes dos cantoneiros; Fig.2ª. – chapa para o chapéu; fig. 3ª. – jalão com chapa de ferro com o número do cantão.

Fonte: AHMOP, DGOP/ROP/Estradas, Regulamento provisório para as estradas da Ilha da Madeira, de 15 de Janeiro de 1864

¹⁹⁸ Barão de Eschwege, *Odologia...*, p. 50.

¹⁹⁹ AHMOP, DGOP/RT 1 – *Minutas de circulares expedidas*. 1853-1859.

²⁰⁰ *Idem*.

A pouco e pouco, iam-se clarificando as ideias quanto à identificação e à imagem institucional que estes trabalhadores deviam apresentar, bem como aos meios de facilitar a verificação do seu desempenho pelos superiores hierárquicos. Segundo o *Regulamento Provisorio para as Estradas da Ilha da Madeira*, enviado a 15 de Janeiro de 1864 ao Director-Geral das Obras Públicas, por José Diogo Mouzinho de Albuquerque, Director das Obras Públicas do Distrito do Funchal²⁰¹, os cantoneiros deviam trazer sempre consigo um livrete para registo do seu trabalho e comportamento, um exemplar do capítulo do regulamento respeitante ao seu serviço e do regulamento policial das estradas, guardados dentro de uma caixa de lata com uma correia a tiracolo, com a palavra *Cantoneiro* pintada a azul, que o Estado lhe deveria fornecer.

De acordo com as ilustrações que acompanhavam o projecto, os objectos referidos são muito semelhantes aos que vieram a ser adoptados no século XX.

Pode dizer-se que o uniforme propriamente dito (atendendo à minúcia da descrição, a contrastar com a anterior, definida pela circular de 9 de Novembro de 1855, já referida, demasiado vaga), foi adoptado pelo Estado em 1899, com a implementação do *Regulamento da Conservação, Arborização e Policia das Estradas*, que ordenava que o mesmo fosse composto por

“jaqueta, collete liso e calça, de Saragoça ou de panno côr de pinhão e botões pretos; chapéu de copa baixa e aba larga de feltro preto, tendo na frente da copa uma chapa de metal amarello com as armas reaes, de 0^m,08 de altura; um numero de ordem, de metal amarello, de 0^m,03 de altura, no braço esquerdo”²⁰²,

de uso obrigatório apenas no serviço de polícia, aos domingos e dias santificados, e em actos oficiais. Por seu lado, os cabos, para se diferenciarem dos cantoneiros, usariam “uma braçadeira de panno vermelho, de 0^m,03 de largura, no braço esquerdo”²⁰³. Este Regulamento adoptou ainda os bastões e as caixas de lata para os documentos propostos no *Regulamento Provisorio para as Estradas da Madeira* acima referido.

²⁰¹ AHMOP, *DGOP/ROP/Estradas*. Este projecto de regulamento faz parte de um conjunto de outros, enviados à Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas por várias Direcções de Obras Públicas Distritais, com vista à revisão do *Regulamento...*, de 1846.

²⁰² *Regulamento da Conservação, Arborização e Policia das Estradas aprovado pelo Decreto de 21 de Fevereiro de 1889*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, p. 8.

²⁰³ *Idem*.

Após a implantação da República, o emblema foi adaptado ao novo regime, “pela eliminação da coroa real que ensinava o escudo das armas”, conforme ordenado, em 26 de Dezembro de 1910, pela Direcção-Geral de Obras Públicas a todas as Direcções de Obras Públicas Distritais²⁰⁴

Já na República e mais concretamente no período do Estado Novo, no *Estatuto das Estradas Nacionais*²⁰⁵, voltariam a ser referidos os uniformes dos cabos e dos cantoneiros, definindo o uso, no Inverno, de: “camisa de malha cinzenta, calções de cotim e polainas de couro” e ainda impermeáveis, e, no Verão, de “calças e camisas de cotim”, e, para qualquer das estações, um “chapéu de feltro cinzento, cinto de couro e porta-foice, também de couro”.

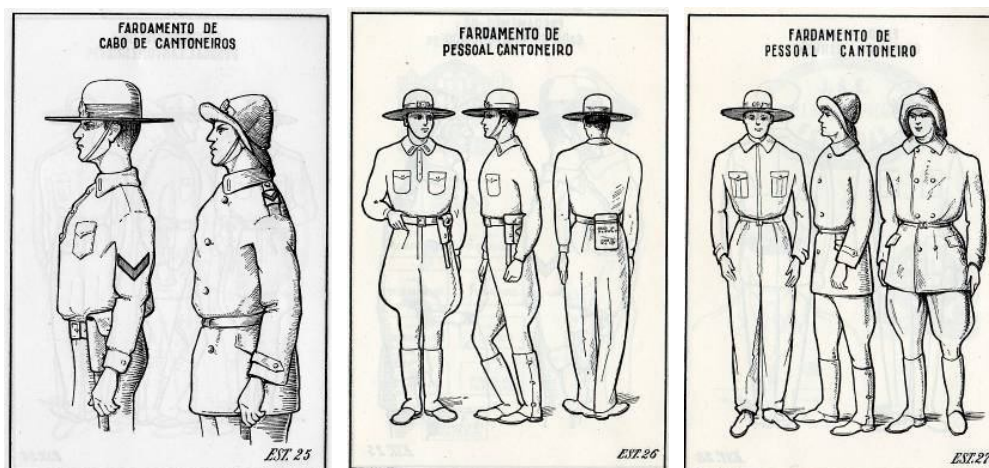


Fig. 14 - Fardamento do pessoal cantoneiro
Fonte: *Estatuto das Estradas Nacionais*

Os cabos de cantoneiros continuavam a distinguir-se dos cantoneiros por braçadeiras vermelhas. Passaram ainda a usar placas metálicas nos chapéus e nas golas, com indicação da Secção de Conservação e da Esquadra a que pertenciam.

²⁰⁴ ADFAR, JAE 869, Correspondência recebida do Ministério das Obras Públicas. 1910.

²⁰⁵ *Estatuto das Estradas Nacionais. Lei n.º 2.037, de 19 de Agosto de 1949.* Lisboa, Imprensa Nacional, 1949, pp. 35-39.



Fig. 15 – Farda de cantoneiro
 Fonte: <http://algarvepressdiario...>,
 1/1/2010

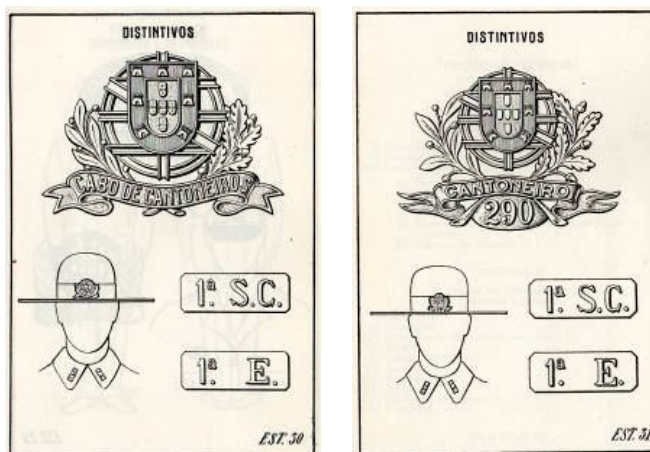


Fig. 16 - Distintivos do pessoal cantoneiro
 Fonte: Estatuto das Estradas Nacionais

Os cabos continuavam também a usar uma bolsa de couro a tiracolo e os cantoneiros uma caixa de folha à cintura, para os documentos. Outro objecto de identificação que permaneceu praticamente sem alterações foi o bastão, que o cantoneiro tinha de colocar sempre no local onde se encontrava a trabalhar, como a Circular de 9 de Novembro de 1855 já estabelecia.



Fig. 17 - Bolsa e caixa de folha para documentos
 Fonte: Estatuto das Estradas Nacionais

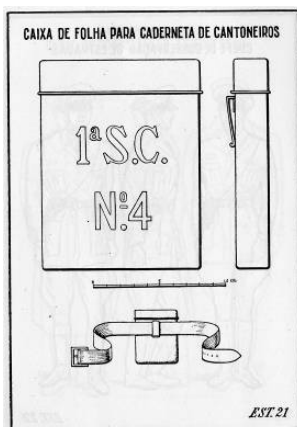


Fig. 18 - Bastão do cantoneiro
 Fonte: Estatuto das Estradas Nacionais

II.1.2.2. Mudança: a imagem moral, de parasita a funcionário humilde e zeloso

Desde cedo que foram frequentes as chamadas de atenção tanto para a falta de candidatos aos lugares cantoneiros, bem como para a grande necessidade do seu

trabalho, quer por parte dos serviços técnicos, quer de parlamentares, quer, ainda, da sociedade civil.

No entanto, os cantoneiros tradicionalmente, sempre foram mal vistos, com reputação de serem preguiçosos. Mas também eram acusados de abandonar os cuidados da estrada para trabalhar na agricultura, pois, na sua maioria, tinham proveniência rural e procuravam, através dessa actividade extra, garantir condições de sobrevivência um pouco melhores, já que os seus salários eram extremamente baixos. Com frequência eram também acusados de descurar o serviço para trabalharem para particulares²⁰⁶, motivo que levou a que houvesse uma proposta, do Deputado António Pais, em Sessão de 20 de Julho de 1923 da Câmara dos Deputados, da extinção

“dos lugares de cantoneiros, que não fazem absolutamente nada, sob o pretexto de que ganham pouco, sendo muito mais difícil encontrar um cantoneiro numa estrada do que um melro branco numa horta.”²⁰⁷

A verdade é que, se os representantes institucionais os desprezavam, também a população nunca respeitou nem a estrada, nem os cantoneiros. Revestidos, oficialmente, de uma autoridade que ninguém reconhecia, não conseguiam cumprir de forma satisfatória as suas tarefas.

Apesar das regras rígidas e da fiscalização com vista a manter estes trabalhadores em permanência no local de trabalho, eles sempre foram considerados pouco assíduos, o que teve como consequência uma deficiente e dispendiosa conservação das estradas, como era denunciado no Relatório a acompanhar o Decreto de 19 de Setembro de 1900 a aprovar mais um Regulamento²⁰⁸.

Ainda nas medidas moralizadoras e disciplinadoras do cantoneiro, no mesmo diploma, havia a proibição de eles explorarem “estabelecimentos de venda no seu cantão [ou] nos

²⁰⁶ Em 13 de Outubro de 1859, os fiscais de cantoneiros ficaram proibidos de exercer qualquer outro trabalho, já que as suas funções os obrigavam a permanecer constantemente nos seus cantões, o que significa que prevaricavam (G. C. G. C. Fino, op. cit., pp.111-112).

²⁰⁷ *Diário da Câmara dos Deputados*, Sessão nº 132, em 20 de Julho de 1923, p. 6, (<http://debates.parlamento.pt/page.aspx?cid=r1.cd,2/7/2009>).

²⁰⁸ M.O.P.C.I., *Regulamento da Conservação, Arborização, Policia e Cadastro das Estradas aprovado por Decreto de 19 de Setembro de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900, p. 4.

immediatos²⁰⁹, o que indicia ter sido uma prática eventualmente frequente, com reflexos na sua produtividade. Este facto tornou a ser referido no relatório sobre o *Estado da Viação Ordinária em Portugal*, em 1907²¹⁰.

Esta ideia foi completamente alterada pelo Estado Novo, ao impor aos cantoneiros uma disciplina rigorosa, que se estendia ao cuidado com o seu aspecto, desde o corte do cabelo à limpeza do uniforme, sem esquecer a cortesia e boa educação a que eram obrigados, quer para com os superiores, quer para com o público. Os bons serviços valiam-lhes a atribuição de distintivos, que podiam, no entanto, perder, em caso de repreensões ou castigos.

Igualmente o arranjo do cantão e a limpeza e arrumação das casas deviam ser irrepreensíveis, valendo-lhes a atribuição de prémios pecuniários, oferecidos pelo Automóvel Clube de Portugal, cuja entrega acontecia numa cerimónia anual.



Fig. 19 – Cantoneiros de Macedo de Cavaleiros na Sede do ACP, em 1942

Fonte: <http://docbweb.acp.pt/pesqres.asp?...>, 13/4/2010

Nesta altura, o Estado adoptava um discurso paternalista relativamente aos cantoneiros, assumindo-se com uma vocação protectora e propiciadora do conforto e segurança que, sem este trabalho e, conseqüentemente, sem poderem usufruir da habitação cedida pelo Estado, nunca alcançariam. As funções dos cantoneiros mantinham-se quase sem

²⁰⁹ *Idem*, p. 24.

²¹⁰ M.O.P.C.I., *Estado da Viação Ordinária em Portugal. Projecto de Lei Nº 7. Relatório apresentado á Camara dos Senhores Deputados, na sessão de 28 de janeiro de 1907 pela Comissão de Obras Publicas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907, p. 17.

alterações. Porém, gradualmente, este pessoal começou a ser dignificado, ao comprovar-se que a “maior eficiência do seu serviço, o melhoramento das suas condições de vida e a sua apresentação”²¹¹ prestigiavam a instituição a que pertenciam. A imagem de negligentes desapareceu. No entanto, conservavam um estatuto de menoridade, ao serem apresentados como “pequenos mas úteis servidores”²¹² do Estado e da Nação, os “humildes” a quem muito deviam “as belíssimas estradas nacionais”, mas cujo mundo não ultrapassava o seu cantão²¹³.

II.2. A importância de fixar os cantoneiros à estrada

Ainda no século XVIII, com o objectivo de rentabilizar tempo e trabalho e, logo, poupar recursos, Mascarenhas Neto propôs a construção de casas “portáteis” de dois tipos, em madeira, para acompanharem a construção das estradas, um para guardar “ferramentas, maquinas e mantimentos”²¹⁴ e outro para dormida dos trabalhadores²¹⁵, além de uma cozinha²¹⁶.

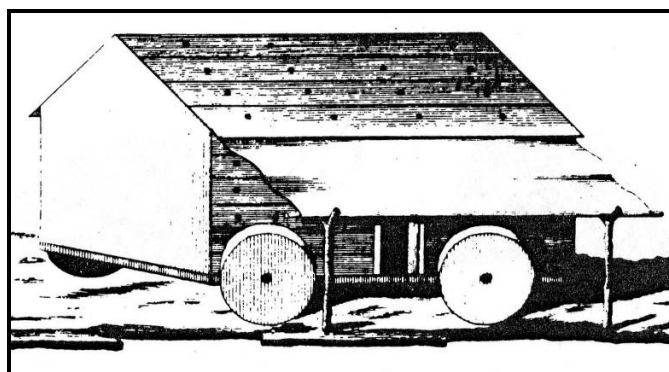


Fig. 20 – Casa “portátil” para ferramentas, máquinas e mantimentos.
Fonte: M. Neto, *Methodo para construir estradas em Portugal*, estampas anexas à obra.

²¹¹ J.A.E., *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947*, s/l, s/n, s/d., p. 79.

²¹² J.A.E., *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949*, s/l, s/n, s/d., p. 131.

²¹³ *Idem*, referido por Dora Figueiredo Caetano, *Arquitectura de estradas: as casas de cantoneiros e os postos da polícia de viação e trânsito : (formas e significados)*, Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da F.C.T. da Univ. de Coimbra, Coimbra, 2000, p. 52.

²¹⁴ J. D. M. Neto, *Methodo para construir as Estradas....*, p. 38.

²¹⁵ J. D. M. Neto, *Idem*, p. 42.

²¹⁶ J. D. M. Neto, *Idem*, p. 39.

Esta medida, segundo ele, ao disponibilizar alojamento e alimentação no próprio local de trabalho, reduziria ao mínimo as ausências e o cansaço dos operários. Para a conservação, deveria haver, a distâncias regulares, “hum jornaleiro, que não [morasse] mais distante de um quarto de legua do referido districto, e que [trabalhasse] diariamente no seu reparo”²¹⁷.

O já mencionado Alvará de 14 de Janeiro de 1826, a aprovar um novo regulamento para a conservação das estradas por arrematação anual, impunha a condição de o arrematante morar “no centro da estrada” ou, em alternativa, ter aí um empregado²¹⁸.

Quanto ao Barão de Eschwege, em 1843, a casa da barreira para cobrança do imposto de estradas devia ter “bastante capacidade para nella se recolherem de noite ao menos dois cantoneiros”²¹⁹, para que a fiscalização e as cobranças se fizessem também durante o período nocturno.

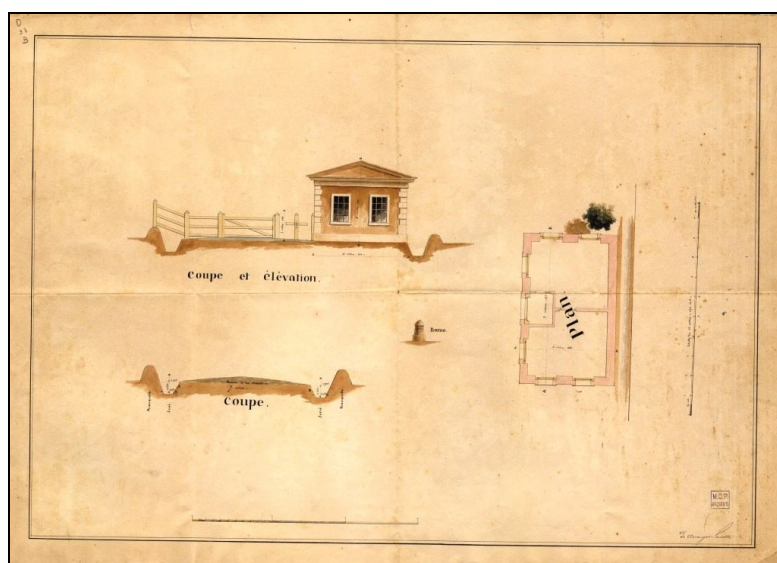


Fig. 21 – Claranges Lucotte, Casa para apoio à cobrança do imposto de passagem nas barreiras das estradas.

Fonte: AHMOP, D 37B

Ao longo do século XIX a regulamentação do trabalho dos cantoneiros foi sendo progressivamente mais restritiva quanto às obrigações, às tarefas e aos horários. Com

²¹⁷ J. D. M. Neto, *Idem*, p. 44.

²¹⁸ *Collecção da Legislação...*, 1791 a 1801, p. 7.

²¹⁹ B. Eschwege, *Odologia dos Engenheiros Constructores...*, p. 49.

pouco tempo para grandes deslocações, dada a extensão da jornada de trabalho, a presença permanente do cantoneiro no seu cantão tornava-se tanto mais difícil quanto mais longe ficasse a sua habitação, principalmente quando o cantão se situava em locais ermos.

Mais eficaz que a fiscalização e as penalizações a que estavam sujeitos, a forma de os disciplinar era fixá-los ao cantão que lhes era entregue, através da cedência de casas para habitação, deles e da sua família, sempre que considerado necessário. Deste modo, evitava-se a perda de tempo em deslocações e deixava de haver justificação para faltas e incumprimento de horários. Ou seja, o trabalhador passava a estar, na verdade, em serviço permanente.

Já no Estado Novo, a Junta Autónoma de Estradas mantinha o mesmo princípio, através da “concessão de benefícios dentro dum programa interessante sob o aspecto social (habitação, conforto, apresentação, etc.)” aos cantoneiros, com a finalidade de os tornar mais produtivos²²⁰.

II.2.1. As Casas dos Cantoneiros: das ordens à prática

Em 11 de Dezembro de 1854, a Direcção-Geral das Obras Públicas enviava ao Director das Obras Públicas dos distritos do Porto, Braga e Viana, com indicação para ser remetida também a todos os outros distritos, directrizes quanto às casas a construir para os cantoneiros:

“S. Exa. o Ministro e Secretario de Estado desta Repartição determina que as cazas para os cantoneiros tenham accomodação para dois destes empregados – que sejam construidas nos limites dos districtos correspondentes a cada um delles – e que se adopte o projecto que acompanha o presente officio.”²²¹

Não se encontrou o mencionado projecto, nem indícios de a circular ter produzido efeitos, até à expedição de uma outra, datada de 10 de Outubro do ano seguinte, a

²²⁰ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941*, Lisboa, 1941, p. 55.

²²¹ AHMOP, *DGOP-RT I, Minutas de circulares expedidas*, 1853-1859.

ordenar que as casas não fossem construídas “sem ordem previa [daquele] Ministerio”. A mesma circular pedia esclarecimentos sobre se a construção de alguma teria sido, entretanto, iniciada e, neste caso, qual o estado das obras²²².

Durante quatro anos ficou, ao que parece, tudo suspenso, até 23 de Novembro de 1859, quando a Direcção-Geral das Obras Públicas enviou uma nova Circular ao Inspector-Geral, que seguiu para todas as direcções distritais das Obras Públicas, com um projecto composto de planta e alçado, para construção de casas para dois cantoneiros²²³ e com indicação do tipo de materiais a empregar e das características da construção. Assim, de norte a sul, em todo o território português, a construção das casas devia obedecer a uma traça e a características uniformes, com a recomendação de que se observasse “a maior economia” e a utilização dos materiais existentes localmente, sem custos de transporte (Anexo Cap. II, Doc. nº 1, Fig. 1). Muito provavelmente, este seria o mesmo projecto que acompanhava o ofício de 11 de Dezembro de 1854.

A construção de casas duplas tornava-se mais barata do que a das isoladas, pois a quantidade de materiais necessários era mais reduzida, como também o era o custo da mão-de-obra. Outro aspecto a ter em conta, era que o isolamento se tornava menor para cada um dos cantoneiros, que, desta forma, podiam contar com o apoio do outro. As casas situar-se-iam na zona divisória entre dois cantões.

Não se encontraram indícios de ter sido construída alguma casa até 9 de Setembro de 1863, data do envio à Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas de um projecto para um barracão de madeira “para aquartelamento de dois cantoneiros”, na estrada de Celorico a Venda do Vale²²⁴, pelo Director das Obras Públicas do Distrito da Guarda, Júlio Augusto Leiria²²⁵ (Anexo Cap. II, Fig. 2). Num apontamento a lápis, sobre este projecto, encontrou-se a explicação a ausência destas construções até então:

²²² AHMOP, *Idem*.

²²³ AHMOP, *DGOP-ROP, Edifícios diversos*. A.G.C.C.Fino, *op.cit.*, pp. 654-655.

²²⁴ AHMOP, *DGOP-ROP, Edifícios diversos*. O ofício contém referência a ter sido solicitada autorização da DGGOPM para esta obra em 3 de Janeiro anterior.

²²⁵ Júlio Augusto Leiria (? - 1878), Tenente da Arma de Infantaria, ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria desde 1855, foi engenheiro da Superintendência Geral do Tejo e da Direcção das Obras Públicas do Distrito de Faro. Entre 1856 e a data do seu falecimento, foi nomeado Director das Obras Públicas dos Distritos de Aveiro (1856), da Guarda (1858) e de Coimbra (1876).

“Na ROP ha um modelo (...) que se mandou adoptar para servir de base aos orçamentos que se mandaram fazer em todos os *Districtos* para se conhecer o custo de todas as casas de cantoneiros que haveria a construir. (...) O Governo vendo por aquelles orçamentos que o capital a empatar naquella epoca com taes casas subira a 150 contos assentou em adiar a sua construcção para o futuro, e especialmente depois de se assentar se as estradas deviam ter cantoneiros constantes ou serem conservadas por partidos de trabalhadores volantes e accidentaes.”²²⁶

Ou seja, saíam muito dispendiosas e ainda não estava decidido qual o sistema de conservação a adoptar.

Quanto ao projecto para as barracas, solicitado o parecer do Inspector da 2ª Divisão, no Porto²²⁷, este foi favorável, pois “em edificação tão simples não [cria] que se [pudesse] variar muito nem a architectura nem a distribuição”²²⁸. Dava ainda indicações para detalhes da construção com vista maior à segurança e durabilidade das barracas, assim como para o aproveitamento de matérias-primas existentes nos locais de construção.

Sobre as vantagens da sua existência, aquele Inspector afirmava: “As casas de cantoneiros a margem de estradas posto que occasionem um gasto suplementar, sam muito uteis para a conservação, policia e segurança da estrada.”

Dois meses depois, a 25 de Novembro, sem ter obtido resposta, o Director das Obras Públicas da Guarda insistia, junto da DGOPM, sobre a necessidade da autorização da despesa para as barracas, argumentando que

“ [Era] de absoluta necessidade construirem-se abrigos para habitações de cantoneiros, do contrario elles serão obrigados a estár por vezes longe dos seos cantões, não protegendo por isso os passageiros, nem tratando bem da conservação dos seos cantões”²²⁹.

²²⁶ AHMOP, *DGOP-ROP, Edifícios diversos*.

²²⁷ Por despacho de 15 de Setembro de 1863, exarado sobre o referido ofício.

²²⁸ AHMOP, *DGOP-ROP, Edifícios diversos*, Ofício para a DGOP, de 20 de Setembro de 1863.

²²⁹ AHMOP, *DGOP-ROP, Edifícios diversos*.

Mais uma vez, o pedido não teve resultado. Ainda que não autorizado, Júlio Leiria avançou para a construção, por sua conta e risco. Num ofício de 8 de Março de 1864²³⁰, participava ao Director-Geral já se notarem os benefícios das barracas que mandara construir “de legoa a legoa”: os viajantes requisitavam a companhia dos cantoneiros ao viajar de noite, os quais se revezavam de légua a légua nesse serviço e, desta forma, circulavam com maior segurança; a estrada e às árvores sofriam menos danos, porque havia vigilância; finalmente, beneficiava o serviço, ao evitar-se o absentismo daqueles trabalhadores.

Ainda que posteriormente à construção, Júlio Augusto Leiria esperava a autorização das despesas, para poder fazer os pagamentos. Desconhece-se quando e se o orçamento foi aprovado, pois passados oito meses, em 7 de Novembro, este Director das Obras Públicas da Guarda informava que a importância já tinha sido adiantada pelo escrivão-pagador da sua Direcção, pelo que tornava a pedir a aprovação do orçamento, para poder justificar a despesa feita²³¹.

Ao que parece, as casas iam sendo construídas, apesar dos sistemáticos atrasos dos serviços centrais nas decisões quanto a projectos, orçamentos e despesas.

Muito naturalmente, as casas de madeira não eram uma solução durável a longo prazo. Cerca de vinte anos depois, em 22 de Julho de 1882, o Director das Obras Públicas do Distrito de Coimbra remetia à Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas o projecto e orçamento para a “reconstrução de uma casa de abrigo para dois cantoneiros” na estrada de Foz d’Arouce a Celorico, considerada mais vantajosa do que a reparação da casa existente, em madeira e muito degradada²³², eventualmente construída na sequência das do Distrito da Guarda. Porque havia “a necessidade da existencia de uma casa de abrigo permanente”, a proposta era “que esse abrigo [tivesse] um caracter definitivo”, o que, apesar de implicar uma despesa superior, se tornava vantajoso por ser mais duradouro²³³. O processo não contém descrição dos materiais, mas os desenhos do

²³⁰ AHMOP, DGOP-ROP, *Edifícios diversos*.

²³¹ AHMOP, DGOP-ROP, *Edifícios diversos*.

²³² AEP, Proc. 794 – ER 12 de Foz de Arouce a Celorico. *Casa de Cantoneiros. Projecto*.

²³³ *Ibidem*.

projecto, de Alexandre Simões da Conceição²³⁴, correspondem à representação de paredes de alvenaria. (Anexo Cap. II, Fig. 3).

Entretanto, Gilberto António Rola²³⁵, então Director das Obras Públicas dos Distritos de Braga e Viana do Castelo, apresentou um *Projecto de Caza para Cantoneiros*, com data de 31 de Janeiro de 1863, desenhado pelo Engenheiro José Maria Correia da Silva²³⁶, inserido numa proposta de regulamento para o serviço de conservação das estradas daqueles distritos (Anexo Cap. II, Fig. 4). As “choças construídas pela Direcção d’Obras Publicas no centro dos respectivos cantões” destinavam-se a habitação dos cantoneiros, que “por caso algum [poderiam] pernoitar fora” delas²³⁷.

Em 15 de Março de 1866 era o Director das Obras Públicas de Faro Augusto Fidié²³⁸, a insistir num pedido de autorização, feito em 24 de Agosto do ano anterior, para a construção de uma casa para dois cantoneiros no Alto da Ataboeira, na estrada de Faro a Tavira. Junto seguia uma memória descritiva, onde também havia a referência à construção já feita, na mesma estrada, de uma outra casa, no sítio do Gional, próximo a

²³⁴ Alexandre Simões da Conceição (1842-1889) era engenheiro civil pela Academia Politécnica do Porto. No MOP, entre outras funções, foi Director das Obras Públicas dos Distritos de Bragança, da Guarda e de Viseu. Ao serviço da Câmara Municipal de Coimbra, foi o autor do projecto dos novos Paços do Concelho desta cidade. Paralelamente à sua carreira na área da engenharia, publicou diversas obras de poesia, ensaios e artigos literários. Como jornalista, publicou vários artigos em defesa das ideias republicanas, que perfilhava.

²³⁵ Gilberto António Rola (1816-1886), General e engenheiro, desempenhou diversos cargos no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Combateu no exército liberal e, mais tarde, foi defensor e activista dos ideais republicanos.

²³⁶ José Maria Correia da Silva (1820-1896), Bacharel em Matemática pela Universidade de Coimbra e Engenheiro pela Escola do Exército, foi Governador da Guiné entre 1853 e 1854. Neste mesmo ano entrou ao serviço do MOPCI, na Direcção de Obras Públicas dos Distritos de Viseu e Guarda, passando, no ano seguinte, para a do Distrito de Aveiro. Em 1857 foi nomeado Director do serviço congénere do Distrito de Angra do Heroísmo. Foi reformado como General de Brigada em 1883. Em 1891 envolveu-se na preparação da Revolução de 31 de Janeiro e, apesar de não ter chegado a participar na mesma, chegou a ser preso por conspiração.

²³⁷ *AHMOP, DGOP-ROP, Edifícios diversos/Projectos de regulamentos para a conservação e polícia das estradas.*

²³⁸ Augusto Maria de Almeida Garcia Fidié, (1828- ?), Coronel da Arma de Engenharia, prestou serviço no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, no qual esteve encarregue de diversas missões importantes, como a direcção interina das obras do Porto da Figueira da Foz de 1856 a 1858. Exerceu ainda os cargos de Director das Obras Públicas do Distrito de Faro, entre 1860 e 1864 e do Distrito de Castelo Branco, entre 1871 e 1876.

Faro, com projecto idêntico²³⁹. A Direcção-Geral respondeu a pedir o envio do orçamento.

As iniciativas da construção, embora da responsabilidade dos serviços públicos, precederam o primeiro diploma legal onde as casas de cantoneiros aparecem referidas, o Decreto de 14 de Novembro de 1867, a aprovar o “Regulamento para o serviço da conservação de estradas”²⁴⁰. Nele, dava-se indicações para que os Directores de Obras Públicas distritais procedessem a um exame rigoroso das estradas a seu cargo e enviassem relatórios a informar, entre outras questões, sobre “o numero, qualidade e estado de casas ou abrigos para cantoneiros”. Por este pedido, presume-se a existência de bastantes casas, cuja construção se ia tornando corrente.

O mesmo diploma determinava que os salários dos cantoneiros fossem reduzidos no caso de lhes ser atribuída uma casa construída de novo, com a salvaguarda de se aplicar esta medida aos “cantoneiros que anteriormente as não tivessem do Estado” (artº 14º). Previa ainda a elaboração de “orçamentos especiais para a edificação de casas para cantoneiros, arborização, construcção de fontes”, despesas a incluir nos orçamentos para grandes reparações.

Um novo “regulamento da conservação, arborização e policia das estradas”, aprovado por Decreto de 21 de Fevereiro de 1899²⁴¹, reforçava que

“os cantoneiros [deviam] residir quando possivel junto do seu cantão (...) para o que nas (...) regiões pouco povoadas [deveriam] construir-se casas para habitação dos cantoneiros (...) nos extremos dos cantões, com a capacidade para alojar dois cantoneiros com habitação independente”.

Deste modo, ao longo do tempo, o Estado foi assumindo a necessidade e a obrigação de construir casas para morada dos cantoneiros, mesmo nos tempos de crise do final da Monarquia, pois os salários eram baixos e as condições de trabalho muito duras. A possibilidade de obter habitação certa tornava-se aliciante para os candidatos ao

²³⁹ AHMOP, *DGOP-ROP, Edifícios diversos*. Este processo diz respeito ao Algarve, pelo que será analisado no III Capítulo.

²⁴⁰ G. C. G. C. Fino, *op. cit.*, p. 225-229.

²⁴¹ *Collecção Official de Legislação Official Portugueza*, Anno de 1889, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889, pp. 122 e ss.

trabalho, funcionando como forma de cativar mão-de-obra para a conservação das estradas.

II.2.2. Decadência na I República e recuperação no Estado Novo

No período da I República, a instabilidade e a falta de meios reflectiram-se, como já se referiu, na degradação das estradas e na falta de pessoal de conservação. Naturalmente, também as casas de cantoneiros sofreram estragos, em virtude de muitas delas ficarem sem ocupantes.

Ainda assim, o Administrador-Geral das Estradas e Turismo, de 20 de Julho de 1923, em resposta ao requerimento do Deputado Manuel de Sousa Coutinho acerca do direito de propriedade do Ministério das Obras sobre a casa de cantoneiros do Cachopo, no concelho de Tavira²⁴², defendia a necessidade de se continuarem a construir estas casas, custo que era já incluído no orçamento da obra da estrada:

“Antes de se executarem obras de importância, longe de povoados, e bastas vezes em povoados, é de necessidade construir alojamentos para estadia do pessoal permanente e para secretaria dessas obras.

Este procedimento, já adoptado em tempos passados, é cada vez mais recommendado (...), visto que com pequeno dispendio presta alojamento aos funcionarios a quem cumpre cuidar d'ellas”²⁴³.

Ou seja, embora com poucos ou nenhuns meios, o Estado, agora através da Administração das Estradas e Turismo, reconhecia, mais uma vez, a importância deste tipo de equipamento para a conservação das estradas e não tinha intenções de prescindir da sua utilização para a função original.

Mudados os tempos, os problemas continuavam e a primeira acção do Estado Novo, neste campo, foi no sentido de dotar a totalidade do território de vias de comunicação. A preocupação com a conservação surgiu, naturalmente, logo a seguir. Em Maio de 1929,

²⁴² *Diário da Câmara dos Deputados, Sessão nº 112 em 20 de Junho de 1923* (http://debates.parlamento.pt/rl_imagenscamaradeputados..., 26/1/2009).

²⁴³ AHMOP, *SG-Prov.* 44. O caso diz respeito ao Distrito de Faro, pelo que será abordado no capítulo III.

pela primeira vez, as casas para os cantoneiros foram objecto de uma medida legislativa: por Decreto nº 16867, de 18 desse mês, o Governo decretava, “para valer como lei” e

“Considerando que para os serviços de conservação [era] absolutamente indispensável a construção ou aquisição de casas para cantoneiros e sobretudo nos cantões afastados das povoações”,

a autorização da “compra de uma casa para alojamento de dois cantoneiros e terreno anexo” no Distrito de Leiria pela, ainda, Direcção Geral de Estradas²⁴⁴.

A partir dessa altura, a Junta deu início à reparação ou reconstrução de casas de cantoneiros que ainda eram recuperáveis, bem como à construção de outras novas, a ficarem a cargo das Direcções de Estradas distritais, dirigidas por engenheiros.

O interesse do Estado nas possibilidades que a estrada revelava para o desenvolvimento do turismo motivou, como já atrás se referiu, que a Junta Autónoma de Estradas contratasse o Arquitecto Inácio Peres Fernandes, em 1939²⁴⁵. Na proposta para a sua admissão, datada de 7 de Junho desse ano, está claramente expressa a importância de que se vinha revestindo o turismo e a possibilidade na valorização da paisagem da estrada, nomeadamente através da realização do “ruralismo”²⁴⁶, a abarcar a própria estrada, edifícios e outros equipamentos, existentes e a construir, tudo a cargo da JAE. Indo mais longe nas intenções, este serviço pretendia “facultar gratuitamente aos proprietários confinantes [ou próximos à estrada] projectos-tipos de casas inspiradas na arquitectura regional”²⁴⁷, condicionando, desta maneira, o aspecto não só da arquitectura do Estado, mas também da privada, com o argumento da ignorância e falta de capacidade dos proprietários, “mal orientados”.

Seguindo as directrizes da Junta no sentido da uniformidade, o Arquitecto Peres Fernandes chegou a projectar “casas-tipo para cantoneiros”, que, segundo o próprio, não

²⁴⁴ *Diário do Govêrno*, I série, nº 114, de 23/5/1929, p. 1212.

²⁴⁵ AHMOP, *Colecção de Processos Individuais*, Inácio Peres Fernandes, ofício da JAE nº 3829-P, de 29/6/1939.

²⁴⁶ O “ruralismo”, de acordo com este documento, realizava-se pela valorização, do ponto de vista paisagístico, “de certas estradas de carácter panorâmico e das que [estabeleciam] o acesso a determinados lugares, para a nossa Pátria, sagrados”, com “[realce das] belezas naturais da nossa terra”, de forma a cativar o turismo, cujo desenvolvimento se considerava de grande importância para a “economia da Nação”.

²⁴⁷ AHMOP, *Colecção de Processos Individuais*, Inácio Peres Fernandes, Proposta de 7/6/1939.

se concretizaram²⁴⁸, apesar das semelhanças que muitos destes edifícios apresentam entre si.

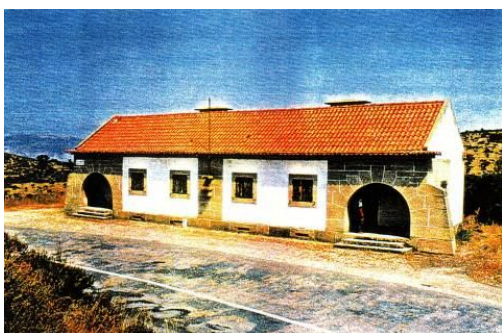


Fig. 22 – Guarda, Figueira de Castelo Rodrigo
Fonte: JAE, *Levantamento das Casas de Cantoneiros*, 1998



Fig. 23 - Santarém, Concelho de Benavente
Fonte: JAE, *Levantamento das Casas de Cantoneiros*, 1998

Após a sua entrada em funções, foi ele o único autor dos projectos dos edifícios da Junta²⁴⁹, o que marcou a mudança do aspecto das casas dos cantoneiros relativamente às que vinham do século XIX. E, se as orientações eram, como se disse atrás, no sentido de conferir às casas dos cantoneiros um aspecto rural, que, aliás elas tinham até então, as novas, da sua autoria, não sendo um modelo-tipo, aproximam-se da arquitectura de outros edifícios públicos construídos pelo Estado Novo²⁵⁰, como, por exemplo, as escolas primárias do Plano dos Centenários ou os edifícios dos Correios, inseridos, como estes, no chamado “Português Suave”²⁵¹.



Fig. 24 - Escola do Plano dos Centenários
Fonte: www.eb1-rio-velho.rcts.pt/esc.htm,
10/3/2010



Fig. 25 - Estação de Correios de Torres Vedras
Fonte: <http://restosdecoleccion.blogspot.com>,
10/3/2010

²⁴⁸ I. P. Fernandes, *O Arquitecto ao Serviço...*, p. 16.

²⁴⁹ *Ibidem*.

²⁵⁰ Referido por Dora Figueiredo Caetano, *Arquitectura de estradas: as casas de cantoneiros e os postos da polícia de viação e trânsito: (formas e significados)*, Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2000, pp. 31-32.

²⁵¹ José Manuel Fernandes, *Português Suave, Arquitecturas do Estado Novo*, Lisboa, IPPAR, 2003, pp.85 e 88-89.

Por seu lado, e porque as estradas agora se tornavam, mais do que meras vias de comunicação, a JAE considerava os trabalhos de conservação da maior importância, cabendo-lhes a competência de “zelar pelas estradas nacionais, o que [constituía] importante valor do património da Nação”²⁵². A JAE assumia, já nessa altura, uma ideia que, nos nossos dias, tem vindo a ser retomada²⁵³, ou seja, o valor patrimonial das estradas, que, além de reveladoras das gentes, da arquitectura, da natureza, dos lugares, podem elas próprias ser parte integrante da paisagem.

Em consequência, também o apoio à conservação das estradas tomava relevância. Para o efeito, entre 1931 e 1935, ainda antes da admissão do Arquitecto Peres Fernandes naquele organismo, foram construídas, entre outros edifícios, casas de habitação, das quais nove simples (para um cantoneiro) e dezanove duplas (para dois cantoneiros).²⁵⁴ Até Dezembro de 1947, atingiam um total de duzentas e sessenta e oito²⁵⁵. Não se encontraram quaisquer números relativamente às casas que já existiam, anteriores ao Estado Novo.

O *Regulamento das Estradas Nacionais*, publicado no ano seguinte²⁵⁶, confirmava a intenção do Estado quanto à continuidade destas instalações, ao determinar que existisse uma casa dupla para habitação dos cantoneiros no limite de cada dois cantões contíguos, com telefone público e anexos para arrecadação. Como já anteriormente estava previsto, nalguns casos podia justificar-se a edificação de casas para um só cantoneiro. Quanto a eles, embora gratuitamente, eram obrigados a morar nas moradias.

²⁵² J.A.E., *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947*, s/l, s/n, s/d., p. 71.

²⁵³ V. AAVV., *Estradas Património. EN 2 – Almodôvar - S. Brás de Alportel. Da Planície Alentejana ao Barrocal Algarvio*, s/l, IEP, 2003.

²⁵⁴ J.A.E., *Relatório referente à gerência de 1 de Julho de 1931 a 31 de Dezembro de 1935*, s/l, s/n, s/d., p.58.

²⁵⁵ J.A.E., *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947*, s/l, s/n, s/d., p. 79; a julgar pelo relatório seguinte, o ritmo de construção de novos edifícios parece ter abrandado, pois é mencionada a atribuição anual de uma verba para “manter, em bom estado de conservação e aspecto condigno, todos os edifícios do Estado que se encontram à beira das estradas nacionais para habitação do pessoal cantoneiro”, mas não uma verba para construí-los (*Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949*, p. 97).

²⁵⁶ J.A.E., *Regulamento das Estradas Nacionais*. Decreto-Lei nº 36816, de 2 de Abril de 1948. Lisboa, Imprensa Nacional, 1948, p. 15.

II.3. A imagem que perdurou

A maioria das casas que se presume terem sido construídas até ao início dos anos 40 do século XX tem uma imagem muito próxima à dos projectos-tipo do século anterior, apesar de terem sofrido alterações pelas obras de recuperação ou reconstrução feitas pela JAE, nos primeiros tempos da sua existência. Esta, ao recuperá-las, apossou-se delas e marcou-as como Património do Estado e, de uma forma mais restrita, da Junta Autónoma de Estradas.



Fig. 26 – Placa de “Património do Estado”, afixada nas casas de cantoneiros pela JAE.

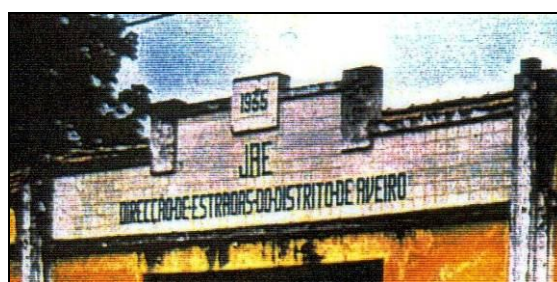


Fig. 27 – Pannel de azulejos na casa de cantoneiros de Macinhata do Vouga, no distrito de Aveiro

Fonte: *Casas de Cantoneiros, Levantamento*

As casas dos cantoneiros ressurgiram então com uma imagem renovada, mas sem perder as características primitivas. Assim, se a Junta não criou, neste campo, nada de novo, foi a sua intervenção que possibilitou que estes edifícios não se perdessem e que lhes conferiu o aspecto que melhor as identifica nos tempos actuais.

Julga-se, assim, que a maioria das casas existentes em 1998 foi recuperada ou construída já pela Junta Autónoma de Estradas, mas ainda antes da admissão do Arquitecto Inácio Peres Fernandes, em 1939. Crê-se também que foram os projectos-tipo elaborados ainda no século XIX os que lhes serviram de base e que as intervenções de recuperação ou reconstrução levadas a cabo nesse período inicial de vigência da JAE, entre os anos 20 e 30 do século XX, não alteraram a matriz primitiva, a qual se conservou na maioria das construções.

II.3.1. Os projectos-tipo: do século XIX ao século XX

Em 1998 a Junta Autónoma de Estradas procedeu ao recenseamento das casas de cantoneiros então existentes²⁵⁷, identificando cento e sessenta, nos distritos do Continente português. A partir das fotografias incluídas nas respectivas fichas, pode concluir-se que:

- vinte e nove são atípicas, três das quais adquiridas pela JAE por expropriação;
- dezanove presume-se, em virtude da traça, serem do Estado Novo;
- duas são casetas para arrecadação de ferramentas;
- duas já tinham sido demolidas aquando do *Levantamento*, pelo que restava apenas o terreno.

Quanto às restantes cento e oito, ao comparar as fotografias, encontram-se grupos de casas com traços comuns entre si. Associadas às pouquíssimas reproduções de plantas (quatro do distrito de Castelo Branco e quatro do de Coimbra), da sua comparação com os projectos oitocentistas encontrados²⁵⁸, pode deduzir-se que cada um destes serviu para a edificação de diversas casas de cantoneiros idênticas, ou seja, um único projecto para várias construções com a mesma funcionalidade, o que faz deles projectos-tipo.

Apenas as casas de cantoneiros do distrito de Faro apresentam uma quase absoluta uniformidade na traça e nos aspectos ornamentais²⁵⁹, a qual se estende, além do Algarve, a três casas do distrito de Beja, no concelho de Odemira, – S. Teotónio, Odesseixe e Saboia –, mas que pertenciam à área da administração da Direcção de Estradas do Distrito de Faro.

Parecem ter ainda surgido, ao longo do tempo, alguns sub-tipos, fruto de adaptações dos primeiros, ajustados a diferentes realidades regionais ou ainda ao gosto dos tempos, com o acrescento ou mudança de vãos ou a adição de elementos decorativos. Como se pode ajuizar a partir da comparação entre os diversos desenhos e entre estes e as

²⁵⁷ Junta Autónoma de Estradas, Divisão de Arquitectura, Direcção dos Serviços, *Casas de cantoneiros : levantamento*, Lisboa, Junta Autónoma de Estradas, [1998], 3 vol.

²⁵⁸ Nos Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, no Arquivo das Estradas de Portugal, SA e no Arquivo Distrital de Faro.

²⁵⁹ Assunto que será objecto de estudo do III capítulo.

fotografias das casas, um novo projecto, muitas vezes, era, por exemplo, composto de uma planta anterior e de um novo alçado.

II.3.1.1. O projecto primitivo e os seus desenvolvimentos

De entre todos os projectos para casas de cantoneiros, o mais antigo que se conhece é, como atrás se referiu, o divulgado pela circular da Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas de 23 de Novembro de 1859, com o objectivo de ser aplicado em todo o país (Cf. nº II.2.1). Constava de duas casas geminadas, cada uma com uma área aproximadamente entre 45 e 50 m², organizada em três divisões - cozinha, quarto e sala, esta última com área correspondente às outras duas. Ao contrário dos outros projectos, tinham entradas separadas. Encontrou-se um novo projecto datado de 1890, desenhado em Lisboa por Carlos Maria Marques²⁶⁰ e, supõe-se, que na Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas²⁶¹, que reproduz fielmente o primitivo, (Anexo Cap. II, Fig. 5) o que leva a crer poder tratar-se de uma recuperação daquele, mas desconhecendo-se se foi alguma vez divulgado para os serviços distritais.

Entretanto, a partir do desenho que acompanhava a circular de 23 de Novembro de 1859, os Directores de Obras Públicas de vários distritos elaboraram outros modelos, introduzindo adaptações de acordo com as características dos terrenos, os materiais disponíveis ou as técnicas de construção tradicionais, ou, ainda, procurando introduzir melhoramentos para dar maior conforto ou melhores condições de higiene.

²⁶⁰ Carlos Maria Marques ingressou em 1877 na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Lisboa, como apontador. Após vários anos de licença, em 1921 foi colocado na Administração-Geral das Estradas e Turismo, como engenheiro auxiliar de 1ª classe, onde, apesar de atingido o limite de idade legal, por ter mais de setenta anos, a seu pedido, foi autorizado a continuar a continuar ao serviço da Comissão de Pontes daquela Administração, pela grande qualidade do seu trabalho. Aposentou-se, já na Direcção-Geral de Estradas, em 1929, por imposição legal.

²⁶¹ AEP, JAE 2608, Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas, *Projecto de uma casa para dois cantoneiros. Peças de que se compõe: desenhos, medição e orçamento*, 29 de Março de 1890.

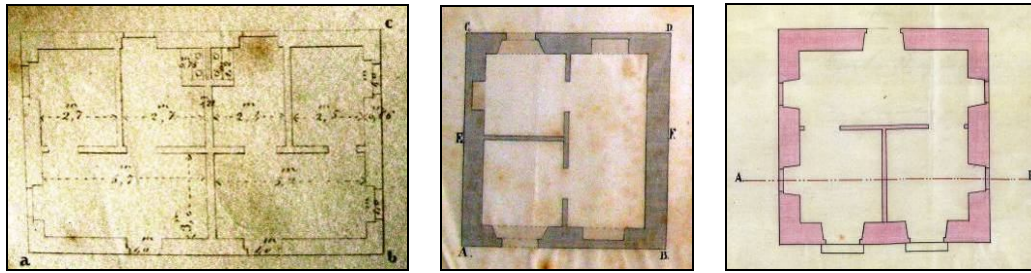


Fig. 28 - Plantas: projecto-tipo (1859), projecto de Gilberto Rola (1863) e projecto de Alexandre Simões da Conceição (1890)

A título de exemplo, refira-se o projecto do Director das Obras Públicas do Distrito de Beja, José Maria Fidié²⁶², de 3 de Maio de 1875, para uma casa para dois cantoneiros²⁶³, o qual apresenta outra disposição das três divisões, com conseqüentes alterações na colocação dos vãos. As áreas de implantação têm proporções diferentes, pelo que se pode supor que foi necessária uma nova planta, em virtude da configuração do terreno disponível. A porta de entrada ficou na cozinha,

“porque assim ficam os quartos (...) mais independentes e abrigados, e independentes do fumo produzido pela grande quantidade de lenhas que os habitantes deste districto queimam, principalmente na estação invernososa”.

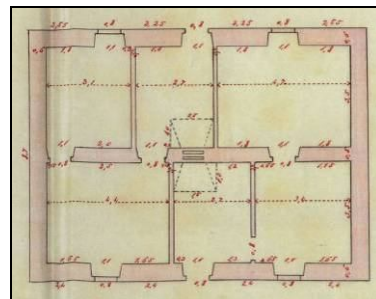


Fig. 29 – Planta do projecto de José Maria Fidié (1875)
Fonte: AEP, JAE/399

Quanto aos materiais usados na construção, as paredes interiores seriam de tijolo, a aproveitar o que restara das obras de arte da estrada. O telhado devia assentar sobre guarda-pó, “que substituindo as ripas [tornava] as casas abrigadas”. Quanto às paredes

²⁶² José Maria de Almeida Garcia Fidié (1828-1900) foi oficial da Arma de Engenharia, onde se reformou com o posto de General de Divisão. Ao serviço do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria desde 1854, dirigiu diversas obras importantes no exercício das diversas comissões que desempenhou, entre as quais as de Director de Obras Públicas dos Distrito de Faro, entre 1860 e 1864 e de Beja, a partir de 1862 e até data desconhecida.

²⁶³ AEP, JAE/399/ DGOPM/Direcção das Obras Públicas do Distrito de Beja, *Projecto de uma casa para dois cantoneiros a construir no lanço da ER19, entre Moura e a Ponte de Tontalga*. Peças escritas e desenhadas. 1875.

exteriores, deveriam ser de taipa. Sobre esta técnica e materiais, na sua opinião, era “segundo este mesmo typo que (...) [deviam] ser construídas nas outras estradas d’[aquele] Districto casas economicas para habitação dos Cantoneiros”, justificada por haver na região “bôa terra para taipa e officiaes aptos na sua construcção”. Definia assim uma linha orientadora para as casas, de acordo com a tradição local e com as matérias-primas e as técnicas disponíveis na região. A fachada aparece rematada por uma platibanda, elemento característico do Sul de Portugal.

Pelo que é possível observar através das fotografias incluídas no *Levantamento* da JAE, o projecto-tipo de 1859 ou um dos que dele derivaram serviu de base à maioria das casas de cantoneiros construídas antes da década de 1940, com incidência mais notável nos distritos de Portalegre, Évora, Beja e Faro.

II.3.1.2. O projecto de Emiliano Augusto de Bettencourt

Da autoria do Arquitecto Emiliano Augusto de Bettencourt²⁶⁴, é o desenho para uma «barraca» para dois cantoneiros²⁶⁵, composta de duas fracções separadas (dupla), cada uma com três divisões, que apenas se sabe ser anterior a 1886, ano da morte deste arquitecto. Tem a particularidade de contemplar uma sala para “abrigo de passageiros” (Anexo Cap. II, fig. 6) e de a parte superior dos vãos da porta e das janelas ser semicircular.

Das casas que chegaram aos nossos dias, apenas resta uma idêntica a este projecto, no distrito de Coimbra, concelho de Poiães. A planta desta, no entanto, mostra que a projectada sala para os passageiros foi transformada numa entrada comum às duas habitações geminadas (Anexo Cap. II, fig. 7).

²⁶⁴ 1825-1886. Arquitecto do Ministério das Obras Públicas, pertenceu à Associação dos Arquitectos Civis e Arqueólogos Portugueses e à Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. Foi fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa e autor de diversas obras na área da Geografia, entre monografias e cartas topográficas. Entre os seus trabalhos de arquitectura, destaca-se o Mercado de Santa Clara, em Lisboa, um dos exemplares da Arquitectura de ferro do sec. XIX.

²⁶⁵ BAHOP, D 20 B, Emiliano Augusto de Bettencourt, *Projecto de uma barraca para cada dois cantoneiros*, planta e alçados, a. 1886.

A mesma planta aparece repetida em diversos projectos, mas com alterações, como é o caso de um, datado de 1876, do Engenheiro António Joaquim Pereira²⁶⁶, para construção de sete casas de cantoneiros no distrito da Horta²⁶⁷ (Anexo Cap. II, fig. 8) e de outro, de autoria desconhecida, para três casas no distrito de Faro, datado de 1884²⁶⁸. Em ambos, as proporções são diferentes do desenho de Emiliano Augusto de Bettencourt. Se no primeiro se aumentou a área de cada casa, roubando espaço ao átrio, no segundo, ao contrário, uma das divisões foi substancialmente reduzida. Quanto ao alçado principal, o do distrito de Faro é igual, apenas com o acrescento de uma platibanda. O do distrito da Horta, ao contrário, é bastante diferente, apresentando três vãos das janelas e portas rectangulares. Desconhece-se se algum destes projectos teve concretização, bem como se o desenho de Emiliano Augusto de Bettencourt lhes serviu de modelo, por ser, como se referiu, de data desconhecida.

II.3.1.3. Um projecto além-fronteiras: o caso espanhol

Em 1859, ano em que foi elaborado o primeiro modelo português, também os Arquitectos Lucio del Valle, Victor Martí e Angel Mayo apresentaram ao Ministério das Obras Públicas de Espanha um projecto-tipo para construção de casas para dois cantoneiros²⁶⁹, cuja planta tem uma configuração muito semelhante às atrás referidas, mas que contempla um corredor central e um pátio, comuns a ambos os “apartamentos” e a cujas divisões foram atribuídas funcionalidades diferentes (Anexo Cap. II, fig. 9). Quanto aos alçados, a semelhança está apenas no número de vãos.

O que reforça a ideia de que os autores de alguns dos projectos portugueses se tenham inspirado no trabalho de Lucio del Valle, Victor Martí e Angel Mayo, atendendo à data da sua elaboração e a que se encontrou um exemplar do mesmo na Biblioteca do

²⁶⁶ António Joaquim Pereira (?-1879) era Major da Arma de Engenharia, e desempenhou várias comissões de serviço no MOPCI, onde teve a seu cargo o estabelecimento da linha telegráfica no distrito de Faro, foi responsável pelas obras das fachadas do Mosteiro de S. Bento, nas obras de adaptação deste edifício para as Câmaras legislativas, em Lisboa, além de ter sido Director das Obras Públicas do Distrito da Horta.

²⁶⁷ AEP, JAE/1190, *Orçamento para construção de sete casas para residência dos cantoneiros em serviço na Ilha do Pico*, 1876-1877.

²⁶⁸ O qual será objecto de estudo no III capítulo.

²⁶⁹ Estudado por E. O. Hilberath, *Modelos de Casillas...*, pp. 737-738.

Ministério das Obras Públicas²⁷⁰, é o facto de se encontrarem algumas casas portuguesas, concretamente, cinco no distrito da Guarda e uma no de Castelo Branco, com grandes semelhanças, no alçado principal, com o modelo espanhol. A sustentar esta hipótese, há afinidades formais evidentes entre estas casas portuguesas e as espanholas que aparentam ter sido construídas segundo este plano (Anexo Cap. II, fig. 10). Da mesma forma, a única planta destas casas (do distrito de Castelo Branco) que foi reproduzida no *Levantamento* da Junta Autónoma de Estradas, embora modificada, repete os traços de todas as atrás referidas (Anexo Cap. II, fig. 11).

II.3.1.3. A casa florestal da Figueira da Foz

Um outro projecto, elaborado por Francisco Loureiro²⁷¹ e destinado a habitação dos guardas-florestais do Pinhal de Foja, no concelho da Figueira da Foz, datado de 1888²⁷² (Anexo Cap. II, fig. 12), parece ter servido de modelo para uma casa de cantoneiro, no Buçaco²⁷³, muito idêntica à dos guardas-florestais, este de 1909 (Anexo Cap. II, fig. 13). Qualquer uma delas destinava-se a zonas florestais do Distrito de Coimbra. Parecendo tratar-se de uma adaptação do projecto primitivo para uma finalidade diversa da inicial, contudo, restringiu-se apenas a este distrito, onde seis²⁷⁴ das quinze habitações representadas no *Levantamento* da JAE têm planta igual à destes projectos. Quanto aos alçados, apesar de terem sido simplificados, identificam-se facilmente as suas semelhanças (Anexo Cap. II, figs. 14 e 15).

²⁷⁰ Lucio del Valle, Victor Marti, Angel Mayo, *Casillas de peones camineros*, s.l., s.n., 1859, texto manuscrito.

²⁷¹ Francisco Carlos Ferreira Loureiro entre diversas funções exercidas no Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, foi condutor chefe nas obras do Porto e Barra da Figueira da Foz e coadjuvou o Chefe da Divisão Florestal do Norte nos trabalhos da arborização da costa entre a foz do Rio Mondego e a do Rio Liz. Foi um dos fundadores da Sociedade Arqueológica Figueirense e pertenceu à direcção do Museu da Figueira da Foz..

²⁷² BAHOP, D 14-A, Francisco Loureiro, *Projecto de casa para habitação de dois guardas*, plantas e alçados de dois pisos, 1888.

²⁷³ Abel Augusto Dias Urbano, *Projecto de casa para habitação do cantoneiro e para arrecadação da Inspeção dos Monumentos Militares no Bussaco*, <http://www.exercito.pt/bibliopac/.../bibliopac/>, 2/1/2010.

²⁷⁴ Localizadas nos concelhos de Arganil (1), Miranda do Corvo (1), Soure (1) e Oliveira do Hospital (3).

III.3.1.4. Um projecto-tipo para as sedes de Secção de Conservação

Encontraram-se cinco edifícios de sedes das Secções de Conservação idênticas, quatro no distrito de Lisboa (concelhos de Sintra²⁷⁵, Lourinhã, Oeiras e Sobral de Monte Agraço) e um no de Faro (concelho de Loulé), sem que se conheçam os respectivos projectos. Todos estes edifícios são compostos de dois corpos, um para os serviços de secretaria e outro para garagem. As fachadas são encimadas por frontões, com a indicação das respectivas Direcção de Estradas e Secção de Conservação, em painéis de azulejos (V. Anexo Cap. II, fig. 16). Quanto à forma, distinguem-se o de Oeiras e o de Faro, relativamente aos três restantes (V. Anexo Cap. II, fig.17).

II.3.1.5. Um exemplo atípico e a imagem institucional

Uma das casas do distrito de Castelo Branco, em Sarzedas, é a única cuja fachada apresenta semelhanças com os desenhos elaborados para as “barracas” e para as “choças” atrás referidas.

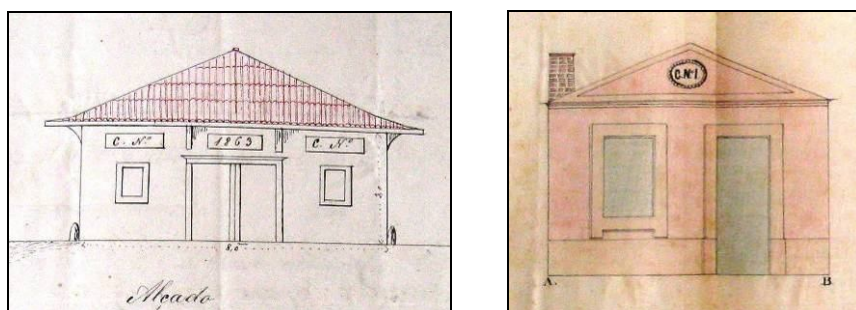


Fig. 30 - Pormenores dos projectos da “barraca” para o Distrito da Guarda e da “choça” para os Distritos de Braga e Viana do Castelo

Julga-se que seja uma das mais antigas a ter sido construída e que tenha conservado o seu aspecto primitivo, pois é a única a ostentar uma pedra de armas sobre a porta, com as armas reais portuguesas, como marca de pertença ao Estado. O triângulo formado pelas duas águas do telhado e por uma cornija, lembrando um frontão triangular, é o local de colocação da pedra de armas, sobre a porta da entrada.

²⁷⁵ Não incluída no *Levantamento*.

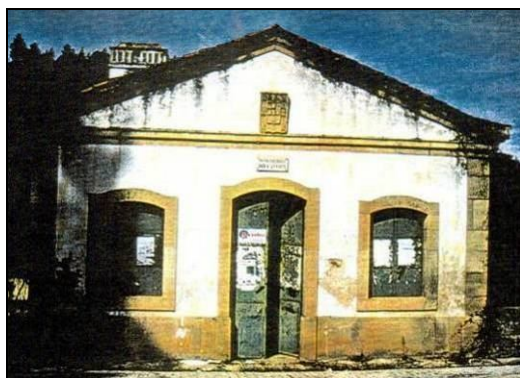


Fig. 31 – Castelo Branco, Sarzedas
Fonte: JAE, *Levantamento das Casas de Cantoneiros*, 1998

Numa parte significativa das casas de cantoneiros, de forma mais evidente no Alentejo e no Algarve, os frontões foram o local escolhido pelos serviços da Junta Autónoma de Estradas para inscrever a informação institucional respectiva, em regra em painéis de azulejo, muitas vezes ornamentados. Este era, em todo o caso, o material privilegiado para o efeito, quer em frontões, quer em composições simples, em placas aplicadas sobre a fachada principal (V. Anexo Cap. II, Quadro nº 1).

Por seu lado, os governantes do Estado Novo não deixavam de marcar a presença do Estado e da identidade nacional, quer de forma explícita, da forma referida e pela afixação das placas de “Património do Estado”, quer de forma mais simbólica, pela presença da bandeira portuguesa, para o que todas as casas estavam equipadas com os respectivos suportes, na fachada principal.



Fig. 32 - Pormenor de casa de cantoneiros, com a placa “Património do Estado” e o suporte para o mastro da bandeira.

Não se encontraram projectos anteriores ao Estado Novo que contemplassem frontões neste tipo de casas. A partir de finais dos anos 20 do século XX, conhece-se a sua

utilização pelo Estado como suporte informativo, não apenas nas casas de cantoneiros, como também nas estações de caminhos-de-ferro. (Anexo Cap. II, fig. 18). A sua utilização foi também frequente em edifícios particulares, como elemento ornamental, por vezes também com azulejos decorativos e/ou acompanhados de outros ornamentos, como beirais revirados, telheiros, beirais sobre janelas e portas, etc., ao gosto da época, inseridos na corrente da “Casa à Antiga Portuguesa”²⁷⁶ (Anexo Cap. II, fig. 19).

II.3.2. Materiais

As casas de cantoneiros são edifícios muito simples, e, como tal, próximas à arquitectura popular das zonas do país onde foram construídas, até porque, quer numas quer noutras, havia que poupar nos gastos. Uma das formas, era, como já se referiu, evitar custos de transporte de materiais, pela utilização preferencial dos que havia disponíveis, o que por vezes condicionava a sua aparência. É assim que metade das casas do Distrito da Guarda (5) é de pedra “à vista”, e a maioria dos Distritos de Évora (9 em 14) e Beja (13 em 21) é construída em taipa. A maioria do total das casas (90), no entanto, foi construída em alvenaria, em cuja constituição, naturalmente, foi empregue a pedra disponível em cada região. Quanto às paredes interiores, o material mais utilizado foi o tabique (48), seguido do tijolo (27), da taipa (20), da alvenaria (14) e, finalmente, da pedra “à vista” (2) (Anexo Cap. II, Quadro nº 2).

De uma forma geral, como atrás se referiu, os projectos do século XIX indicavam o tipo de cobertura, com telha e com forro ou guarda-pó, em madeira. Quanto aos pavimentos, os das cozinhas deviam ser de pedra, ladrilho ou tijoleira e os das outras divisões, de madeira. A caixilharia, naturalmente, devia toda ser em madeira, devidamente tratada, para resistir ao tempo.

As casas mais antigas, ainda do século XIX, que o *Levantamento* de 1998 abrangeu, sofreram grandes intervenções ao longo do tempo, de que resultou, naturalmente, substituições de materiais. Apesar disso, e através do registo respeitante a estes edifícios

²⁷⁶ J. M. Fernandes, *Português Suave...*, p. 46.

e aos mais recentes, é possível concluir que houve poucas mudanças no que diz respeito às técnicas e aos materiais empregues até ao século XX.

Assim, as coberturas, de telha, são (ou foram) forradas, na maioria dos casos, de madeira (56), seguida de tabique ou abobadilha (29). Algumas (18) têm placa ou são estucadas, havendo algumas com tectos falsos em aglomerado de madeira, lusalite ou outros materiais. Para 40 casas não há qualquer indicação. Quanto aos pavimentos, as informações são confusas, sabendo-se que a maioria das casas (46) têm pavimento de madeira, parte das quais conjugada com tijoleira, cimento afagado ou mosaico (naturalmente, em divisões diferentes). Noutra parte significativa, refere-se apenas o cimento afagado (29). Finalmente, a caixilharia é, na maior parte das casas, de madeira (126), aparecendo, nalgumas, substituída por ferro ou alumínio.

II.3.3. As casas dos cantoneiros: habitação operária ou rural?

Colocam-se dúvidas quanto a considerar as casas dos cantoneiros como habitação operária, pela finalidade a que se destinaram, ou como habitação rural, pela sua localização.

Ao longo do século XIX, o afluxo de população aos meios urbanos, associado ao desenvolvimento da indústria, levou a que surgissem novos tipos de alojamento nas cidades, destinados à população operária. As questões de segurança, higiene e salubridade nas cidades, que sempre mereceram a atenção do Estado e das autoridades administrativas, foram-se tornando cada vez mais prementes, particularmente quando várias epidemias sucessivas assolaram o país, com maior impacto nas cidades de Lisboa e do Porto, onde era maior a concentração demográfica.

Ao mesmo tempo, fruto da sensibilidade da época, foi surgindo a consciência dos problemas sociais decorrentes das condições de vida infra-humanas dos bairros habitados pelo operariado, o que suscitou, entre muitas outras coisas, a elaboração de diversos estudos pelas autoridades sanitárias e à regulamentação, quer do trabalho, quer da habitação, com vista a melhorar as condições de vida dos trabalhadores. É assim que, em Portugal, no princípio da República, se considerava que

“No programa do que a Sociedade tem o dever impreterível de fazer a bem das classes trabalhadoras pouco remuneradas, (...) ocupa um lugar de importancia primacial a questão da habitação, que se relaciona imediatamente com a da alimentação e a do salário, e que influi poderosamente nos costumes.”²⁷⁷.

Geralmente de iniciativa particular ou dos empregadores, as casas para operários em meio urbano, aglomeradas em bairros de casas isoladas ou como habitação colectiva, eram construídas e alugadas com o propósito de obter rendimento, de uma forma geral com o mínimo de investimento. As condições de vida dos seus habitantes chegavam a ser degradantes, quer pela fraca qualidade da construção, quer pela concentração de um grande número de indivíduos em espaços reduzidos e em grande promiscuidade.

Os industriais viam ainda na cedência de habitação aos trabalhadores uma forma de fidelizar a mão-de-obra. Esta prática, que vinha sendo adoptada em diversos países da Europa, com regularidade, já desde a primeira metade do século XIX, em Portugal desenvolveu-se ao longo da segunda metade de oitocentos²⁷⁸. O patrão proporcionava habitação ao trabalhador, a baixo custo ou mesmo sem custo algum, com o objectivo de, a troco da segurança de um tecto para a família, o conservar em permanência junto ao local de trabalho e, logo, sempre disponível. O operário acabava por desenvolver uma ligação afectiva com a fábrica e com o meio envolvente, no qual se criava toda uma rede de relações sociais e familiares, gerando-se uma “identidade de bairro”, sob a protecção paternalista do patrão, de quem se tornava dependente²⁷⁹.

As más condições de habitabilidade dos operários estendiam-se, para além do mundo das fábricas, aos ferroviários, em “exíguas e deploráveis barracas de madeira que as

²⁷⁷ J. Oliveira Simões, «Contribuição para Estudo das Casas para Operários», in Ministerio do Fomento, Direcção Geral do Commercio e Industria, Repartição do Trabalho Industrial, *Boletim do Trabalho Industrial*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912, nº 66, p. IV.

²⁷⁸ Olímpio Pires, *Subsidio para a Resolução do Problema das Habitações Economicas para Operarios Ruraes em Portugal. Dissertação inaugural apresentada ao Instituto de Agronomia e Veterinaria por Olympio Pires*, Lisboa, Instituto de Agronomia e Veterinaria, 1907, pp. 99-100.

²⁷⁹ Alexandre Martins, «Paternalismo, habitação, fidelização operária. O caso do bairro da Sta . Bárbara no Barreiro», Actas dos ateliers do Vº Congresso Português de Sociologia Sociedades Contemporâneas: Reflexividade e Acção Atelier: Cidades, Campos e Territórios, p. 2 (http://www.aps.pt/...5_1.pdf, 2/3/2010).

administrações das vias férreas [forneciam] aos guardas e agulhadores das suas linhas”²⁸⁰.

Também o Estado, regulador da Sociedade mas, ao mesmo tempo, patrão, adoptou o mesmo procedimento. A construção de casas para os cantoneiros, os operários da conservação das estradas, tinha as mesmas intenções de fixá-los e rentabilizar o seu trabalho ao máximo. Tanto num como noutro caso, tratava-se de um benefício algo preverso, pela dependência da entidade patronal em que os trabalhadores e as suas famílias, muito pobres e com baixos salários, ficavam, quanto às suas necessidades mais básicas. Havia, porém, uma lógica inversa à da construção de habitação para operários em meio urbano: enquanto neste, os bairros operários surgiram para dar resposta à necessidade de alojar população que afluía à cidade em busca de trabalho, ao contrário, as casas de cantoneiros eram uma forma de atrair trabalhadores para zonas isoladas de tudo, cuja fixação a presença da família facilitava.

O Estado-patrão não oferecia melhores condições aos que o serviam do que os particulares. Em 1907, no Instituto de Agronomia e Veterinária, apresentavam-se as iniciativas estatais de construção de casas para os cantoneiros como tendo falhado²⁸¹: com quatro divisões cobertas de telha vã, duas para cada cantoneiro (um quarto e a casa de entrada, supõe-se) e com cozinha comum, sem chaminé e com pouco arejamento. A privacidade era nula, pois “[aglomerava-se] ali o cantoneiro, a mulher e toda a prole, num unico quarto, sem conforto, numa promiscuidade” degradante²⁸². Os logradouros, previstos desde o projecto-tipo de 1859, eram inexistentes, pelo que não podiam ter uma horta nem animais para auxiliar a sua subsistência. Constata-se, assim, que nem sempre os traços feitos nos gabinetes se convertiam em realidade.

A habitação para os cantoneiros aparecia sempre justificada como uma necessidade funcional, em razão do interesse do trabalho e da estrada. Os trabalhadores, como já se viu, eram mal vistos e a casa era-lhes cedida a troco de parte do salário e só se não houvesse alternativa. O espírito paternalista que, desde o início do aparecimento dos

²⁸⁰ J. O. Simões, «art. cit.», in *op.cit.*, p. V.

²⁸¹ O. Pires, *op. cit.*, pp. 100-102.

²⁸² Encontrou-se um único documento relativo a uma casa com características semelhantes, na estrada de Faro a Loulé, a tratar no III Capítulo.

bairros operários, se manifestou por parte dos patrões das fábricas, no caso dos cantoneiros só se notou a partir da acção do Estado Novo, através da Junta Autónoma de Estradas, que

“[enfrentou] o problema da construção e reparação de casas de cantoneiros, para lhes assegurar e às respectivas famílias melhores condições de vida, sem requintes, mas com o conforto de que hoje não pode prescindir um lar, ainda que modesto. Além disto, é um elemento que estimula a afeição do cantoneiro pelo seu cantão o facto de ali residir em casa, que pelo Estado lhe é afectada, proporcionando, tanto à sua pessoa como à família, um certo bem estar e recursos que de outro modo lhe seria quási impossível conseguir.”²⁸³

Pode-se concluir que, quanto às relações entre o patrão/proprietário e o trabalhador/inquilino, as diferenças são poucas, bem como no que concerne às condições de vida de uns e outros trabalhadores.

O trabalho dos cantoneiros era, evidentemente, diferente do das fábricas, porque era realizado ao ar livre. Mas era, de certa forma, um híbrido, entre o operário de construção e o operário rural: partia pedras, fazia calçadas, reparava o piso, as bermas e as obras de arte da estrada. A Junta Autónoma de Estradas, aliás, ao considerá-los funcionários do Estado, incluiu-os nos quadros de pessoal operário. Mas também limpava as ervas, plantava, cuidava das árvores e colhia os frutos, o que o aproximava do trabalhador rural.

Também no que diz respeito às casas, por um lado, obedeciam à lógica da habitação-tipo, pois eram construídas a partir de um projecto uniforme, eram cedidas pela entidade patronal para fixação do trabalhador e localizadas junto do local de trabalho, pelo que se podem considerar habitação, se não operária, pelo menos, funcional. Por outro, eram isoladas e em meio rural. Todas as casas de que se tem conhecimento foram, julga-se que pela JAE, dotadas de um logradouro, com área suficiente para cultivo e de instalações para animais domésticos, bem como, parte delas, de poço e de um forno, para facilitar uma certa autonomia em áreas isoladas, o que lhes confere características

²⁸³ Junta Autónoma de Estradas, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941*, Lisboa, 1941, p. 67.

de habitação rural. Assim, opta-se por considerá-las, também, um tipo híbrido de habitação.

CAPÍTULO III. As casas dos cantoneiros do Algarve – 1859-1944

A situação das estradas do Algarve, de um modo geral, nunca foi muito diferente da de todas as outras estradas de Portugal. Da mesma forma, a sua conservação obedecia às mesmas regras e era garantida por idênticos processos, ou seja, com o trabalho a ser executado por cantoneiros, o que também passava pela construção de casas para a sua habitação, à medida que iam sendo abertas as estradas.

Relativamente àquelas casas e a exemplo do que aconteceu no restante território português, muito poucas das que se sabe terem sido construídas no século XIX no Distrito de Faro chegaram aos dias de hoje, recuperadas pela Junta Autónoma de Estradas nos primeiros anos da sua actuação. O conjunto das casas antigas e das que foram então construídas no Algarve, ao mesmo tempo que a JAE alargava a rede rodoviária, constitui, como já atrás se referiu, um caso único em todo o país, pela sua uniformidade.

III.1. Estradas algarvias ou a falta delas

“A provincia do Algarve, pela sua posição topographica, está privada d'estes melhoramentos de viação com que se têm dotado outras provincias do continente (...). Não ha communicação para o Algarve senão aquella que se faz n'um pessimo vapor, ao qual eu não confiaria a vida de ninguem que me fosse caro, ou, passando o Tejo,

cortando toda a provincia do Alentejo até ao Guadiana, correndo depois todo o Guadiana até Villa Real de Santo Antonio, e depois a estrada do litoral; mas essa comunicação é dispendiosíssima, não póde servir senão a pessoas que possam dispor de tempo e dinheiro. (...) Temos, pois, (...) [o] isolamento do Algarve da communhão das demais provincias do reino, pelo que respeita á viação geral. (...) O Algarve está em Macau. (...) A provincia nao tem communicações com o resto do paiz senão pela via maritima.”²⁸⁴

Assim denunciava o Deputado Barros e Cunha, numa «Interpellação ácerca do estado da viação geral no Algarve», apresentada à Câmara dos Deputados em 1872, as dificuldades que, desde sempre, existiram nos contactos terrestres daquela região com o resto do país, muito devido à barreira natural formada pelo conjunto montanhoso de Monchique e do Caldeirão a separar o Algarve do Alentejo. Pelo contrário, a presença do mar em metade dos seus limites territoriais fez com que, ao longo de muitos séculos, os contactos dos algarvios com outros povos, especialmente do Mediterrâneo, fossem mais fáceis e frequentes do que com as outras regiões de Portugal²⁸⁵.

III.1.1. A herança rodoviária

Alguns caminhos e estradas do Algarve existentes já na Antiguidade Tardia parecem ter perdurado ao longo dos tempos, com poucas alterações nos seus percursos, dando lugar a muitas das estradas actuais. A título de exemplo, duas das vias referidas pelo geógrafo muçulmano Edrissi no século XII, uma entre a foz do Guadiana e o Cabo de São Vicente e outra do Cabo de S. Vicente a Alcácer do Sal²⁸⁶, antecederam, respectivamente, os actuais traçados da Estrada Nacional nº 125, de Lagos a Vila Real de Santo António, e da Estrada Nacional Nº 120, de Alcácer do Sal a Lagos. Também a antiga estrada de Beja a Faro, por Almodôvar, anterior à Reconquista²⁸⁷, integra, nos nossos dias, a Estrada Nacional nº 2. No entanto, os trajectos herdados dos antigos,

²⁸⁴ *Diario da Camara dos Senhores Deputados*, 1 de Março de 1872, p. 493-495.

²⁸⁵ Joaquim Romero Magalhães, *O Algarve Económico. 1600-1773*, Lisboa, Editorial Estampa, 1993, p. 19.

²⁸⁶ Vasco Gil Mantas, «Os Caminhos da Serra e do Mar», in Maria Filomena Barata, (coord.), *90 Noventa Séculos entre a Serra e o Mar*, Lisboa, IPPAR, 1997, p. 321.

²⁸⁷ *Idem*, p. 322.

apesar de continuarem sempre a ser utilizados pelas populações, foram-se degradando, ao mesmo tempo que as necessidades de circulação evoluíam.

É esta realidade que explica a quase inexistência de vias terrestres entre a Capital e o Algarve até finais do século XIX, razão para que o transporte de pessoas e mercadorias fosse mais rápido e seguro por mar²⁸⁸. Em alternativa à navegação costeira, podia fazer-se, a leste, um percurso misto: de barco, pelo Rio Guadiana, entre Vila Real de Santo António e Mértola e, numa segunda etapa, já por terra, primeiro até Beja, por maus caminhos e daí por estrada, até à Capital. Naturalmente, as condições das vias eram idênticas a todas as outras do país, ou seja, más. Dentro do Algarve, a circulação entre as várias localidades do litoral, ainda que próximas, era igualmente mais fácil por mar, por causa do mau estado das estradas. Quanto ao interior, os caminhos, embora numerosos, não eram transitáveis por carros²⁸⁹.

III.1.2. O significado do Algarve para Portugal: reflexos nas estradas

O relacionamento entre o Reino de Portugal e o do Algarve, durante séculos, foi escasso. Daí poder deduzir-se a pouca atenção e o desinteresse a que o poder político, quase sempre, votou o segundo. Desde a sua integração na Coroa portuguesa em 1267, com D. Afonso III, na sequência do acordado no Tratado de Paz de Badajoz com Afonso X de Castela e Leão²⁹⁰, apenas recebeu três visitas reais: a de D. João II, que aí faleceu em 1495; a de D. Sebastião, em 1573; e, cerca de três séculos depois, a de D. Carlos, em 1897.

A Coroa portuguesa não deixou, no entanto, de marcar a sua autoridade e o seu domínio sobre a região. Por razões de defesa territorial, a que não era estranha a sua situação

²⁸⁸ Luís Filipe Rosa Santos, «As vias de comunicação», in Maria da Graça Maia Marques, (coord.), *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, Lisboa, Ed. Colibri, 1999, p. 385.

²⁸⁹ J. R. Magalhães, *op. cit.*, p. 266.

²⁹⁰ António Borges Coelho, «O Tempo e os Homens: Séculos XII-XIV», in João Medina (dir.), *História de Portugal (Dos tempos pré-históricos aos nossos dias)*, vol. III, Editora Ediclube, Amadora, 2004, p. 422.

geo-estratégica, a presença de um governante com poderes na área militar foi uma constante no Algarve.

Quanto ao exercício da justiça, o Rei nunca prescindiu dele, quer através da presença de magistrados e de outros funcionários judiciais, que mantinham contacto regular com a capital²⁹¹, quer pela existência, no extremo sudeste algarvio, do Couto de Castro Marim, um dos locais destinados ao cumprimento de penas de degredo, junto à fronteira com a Andaluzia. Como outros lugares utilizados com a mesma finalidade, Castro Marim era, desde o século XV, povoado pelos condenados a degredo, que, além de garantirem a ocupação e a defesa do território numa zona fronteiriça importante²⁹², forneciam também mão-de-obra para a indústria do sal²⁹³, associada às pescarias.

Em meados do século XVIII, a tomada de noção das potencialidades económicas do Algarve e dos entraves existentes ao seu proveito para Portugal, levou o governo josefino a encarar o Algarve com nítido interesse, não só no aspecto económico, mas também no político, o que se traduziu, entre outras medidas, na sua reestruturação administrativa, determinada pela Carta de Lei de 16 de Janeiro de 1773²⁹⁴. A situação da economia da região era, na altura, de grande fragilidade, causada, entre outras razões, pelo facto de o comércio, na sua generalidade, ser controlado pelos ingleses e as pescarias, particularmente, pelos espanhóis, ao que acresciam o contrabando, a fuga ao fisco e a corrupção²⁹⁵. A construção de Vila Real de Santo António, decidida no final do mesmo ano²⁹⁶, próximo da fronteira com Espanha, e que veio a albergar a nova Companhia Geral das Reais Pescarias do Algarve, constituiu também uma tomada de posição clara por parte de Portugal quanto à sua soberania sobre aquele território, com

²⁹¹ Geraldo Pieroni e Timothy Coates, *De Couto do Pecado à Vila do Sal. Castro Marim [1550-1850]*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, Câmara Municipal de Castro Marim, 2002, p. 17; cf. António Manuel Hespanha, *As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII*, Coimbra, Almedina, 1994, pp. 196 e 203.

²⁹² *Idem*, pp. 19.

²⁹³ *Idem*, p. 126.

²⁹⁴ *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima copilação das Ordenações redegida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1763 a 1774*. Lisboa, Typografia Maigrense, 1829, pp. 652-655.

²⁹⁵ José Eduardo Capa Horta Correia, *Vila Real de Santo António. Urbanismo e Poder na Política Pombalina*, Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1997, p. 41.

²⁹⁶ *Idem*, pp. 67-69.

intenção de consolidar o domínio da Coroa portuguesa sobre o Reino do Algarve e sobre os seus negócios.

Tornaram-se, então, fundamentais as vias de comunicação, para acelerar a circulação de pessoas e bens e, assim, permitir um escoamento eficiente dos produtos. Logo a 22 de Janeiro de 1773 foi dada ordem para se fazer um levantamento topográfico do terreno entre as vilas de Monchique e Portimão, com a finalidade de melhorar o caminho, muito acidentado no seu percurso²⁹⁷. Este servia não apenas para escoar os produtos da serra de Monchique, especialmente a madeira de castanheiro, através do porto de Portimão, como também para o acesso de mais de um milhar de pessoas, anualmente, às termas²⁹⁸, facilitando, assim, as ligações entre a serra e o litoral.

Como atrás se referiu, a ligação entre Vila Real de Santo António e Lisboa tinha uma lacuna, entre Mértola e Beja, razão para, assim, por Provisão Régia, datada de 21 de Junho de 1774 e remetida aos respectivos Juizes de Fora, ser ordenada a abertura de uma estrada aquelas duas localidades do Baixo Alentejo, para a qual deveriam contribuir os “(...) donos das Fazendas (...) que della se [haviam] de servir em beneficio das suas conducções, da mayor facilidade de extracção dos seus Fructos, e do mayor valor que lhe [daria] ás suas Fazendas pelo sobredito novo transito. (...)”²⁹⁹. Porque esta estrada iria, indirectamente, servir e beneficiar Vila Real de Santo António, Alberto Luís Pereira, administrador da Companhia Geral das Reais Pescarias do Reino do Algarve, foi logo informado destas diligências³⁰⁰, dado o interesse que o assunto tinha para aquela empresa. No ano seguinte, a 15 de Março, foi expedida ordem ao Correio Mór do Reino para que mandasse “(...) estabelecer Cazas de Correyo nas Villas de Alcoitim, e Santo Antonio de Arenilha (...)”, com a indicação de que o correio a elas dirigido deveria seguir até Beja, “(...) de onde pelas novas estradas [passaria] á Villa de Mertola; para desta seguirem a mais curta viagem até [àquelas duas] Villas (...)”³⁰¹.

²⁹⁷ AHMOP, MR 14, fls. 33v-34.

²⁹⁸ J.E.C.Horta Correia, *op.cit.*, p. 50.

²⁹⁹ AHMOP, MR 14, fls. 143v-144.

³⁰⁰ *Idem*, fl. 145.

³⁰¹ *Idem*, fl. 183.

Apesar do impulso que as medidas pombalinas pretenderam dar à região, durante o reinado de D. Maria I e a regência do seu filho, o Príncipe D. João, tudo veio, mais uma vez, a estagnar, fruto das conjunturas político-militares que afectaram Portugal, na sequência das agitações decorrentes da Revolução Francesa e que atingiram a Península Ibérica. Naturalmente que o Algarve sofreu aquelas vicissitudes, e, em consequência, a implementação das estradas acabou por não se realizar, apesar das boas intenções políticas.

Já entrados no século XIX, emanadas do Sul, era frequente chegarem à Corte as queixas e os lamentos. A 16 de Agosto de 1827, o Governador das Armas do Reino do Algarve enviava uma representação ao Ministério do Reino a denunciar o mau estado de conservação das "Estradas e Caminhos (...) a ponto de tornar difficil e perigoso o transito com grave prejuizo da Agricultura e do Commercio"³⁰². A Regente Infanta D. Maria deu seguimento àquela reclamação com o pedido de informações pormenorizadas sobre as estradas, com referência às obras mais urgentes e seus orçamentos, indicados por um oficial engenheiro³⁰³. Porém, as intenções ficaram sem resultados nos anos seguintes, ao que não foram estranhos os tempos de agitação que se viviam. E, por volta de 1840, o panorama das estradas continuava semelhante:

“menos más na beira do mar, no barrocal porém peiores, e na serra pessimas. Algumas das povoações apenas se [comunicavam] entre si por veredas (...). As communicações com o Além Tejo (...) [eram] quasi intransitaveis.”³⁰⁴

Os Algarvios, por seu lado, sempre viram de uma forma distante a capital e dos centros de poder, o que foi factor para desconfiarem e reagirem mal às intervenções ou intenções governamentais, como era, por exemplo, a imposição de mais contribuições. A propósito do imposto para as obras das estradas criado pela Lei de 23 de Julho de 1843, um algarvio afirmava, em 8 de Setembro do mesmo ano, num comunicado com sabor regionalista:

“Pedimos as estradas, carecemos d’ellas, estamos promptos para as pagar; e queremos os braços algarvios empregados em trabalhos de utilidade propria. (...) No Algarve

³⁰² AHMOP, MR 22-5, Fls. 36-36v.

³⁰³ Idem.

³⁰⁴ João Baptista da Silva Lopes, *Corografia ou Memória Económica, Estatística e Topográfica do Reino do Algarve*, Faro, Algarve em Foco, 1988, p. 75.

temos pessoas muito capazes, honradas e zelosas do bem da provincia, muito inteligentes e desinteressadas. (...) Quanto ás companhias para empresas são escusadas para aqui. Pois nós havemos de pagar o nosso cruzado annual e além disso pagarmos barreiras e darmos esse ganho aos empregarios!”³⁰⁵

Isto justificava que, mais à frente, a mesma pessoa viesse a escrever que os algarvios sabiam, melhor que ninguém, o que era necessário ao Algarve e como fazê-lo. Rejeitava, por isso, a presença de mais engenheiros enviados pelo Governo, bastando os que já lá estavam e reclamava obras urgentes, sem perda de tempo em mais estudos.

Anos depois, em comunicação oficial, datada de 18 de Junho de 1850³⁰⁶, era o próprio Governador Civil de Faro a pedir que, por estar em construção a estrada de Faro a Loulé³⁰⁷, não ficasse esquecida a reparação, e sublinhava, urgente, da estrada do litoral do Algarve, no troço compreendido entre Faro e Tavira³⁰⁸. O argumento era que esta estrada era imprescindível para a comunicação entre todos os portos de mar algarvios e, logo, em termos económicos, justificava-se por ser uma “despeza (...) productiva pelo incremento que se [dava] á Agricultura, e Commercio, abrindo assim cada vez mais estas Fontes de riqueza e receita publica”³⁰⁹, facto que levava a que as populações fossem sensíveis à necessidade da sua contribuição e colaborassem quer com donativos, quer com trabalho gratuito³¹⁰. Já quanto à estrada a ligar Faro a Loulé, que daí deveria vir a continuar para Norte, ainda que importante, tinha alternativas, no transporte marítimo, para ligar o Algarve à capital, por um lado, e, por outro, no circuito fluvial do Guadiana até Mértola e daí, por terra, até Beja e por aí acima.

³⁰⁵ José Joaquim Ramalho, «Estradas no Algarve. (Comunicado)», in *Revista Universal Lisbonense*, Vol. III, Série I, Nº 4, 14 de Setembro de 1843, pp. 41-42 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/.../RUL/...>)

³⁰⁶ AHMOP, MR 2D 1R 2, Lº 8, nº 264, pp. 124-127.

³⁰⁷ Uma das estradas reais cuja construção foi ordenada por Portaria de 27 de Outubro de 1849 e que fazia parte da estrada que deveria ir de Faro a Lisboa. A 9 de Novembro seguinte, uma nova Portaria previa o financiamento regular destas obras através de donativos dos concelhos próximos a elas, entre outros meios.

³⁰⁸ Para cuja reparação já tinha sido apresentado um orçamento, em 12 de Junho de 1850, pelo Director das Obras Públicas do Distrito de Faro (AHMOP, MR 2D 1R 2, Lº 8, nº 264, pp. 117-118).

³⁰⁹ AHMOP, MR 2D 1R 2, Lº 8, nº 264, p. 125.

³¹⁰ *Idem*, p. 124 e 126.

O Inspector-Geral das Obras Públicas mostrou reservas quanto àquela proposta da estrada Faro-Tavira, se bem que viesse a concordar que, a ser autorizada, o Governo deveria assumir a obra, com a atribuição de uma dotação extraordinária para o efeito³¹¹. Talvez devido à aproximação do Inverno e sem obras à vista, o Governador Civil de Faro, aproveitando as dificuldades de cobrança de mais um imposto destinado a financiar obras em estradas³¹², enviou ao Ministério do Reino, a 1 de Setembro de 1850, um ofício confidencial, informando que as “Oposições” aproveitavam a situação,

“desvairando a opinião dos povos com o dizerem-lhe que as estradas mais precisas para a comunicação das principaes povoações da Provincia, entre si, ahi [ficavam] sem se lhe pôr mão - em quanto que só se [tratava] da de Lisboa para Faro, a qual no Algarve [compreendia] apenas umas 3 léguas”³¹³,

ideias que ele procurava desfazer, juntamente com o Director das Obras Públicas distrital, com a realização de um levantamento, junto dos Administradores dos Concelhos, das obras de que necessitavam, “procurando (...) por este meio alimentar nos povos a esperança de que opportunamente se [fariam] as obras de que [precisavam], e entretanto [vissem] que já d’ellas se [cuidava]”³¹⁴. Chamava, por isso, a atenção para a necessidade de “effectivamente se [fazer] alguma coisa alem da estrada de Loulé”, especialmente a estrada “de Faro para Nascente”, no sítio do Rio Seco³¹⁵, cujas enchentes invernosas isolavam a cidade e criavam o caos.

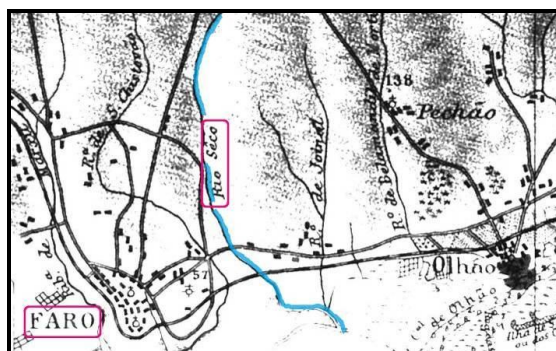


Fig. 34 - Rio Seco (●), interceptado pelas ligações de Faro para Nascente

Fonte: BAHOP, C 254-7 C - Distrito e concelho de Faro : Planta das ilhas da Barreta e Culatra entre as barras Nova e dos Gafalhos, 1920 (pormenor)

³¹¹ Idem, pp. 128-130.

³¹² A Lei de 22 de Julho de 1850 estabeleceu a cobrança de 15% sobre a importância da décima predial, de juros, industrial e do imposto de criados e cavalgaduras, a cobrar junto com os mesmos impostos.

³¹³ AHMOP, MR 2D 1R 2, Lº 8, nº 264, p. 120-121

³¹⁴ Idem, p. 122.

³¹⁵ Ibidem.

Esta insistência a alertar para uma situação de potencial conflito surtiu efeito, como se constata pelo teor do despacho exarado no Ministério do Reino sobre o ofício do Governador Civil, logo no dia 4 de Setembro seguinte:

“A necessidade desta obra é manifesta pelo efeito moral que produzirá. Proceda-se pois a ella, e se não houver outros meios requesite-se á Fazenda esta somma por adiantamento para ser restituída pelo imposto das Estradas.”³¹⁶

As obras fizeram-se até ao Rio Seco, à entrada de Faro, apesar das dificuldades, tanto técnicas, como orçamentais e, um ano depois, a 30 de Outubro de 1851, o Governador Civil afirmava que estava “feita uma boa estrada e os povos [reconheciam] e [agradeciam] ao Governo este beneficio”³¹⁷. Ainda assim, pedia já outra reparação na mesma estrada, acerca da qual o Director das Obras Públicas de Faro tinha, uns dias antes, informado o Inspector-Geral³¹⁸, agora entre a ponte de Marim e a da Ataboeira, próximo de Olhão³¹⁹.

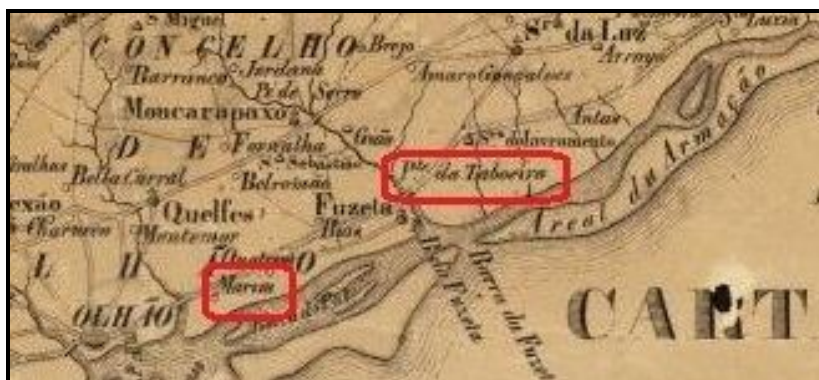


Fig. 35 - Marim e Ponte da Taboeira (ou Ataboeira), próximo de Olhão.
Fonte: João Baptista da Silva Lopes, *Carta corográfica do reino do Algarve, que faz parte da corografia do mesmo reino*, 1842 (pormenor)
(<http://purl.pt/3973/1/>, 10/5/2010)

Num apontamento existente no processo relativo a estas obras e que se crê ser do Inspector-Geral das Obras Públicas, com data de 6 de Março de 1852, era reforçada, uma vez mais, a importância da estrada de Faro a Loulé, forma de ligar o “Algarve com o Alentejo, e em seguida com a capital do Reino”³²⁰, bem como a impossibilidade de

³¹⁶ Idem, p. 114.

³¹⁷ Idem, p. 144.

³¹⁸ Idem, p. 137, ofício de 21/10/1851.

³¹⁹ Idem, p. 138.

³²⁰ Idem, p. 133.

financiamento de ambas as estradas: “Ou se ha-de fazer a estrada de Faro a Loulé, ou a estrada de Faro a Tavira”³²¹. Acabaram por ser feitas ambas. A de Faro a Loulé, concluída em 1857, foi a primeira estrada do Algarve construída em macadame³²².

Em 1860, o Deputado algarvio Hermenegildo Gomes da Palma³²³ justificava no Parlamento a morosidade e os custos destas obras:

“a estrada á saída de Faro foi de uma grande difficuldade de construcção, teve de se fazer uma trincheira considerável em rocha de grés, fizeram-se obras de arte importantes, as expropriações foram carissimas, não obstante intervir o poder judiciario, e a estrada vae toda formada em leito artificial.”³²⁴

A complexidade e o investimento nestas duas estradas justificavam que o Governo investisse na sua conservação, razão para ter sido, pouco tempo depois, proposta a construção das primeiras casas de cantoneiros em território algarvio, primeiro na estrada de Faro a Loulé e, depois, na de Faro a Tavira.

Pode avaliar-se a importância destas vias através do requerimento de Charles Bonnet, em 1860, para explorar uma carreira diária de diligências entre Faro e Loulé³²⁵, bem como de um outro, de dois anos mais tarde, de Joaquim Daniel dos Santos, industrial de Faro, a pedir o exclusivo, por doze anos, da exploração de três carreiras semanais, de ida e volta, de Faro para Tavira e de Faro para Loulé, por *omnibus*, com possibilidade de alargar o serviço a outros percursos³²⁶. Nenhum dos pedidos teve seguimento, por razões burocráticas.

³²¹ Ibidem.

³²² L. F. R. Santos, «As vias de comunicação», in M. G. M. Marques (coord.), *O Algarve da Antiguidade...*, p. 388.

³²³ Hermenegildo Gomes da Palma (Tavira, 1816-Lisboa, 1899); engenheiro militar, reformado com a patente de General de Divisão, esteve envolvido nos processos de construção das duas estradas referidas, ao serviço na Direcção das Obras Públicas do Distrito de Faro, a qual veio a dirigir mais tarde, entre 1858 e 1859. Quer como deputado, quer como Par do Reino, representou o Algarve em diversas legislaturas.

³²⁴ *Diario da Camara dos Senhores Deputados*, Nº 15, «Sessão de 19 de Maio de 1860», p. 206 (<http://debates.parlamento.pt/...>).

³²⁵ AHMOP/DGOP/ROP/Estradas, “Diligências entre Faro e Loulé”, 1860-1862.

³²⁶ Idem.

Já nos anos setenta do século XIX, vinha mais uma vez o Governador Civil de Faro alertar o Governo para “os queixumes dos povos do Districto”, pela “falta de vias de comunicação com o Alentejo e, conseqüentemente, com [a] Capital”, com grandes prejuízos para a economia³²⁷, pois a Estrada Distrital de Faro a Castro Verde, em construção, não passara ainda além de S. Brás de Alportel³²⁸.

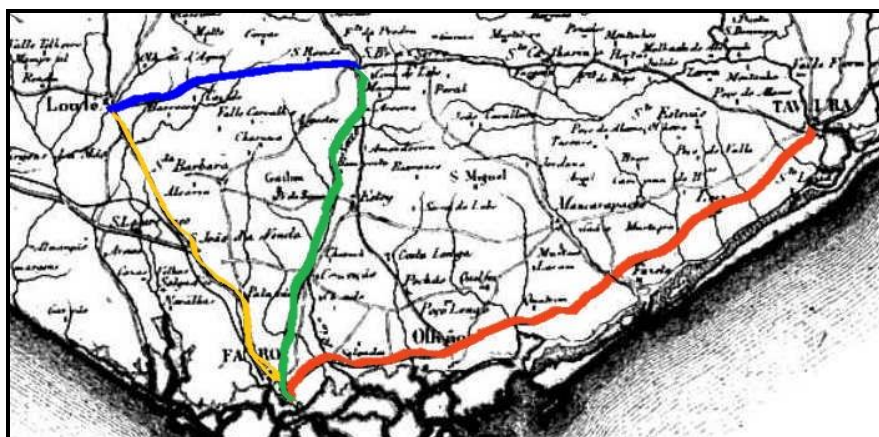


Fig. 36 – Estradas de Faro a Loulé (●), de Faro a Tavira (●), de Faro a Castro Verde (até S. Brás de Alportel (●)) e ligação entre Loulé e S. Brás de Alportel (●).

Fonte: AHMOP, C 251-15 C – *Distritos Administrativos. Faro. 1885-1889* (pormenor).

Aproveitava-se a circunstância para pedir que fosse feita uma outra estrada, de Silves até S. Bartolomeu de Messines e com a possibilidade de continuar também para o Alentejo³²⁹, criando-se, além destas, uma terceira ligação entre as duas regiões, esta mais a Ocidente.

Paralelamente, nas ligações de Lisboa ao Algarve, surgiu o comboio³³⁰. À medida que o caminho de ferro avançava, ia-se tornando necessário aproximá-lo das vias de comunicação principais ou das localidades, caso contrário, o “seu movimento [seria] nullo, pois que, nem passageiros nem mercadorias as [podiam] procurar para tomar o

³²⁷ AHMOP/DGOP/ROP/Estradas, ofício n° 33 do Governo Civil do Distrito de Faro, de 29 de Dezembro de 1873.

³²⁸ A estrada de Faro para Lisboa passaria, já não por Loulé, mas por S. Brás de Alportel, mais directa e muito importante para a economia regional, devido à produção de cortiça; na mesma altura foi também construída a estrada entre Loulé e esta localidade.

³²⁹ AHMOP/DGOP/ROP/Estradas, ofício n° 33 do Governo Civil do Distrito de Faro, de 29 de Dezembro de 1873.

³³⁰ O primeiro comboio, de mercadorias, numa viagem de teste, chegou a Faro em 21 de Fevereiro de 1889. A estação de Faro foi inaugurada cerca de seis meses mais tarde, a 1 de Julho, com a chegada a Faro do primeiro comboio de passageiros.

transporte na linha ferrea.”³³¹ Uma das estradas construídas para o efeito, entre Portimão e o caminho de ferro, classificada, então, como Estrada Real nº 76, com início naquela cidade e passando por Monchique, teve o seu ponto terminal definido, precisamente, pelo ponto em que interceptava a via-férrea³³², onde viria a ser a Estação de Santa Clara-Saboia, no Concelho de Odemira.

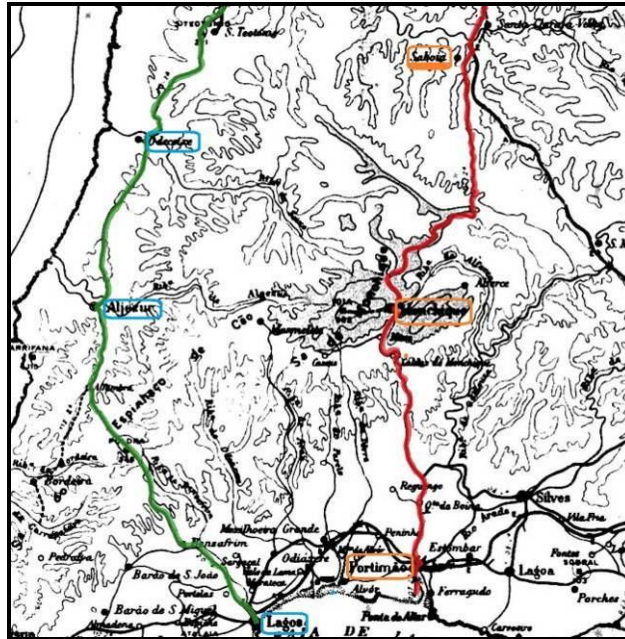


Fig. 37 – Estradas de Portimão a Saboia (●) e de Alcácer do Sal a Lagos (●)

Fonte: BAHOP, C 275-2 C – Instituto Geográfico e Cadastral, *Carta corográfica de Portugal*, 1941-1945.

Esta serviu, até ao avanço da linha férrea para Lagos, toda a parte ocidental do Algarve, onde “as povoações mais importantes [eram] Silves, Portimão, Monchique e Lagos”³³³. Quanto à Estrada Real nº 76, não era apenas mais uma estrada entre o Algarve e o Alentejo, mas parte do trajecto rodo-ferroviário, mais rápido e seguro, para, a partir da parte ocidental do Distrito de Faro, se chegar à Capital e ao resto do país.

No entanto, a distância entre os projectos e a sua concretização era grande e muitas destas estradas ficaram incompletas durante décadas, sem chegarem a transpor as

³³¹ Frederico Augusto Pimentel, «Caminho de Ferro do Algarve. Relatório da Construção», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXI, Maio e Junho, Nºs 245 e 246, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1890, p. 158.

³³² Lei de 15 de Março de 1877, in *Legislação e Disposições Regulamentares...*, pp. 307-308.

³³³ F. A. Pimentel, «art. cit.», p.178.

serranias; a falta de conservação dos poucos lanços que iam sendo construídos fez o resto e, ao chegar-se à I República, o Algarve continuava ainda isolado. Os seus habitantes sentiam-se, como sempre, esquecidos pelos governantes, o que era denunciado por Agostinho Lúcio³³⁴, na sua intervenção no primeiro Congresso Regional Algarvio:

“O Algarve é constituído por (...) duas partes muito distintas, litoral e serra (...). Esta area que é muito irregular e parcamente provida de estradas, deixa ver logo pelo exame do mappa de viação do Districto, que se a facha do litoral é regularmente servida dos necessarios meios de comunicação urbana e rural; a serra, essa é duma pobreza de meios de viação, que não se sabe como melhor explical-a, se por abandono a que são votadas essas miserias estações sertanejas, se á ignorancia, se á indiferença dos poderes superiores, pelo estado, em que vivem esses desventurados habitantes da cadeia de montanhas, que partindo da Foya de Monchique se estendem á margem direita do Guadiana.”³³⁵

E esta região continuou a estar fechada às comunicações e a ficar esquecida, apesar das frequentes chamadas de atenção dos seus representantes, feitas na Câmara dos Deputados ao longo dos anos. Em plena Ditadura Nacional, a estrada de Cacilhas a Faro (na qual se incluía a antiga estrada de Faro a Loulé) tinha ainda alguns lanços por construir, apesar de ser considerada, “[na] rêde de viação ordinaria do sul do Pais a via de comunicação de maior importância”³³⁶, o que prejudicava o “desenvolvimento economico dos dois ricos districtos de Faro e Beja”³³⁷. A mesma ideia era reforçada, mas em relação à estrada de Portimão à estação de Santa Clara Saboia, que em 1933 se encontrava intransitável; neste caso, tratava-se, não apenas de “estabelecer a ligação

³³⁴ Agostinho Lúcio da Silva (? - 1926), médico algarvio, dedicou-se à questão da higiene e saúde pública. Foi deputado em várias legislaturas, em representação dos círculos de Vila Real de Santo António e de Faro. Fundador da Sociedade de Geografia de Lisboa e da Sociedade Propaganda de Portugal, defendeu sempre os interesses do Algarve, tendo sido um dos organizadores do I Congresso Algarvio, realizado em 1915.

³³⁵ Agostinho Lúcio (Relator), «Estradas», [Relatório apresentado ao] *Congresso Regional Algarvio*, Lisboa, Tipografia Moralizadora, 1915, p. 5.

³³⁶ ADFAR, JAE 107, Processos de reconstrução do troço de Faro a Aljustrel (Estrada Nacional nº 2), 1928-1930.

³³⁷ *Ibidem*.

conveniente e de grande interesse comercial e agrícola dos concelhos de Monchique e Odemira”, mas ainda do acesso destas povoações do interior ao comboio³³⁸.

Já no início do Estado Novo, a Junta Autónoma de Estradas avançou com a recuperação da rede rodoviária e o Algarve ficou, finalmente, ligado ao resto de Portugal por vias eficientes. Estas, como no resto do país, foram então dotadas, de forma sistemática, dos equipamentos essenciais à sua conservação: as casas de cantoneiros, forma de fixar os homens às estradas.

III.2. As casas dos cantoneiros do Algarve oitocentista

A Direcção das Obras Públicas de Faro enviava à Direcção-Geral das Obras Públicas, presume-se que anualmente, mapas com informações acerca dos edifícios pertencentes ao Estado. Destes, apenas se encontraram cinco, relativos aos anos de 1866, 1889, 1893, 1898 e 1900, pelo há lacunas nos dados obtidos.

Estes mapas, além disso, revelam algumas discrepâncias de ano para ano e omitem algumas das casas que aparecem referidas noutras fontes. Não se conhecendo ao certo qual o número de casas de cantoneiros construídas no Algarve no século XIX, pode, no entanto, deduzir-se que as casas edificadas foram menos do que as projectadas.

Acresce que dos edifícios mencionados nem todas se destinavam a habitação de cantoneiros, pois as casas da Ladeira do Sapo e do Barracão serviam como depósitos de ferramentas e materiais, não passando a segunda de uma barraca de madeira.

Ainda assim, conjugando as informações das várias fontes, é possível ter uma ideia das que foram construídas ao longo da segunda metade do século XIX:

³³⁸ ADFAR, JAE 140 (vol. 2), Processo de construção do troço da estação de Odemira à Praia da Rocha: reparações no troço da Portela dos Caibros a Monchique -1933/1937.

Locais	Anos					Estradas
	1866	1889	1893	1898	1900	
Ladeira do Sapo		x	x	x	x	Faro-C.Verde ³³⁹
Cumeada dos Cavalos		x				“
Barracão		x	x	x		Portimão-C.Ferro ³⁴⁰
Falacho		x	x	x	x	Portimão-S.B.Alportel ³⁴¹
Meia Légua		x	x	x		Litoral do Algarve ³⁴²
Gional/Joinal	x				x	“
Alfambra					x	Lagos - A. do Sal ³⁴³

Quadro nº 2 - Casas de cantoneiros construídas no Distrito de Faro ao longo da segunda metade do século XIX

Fontes: ADF: JAE 338, JAE 498, JAE 568, JAE 786; AHMOP: DGOP/ROP/Edifícios diversos

O facto de se verificar um desencontro, quanto à estrada do Litoral do Algarve, entre os mapas de 1866 e 1900, que referem apenas a casa do Gional, e os de 1889, 1893 e 1898, que mencionam apenas a da Meia Légua, leva a pensar que se trate de um único edifício e não de dois. Acontece que por volta de 1865, no Gional, foi construída uma casa de cantoneiros, a 5 km de Faro³⁴⁴, sensivelmente a mesma distância a que ficava, em 1936, a casa que ainda hoje existe no Sítio da Meia Légua³⁴⁵. Esta coincidência, mesmo tendo em conta as transformações urbanísticas e consequentes alterações nos limites da cidade, leva a pensar que se trata exactamente do mesmo local e, eventualmente, da mesma casa.

³³⁹ O topónimo *Ladeira do Sapo* parece ter desaparecido, não se encontrando senão numa única carta geográfica, que o situa a Norte de S. Brás de Alportel (BAHOP, C 251-15 C - Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, *Distritos administrativos*, Lisboa, DGTGR, 1885-1889). A comparação com mapas de estradas recentes permite localizá-lo na actual EN nº 2. Quanto à Cumeada dos Cavalos, situa-se na freguesia do Ameixial, concelho de Loulé.

³⁴⁰ Actual EN nº 266; o sítio do Barracão fica no concelho e freguesia de Monchique, próximo das Caldas de Monchique; aparece designado também como Carrasqueira, sítio que fica muito próximo do Barracão, numa planta da casa e num mapa, datados de 21 de Agosto de 1900, com indicação de estar em estado irrecuperável (ADFAR/JAE 21, vol. 2).

³⁴¹ Actual EN nº 124; o sítio do Falacho pertence ao concelho e freguesia de Silves.

³⁴² Actual EN nº 125; o lugar da Meia Légua fica no Concelho de Olhão, freguesia de Pechão, tal como o Joinal; quanto a este topónimo, é possível que a sua semelhança com *Gional*, no concelho de Faro, freguesia da Sé, próximos um do outro, tenha suscitado confusão entre ambos nos dois documentos, um de 1866 e outro de 1900.

³⁴³ Actual EN nº 120; o Porto de Alfambra situa-se no concelho de Aljezur, freguesia da Bordeira.

³⁴⁴ AHMOP/DGOP/ROP, Edifícios diversos.

³⁴⁵ Junta Autónoma de Estradas, *Direcção de Estradas do distrito de Faro. Itinerário das estradas nacionais de 1ª e 2ª classes*, Faro, Tip. Serafim, 1937, p. 11.

III.2.1. Projectos e concretizações: as tipologias do século XIX

De uma forma geral, os projectos elaborados no século XIX para as casas de cantoneiros só muito raramente estão completos, o que obriga, por vezes, a compararem-se, por exemplo, o orçamento de um processo com a memória de outro, para chegar a conclusões quanto às suas tipologias.

Os processos de construção de estradas consultados passaram a incluir, a partir do último quartel daquele século, os projectos das casas, com a indicação dos locais onde deviam ser construídas. Isto confirma que, ao projectar-se a estrada, se previa já a sua conservação. No entanto, a documentação só confirma terem sido edificadas algumas delas, deixando dúvidas, quanto a outras, se chegaram a ir além do projecto.

Quanto às primeiras casas de cantoneiros construídas no Algarve, como atrás se referiu, destinaram-se às estradas de Faro a Loulé (1859-1860) e de Faro a Tavira (1866) e resultaram de propostas, posteriores à sua conclusão, da Direcção de Estradas deste distrito, pois havia que assegurar a conservação daquelas vias, cuja construção fora tão difícil de alcançar.

III.2.1.1. As casas para a estrada de Faro a Loulé

Para a estrada de Faro a Loulé foi elaborado, crê-se que entre 1859 e 1860³⁴⁶, um projecto para construção de duas casas, uma a 1 km e outra a 5 km de Loulé, cada uma delas para dois cantoneiros.

Tal como estava estipulado, cada edifício dividir-se-ia em dois “apartamentos”. Mas, enquanto o projecto-tipo da Direcção-Geral de Obras Públicas se compunha de três divisões para cada cantoneiro, este contemplava apenas duas, uma das quais devia servir de cozinha³⁴⁷.

³⁴⁶ Entre a Circular da DGOP de 23 de Novembro de 1859, antes da qual não há conhecimento da construção de qualquer casa de cantoneiros e o ano de 1860, limite cronológico do conjunto documental onde se inclui este orçamento; a estrada, como já se disse, ficou concluída em 1857.

³⁴⁷ ADFAR, JAE 929, Projectos e Orçamentos - 1841/1860, *Orçamento para as Casas dos Cantoneiros da Estrada de Faro a Loulé*.

É o projecto mais antigo que se encontrou para o Algarve e dele apenas se conhece o orçamento (Anexo Cap. III, Doc. 1). Ainda assim, a descrição da obra permite conhecer algumas das características da construção destas casas, de que se salienta, quanto ao aspecto exterior, a pintura de portas e janelas “a 2 demãos de verde” e as paredes “caiadadas com três demãos”, que se tornou um padrão nestes edifícios, bem como os materiais empregues. Não se sabe, porém, nada acerca da configuração, quer da planta, quer dos alçados, a não ser cada “apartamento” dispunha de uma porta e uma janela. Desconhece-se se chegaram a existir.

III.2.1.2. As casas para a estrada de Faro a Tavira...

Quanto à estrada de Faro a Tavira, em 15 de Março em 1866, o Director de Estradas do Distrito de Faro, Augusto Maria Fidié, apresentava à Direcção-Geral de Obras Públicas o projecto e orçamento para uma casa para dois cantoneiros a edificar no Alto da Ataboeira, a 15 km da capital algarvia. Na memória descritiva da obra, referia que esta casa devia ser “ezactamente igual como a que já se [achava] construída na referida estrada, no sitio do Ginal a cinco kilometros de distancia d’esta Cidade”³⁴⁸. Há, assim, a certeza de ter existido esta casa, nas proximidades de um dos pontos da estrada que tinha oferecido dificuldades, o Rio Seco.

Quanto à segunda, ficaria próxima à Ribeira da Taboeira e à ponte do mesmo nome, a meia distância entre Faro e Tavira, entre os dois lanços da estrada. O processo foi despachado na Direcção-Geral, em 22 de Março de 1866, ao “Inspector da 4ª Divisão”. Pelas anotações na margem do officio, sabe-se que voltou, a 3 de Fevereiro de 1869, “do Inspector Moraes sem a informação que lhe foi pedida” e que o projecto foi abandonado: “Não se concretiza”³⁴⁹.

O Engenheiro Augusto Fidié seguiu o projecto-tipo de 1859, respeitando-o completamente no desenho da planta. Quanto aos alçados, apenas alterou o principal, com o acrescento de duas janelas, uma para cada casa, ladeando as portas (Anexo Cap.

³⁴⁸ AHMOP, DGOP-ROP, Edifícios diversos. Cf. Capítulo II.2.1, p. 59.

³⁴⁹ Ibidem.

III, Fig. 1). O telhado é, neste caso, de quatro águas, quando o projectado em 1859 tinha apenas duas.

A diferença mais visível é nos alçados do edifício, ao qual ele pretendeu dar “a devida solidez, mas também uma apparencia elegante”³⁵⁰, para o que acrescentou às fachadas frontal e laterais uma platibanda. Também nesta casa, as madeiras deviam ser pintadas de verde, “não só com o fim de embellezar a fachada do edificio, mas também por que [era] esta a côr mais uzada em todas as construcções pela sua maior duração”³⁵¹.

É notável o detalhe da memória descritiva quanto aos pormenores, quer dos materiais, quer dos aspectos da construção da casa, nos quais Augusto Fidié privilegiava tanto a solidez e a estética como o conforto e a privacidade dos futuros habitantes, sem esquecer o aspecto importante da economia (Anexo Cap. III, Doc. 2).

Desconhece-se o que aconteceu à casa do Gional, bem como se existiu mais alguma casa construída de acordo com o projecto do Alto da Ataboeira. Ao que parece, de acordo com a documentação encontrada, este projecto parece ter sido, então, abandonado. Apesar disso, de entre todos, é a ele que mais se assemelham as casas de cantoneiros do século XX, cujo projecto-tipo parece ter sido inspirado pelo de Augusto Fidié.

III.2.1.3. ...e as da estrada de Faro a Castro Verde

A construção do segundo lanço da estrada de Faro a Castro Verde, entre S. Brás de Alportel e o Barranco do Velho, era, em 30 de Novembro de 1874, justificada como urgente pela “importância do sitio d’Alportel, centro do grande comercio de cortiça que o Algarve [tinha] com o Alentejo”³⁵². O processo para a construção de duas casas, cada uma para dois cantoneiros, foi apresentado muito mais tarde, em 1890 e dele encontrou-

³⁵⁰ Ibidem.

³⁵¹ Ibidem.

³⁵² ADFAR, JAE 3 (v. 1), Processo de construção do lanço de Alportel a Barranco Velho -1874/1875 – *Descrição geral do traçado em planta e perfil*.

se apenas o mapa de medição e o orçamento, datados de 20 de Maio desse ano³⁵³. A informação constante naqueles dois documentos confirma que o projecto adoptado era o mesmo do lanço da mesma estrada entre a Cumeada dos Cavalos e o Ameixial, mas sendo este anterior, de 10 de Setembro de 1884. Refira-se que deste processo, além do mapa de medição, restam os desenhos (Anexo Cap. III, Figs. nºs 2 e 3)³⁵⁴.

Este projecto é muito semelhante ao de Emiliano Augusto de Bettencourt³⁵⁵, mas com o acrescento de uma platibanda à fachada principal e, nos alçados laterais, umas pequenas janelas com quatro lóbulos, designadas como “lunetas”. O telhado é de duas águas. Quanto à planta, uma das divisões foi reduzida a um recanto, desconhecendo-se a sua utilidade. É possível calcular a sua área em cerca de 50 a 55 m².

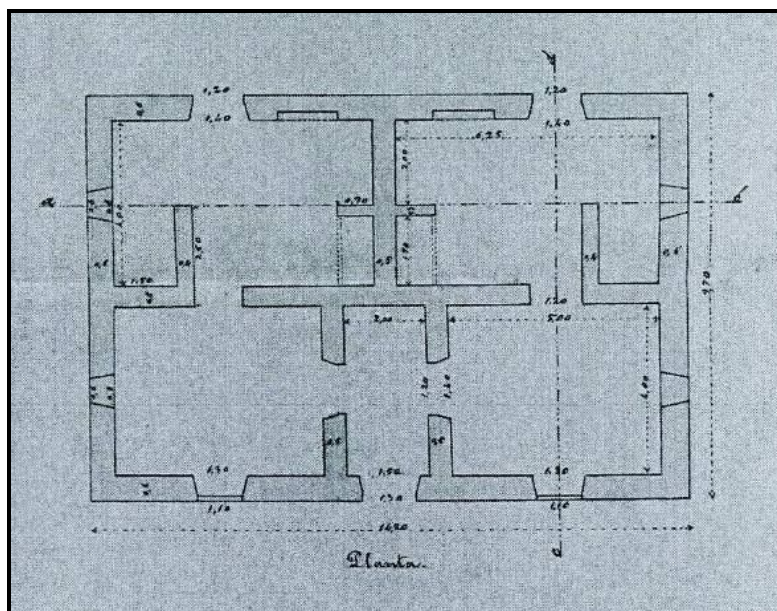


Fig. 38 – Planta das casas de cantoneiros para a estrada de Faro a Castro Verde
Fonte: ADFAR/JAE 7, (vol. 1) Processo de construção do lanço da Cumeada dos Cavalos ao Ameixial -1884

Quanto ao lanço do Ameixial à Ribeira do Vascão, junto à fronteira entre a Província do Algarve e a do Alentejo, foi também proposta, em Maio de 1889, a construção de duas casas, “contíguas e próximas ao local da ponte” com o mesmo nome, justificadas “pela distancia a que [ficavam] as povoações mais proximas, e para haver uma fiscalização da

³⁵³ ADFAR, JAE 9 - Processo de construção do lanço de Alportel a Barranco Velho, s/d.

³⁵⁴ ADFAR, JAE 7 - Processo de construção do lanço da Cumeada dos Cavalos ao Ameixial -1884.

³⁵⁵ Cf. Capítulo II.3.1.2., p. 32.

conservação da ponte a estabelecer sobre o Vascão³⁵⁶. Uma nota confirma a tipologia do projecto: “N.B. – O tipo de casas para cantoneiros é o mesmo do lanço da Cumiada dos Cavallos ao Ameixial.”³⁵⁷

Quanto a terem sido efectivamente construídas, apenas há certeza quanto à da Cumeada dos Cavalos, por aparecer no mapa dos edifícios de 1889.

III.2.1.4. Casas de cantoneiros no ocidente do Algarve

Para outra via de ligação ao Alentejo, mas mais a ocidente, no lanço da Estrada Real nº 76, de Portimão à estação de Monchique³⁵⁸, entre as Cimalhas e a Mesquita, foi orçamentada, a 14 de Junho de 1890, a construção de mais duas casas de cantoneiros “segundo o typo n’esta Direcção adoptado, que se [tornavam] necessarias pelo isolamento da região que [atravessava]”³⁵⁹. O orçamento, ao indicar o número de portas e de janelas, bem como as lunetas, confirma haver-se adoptado o projecto das casas da estrada de Faro a Castro Verde.

Para além das estradas em que deveriam ser construídas, tal como acontece com as atrás mencionadas, a localização destas casas é desconhecida. Quanto a certezas, apenas a casa da Alfambra, no concelho de Aljezur, que se presume ter obedecido ao mesmo projecto, consta do mapa dos edifícios de 1889.

Pode concluir-se, assim, que foi este o projecto-tipo adoptado para as casas de cantoneiros do Distrito de Faro, o qual apresenta características diversas dos utilizados noutras zonas de Portugal, verificando-se a sua aplicação quase generalizada à rede rodoviária de todo o território algarvio em finais do século XIX. O desenho distribuído pela Direcção-Geral das Obras Públicas e Minas em 1959 ficou, aqui, esquecido.

³⁵⁶ ADFAR, JAE 10 - Processo de construção do lanço do Ameixial à Ribeira do Vascão -1889-1913.

³⁵⁷ Ibidem.

³⁵⁸ Mais exactamente, o ponto da ligação da estrada ao caminho de ferro, designado desta forma.

³⁵⁹ ADFAR/ JAE 17 (vol. 1) - Processo de construção do lanço das Cimalhas à Mesquita -1890/1914.

III.2.1.5. A casa de cantoneiros do Cachopo

Outros destes edifícios foram construídos, sem que se tenha conhecimento de quais os projectos que lhes deram origem, como é o caso da casa de cantoneiros do Cachopo, no concelho de Tavira, acerca da qual a documentação é muito escassa.

Através da informação dada pela Divisão de Estradas do Distrito de Faro em 19 de Julho de 1923, para resposta a um requerimento do Deputado Manuel de Sousa Coutinho³⁶⁰, sabe-se que teria sido construída cerca de vinte anos antes, ou seja, por volta de 1903, o que se insere nos limites temporais dos processos relativos ao lanço de estrada onde se situa a casa, entre Cachopo e Casa Nova³⁶¹. Esta documentação não contém projecto nem referência alguma ao edifício, em “terreno publico contiguo á estrada e [com] materiais sobrantes” de outras obras feitas pelo Estado em locais próximos.

A casa foi inicialmente destinada “ao pessoal de estudo, construcção e fiscalização, bem como a deposito de ferramentas”, para apoio à construção daquele lanço de estrada. Porém, devido à “falta que [então havia] de casas de habitação e do exíguo salario que [ganhavam] os cantoneiros”, a Administração-Geral das Estradas e Turismo decidiu adaptá-la a habitação para dois cantoneiros³⁶².

III.2.2. A casa de cantoneiros do Falacho: entre os séculos XIX e XX

Quanto à casa do Falacho, aparece mencionada pela primeira vez no mapa dos edifícios de 1889, mas, também neste caso, não se encontrou informação alguma sobre o projecto inicial ou a data da sua construção.

³⁶⁰ AHMOP, SG-Prov. 44 - *Correspondência com o Congresso, a Câmara dos Deputados e o Senado - 1917-1926*. Cf. Cap. II.2.2.

³⁶¹ ADFAR/JAE 81 e JAE 82, de 1904 a 1920. A estrada do Cachopo à Casa Nova veio, mais tarde, a integrar a estrada de Alcoutim a Porto de Lagos, actualmente classificada como Estrada Nacional nº124.

³⁶² AHMOP, SG-Prov. 44 - *Correspondência...*

A configuração que se julga ser a do edifício primitivo é ilustrada por uma planta, datada de 21 de Agosto de 1900 e assinada por José António Serpa, Chefe da 2ª Secção de Conservação do Distrito de Faro³⁶³. Através deste desenho, pode verificar-se uma completa diferença da distribuição dos espaços relativamente a todos os outros projectos para casas de cantoneiros.

Trata-se de um edifício com uma área total de cerca de 112 m², dividido, não em duas, mas em cinco casas separadas, quatro delas destinada a habitação, cada uma com duas divisões. A quinta casa, num espaço indiviso, era a cozinha, de serventia comum.

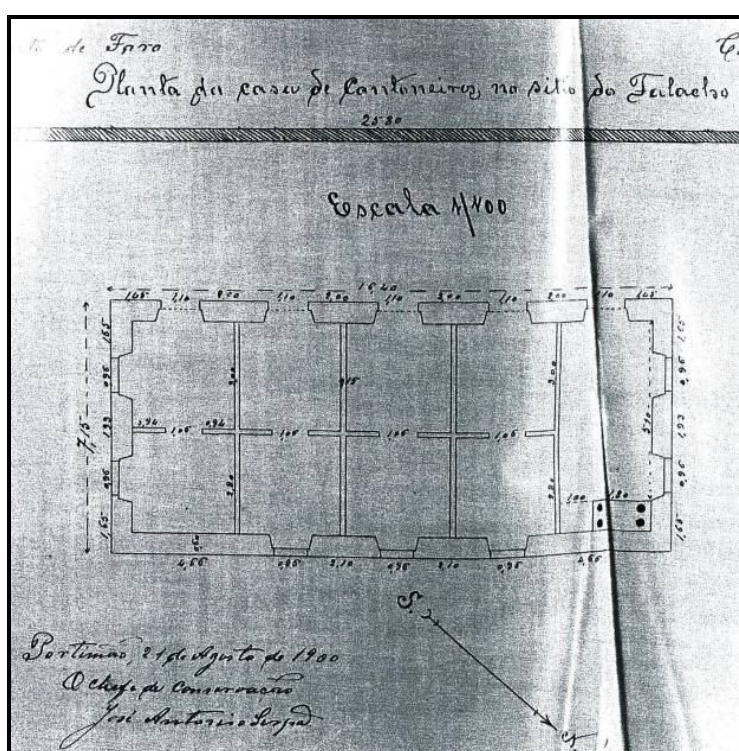


Fig. 39 - Planta da Casa de Cantoneiros no ditio do Falacho
Fonte: ADFAR/JAE 21, Vol.2

Um mapa com a “Nota das casas, de cantoneiros, existentes, nas estradas, reaes, nºs 76 e 77”, da mesma data, indica que, quanto às “casas terreas na estrada real nº 77”, elas estavam em bom estado, sendo necessária para a sua conservação a verba anual de 10\$000; o prédio estava avaliado em 500\$000³⁶⁴.

³⁶³ ADFAR/JAE 21, Vol. 2, Processo de construção do lanço de Silves a Porto de Lagos -1878/1900.

³⁶⁴ Ibidem.

A planta da casa e o mapa são acompanhados de uma planta de localização, que mostra a configuração do logradouro, com a casa e o desenho de um muro, eventualmente para consolidação do terreno, pois o mesmo é em declive (Anexo Cap. III, Fig. 4).

Apesar da boa localização, num local habitado e próximo da cidade de Silves, sabe-se que estava desocupada em 1926, pois a Direcção-Geral do Ensino Primário e Normal, a 9 de Maio desse ano, solicitou ao Secretário-Geral do Ministério do Comércio e Comunicações³⁶⁵ a sua cedência, a fim de lá instalar a escola primária então criada no Falacho³⁶⁶. A Câmara Municipal de Silves encarregar-se-ia das adaptações necessárias, bem como de arranjar uma casa para o cantoneiro e arrecadação para ferramentas.

A Administração-Geral das Estradas e Turismo, a 23 de Junho seguinte, respondia que a casa estar desocupada se devia a “estarem muito vagos os logares de cantoneiros dos cantões proximos”, mas que, uma vez preenchidos esses lugares não poderia “ser dispensada a casa do Falacho sem prejuizo do serviço”, até porque as instalações a ceder pela Câmara Municipal não seriam “em locais convenientes nem de uma forma definitiva”³⁶⁷. Acrescia a intenção de lá guardar o cilindro mecânico, feitas as adaptações necessárias e de proceder a reparações urgentes à conservação do edifício, para o que a Administração-Geral mandara “elaborar [havia] pouco tempo uma estimativa”³⁶⁸. E a casa continuou a ter a função para a qual fora construída.

Esta ideia de reutilizar o edifício estaria, eventualmente, relacionada com a intenção que o Ministério do Comércio e Comunicações tivera de estudar “uma melhor distribuição do pessoal (...) e do material, arquivos, edificios e suas dependencias das antigas Direcções de Obras Publicas”, para o que tinha sido nomeada uma comissão, por uma Portaria de 12 de Setembro de 1923³⁶⁹, desconhecendo-se se daí houve alguns resultados.

³⁶⁵ Designação dada ao antigo Ministério das Obras Públicas entre 1919 e 1932.

³⁶⁶ AHMOP/SG Prov 21 – Correspondência com a Administração-Geral das Estradas e Turismo, 1917-1926.

³⁶⁷ Idem.

³⁶⁸ Idem.

³⁶⁹ AHMOP, SG-Prov. 43 – Documentos relativos a estradas, 1927-1929. Não se encontrou a portaria.

Quanto à estimativa e às obras, de acordo com a documentação encontrada, só vieram a concretizar-se em 1931, o que se pode explicar pela conjuntura económica da época e pelas alterações políticas que se deram neste período.

III.3. O século XX: a intervenção da Junta Autónoma de Estradas

Todos os documentos relativos à construção das casas de cantoneiros no século XX que se encontraram, respeitantes ao Distrito de Faro e edificadas pelos serviços da Junta Autónoma de Estradas, fazem parte dos processos de obras das estradas onde aquelas foram construídas.

A organização destes processos era normalizada, pelo que todos eles se compõem do mesmo tipo de elementos, em sequência semelhante. No entanto, não se encontrou parte dos processos e, dos encontrados, a maioria está incompleta ou dispersa³⁷⁰.

A inscrição do ano de construção no painel de azulejos, na fachada principal de cada uma destas casas, permite saber que foram todas construídas entre 1933 e 1942. Apesar de algumas delas serem posteriores ao ingresso do Arquitecto Peres Fernandes na JAE³⁷¹, este não interferiu no modelo em uso na região, o qual foi aí aplicado a todos os edifícios.

III.3.1. O autor dos novos projectos

O Engenheiro Joaquim Barata Correia³⁷², contratado como Engenheiro Ajudante pela Junta Autónoma de Estradas em 13 de Setembro de 1927, foi, logo na altura, colocado

³⁷⁰ O Arquivo Distrital de Faro incorporou apenas uma parte do fundo documental da Direcção de Estradas daquele distrito, a qual está ainda a ser organizada, o que justifica a irregularidade e dispersão dos processos e das respectivas peças.

³⁷¹ Cf. Capítulo II.2.2., p. 25.

³⁷² Sertã, 17/8/1898 - ?, 7/2/1955.

na Direcção de Estradas do Distrito de Faro, da qual veio a ser nomeado Director em 26 de Janeiro de 1935³⁷³.

Entre os muitos projectos elaborados por ele no Algarve, como os de obras de melhoramentos das estradas e de reconstrução de todos os chafarizes junto a estas, são da sua autoria os projectos de “reconstrução de tôdas as casas de cantoneiros existentes no Distrito”, os de “construção de edifícios para habitação de cantoneiros” e de “construção de 3 edifícios para sede de Secções de Conservação”³⁷⁴, ou seja, todas as casas afectas à conservação das estradas, novas ou recuperadas, foram da sua responsabilidade, o que explica a uniformidade do conjunto destes edifícios.

A sua acção não se limitou ao âmbito da JAE, tendo estado encarregue, a pedido da Junta Consultiva do Ensino Técnico e Secundário, da fiscalização das obras de construção do Liceu João de Deus, em Faro, em 1940³⁷⁵. No mesmo ano, a 1 de Novembro, a sua “contribuição generosa e esforçada (...) nas diligências e trabalhos necessários à ampliação do hospital da Misericórdia [de Loulé]” mereceu-lhe um louvor do Ministério do Interior³⁷⁶.

No âmbito regional, o reconhecimento do seu trabalho traduziu-se numa homenagem ao Eng. Barata Correia, “promovida pelas Camaras Municipais do Algarve” em 1942³⁷⁷. Ao deixar o Algarve por ter sido nomeado Director de Estradas Distrito de Lisboa, em 1946, a Câmara Municipal de Loulé entendeu louvá-lo por ter deixado “obra tão vultuosa que todos os algarvios lhe [ficavam] devendo muito do bem estar, comodidade e conforto” conseguidos em “toda a rede de viação da província”³⁷⁸.

Porque o período entre 1927 e 1946, durante o qual dirigiu os serviços da JAE no Distrito de Faro, correspondeu àquele em que foi realizada praticamente toda a obra de recuperação da rede rodoviária portuguesa, pode dizer-se que, no que concerne ao

³⁷³ Estradas de Portugal, E.P.E., Recursos Humanos – Processo individual de Joaquim Barata Correia.

³⁷⁴ Idem.

³⁷⁵ Idem.

³⁷⁶ Idem.

³⁷⁷ Idem.

³⁷⁸ Idem.

Algarve, todo o trabalho então realizado nesse âmbito foi dirigido pelo Eng. Barata Correia.

III.3.2. O novo projecto-tipo

O projecto dos edifícios da autoria do Eng. Barata Correia é um só, que se repete em cada processo, quer as peças desenhadas, quer as peças escritas. Este é, por isso, mais um projecto-tipo, o qual apenas sofria adaptações quando as características do terreno onde a casa era implantada o exigiam, conforme é ainda hoje visível.

As casas continuaram a ser duplas, com apenas duas excepções³⁷⁹. A planta da casa para cada cantoneiro é quadrangular, tal como a do projecto inicial, de 1859 e como o da Atabueira, de José Maria Fidié; porém, em vez das três divisões destas, as novas casas têm quatro, das quais uma é a cozinha; quanto às áreas, as novas casas são maiores, com cerca de 56 m².

Quanto ao alçado principal, Joaquim Barata Correia parece ter-se inspirado no desenho de Augusto Fidié, na disposição das portas e janelas:

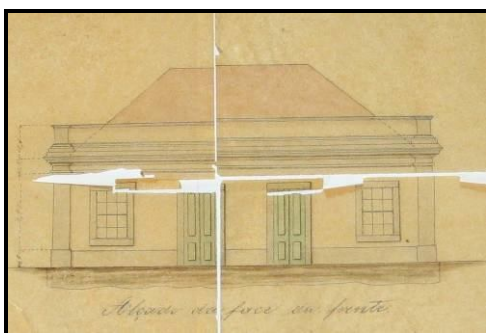


Fig. 40 - Alçado principal do projecto de Augusto Fidié
Fonte: AHMOP/DGOP/ROP, Edifícios Diversos

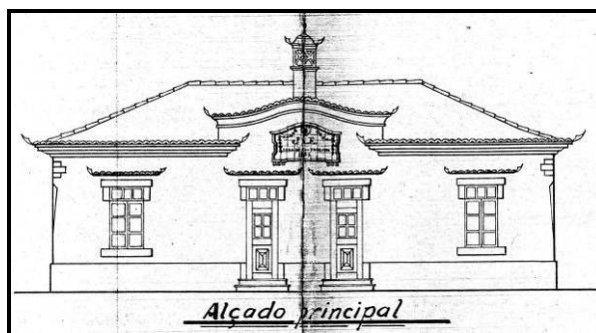


Fig. 41 - Alçado principal do projecto de Joaquim Barata Correia
Fonte: ADFAR/JAE 134 (Vol. 2)

Adaptou, no entanto, as casas aos novos tempos, quer no aspecto exterior, quer em melhorias introduzidas com vista a torná-las mais confortáveis.

³⁷⁹ Uma no Concelho de Aljezur, outra no Concelho de Odemira. Esta segunda, próximo de Saboia, na estrada de Portimão ao caminho de ferro, tal como as obras da estrada, estava a cargo da Direcção de Estradas do Distrito de Faro.

III.3.2.1. Qualidade na construção

Apesar de estas serem habitações destinadas a trabalhadores humildes e de a sua construção ser simples, o Estado era exigente quer quanto à qualidade a dos materiais empregues, quer quanto ao trabalho executado, pelo que tudo ficava perfeitamente expresso nos contratos de empreitada. A razão do cuidado prendia-se não só com o conforto a proporcionar aos cantoneiros e às suas famílias, mas também com a maior durabilidade da construção e com o bom aspecto que se pretendia que as casas tivessem.

Nos cadernos de encargos, nas partes acerca destes edifícios, era clara a exigência do emprego dos melhores materiais, desde a pedra, que seria “resistente, inatacavel pela agua e pelos agentes atmosfericos, limpa de terra e de quaesquer outros corpos”³⁸⁰, até aos componentes das tintas (Anexo Cap. III, Doc. nº 3). Na parte relativa à execução dos trabalhos, o pormenor chega ao tipo de pregos a empregar, ao processo de tratamento das madeiras ou ao corte dos vidros para as janelas, o que resulta numa descrição detalhada dos elementos do edifício, do chão ao telhado³⁸¹ (Anexo Cap. III, Doc. nº4). Estes documentos remetiam ainda para as peças desenhadas, iguais em todos os projectos e que ilustravam o que era pretendido (Anexo Cap. III, Fig. 5)

Terminada a obra, os serviços responsáveis procediam à vistoria e, caso fosse necessário, era notificado o encarregado, para corrigir os defeitos, e o fiscal, para verificar a correcta execução das ordens. Foi o caso da vistoria feita ao edifício da Sede da Secção de Conservação do Barranco do Velho, em 14 de Setembro de 1937³⁸², acerca da qual o Adjunto da 10ª Secção de Construção, Pedro António Gamito, ao informar o seu superior hierárquico, não só apontava as falhas encontradas, como sugeria diversos arranjos para melhorar o aspecto da casa (Anexo Cap. III, Doc. nº 5).

³⁸⁰ ADFAR/JAE 134 (Vol. 2) - Processo de construção do troço Moinho da Légua a Odeceixe - 1931/1934.

³⁸¹ ADFAR/JAE 136 - Processo de construção da estrada de Alcácer do Sal a Lagos: lanço da Portela da Maceira a Odemira -1931/1934

³⁸² ADFAR/JAE 115 (Vol. 2) – Processo de construção do lanço de Barranco do Velho à Ribeira da Quintã -1932/1937.

III.3.2.2. Ainda o princípio da economia

Preferencialmente, já desde o Século XIX, construía-se as casas duplas, para dois cantoneiros, entre outras razões porque o encargo relativo se tornava maior nas casas simples. Uma das excepções à construção das casas duplas foi a da actual E.N. nº 266 que, apesar de estar localizada no Concelho de Odemira, era da competência da Direcção de Estradas do Distrito de Faro, já que a estrada também o era, por servir este distrito na sua ligação ao caminho de ferro. Não se encontrou a memória justificativa da obra, que poderia esclarecer porque foi tomada esta opção.

Mas uma peça deste processo, o “Resumo das medições das casas para moradia de dois cantoneiros e d’um cantoneiro, a construir respectivamente aos Kms. 40,900 e 54,400”³⁸³, onde estão discriminados os valores dos trabalhos de construção, item a item, para a “moradia de 2 cantoneiros” e para a “moradia de I cantoneiro”, verifica-se que era, de facto, mais económico construir as casas duplas, com diferenças mais significativas relativamente aos trabalhos mais dispendiosos. Refira-se, como exemplo, que enquanto as escavações para uma casa simples importavam em 14.280\$00, para uma dupla custavam 23.316\$00; o mesmo acontecia relativamente à alvenaria ordinária (58.565\$00 e 88.4314\$00, respectivamente).

Terminada a obra, um instrumento de controle dos custos era o “Mapa dos trabalhos a mais ou a menos”³⁸⁴, onde era descrito tudo o que tinha sido feito na obra para além, ou aquém do estipulado no contrato e, naturalmente, os respectivos valores, com o saldo, a favor ou contra o Estado.

III.3.3. Recuperação de um edifício antigo: a casa de cantoneiros do Falacho

De todas as casas de cantoneiros ainda existentes em território algarvio, julga-se ser a do Falacho a mais antiga, e a única, das construídas no século XIX, a estar ainda de pé.

³⁸³ ADFAR/JAE 134 (Vol. 2) - Processo de reparações nos lanços da estação de Santa Clara-Sabóia à Portela dos Caibros e da Portela dos Caibros a Monchique -1931/1935.

³⁸⁴ ADFAR/JAE 115 (Vol. 2) – Processo de construção ...

Pelo conjunto de documentos encontrados, também é a única cuja evolução é possível conhecer, a partir do conjunto de documentos encontrados.

Apesar de haver muito pouca documentação escrita sobre esta casa, as peças desenhadas que se encontraram, respeitantes a obras efectuadas em dois momentos, são eloquentes quanto à evolução deste edifício até 1937, quando lhe foi dada a forma e o aspecto que ainda hoje tem, permitindo apreciar um exemplo de adaptação e transformação das casas de cantoneiros levadas a cabo no período do Estado Novo.

III.3.3.1. Obras em 1931 – reparações

A casa de cantoneiros do Falacho ia acusando os efeitos do tempo e, como atrás se referiu, desde 1926 estava prevista a sua recuperação. Em 1931, ficaram concluídas as obras da Estrada Nacional nº 108³⁸⁵ e, para assegurar a sua conservação, a JAE avançou com os arranjos do edifício. Foi, então, elaborada a *Estimativa das reparações necessárias para uma casa de cantoneiros existente ao Km. 15.500 da E.N. nº 108-2ª, no sítio do Falacho*³⁸⁶. Na memória descritiva que a acompanhava, elaborada a 23 de Outubro desse ano, pelo Chefe da 2ª Secção dos Serviços de Conservação, este considerava “necessário reparar a cobertura, forrar alguns tectos, colocar um esticador nas paredes, proceder a pinturas, rebôcos e caiações tanto interiores como exteriores”, com especial urgência a dar à reparação do telhado, em virtude da aproximação da “época das chuvas” (Anexo Cap. III, Doc. nº 7)³⁸⁷. A verba de 3000\$00, atribuída à Direcção de Estradas do Distrito de Faro para a reparação de casas de cantoneiros, foi insuficiente para a despesa, estimada em 3.351\$00; ainda assim, as reparações foram efectuadas, acabando por custar, no total, 3333\$20, soma das importâncias constantes das fohas de pagamentos respectivas³⁸⁸; a maior parcela da despesa foi para a “Reparação geral do telhado, forrar cinco compartimentos, elevar a chaminé, pôr uma linha e pequenos concertos”, na importância de 2.587\$00. O restante correspondeu a

³⁸⁵ ADFAR/JAE 111 – Processo de reparações na E. N.º 108-2ª (E.N. nº 124), entre os kms 7 e 12,800 - 1929/1931.

³⁸⁶ ADFAR/JAE 560, Estimativas – 1931-1932.

³⁸⁷ Idem.

³⁸⁸ Idem.

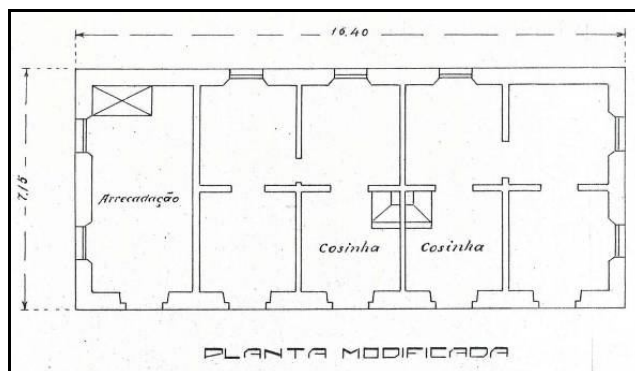


Fig. 43 - Planta da casa do Falacho com alterações
 Fonte: ADFAR/JAE, Gav 3 - Pl. 109(3) - Projecto de alterações do Falacho, 1937

Quanto aos alçados, manteve-se inalterada toda a estrutura do edifício. As diferenças são grandes, no entanto, nos pormenores decorativos exteriores, onde se nota de forma clara a preocupação que a JAE teve com a estética das suas instalações (Anexo Cap. III, fig. 6).

Assim, e no projecto:

- na parte superior das fachadas foi colocada uma cimalha;
- sobre os vãos de todas as portas e janelas foram acrescentados beirais, que, tal como o do telhado, são rematados com “pombinhas”, o mesmo acontecendo com as duas chaminés;
- estas, uma já existente, da antiga cozinha comum, e outra nova, são decoradas, à maneira algarvia;
- e, aquela que é, até aos nossos dias, a marca identificadora das casas dos cantoneiros, foi acrescentada ao alçado principal: um frontão, com um painel de azulejos, com a inscrição “J.A.E. Casa de Cantoneiros. 1937”.

A casa, tal como chegou à actualidade, apresenta algumas diferenças relativamente ao projecto, que parece não ter sido integralmente seguido. Assim:

- o alçado posterior da casa tem apenas quatro vãos, menos um do que o projecto. Julga-se que o quinto vão, que terá, eventualmente sido tapado, seria a porta da dependência destinada a arrecadação, a qual parece ter sido anexada, como mais uma divisão, à casa contígua; a confirmá-lo, e de acordo com o *Levantamento* feito pela Junta Autónoma de Estradas em 1998, uma das duas casas tem uma divisão a mais do que a outra;

- a chaminé que pertencia à cozinha comum desapareceu e a nova chaminé difere da desenhada;
- ao painel de azulejos do frontão foram acrescentados, também na fachada principal, dois outros, a indicar as distâncias quilométricas dos pontos importantes mais próximos, um de cada lado do edifício (Anexo Cap. III, fig. 7);
- foi omitida, do painel de azulejos central, a data de 1937, eventualmente por não ser esta a data da construção, mas apenas das adaptações.

III.3.3.3. O exterior – estruturas de apoio

Encontrou-se, desenhada a lápis no verso do projecto para o Chafariz de Besteiros³⁹⁰, uma planta do terreno que constitui o logradouro da casa de cantoneiros do Falacho (Anexo Cap. III, Fig. 8), com a mesma configuração que a planta de 1900, atrás mencionada. O terreno é representado murado e com os respectivos acessos identificados. Não está datado, mas sabe-se que o Chafariz foi projectado em 1937³⁹¹, pelo que este desenho do verso será, em princípio, de uma data aproximada, até porque coincide com as obras da casa.

Além do muro e da casa, a planta mostra, ainda, diversas estruturas de apoio que permitiam, não apenas uma certa autonomia aos seus habitantes, mas também lhes proporcionavam meios de subsistência. Deste modo, identifica-se um poço, um forno e acomodações para animais, estas situadas num plano mais baixo, separado por um muro e acedido por escadas; o terreno, amplo, era suficiente para ser cultivado por duas famílias. Além destes equipamentos, está representado um telheiro e arrecadações.

A higiene não ficou esquecida e, nas traseiras das arrecadações, foram projectadas casas de banho, uma para cada família. Foi também prevista uma fossa.

Embora a do Falacho seja a única planta deste tipo que se encontrou, todas as outras casas têm o mesmo tipo de infraestruturas, como foi possível verificar localmente.

³⁹⁰ ADFAR/JAE 42 DEDF – Chafariz de Besteiros.

³⁹¹ O ano aparece representado no desenho do alçado do chafariz.

Assim, eram possíveis condições de vida melhores para quem, na maior parte dos casos, habitava locais isolados e a distâncias grandes de povoações.

Existe ainda um outro projecto³⁹², onde estão representadas as duas casas de banho, anexadas à casa, mas com entrada pelo exterior. Inclui ainda o desenho de uma estrutura única, compartimentada em cinco divisões, destinadas a: farmácia e telefone, duas arrecadações, um forno e um telheiro (Anexo Cap. III, Fig. 9). Não foi possível saber se corresponde a alguma das casas existentes, já que, na maioria, os edifícios são praticamente iguais. O que difere é a configuração e a disposição espacial das estruturas de apoio, que, neste caso, não foi possível identificar em nenhum dos locais. Refira-se que, em vários casos, os logradouros e, logo, a parte posterior das casas e os anexos são inacessíveis.

III.3.4. O embelezamento das casas

“(…) não é com motivos acessórios, enfeites, rodriguices, que a casa se faz. Estes atavios não bastam para dar carácter a uma vivenda.”³⁹³

No entanto, a originalidade das casas de cantoneiros do Algarve deve-se, não tanto aos traços arquitectónicos, como ao tratamento exterior que lhes foi dado, com a finalidade de torná-las mais bonitas e, por fazerem parte da paisagem rodoviária, contribuir para que fosse mais agradável circular nas estradas e, assim, desenvolver o turismo da região.

III.3.4.1. Beirais e chaminés

Como atrás se referiu, cada vão é ornamentado por um “telhadinho”, “multiplicado por quantas portas e janelas houver”³⁹⁴.

³⁹² ADFAR/JAE Gav 3 –Pl 109 (1). Projecto para uma casa de cantoneiros. 1935.

³⁹³ Raul Lino, *Casas Portuguesas. Alguns Apontamentos sobre o Arquectar das Casas Simples*, Lisboa, Cotovia, 1992, p. 112.

³⁹⁴ Cf. R. Lino, op. cit., p. 69.

Todos os beirais, do telhado, dos vãos e, por vezes, até o topo da chaminé, são revirados, em remate com ornamentos conhecidos como “pombinhas”.



Fig. 44 – Casa de Cantoneiros da Meia Légua
EN 125, concelho de Olhão



Fig. 45 – Remate - Casa de Cantoneiros
da Meia Légua - EN nº 125, concelho de Olhão



Fig. 46 – Chaminé da casa de cantoneiros
de Espinhaço de Cão – EN nº 120,
concelho de Lagos

As chaminés, embora sem exuberância, são trabalhadas com algum cuidado, dentro do costume do Algarve, tendo-se encontrado um único desenho isolado do projecto da casa. (Anexo Cap. III, Fig. 10).

III.3.4.2. Frontões e azulejos

Os frontões colocados na fachada principal das casas, em posição central, são, por si só, um elemento ornamental; além disso são um suporte ao painel de azulejos, também ele esteticamente agradável mas, para além disso, com a importante função informativa, juntamente com os painéis de azulejo laterais.

Como curiosidade, na casa da Meia Légua³⁹⁵, a caixa de correio fixada na parede repete as linhas curvas do frontão, constituindo mais um motivo decorativo. O mesmo acontece com o portal da casa do Vale de Maria Dias³⁹⁶.



Fig. 47 – Caixa de correio - Casa de Cantoneiros da Meia Légua



Fig. 48 – Portal - Casa de Cantoneiros do Vale de Maria Dias

Quanto aos painéis de azulejos, frontal e laterais, obedeciam a um modelo normalizado, cujo desenho e características eram fornecidos aos empreiteiros. Além de a sua colocação fazer parte da obra e, por isso, ser descrita nos cadernos de encargos, estes eram acompanhados dos respectivos desenhos (Anexo Cap. III, Fig. 11).

Um exemplo é o caso dos letreiros laterais a colocar nas casas de cantoneiros de S. Teotónio e de Odeceixe³⁹⁷, acerca dos quais a Direcção de Estradas do Distrito de Faro expediu uma Ordem de Serviço ao empreiteiro, especificando que “[os] letreiros [seriam] executados em azulejo, sendo as letras e a cercadura a azul escuro e o fundo a branco” e “semelhantes aos que a C.P [tinha] nas extações e nas casas de guarda das passagens de nível.”³⁹⁸

Não se encontrou qualquer contrato ou nota de encomenda dos azulejos, mas, como neles está marcado, quase todos os painéis foram fabricados pela Fábrica Lusitânia. A eventual excepção são os das casas de S. Teotónio e Odeceixe, que não têm marca de fábrica. Os azulejos da casa do Espinhaço de Cão³⁹⁹, na freguesia de Budens (Cf. Anexo

³⁹⁵ Na actual E.N. nº125, no concelho de Olhão.

³⁹⁶ Na actual E.N. nº 2, no concelho de Loulé.

³⁹⁷ Na actual E. N. nº 120, ambas no Distrito de Beja, mas, na altura, a cargo da Direcção de Estradas do Distrito de Faro.

³⁹⁸ ADFAR/JAE 134 (vol. 2)...

³⁹⁹ Na E.N. nº 120, na freguesia de Budens, concelho de Lagos.

Cap. III, ficha nº 8), são os únicos marcados como da “Oficina ‘Jorge Colaço’. Cerâmica Lusitânia”⁴⁰⁰.

Um outro desenho, já da década seguinte, para o painel de azulejos de uma Secção de Conservação, que não se sabe ter ou não sido aplicado, evidencia uma mudança de gosto relativamente aos conhecidos. Neste, as linhas rectas prevaleceram e foram eliminados, não só os elementos decorativos, mas também o selo da República, alteração que torna estas placas descaracterizadas.



Fig. 49 - “Painel de Azulejos para Sede de Secção de Conservação”
Fonte: ADFAR/JAE, Gav 2-Pl. 83 (3) - 43 DEDF

III.3.4.3. Muros e portões

Também os portões e muros de vedação dos logradouros das casas dos cantoneiros não eram descurados, apesar de poucos aparecerem incluídos nos projectos das casas. Quanto aos portões, apenas se conhecem alguns desenhos; relativamente aos muros, encontraram-se em mais quantidade. Quer uns, quer outros, poucos correspondem aos que foram construídos (Anexo Cap. III, Fig. 12).

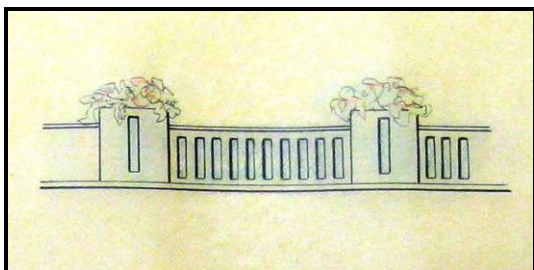


Fig. 50 - Projecto para muro de vedação
Fonte: ADFAR/JAE, Gav 4-Pl. 133 (1)-40 DEDF



Fig. 51 - Muro de vedação da casa de cantoneiros de S. Teotónio

⁴⁰⁰ O pintor trabalhou para esta fábrica de 1923 até 1942, quando faleceu.

III.4. Do Estado Novo ao século XXI

Embora com lacunas, por falta de fontes entre 1947 e 1998, é possível perceber a evolução do número das casas de cantoneiros construídas, até ao presente:

- 1937 - 9 casas (1 simples, 8 duplas)⁴⁰¹;
- 1947 - 12 casas (1 simples, 12 duplas)⁴⁰²;
- 1998 - 13 casas (1 simples, 12 duplas)⁴⁰³;
- 2010 - 11 casas (duplas)⁴⁰⁴.

Pode-se também saber, conjugando dados da documentação e as datas inscritas nos painéis de azulejo, quando foram edificadas, estrada a estrada (Anexo Cap. III, Quadro 1, Mapa 1). Excluíram-se os edifícios destinados a sedes das Secções de Conservação, por terem tipologias e funções diversas.

A construção de casas de cantoneiros, no Distrito de Faro, terminou em 1941, como se comprova pelas datas marcadas nos painéis de azulejos dos respectivos frontões. A casa a mais, existente em 1998, era descaracterizada, tendo, eventualmente, sido adquirida por compra. Ao longo das últimas décadas, têm vindo a ficar progressivamente desocupadas, à mercê dos efeitos do tempo.

III.4.1. O que passou do século XIX para o século XX

Apesar de apenas haver certeza, quanto à sua construção ser oitocentista, sobre a casa de cantoneiros do Falacho, é possível que outras tenham também perdurado.

É o caso das casas da Meia Légua, no concelho de Olhão, e da Cumeada dos Cavalos, no de Loulé, que como atrás se viu, já existiam em 1889, e da do Moinho da Légua, no concelho de Aljezur. O local desta última corresponde ao sítio da Alfambra, pelo que,

⁴⁰¹ JAE, Direcção de Estradas do Distrito de Faro, *Itinerário das Estradas Nacionais de 1ª e 2ª classes*. Faro, Tip. Serafim, 1937.

⁴⁰² JAE, *Relatório 1942-1947 ...*, p. 80.

⁴⁰³ JAE, *Levantamento...*

⁴⁰⁴ Levantamento nosso, no terreno.

ou se trata da mesma casa referida no mapa dos edifícios de 1900, ou esta foi demolida para se construir uma nova no mesmo lugar.

III.4.2. Ao chegar o século XXI: património edificado ou património arruinado?

Entre 1998, ano em que a Junta Autónoma de Estradas elaborou o *Levantamento*, e 2010, houve alterações consideráveis no estado das casas de cantoneiros algarvias, quer no que respeita à sua conservação, quer à utilização que lhes é dada.

Actualmente, a entidade que as herdou juntamente com a missão que pertenceu à Junta Autónoma de Estradas, perdida a utilidade das casas de cantoneiros para a conservação das estradas, está a desfazer-se delas. Pode consultar-se, na carteira de imóveis, disponível no site da internet da empresa Estradas de Portugal, S.A.⁴⁰⁵, uma secção de casas de cantoneiros à venda. Outras, estão em situação idêntica, em divulgação no site da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças⁴⁰⁶.

Uma vez adquiridas por particulares, qualquer destino é possível para elas. Mas é certo que, demolidas para dar lugar a uma construção diferente, ou recuperadas, qualquer que seja a sua utilização, a partir do momento em sejam alienadas pela empresa que, presentemente, representa o Estado na guarda do seu património, das casas dos cantoneiros só haverá memória enquanto os presentes viverem. E não se perdem apenas os edifícios, mas a lembrança de uma profissão, daqueles que a exerceram e da própria estrada.

A alternativa, se não houver uma intervenção urgente no sentido da recuperação destas casas, e considerando o estado em que grande parte delas se encontra, é as gerações futuras herdarem, em vez de património representativo do trabalho e da história das estradas portuguesas, ruínas sem significado algum, a não ser o da incúria.

⁴⁰⁵ <http://www.estradasdeportugal.pt/index.php/en/imoveis-para-venda/403-faro> (20/11/2010).

⁴⁰⁶ <http://www.dgtf.pt/patrimonio-imobiliario/venda/imoveis-disponiveis> (20/11/2010).

III.4.2.1. Uma casa vendida

A casa situada no Moinho da Légua, no sítio da Alfambra, no concelho de Aljezur, era a única casa destinada a um só cantoneiro existente no Algarve e foi recentemente adquirida por um particular⁴⁰⁷. Não se conhece qualquer fonte de informação relativa a ela que não seja o *Levantamento* e não foi possível fotografá-la, mas o seu aspecto exterior pode ser avaliado pela imagem que este documento contém e ainda por outras recentemente publicadas num *blog* do actual proprietário, dedicado à sua reconstrução, que ainda está a decorrer⁴⁰⁸.

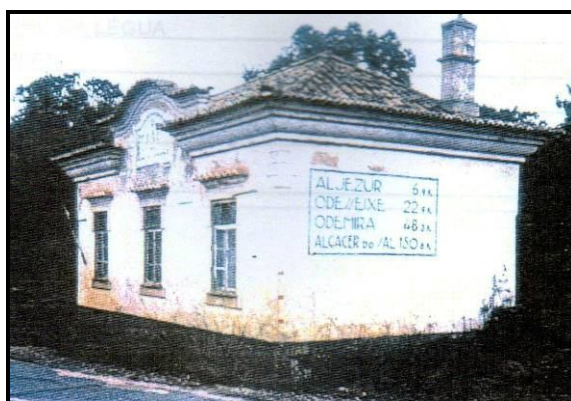


Fig. 52 – Casa de cantoneiros do Moinho da Légua
Fonte: JAE, *Levantamento das Casas de Cantoneiros*, 1998

A casa é de aspecto semelhante à do Falacho, mas de menores dimensões, com três janelas na fachada principal e entrada pelas traseiras. A casa tinha quatro divisões e a única estrutura de apoio existente era um poço.

Pelas imagens do *blog* referido, constata-se que as paredes exteriores e as placas de azulejo, bem como o frontão, foram completamente conservados. O telhado e as paredes interiores foram construídos de novo, resultando numa distribuição do espaço diferente da original. É ainda possível verificar que as paredes exteriores de alvenaria foram cobertas de cimento, material usado também numa placa e num lintel. As paredes interiores são de blocos de betão.

⁴⁰⁷ <http://forumdacasa.com/discussion/11848/...>, 2/1/2010.

⁴⁰⁸ <http://casadoscantoneiros.blogspot.com/>, 20/2/2011.



Exterior



Frontão



Interior, antes...



...e durante as obras.

Fig. 53 - Pormenores da reconstrução da casa de cantoneiros do Moinho da Légua.
 Fonte: <http://casadoscantoneiros.blogspot.com/>, 20/2/2011

III.4.2.2. Uma casa desaparecida

Uma outra casa de cantoneiros desapareceu sem deixar rasto, na E.N. nº 125, no concelho de Lagos, como se comprovou localmente. Julga-se que tenha sido demolida devido ao alargamento da estrada, em data desconhecida. Esta, na Pedreira de Salema, era, como já se referiu, de construção mais recente e descaracterizada, sem qualquer afinidade com as outras.

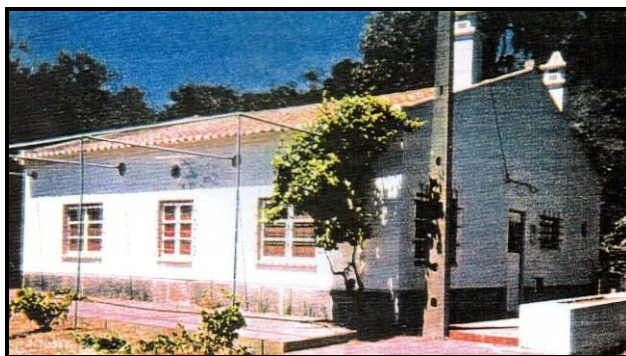


Fig. 54 – Casa de cantoneiros da Pedreira de Salema
 Fonte: JAE, *Levantamento das Casas de Cantoneiros*, 1998

Tinha apenas três divisões e abastecimento de água e electricidade das redes públicas. Era referida como estando em bom estado, mas desconhece-se se estava ocupada.

III.4.2.3. Casas reutilizadas

Duas outras casas foram recuperadas para utilizações diversas da original. Uma delas, no Cachopo, no concelho de Tavira (Anexo Cap. III, ficha nº 1), foi cedida à Câmara Municipal para criar, naquela freguesia, um núcleo museológico do Museu Municipal daquela cidade, relacionado com “a cultura e os costumes do povo da serra”⁴⁰⁹.



Fig. 55 – Casa de cantoneiros do Cachopo – Núcleo Museológico
Fonte: <http://www.ipmuseus.pt/pt-PT/rpm/...>, 10/9/2010

A segunda casa reutilizada é a de Santo Isidro, na freguesia de Salir, concelho de Loulé, a qual foi também completamente restaurada e onde está instalada a sede da Associação de Produtores Florestais da Serra do Caldeirão (Anexo Cap. III, ficha nº 2).

III.4.2.3. Casas restauradas – a Estrada-Património

Integradas na Estrada Nacional nº2, classificada como “Estrada-Património” entre Almodôvar e S. Brás de Alportel desde 2003⁴¹⁰, foram restauradas duas casas de cantoneiros, uma, na Cumeada dos Cavalos, e outra, no Vale de Maria Dias, respectivamente nas freguesias do Ameixial e de Salir, ambas no concelho de Loulé. (Anexo Cap. III, fichas nºs 3 e 4).

⁴⁰⁹ <http://cm-tavira.pt/cmt/index.php?...>, 28/5//2009.

⁴¹⁰ http://www.cm-sbras.pt/portal_autarquico/..., 28/6/2010.

Do propósito da sua reutilização no âmbito daquele projecto, tratar-se-á no Capítulo IV deste trabalho. No entanto, da parte da Estradas de Portugal, S.A., ainda proprietária das casas de cantoneiros, parece já não haver interesse no projecto, pois as duas casas da “Estrada Património” estão entre as publicitadas para venda no site da empresa.

III.4.2.4. Uma casa habitada – Corte Garcia

De todas, uma única casa continuava ainda, há poucos meses, habitada por um antigo cantoneiro, a de Corte Garcia. Sendo uma casa dupla, a habitação contígua, de acordo com o cantoneiro, estava alugada a alguém estranho aos serviços. Situada na freguesia de Querença, concelho de Loulé, é, dos edifícios ainda não restaurados, o que parece estar em melhor estado de conservação (Anexo Cap. III, ficha 5).

III.4.2.5. Casas abandonadas

As restantes seis casas de cantoneiros, bem como a sede da Secção de Conservação de Barranco do Velho, estão todas vagas, embora em alguns casos se notem sinais de ocupação ocasional e, naturalmente, ilegítima.

Por isso, à degradação natural dos edifícios acrescem os resultados desse uso. A maioria das casas, como os seus logradouros e anexos, encontra-se em muito mau estado de conservação, mas, crê-se, ainda possíveis de recuperar (Anexo Cap. III, fichas nºs 6 a 12).

CAPÍTULO IV. Casas velhas, novas utilizações: uma proposta de recuperação

“Consistindo em reintroduzir um monumento desafectado no circuito das utilizações vivas, (...) a *reutilização* é, sem dúvida, a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil de valorização patrimonial. (...) Atribuir-lhe um novo destino é uma operação difícil e complexa, que não se deve fundar apenas sobre uma semelhança com o destino original.”⁴¹¹

As casas dos cantoneiros, objecto deste estudo, desafectadas da sua utilidade original, têm ainda a possibilidade de ser recuperadas para novas utilizações, mas sem deixar perder a memória do que foram e para que serviram. Indissociáveis das estradas, juntamente com outros equipamentos construídos com a finalidade única de dar apoio, tanto aos que as construam e conservavam, como àqueles que as percorriam, fazem parte do património rodoviário e são já, fruto do progresso, irrepetíveis.

Situadas predominantemente em zonas rurais e quase despovoadas, à semelhança de estruturas arquitectónicas do património ferroviário e industrial de pequena escala⁴¹², podem tornar-se um dos factores de atracção de um turismo de qualidade e desempenhar um papel importante na correcção de assimetrias entre o litoral e o interior algarvios, ao contribuir para “uma distribuição mais equitativa dos seus benefícios,

⁴¹¹ Françoise Choay, *A Alegria do Património*, Lisboa, Edições 70, 2008, p. 233.

⁴¹² Cf. J. Amado Mendes, *Estudos do Património. Museus e Educação*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2009, p. 204.

funcionando assim como factor de criação de emprego e de revitalização das economias locais.”⁴¹³

Encaradas agora como património histórico com interesse turístico, em articulação com outros projectos e iniciativas em curso, sem esquecer um desejável envolvimento da população, contribuiriam, assim, para divulgar um Algarve menos conhecido, ou que passa ao lado, uma vez os olhos do turista estarem à procura de outras coisas.

Porque as casas dos cantoneiros pertencem às estradas, que também são património, um percurso temático dedicado ao conhecimento de umas e outras seria uma forma diferente de as conhecer e, ao mesmo tempo, estimular o interesse pela região onde se situam.

IV.1. Porquê destinar as casas ao turismo cultural?

A imagem do Algarve tem vindo a ser, de forma muito estreita, associada ao turismo, sobretudo o chamado de “sol e praia”. Se essa actividade, mais desenvolvida na região desde a segunda metade do século XX, é uma inegável fonte de receitas, em contrapartida

“introduziu várias descontinuidades na região (...) entre o passado e o presente, nomeadamente na estrutura económica e no aspecto da região, que se transformou completamente”⁴¹⁴,

contribuindo desta forma para a descaracterização progressiva do território e da estrutura e identidade da sua população.

Segundo o documento *Estratégia de Desenvolvimento do Algarve. 2007-2013*, apresentado em Agosto de 2006 pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento

⁴¹³ Elsa Peralta da Silva, *Património e Identidade. Os desafios do turismo cultural* (<http://aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>, 25/11/2010).

⁴¹⁴ Maria Manuela Neto, Lígia Amâncio, «Algumas estratégias identitárias dos algarvios face ao impacte do turismo. Uma abordagem psicossociológica», in *Dos Algarves. Revista da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo - Universidade do Algarve*, nº 2 - 2º semestre, Faro, ESGHT/UALG, 1997, p. 32 (<http://dosalgarves.com/index.php?..>).

Regional do Algarve⁴¹⁵, o desenvolvimento desta região tem ocorrido com desequilíbrios territoriais, com a “ocupação intensa de parte da faixa litoral e o abandono da Serra e de boa parte do Barrocal”, e nas actividades económicas, que se centraram fortemente no turismo e na construção civil, em prejuízo de todas as outras⁴¹⁶.

De acordo com este documento, 80% do território algarvio é ocupado apenas por um terço da população, empobrecida e com tendência de envelhecimento acentuada, o que significa que os que ficaram no interior se sentem cada vez mais sós, enquanto o litoral está sobrepopulado e é, sazonalmente, invadido pelo turismo de massas. É caso para se pensar que, como o povo diz, «um morre de fome, outro de fartura», ou seja, em qualquer das situações perdem-se modos de vida, saberes e tradições, património material e imaterial.

No entanto, e apesar de todas as assimetrias que gerou ao longo das últimas décadas, nos dias de hoje, a indústria do turismo tornou-se indispensável à economia da região algarvia. Acompanhando a evolução internacional, verifica-se um crescente interesse pelo turismo assente na valorização do património, que “pode apresentar-se como mola dinamizadora dos recursos endógenos de um território”⁴¹⁷, pois esta forma de turismo, designado como “cultural”,

“induz ou fomenta, por exemplo: a criação de emprego; a venda de produtos, artesanais ou agrícolas, de produção local, ou outros relacionados com o respectivo património; o incremento da actividade dos operadores turísticos e das transportadoras; a dinamização dos estabelecimentos do âmbito da restauração; a captação de recursos financeiros pelas instituições museológicas, através dos ingressos e da venda de produtos ou do fornecimento de serviços personalizados.”⁴¹⁸

⁴¹⁵ Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, *Estratégia de Desenvolvimento do Algarve. 2007-2013 (Versão Final)*. Agosto de 2006, (<http://www.ccdr-alg.pt/index...>, 25/1/2011).

⁴¹⁶ *Idem*, p. 7.

⁴¹⁷ João Guerreiro, «O papel do património cultural na requalificação do território», in *Dos Algarves. Revista da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo - Universidade do Algarve*, nº 1 - 2º semestre, Faro, ESGHT/UALG, 1996, p. 21 (<http://dosalgarves.com/index.php?...>).

⁴¹⁸ J. A. Mendes, *Estudos do Património...*, p. 14.

Com efeito, como afirma Françoise Choay, a “indústria patrimonial” tornou-se, na actualidade “uma parte crescente do orçamento e do lucro das nações” e “[para] muitos Estados, regiões e municípios, ela significa a sobrevivência e o futuro económico”⁴¹⁹, apesar de existir o risco de o seu significado ser desvirtuado, ao se tornar um produto de consumo cultural⁴²⁰. É ainda necessário evitar que o turismo, mesmo o cultural, transforme aquilo que é genuíno em produtos fabricados expressamente para o turista, como o pseudo-artesanato que se vende de Norte a Sul de Portugal, sempre igual e “made in China”, o que só é possível através de uma adequada formação dos intervenientes locais.

Em todo o caso, a riqueza gerada pela exploração comercial do património é, muitas vezes, a única garantia da sua própria preservação e conservação, para a qual, de outro modo, não haveria recursos. O equilíbrio entre o abandono e a exploração comercial é possível de atingir através de uma valorização e gestão cuidadas dos bens patrimoniais, com respeito pelo seu valor histórico e com o envolvimento activo das populações, levando-as a valorizar o que são e o que têm.

IV.2. Itinerários turístico-culturais no Algarve

Nos últimos anos tem-se assistido a várias iniciativas que visam diversificar a oferta e atrair o interesse do turismo para as zonas do interior algarvio, assente nas “componentes ambiental, cultural, histórica e paisagística”⁴²¹ como alternativa de qualidade ao cosmopolitismo das praias e à sazonalidade dessa procura. As diversas entidades promotoras têm em vista conciliar a preservação dos lugares e da natureza envolvente, das actividades tradicionais, da gastronomia e do património local, etc., com as leis da moderna economia e a possibilidade de melhorar a vida dos residentes e de oferecer serviços e produtos de excelência.

⁴¹⁹ F. Choay, *op. cit.*, p. 241.

⁴²⁰ *Idem*, p. 241-242.

⁴²¹ CCDRA, *Estratégia de Desenvolvimento ...*, p. 11.

Referimo-nos a diversos géneros de itinerários temáticos, locais, regionais e até internacionais, criados por iniciativa de diferentes entidades, entre as quais se destacam autarquias e outros organismos públicos, bem como associações locais e regionais de defesa do património.

Esta abordagem resulta não só de uma maior consciência da necessidade de preservar o património da região algarvia em todas as suas vertentes, mas também do interesse crescente no turismo cultural que, principalmente os visitantes de origem alemã e holandesa têm vindo a revelar, tornando-se assim o património um “factor importante como motor do desenvolvimento regional”⁴²².

IV.2.1. Casos práticos de itinerários: os vários agentes

A maioria dos municípios algarvios dispõe de programas de divulgação dos seus vários patrimónios que passam, entre outras, pela oferta de percursos e actividades dedicados a temas tão diversos como, por exemplo, as actividades tradicionais, a arquitectura, a natureza ou a arqueologia.

Daqueles, destaca-se, pela organização e informação disponível, o de S. Brás de Alportel, com os projectos da *Rota da Cortiça*⁴²³ e da “*Calçadinha*” de S. Brás de Alportel⁴²⁴. O primeiro gira em torno de uma das actividades económicas mais importantes do concelho e tem em vista tanto conservar e divulgar a memória da indústria corticeira, como mostrar as suas novas aplicações na actualidade. O segundo projecto centra-se no património arqueológico concelhio, em especial os legados romano e islâmico, com a proposta de dois itinerários, um através do centro histórico da vila e o outro pelo Barrocal, a partir de uma antiga via romana e das suas sucessivas reconstruções ao longo dos séculos. É uma forma de aquela autarquia valorizar e

⁴²² Patrícia Sofia Rasgado Mareco, *Sítios Arqueológicos e Centros de Interpretação, em Portugal - Alentejo e Algarve*. Tese de Mestrado em Património e Turismo, Universidade do Minho, Instituto de Ciências Sociais, Dezembro de 2006, p. 12 (<http://repositorium.sdum.uminho.pt/...>, 27/1/2011).

⁴²³ <http://www.rotadacortica.pt/>, 21/11/2010.

⁴²⁴ <http://www.calcadinha.cm-sbras.pt>, 21/11/2010.

divulgar aspectos importantes da história do concelho, atraindo, ao mesmo tempo, o turismo cultural.

De âmbito regional, há várias iniciativas de entidades públicas, como é o caso dos *Caminhos do Gharb*, divulgados pela Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve (CCDRA), que, com o propósito de dar a conhecer a “herança patrimonial e civilizacional” do “Gharb Al-Andalus”⁴²⁵, propõe quatro «Itinerários Islâmicos»: o “Itinerário Arqueológico”, o “Itinerário da Água”, o “Itinerário das Memórias e Ressurgimentos” e o “Itinerário Etnográfico”, qualquer um deles a desenvolver-se ao longo de todo o território algarvio.

Extensivos a outra região, os *Itinerários Arqueológicos do Alentejo e Algarve*, da responsabilidade do IGESPAR e desenvolvido com a colaboração, entre outras entidades, dos municípios envolvidos⁴²⁶, incluem, no Distrito de Faro, os “Monumentos Megalíticos de Alcalar”, no concelho de Portimão, as “Ruínas de Milreu”, no concelho de Faro e a “Villa Romana de Cerro da Vila”, no concelho de Loulé. Os dois primeiros dispõem de centros de acolhimento e interpretação, de exposições permanentes, de lojas e material de divulgação; a última tem um museu. Todas têm percursos sinalizados para orientação das visitas.

Também a Entidade Regional de Turismo do Algarve (RTA) aconselha a descobrir “o Algarve Rural” através dos diversos *Roteiros*, organizados geograficamente: “Percursos da Costa Vicentina a Monchique”, “Do Barrocal à Serra”, “Pela Serra de Monchique”, “Pela Serra do Caldeirão”, “Pelo Nordeste Interior”, e “Percursos do Guadiana ao Nordeste”⁴²⁷. A RTA apresenta os aspectos considerados de interesse em cada percurso, como os monumentos, a gastronomia ou a paisagem, por exemplo, mas sem que haja algum tipo de programação ou estrutura de suporte.

Noutro plano, merece referência o projecto *Via Algarviana*, da iniciativa da Associação Almargem em conjunto com os Algarve Walkers, que têm em desenvolvimento um

⁴²⁵ <http://www.ccdr-alg.pt/ccdr/index.php?module=...>, 12/12/2010.

⁴²⁶ <http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/itinerarios/...>, 12/12/2010.

⁴²⁷ <http://www.visitalgarve.pt/visitalgarve/vPT/DescubraARegiao/101/Roteiros/>, 21/11/2010.

percurso pedestre pelo interior do Algarve, entre o Cabo de S. Vicente e o Baixo Guadiana, em cujos objectivos se conta, por um lado, “[contribuir] para o atenuar do fenómeno de desertificação no interior do Algarve e melhorar a qualidade de vida das populações serranas” e, por outro, “[promover] o desenvolvimento sustentado do interior do Algarve”⁴²⁸.

Já com outra dimensão, conhece-se o projecto ibérico *Eco-Rede de Museus Vivos*, que abrange territórios da Península Ibérica desde a Cantábria, no Norte de Espanha, até ao extremo sudoeste português, desenvolvido no âmbito da *Iniciativa Comunitária Leader+*⁴²⁹. Pretendendo ser um Museu Vivo, é definido como:

“um modo de ver o território enquanto (...) um espaço de história e de vida, peculiar e único, elemento de identidade local que urge reconhecer e valorizar, tanto para os seus naturais como para quem o visita”⁴³⁰.

Relativamente ao conceito de museu vivo, este aparece distinto do tradicional, explicado como

“um espaço aberto, dinâmico, em que todos os elementos locais se relacionam e interagem entre si e em que todo o meio e comunidade envolventes contribuem para contar a história, a forma de estar e de ser de uma região”⁴³¹.

No Algarve, este projecto abrange os concelhos de Aljezur, Lagos, Vila do Bispo, Monchique, Silves e Portimão, onde destaca sete temas de interesse a descobrir pelos visitantes: “Território”, “Património Natural”, “Património Histórico”, “Arquitectura Tradicional e Etnográfica”, “Gastronomia e Produtos”, “Artesanato e Ofícios” e “Festas e Romarias”.

⁴²⁸ http://www.viaalgarviana.org/projecto_oquee.html, 15/8/2010.

⁴²⁹ Que tem o objectivo de incentivar o desenvolvimento económico sustentável das zonas rurais com baixa densidade populacional, através do estímulo à participação e iniciativa das comunidades locais, de forma a preservar a cultura, o património e a identidade das áreas de intervenção do programa (http://www.leader.pt/programa_nacional.htm, 27/10/2010).

⁴³⁰ <http://www.redemuseusvivos.org/territorios.php>, 2/12/2010.

⁴³¹ *Ibidem*.

IV.3. Um projecto de itinerário patrimonial à volta das estradas

Em 1999, por iniciativa do então Instituto das Estradas de Portugal (IEP), herdeiro da Junta Autónoma de Estradas (JAE), com colaboração do Centro Rodoviário Português (CRP), foi lançado o *Projecto Estradas-Património*, que tinha em vista valorizar algumas estradas portuguesas, encarando-as de uma perspectiva para além da utilitária, assim defendida pelo Professor Doutor António Lamas⁴³², por haver

“estradas antigas que, pelas suas características, constituem percursos reapreciáveis por outros critérios que não os simplesmente associados ao conforto e fluidez do tráfego automóvel – isto é, critérios eminentemente patrimoniais – proporcionando viagens agradáveis em si mesmas”⁴³³.

As estradas a considerar, na óptica daquele investigador, deviam corresponder, pelo menos, a um de três tipos de critérios⁴³⁴:

1. O interesse histórico da estrada, devido à sua “origem e importância histórica assinaláveis” ou por a sua “construção [ter constituído] um marco importante na história da comunicação e dos transportes ou na história das técnicas construtivas”;
2. O seu valor enquanto “estradas panorâmicas” e, por isso, reveladoras de paisagens de especial interesse ou beleza envolvente;
3. O facto de serem “rotas turísticas ou rotas turístico-patrimoniais”, ou seja, percursos que “proporcionam o acesso a valores de interesse cultural com potencial turístico”.

IV.3.1. Desenvolvimento promissor, mas fugaz

Com a necessidade de reparar a EN nº 2⁴³⁵, no troço entre S. Brás de Alportel, no

⁴³² Mentor do projecto, enquanto Presidente da JAE e, depois, do Conselho de Administração do IEP, entre 1998 e 2000; Associado do Centro Rodoviário Português.

⁴³³ «Estradas-Património. Não podem ser “atropeladas” pela pressa da modernidade», entrevista ao Professor Doutor António Lamas, in *Pedra & Cal*, Lisboa, GECORPA, n.º 19 Julho, Agosto, Setembro, 2003, p. 9.

⁴³⁴ *Idem*, p. 8.

⁴³⁵ Com início, de Sul para Norte, em Faro e terminando em Chaves.

Distrito de Faro e Almodôvar, no Distrito de Beja, utilizada quase apenas pelos residentes devido ao seu mau estado, surgiu a ideia deste projecto⁴³⁶. Definidos os critérios de uma estrada-património, nos quais foi considerado que esta estrada se enquadrava, foi decidido proceder a uma intervenção cuidada, não apenas no piso, mas em todos os equipamentos, como sinalização, marcos, chafarizes, miradouros e casas de cantoneiros, tendo como objectivo a sua revalorização. As obras, começadas em 1999, ficaram concluídas em 2002 e, por ser considerada uma experiência piloto⁴³⁷, devido a ilustrar perfeitamente o conceito de “estrada-património”, teve várias formas de divulgação, uma das quais foi a publicação de um roteiro no ano seguinte⁴³⁸, da autoria de especialistas de diversas áreas do conhecimento. Este trabalho, para além de divulgar os aspectos históricos das vias das zonas abrangidas, faz uma ampla divulgação de todo o património, fosse ele natural, arquitectónico, religioso, etnográfico, etc. e aborda as potencialidades de desenvolvimento da região, sem esquecer a necessidade de respeitar as suas características identitárias.

Apesar de diversas outras estradas terem sido consideradas com interesse para serem abrangidas pelo projecto das estradas-património⁴³⁹, sabe-se não ter havido, até à data presente, qualquer outra recuperação semelhante, podendo presumir-se que tal se deva às sucessivas alterações de estatuto da instituição que as tutela, o IEP. Com efeito, este, responsável pelo lançamento e pela execução do projecto, tornou-se primeiro em entidade pública empresarial⁴⁴⁰ e, mais tarde, foi convertido em sociedade anónima⁴⁴¹, com a designação de Estradas de Portugal, SA., ficando com a competência de gerir a rede rodoviária portuguesa em regime de concessão⁴⁴². Naturalmente, as prioridades alteraram-se e a situação económico-financeira do país também.

⁴³⁶ «Estradas-Património. Não podem...», p. 8.

⁴³⁷ *Ibidem.*

⁴³⁸ AAVV., *Estradas Património. EN 2 – Almodôvar - S. Brás de Alportel...*

⁴³⁹ «Estradas-Património. Não podem...», p. 10.

⁴⁴⁰ Decreto-Lei n.º 239/2004, de 21 de Dezembro, in *Diário da República* n.º 297 - I Série A, pp. 7224-7235.

⁴⁴¹ Decreto-Lei n.º 374/2007, de 7 de Novembro, in *Diário da República* n.º 214 - I Série, p. 8154-8162.

⁴⁴² Decreto-Lei n.º 380/2007, de 13 de Novembro, in *Diário da República* n.º 218 - I Série, p. 8403-8437.

Numa iniciativa regional, em 2003, estavam a ser recuperados “troços municipais” na EN nº 124, entre Alcoutim, no concelho com a mesma designação, e Barranco do Velho, no concelho de Loulé, com apoio da Comissão de Coordenação Regional do Algarve⁴⁴³, seguindo o modelo do *Projecto Estradas Património*. Porém, este foi um caso único na região.

Seja como for, e apesar de, segundo o Professor Doutor António Lamas, comprovar-se ser muito mais vantajoso, também do ponto de vista dos custos, recuperar estradas antigas, até para não se perder o investimento feito nelas⁴⁴⁴, parece haver mais interesse na construção de novas e dispendiosas vias rodoviárias de circulação rápida.

IV.3.2. Esperança de continuação, mas com perdas

Entretanto, quando a ideia parecia ter sido esquecida, já no ano de 2010, no 6º Congresso Rodoviário Português⁴⁴⁵, o *Projecto Estradas-Património* foi referido pela Directora do Gabinete de Ambiente das Estradas de Portugal, SA, como um exemplo de, palavras suas, “requalificação de itinerários” e de “[valorização] de estradas antigas”, a deverem ser consideradas entre as “Perspectivas de Futuro”⁴⁴⁶ da empresa. Mas a verdade é que muito já se perdeu, uma vez que a antiga sinalização e marcos rodoviários dificilmente se conseguem encontrar à beira das estradas, os chafarizes que restam estão, na maioria, degradados e, quase todos, sem água e, como já se referiu, a maioria das casas de cantoneiros foi ou está em vias de ser alienada, o que, tudo conjugado, poderá tornar inviável dar continuidade àquele projecto nos moldes em que foi estruturado inicialmente.

⁴⁴³ «Estradas-Património. Não podem...», p. 10.

⁴⁴⁴ *Idem*, p. 9.

⁴⁴⁵ Organizado pelo Centro Rodoviário Português e realizado em simultâneo com o 16º Congresso Mundial de Estradas, em Lisboa, entre 25 e 28 de Maio de 2010 (<http://www.ansr.pt/Default.aspx?...>, 16/6/2010).

⁴⁴⁶ Ana Cristina Martins, «Criar estradas em Portugal integrando a dimensão ambiental», (comunicação apresentada ao 6º Congresso Rodoviário Português, (<http://www.irf2010blog.com/Presentations/...>, 28/12/2010).

Noutra escala de poderes e confinado a uma pequena área territorial, voltando novamente à actuação da Câmara Municipal de S. Brás de Alportel, esta tem procurado revitalizar o que parece ter, ou estar, estagnado, ao promover diversas actividades de divulgação de vias rodoviárias entendidas como seu património, aproveitando a época forte para o turismo que foi o Verão de 2010. Foi o caso da exposição *EN nº 2, século XIX - século XXI, uma história por contar*, realizada na Biblioteca Municipal daquele concelho, bem como de um passeio com o tema *EN nº 2. Um caminho, uma Memória*, inserido no *Ciclo de Passeios Natureza 2010 “Por Veredas e Caminhos”*⁴⁴⁷. Estas duas iniciativas, nas quais se procuram envolver os participantes, comprovam o interesse de que o projecto em torno das estradas se reveste para a região e, concretamente, para aquele concelho. Seja como for, em qualquer dos casos, desconhece-se qual a adesão que os eventos mereceram por parte da população local e da visitante.

IV.4. A partir do projecto original: uma “segunda vida” para as casas

A perda da finalidade original e consequente desocupação das casas dos cantoneiros, fruto do progresso, precipitaram a sua degradação. Para as Estradas de Portugal, SA, a quem o Estado confiou todo o património rodoviário, aquelas casas não têm qualquer utilidade e a sua conservação não se insere nas competências da empresa. Por não fazer sentido despender recursos a recuperar casas apenas para “enfeitar” as estradas, a empresa procura aliená-las. Uma vez vendidas, os novos proprietários têm a liberdade de lhes dar o destino que entenderem, o que pode passar, em extremo e devido à ausência de legislação que as proteja, pelas suas demolições.

Perante este panorama, a única forma de salvar e preservar este património é encontrar-se-lhe uma nova função, o que poderá passar pela criação de um percurso temático de cariz turístico e cultural, dedicado ao conhecimento das vias rodoviárias do Algarve, das quais fazem parte as casas dos cantoneiros, tudo, novamente, sob a tutela do Estado.

Sendo estradas nacionais, a sua manutenção é da responsabilidade das Estradas de Portugal, SA. Como ficou comprovado pela experiência da EN nº 2 acima referida, é

⁴⁴⁷ http://www.cm-sbras.pt/portal_autarquico/..., 27/6/2010.

mais vantajoso fazer o restauro destas estradas, conservando-lhes o traçado original e havendo a requalificação das áreas envolventes, incluindo as casas de cantoneiros, do que convertê-las em (mais) vias rápidas ou condená-las ao desaparecimento. É uma forma delas terem qualidade sem serem descaracterizadas, ser mais agradável percorrê-las, criar-se uma alternativa às auto-estradas e o Estado poupar. Quanto às casas, embora de modo diverso, continuariam sempre ao serviço das estradas, dos viajantes e das populações.

Por outro lado, numa articulação com outros projectos de dinamização cultural e turística já em curso na região, este percurso, integrando as casas dos cantoneiros, com a finalidade objectiva de dar a conhecer a história e a memória das estradas do Algarve, poderia, ao mesmo tempo, contribuir para contrariar o abandono de localidades que parecem estar, mais tarde ou mais cedo, condenadas a desaparecer.

IV.4.1. Esboço de uma proposta: um *Circuito das Casas de Cantoneiros do Algarve*

O *Projecto Estradas-Património* destinava-se a incluir estradas de todas as regiões de Portugal; a primeira e única estrada que abrangeu, escolhida por razões circunstanciais, situa-se apenas em parte no Algarve, já que se trata, mais precisamente, do troço da EN nº 2 compreendido entre Almodôvar, no Distrito de Beja e S. Brás de Alportel, no de Faro.

Se considerarmos as estradas no Distrito de Faro em que existem casas de cantoneiros, todas elas correspondem a vários dos critérios definidos para aquele projecto:

- Surgiram sobre caminhos antigos e a sua construção tem interesse histórico, tanto no contexto regional, como no que diz respeito às comunicações entre o Algarve e o restante território português;
- São de grande valor paisagístico, pelo menos em parte do seu percurso; neste aspecto particular, a localização das casas de cantoneiros é privilegiada, pela função de vigilância da estrada que estes trabalhadores tinham;

- Inserem-se no conceito de “rotas turístico-patrimoniais”⁴⁴⁸, por serem fundamentais para o acesso e a divulgação de zonas do interior, pouco conhecidas, mas com grande valor cultural.

Referimo-nos às Estradas Nacionais nº 2 (entre a Ponte do Vascão e Faro), nº 120 (entre Odesseixe e Lagos) e nº 266 (entre a Portela dos Caibros e Porto de Lagos), considerando destas apenas a parte situada no distrito de Faro; totalmente localizadas no Algarve, são a nº 124 (Alcoutim a Porto de Lagos), a nº 125 (Vila do Bispo a Vila Real de Santo António) e a nº 396 (Loulé ao Barranco do Velho).

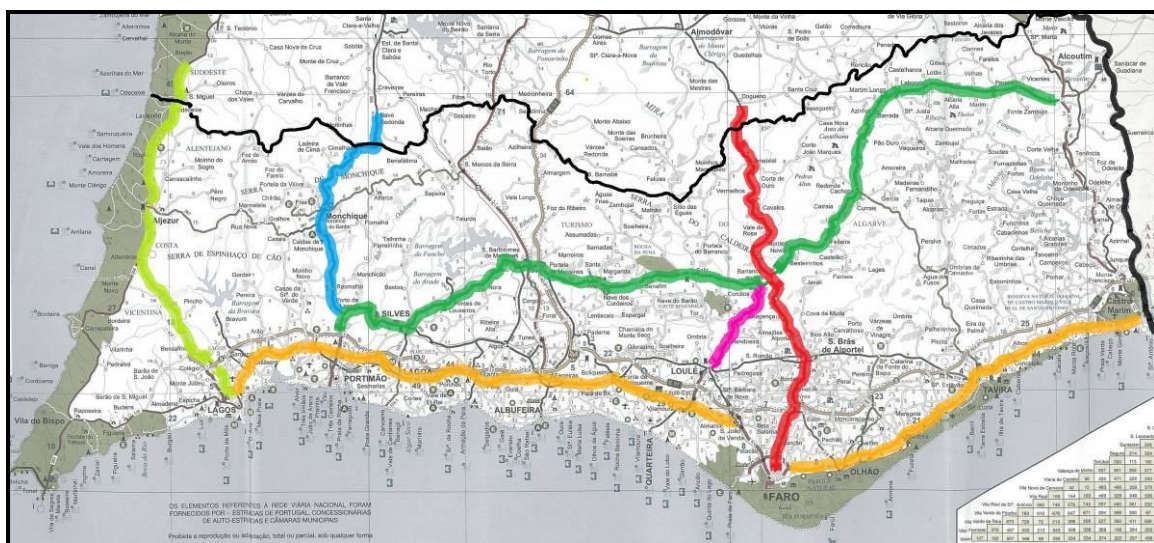


Fig. 56 – Estradas algarvias com casas de cantoneiros

● EN 2; ● EN 120; ● EN 266; ● EN 124; ● EN 125; ● EN 396.

Fonte: Automóvel Clube de Portugal, *Mapa das Estradas (Sul)*, 97ª Edição, 2010/2011 (adaptação).

Inseridas como elemento estruturante num hipotético projecto que, aqui, designaríamos por *Circuito das Casas de Cantoneiros do Algarve*, elas, outrora instrumento para a conservação e vigilância das estradas, poderiam voltar a servi-las, mas agora de forma diversa.

Este percurso seria uma continuação do *Projecto Estradas-Património*, mas adaptado ao Distrito de Faro e cuja finalidade permitiria, por um lado, despertar, quer a turistas, quer a residentes, o interesse por um percurso alternativo às estradas do litoral, onde estes edifícios fossem ser reutilizados

⁴⁴⁸ «Estradas-Património. Não podem...», p. 8.

“como pontos de apoio ao utilizador, onde, através de roteiros, [aquele dispusesse] de informação sobre a estrada, a história da região que atravessa, e os valores turístico-culturais a que pode dar acesso”⁴⁴⁹,

ou seja, como espaços de divulgação da memória da sua construção, das técnicas e processos de trabalho, dos operários que nelas trabalharam, bem como das terras que atravessam e ligam. E, por outro lado, porque a estrada, por natureza, fomenta o movimento, esta iniciativa deveria envolver as populações locais, quer como potencial estímulo às actividades económicas tradicionais, quer pela possibilidade de gerar emprego, directa ou indirectamente.

Noutra vertente, porque tanto a construção das estradas, como a das casas dos cantoneiros exigiam conhecimento por parte de quem as projectou e executou, também o saber técnico deve ter lugar na reutilização destes espaços, com o envolvimento de instituições de ensino superior neste projecto.

Neste contexto, a reutilização das casas dos cantoneiros, assim como a criação do circuito teriam de ser cuidadosamente planeados, de forma a não se perder de vista aquilo que elas foram no passado, conjugando a sua história e características com uma nova função. Julga-se que, para o efeito, seria proveitoso contar com a contribuição, além das Estradas de Portugal, SA, de agentes locais e regionais, incluindo os das áreas da cultura e do ensino universitário, os das diversas associações de defesa do património e do Automóvel Clube de Portugal (ACP), bem como de profissionais como, por exemplo, a Associação dos Gestores Culturais do Algarve (AGECAL).

A questão da propriedade dos edifícios não se coloca, uma vez que, fazendo parte das infraestruturas rodoviárias, são património público, por estarem, de uma forma ou de outra, na posse do Estado Português. A maior parte delas, com a rede de estradas, está concessionada às Estradas de Portugal, SA⁴⁵⁰; das restantes, algumas foram cedidas a autarquias e outras estão sob a tutela da Direcção-Geral do Tesouro e Finanças.

⁴⁴⁹ «Estradas-Património. Não podem...», p. 9.

⁴⁵⁰ Decreto-Lei n.º 380/2007 de 13 de Novembro, *Diário da República*, 1.ª série, N.º 218, p. 8407.

Entretanto, apenas a título de proposta e ainda que sem a necessária reflexão, podem apontar-se algumas hipóteses de utilização possível. A maior dificuldade em atribuir novas funções a estes edifícios residirá, eventualmente, na assimetria da sua distribuição geográfica, pois metade das casas está concentrada numa área próxima ao Barranco do Velho⁴⁵¹, ficando apenas três delas na parte ocidental do Algarve (V. Anexo Cap. IV, Fig. 1). Além disso, quanto às primeiras, a proximidade quer das casas dos cantoneiros entre si, quer destas em relação aos centros urbanos, torna pouco interessante uma utilização uniforme (V. Anexo Cap. IV, Quadros 1 e 2), pelo que se considera a possibilidade de lhes atribuir funcionalidades diferentes, embora articuladas entre si.

IV.4.1.1. Casas de cantoneiros como abrigos de montanha

As duas casas que foram restauradas no âmbito do *Projecto Estradas-Património*, por pertencerem à EN nº 2, a dos Cavalos e a do Vale de Maria Dias, ambas no concelho de Loulé, foram adaptadas para uso turístico, para servir como abrigos de montanha⁴⁵². Refira-se que esta mesma designação era dada a casas construídas pela JAE, em meados do século XX, em zonas isoladas de serra, para abrigar os transeuntes da neve e do vento⁴⁵³.

No caso da primeira, há diversas estruturas anexas, como um forno e instalações sanitárias, que parece terem sido construídas de novo, mas julga-se que as obras no interior da casa não terão ficado concluídas, já que apresenta todos os vãos emparedados (Cf. Anexo Cap. III, ficha nº 3).

⁴⁵¹ Cinco delas, acrescidas da sede da Secção de Conservação, situam-se no concelho de Loulé e uma no de S. Brás de Alportel.

⁴⁵² Luís Melo, «Lanço da EN 2 - Almodôvar e S. Brás de Alportel. Recuperação da 1ª Estrada-Património Portuguesa», in *Pedra & Cal*, Lisboa, GECORPA, n.º 19 Julho, Agosto, Setembro, 2003, p. 13.

⁴⁵³ JAE, *Relatório. 1936-41*, JAE, Lisboa, 1941, p. 66.



Fig. 57 – Casa de cantoneiros de Cavalos: traseiras e anexos (sanitários e forno).

Quanto à segunda, a pintura do portão parece não ter sido terminada; no que respeita às janelas e portas, foram-lhe acrescentadas portadas de alumínio, bastante diferentes da caixilharia original (Cf. Anexo Cap. III, ficha nº 4).



Fig. 58 – Casa de cantoneiros de Vale de Maria Dias: pormenores do portão e da caixilharia.

Em qualquer dos casos, desconhece-se quais as modificações feitas no interior dos edifícios. Porém, no exterior, ambos conservaram a traça primitiva, bem como todos os elementos decorativos.

No nosso projecto, a situação de isolamento da casa de Besteiros, na EN nº 124, da qual a povoação mais próxima é a aldeia de Benafim, a 10 km, ficando a 22 km de S. Brás de Alportel, justificaria transformá-la também em abrigo. Esta, no entanto, necessita de obras de reparação, quer no edifício principal, quer nas construções anexas (Cf. Anexo Cap. III, Ficha nº 6).



Fig. 59 – Casa de cantoneiros de Besteiros (traseiras) e forno (pormenores).

Situada, como as atrás referidas, no concelho de Loulé, poderiam as três destinar-se a albergar caminhantes, ciclistas e/ou automobilistas que percorrem os diversos itinerários existentes no Algarve. Sendo regulamentado o seu uso, estas casas poderiam ficar a cargo, por exemplo, das Juntas de Freguesia locais, que se encarregariam de gerir a ocupação e assegurar a sua limpeza e conservação, numa eventual parceria com a Casa de Pessoal das Estradas de Portugal.

Esta associação de funcionários teve já uma experiência semelhante quando, ainda na vigência da Junta Autónoma de Estradas, lhe foram cedidas diversas casas de cantoneiros, que recuperou para alugar aos seus sócios, como alojamento de férias. Foi este o caso da casa designada como “de Odeceixe”, situada próximo desta localidade, mas já no Distrito de Beja, separado do de Faro pela Ribeira de Seixe. A informação foi obtida pessoalmente, em conversa com um antigo cantoneiro, já aposentado, que coordenava as nas obras, que então decorriam⁴⁵⁴.

⁴⁵⁴ Esta casa encontra-se actualmente publicitada para venda, no site das Estradas de Portugal, SA, (<http://www.estradasdeportugal.pt/index.php/pt/...>, 12/2/2011), referida como pertencente ao concelho de Aljezur, freguesia de Odeceixe, eventualmente por ter sido construída pela Direcção de Estradas do Distrito de Faro. No entanto, geograficamente, a casa está situada no Distrito de Beja. A fronteira entre os dois distritos está indicada por uma placa colocada na ponte que liga as suas margens da Ribeira de Seixe.



Fig. 60 – Casa de cantoneiros de Odeceixe...



...vista do Distrito de Faro para o de Beja.
Fonte: <http://www.flickr.com/.../>, 13/2/2011.

IV.4.1.2. Casas de cantoneiros para apoio aos viajantes

Quanto às cinco restantes, acrescidas da antiga sede da Secção de Conservação do Barranco do Velho, também desocupada, poderá considerar-se outra reutilização, tendo em atenção as suas localizações. Ficam relativamente próximas de centros urbanos, mas suficientemente isoladas para se querer parar e descansar, apreciar e adquirir produtos locais e desfrutar a paisagem, como também obter informações acerca das estradas e da região, pelo que poderiam ser utilizadas como pontos de apoio aos turistas, inseridos ou não em grupos participantes de actividades do *Circuito*.

Nestas condições, encontram-se as casas de Tanque da Serra, no concelho de Monchique, a de Espinhaço de Cão, no concelho de Lagos, a antiga sede da Secção de Conservação do Barranco do Velho, no concelho de Loulé, bem como a casa de Bicas da Serra, no concelho de S. Brás de Alportel (Cf. Anexo Cap. III, Fichas 7 a 10). Esta última oferece condições semelhantes a todas as outras, acrescidas da característica de estar muito próxima de um chafariz e de um parque de merendas.



Fig. 61 – Chafariz e parque de merendas de Bicas da Serra.

Todas as casas têm logradouros, embora de áreas variáveis, que poderiam ser aproveitados em parte, por exemplo, para mostras de instrumentos de trabalho dos cantoneiros. A paisagem que se avista de todas elas permite ainda que estes espaços tenham condições para serem usados como miradouros, onde poderiam ser instaladas esplanadas.

Dentro da nossa proposta, estes serviços de apoio contariam com restauração, onde os produtos a consumir seriam os da gastronomia local, além de venda de artesanato e produtos tradicionais, produzidos por membros das comunidades que, desta maneira, seriam envolvidas no projecto. Outra forma de envolvimento da sociedade neste projecto poderia passar pela participação das diversas associações de produtores dos sectores agro-alimentares da região. Para o efeito, essas pessoas deveriam receber formação adequada, para o que poderia haver a colaboração da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo da Universidade do Algarve.

Neste plano, seria interessante a criação de marcas originais para os produtos locais, promovendo a certificação da sua proveniência e qualidade, contribuindo deste modo para a preservação dos produtos tradicionais e para o aumento da auto-estima da população.

Nestas casas de cantoneiros, os visitantes poderiam contar ainda com material de informação e divulgação, quer directamente sobre o tema do percurso, quer acerca dos pontos de interesse a visitar nas proximidades, quer ainda de outras iniciativas culturais aí desenvolvidas. Este tipo de informação teria de ser prestado em articulação com autarquias, associações e imprensa locais, etc. Para o efeito, além de folhetos, brochuras ou outros suportes, poderia ser disponibilizado acesso à internet, com as casas de cantoneiros ligadas em rede. Ainda no que diz respeito ao uso das novas tecnologias de comunicações, seria criado um site próprio para divulgação do circuito.

IV.4.1.3. Transmissão oral da memória

Uma outra casa no concelho de Loulé, a de Corte Garcia, é a única ainda ocupada, numa das fracções, por um antigo cantoneiro já aposentado, razão para não poder ser

destinada para outro fim. No entanto, contando com o espaço da outra fracção, que se encontra vago e atendendo a que esta casa tem espaço suplementar, num piso inferior, bem como o logradouro amplo, seria, eventualmente, proveitoso incluí-la neste circuito.

Porque a actividade desapareceu, mas ainda há muitos antigos cantoneiros vivos, contar com as suas memórias seria uma outra forma de conhecer este trabalho e as experiências de quem viveu na estrada. Para o caso concreto, seria necessário ter a colaboração do cantoneiro de Corte Garcia, assim como outros cantoneiros que se mostrassem interessados, para actividades a organizar, enquanto testemunhas da sua actividade passada e veículos de transmissão oral da sua memória. Este tipo de eventos poderia, eventualmente, contar com a participação da Casa do Pessoal das Estradas de Portugal, SA.

Esta forma de comunicar poderia ir mais longe e estender-se a outras pessoas ligadas a actividades e ofícios tradicionais que poderiam partilhar os seus conhecimentos e as suas histórias através da palavra e, eventualmente, mostrando “como se faz”.

Nesta casa, poderiam ainda ser oferecidos serviços de apoio idênticos aos das atrás referidas, envolvendo, da mesma forma, naturalmente, a população local.

IV.4.1.4. Reutilização para fins formativos

A casa de cantoneiros da Meia Légua, na EN nº 125 (Anexo Cap. III, ficha nº 11), fica apenas a 5 km de Faro e 3 de Olhão. Pela sua proximidade a ambas as cidades, apesar de estar junto a terrenos agrícolas, o lugar da Meia Légua praticamente pode considerar-se urbano.

O terreno pertencente à casa, com cerca de 5.000 m², era utilizado como viveiro da antiga Junta Autónoma de Estradas e encontra-se actualmente, tal como a casa, desaproveitado. Presumindo que o espaço disponível seja suficiente, poderia aí ser implementado um projecto relacionado com a conservação e restauro de património arquitectónico que poderia passar, por exemplo, pela criação de um laboratório

experimental, destinado ao estudo e ao ensaio de técnicas e de materiais de construção tradicionais, que serviram também para a construção das casas de cantoneiros.



Fig. 62 – Terreno e casa de cantoneiros da Meia Légua
Fonte: <http://maps.google.pt/maps?....>, 15/1/2011

As entidades públicas responsáveis por esta área do património, a nível nacional, mas também, principalmente, a nível regional, deveriam ser parceiras na coordenação do projecto, a par com instituições de ensino superior, com particular destaque para a Universidade do Algarve, por os estudos da área científica de História, Arqueologia e Património serem, em grande parte, dirigidos ao estudo da região algarvia, além de terem afinidades com este projecto. Esta instituição poderia ficar envolvida através do Departamento de História, Arqueologia e Património, da Faculdade de Ciências Humanas e Sociais (FCHS), podendo contar com a participação da Faculdade de Ciências e Tecnologia (FCT), na área de Arquitectura Paisagista, além da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo (ESGHT).

Importa referir que, de entre as diversas unidades de investigação em ambas as Faculdades acima mencionadas, o Centro de Estudos de Património e História do Algarve (CEPHA) tem uma relação com o tema de que aqui se trata

Como entidades participantes, poderiam colaborar as diversas associações culturais e de defesa do património algarvias, além das associações de natureza profissional e de empresas ligadas à conservação e restauro de património arquitectónico.

Esta casa de cantoneiros poderia ser adaptada e dotada das estruturas consideradas convenientes para a realização de exposições, conferências, acções de sensibilização ou outros eventos de carácter formativo e/ou informativo, tanto para investigadores e estudantes, como para o público em geral. Porque o saber da experiência é muito importante e, muitas vezes, é desvalorizado, acaba por se perder, pelo que se poderiam organizar acções de formação sobre técnicas de construção tradicionais, em que os formadores fossem antigos profissionais desta área.

Entre as acções de divulgação, contar-se-ia ainda com visitas programadas, incluídas no *Circuito das Casas dos Cantoneiros* ou com possibilidade de serem abertas a outras iniciativas, como por exemplo, e dada a proximidade do Parque Natural da Ria Formosa, o estabelecimento de parcerias para realizar algumas actividades conjuntas com esta entidade, com a colaboração da Faculdade de Ciências e Tecnologia, especialmente no âmbito do Departamento de Ciências da Terra, do Mar e do Ambiente.

IV.4.1.5. O Centro de Interpretação

Quanto à casa do Falacho, no concelho de Silves e apenas a 2,6 km da sua sede, vindo do Sul, ela poderia tornar-se no ponto principal de divulgação, onde ficaria instalado um centro de interpretação do Circuito das Casas dos Cantoneiros.

Para que tanto os residentes como os visitantes reconheçam o interesse das estradas de que aqui se trata, bem como das casas de cantoneiros, é necessário que compreendam o significado do circuito que lhes é proposto. Uma vez tratar-se de testemunhos do passado com uma história desconhecida da maioria dos presentes e cujo contexto temporal desapareceu, há que tornar o seu significado, enquanto herança cultural, inteligível aos que procuram conhecê-los através da sua interpretação, definida como “l’ensemble des activités potentielles destinées à augmenter la conscience publique et à renforcer sa compréhension du site culturel patrimonial”⁴⁵⁵.

⁴⁵⁵ ICOMOS, *Charte ICOMOS pour l’Interprétation et la Présentation des Sites Culturels Patrimoniaux*, Québec, Outubro de 2008, (http://www.international.icomos.org/charters/interpretation_e.pdf, 12/1/2011).

É, assim, necessário construir uma ponte entre passado e presente, que pode realizar-se através de “lugares de passagem”, “pequenas e singelas «máquinas do tempo»”, forma de os interpretar e explicar⁴⁵⁶. Os “centros explicativos e de acolhimento” devem ser entendidos pela capacidade de “acolher um conjunto de material informativo, que capacite o visitante a perceber o lugar e as sucessivas fases de transformação por que passou, *encaminhando-o*”⁴⁵⁷; com os “centros interpretativos”, o mesmo conceito alarga-se à regulação “dos fluxos de visita, associando-se-lhe uma componente científica, (...) [por estarem] dotados de gabinetes de trabalho, de centro de documentação e de reservas”⁴⁵⁸. Em qualquer dos casos, estes serviços podem ser instalados em edifícios já existentes nos locais, que devem ser adaptados para o efeito.

No caso do *Circuito das Casas dos Cantoneiros*, a casa do Falacho (Anexo Cap. III, ficha nº 12) é a que, entre todas, dispõe de melhores condições para aí se instalar um serviço de acolhimento e explicação/interpretação do circuito, pois:

- Fica num local facilmente identificável, pela proximidade à cidade de Silves;
- É o edifício que tem maior área, por a antiga arrecadação ter sido anexada a uma das fracções;
- A área do logradouro (1.842m²) é suficiente para permitir a construção de alguma(s) estrutura(s) necessária(s), para além das originais que ainda existem e que devem ser conservadas⁴⁵⁹, bem como para exposição de viaturas, máquinas ou ferramentas usadas no trabalho de conservação de estradas;
- Esta casa é, de todas as casas de cantoneiros do Algarve existentes na actualidade, a mais antiga, o que lhe confere uma carga simbólica diferente das outras.

⁴⁵⁶ Paulo Pereira, «“Lugares de passagem” e o resgate do tempo», in *Estudos Património*, Lisboa, IPPAR, nº 1, 2001, p. 7.

⁴⁵⁷ *Idem*, p. 14.

⁴⁵⁸ *Ibidem*.

⁴⁵⁹ Por serem demonstrativas da vivência naquele espaço, como o forno, as arrecadações e o poço.

IV.4.1.6. Serviço educativo, divulgação, vendas e actividades do *Círculo*

Como serviço educativo, este eventual centro de interpretação poderia contar com um arquivo virtual de fotografia, tendo como tema central a estrada, os cantoneiros e as suas casas. Para reunir o espólio, a obter por digitalização de fotografias, teria de ser solicitada a colaboração das Estradas de Portugal, SA, e do Automóvel Clube de Portugal, além das câmaras municipais, de particulares e de outras entidades que pretendessem colaborar através da cedência das imagens. Estas ficariam disponíveis ao público, num espaço adequado à sua consulta e reprodução, a serem regulamentadas. A funcionar em conjunto com este arquivo e de forma semelhante, poderia existir também uma pequena biblioteca de apoio.

Para divulgação, além de material publicitário à disposição dos visitantes, como folhetos ou agendas das actividades, deveriam ser elaborados roteiros, com estrutura semelhante ao que foi publicado no âmbito do *Projecto Estradas-Património*, o qual abarca todos os aspectos relativos às zonas abrangidas, desde a história da estrada até à Natureza e às vivências e tradições dos seus habitantes. Neste caso, no entanto, julga-se que seria importante dar maior destaque às casas de cantoneiros e à sua história, além das estradas, não esquecendo a referência a arquivos, bibliotecas e centros de documentação locais, regionais e/ou nacionais, onde se encontram bibliografia e fontes documentais para o estudo destes temas.

No que diz respeito à oferta de actividades, a mais representativa seria a realização de passeios, que poderiam abranger o circuito na sua totalidade ou em parte, atendendo à sua extensão, que significa uma volta ao Algarve. Os passeios, em veículos automóveis, porque relacionados com a estrada, seriam programados de forma a poderem ser articulados com outros projectos de objectivos semelhantes.

O objectivo é que, ao percorrer as estradas, o turista possa aperceber-se da realidade das terras e dos seus habitantes e que os contactos possam ser enriquecedores para qualquer uma das partes.

IV.4.1.6. Casas com novos destinos

Duas das casas dos cantoneiros têm já novas funcionalidades, como se referiu. A do Cachopo, cedida à Câmara Municipal de Tavira, foi recuperada para instalar um núcleo museológico do Museu Municipal, dedicado à antropologia e etnografia locais, numa parceria com o Centro Paroquial do Cachopo. A casa, no entanto, apenas conserva o aspecto exterior, tendo sido totalmente alterada por dentro, com eliminação de todas as paredes divisórias⁴⁶⁰, de forma a adaptá-la ao novo uso (Cf. Anexo Cap. III, Ficha nº 1).

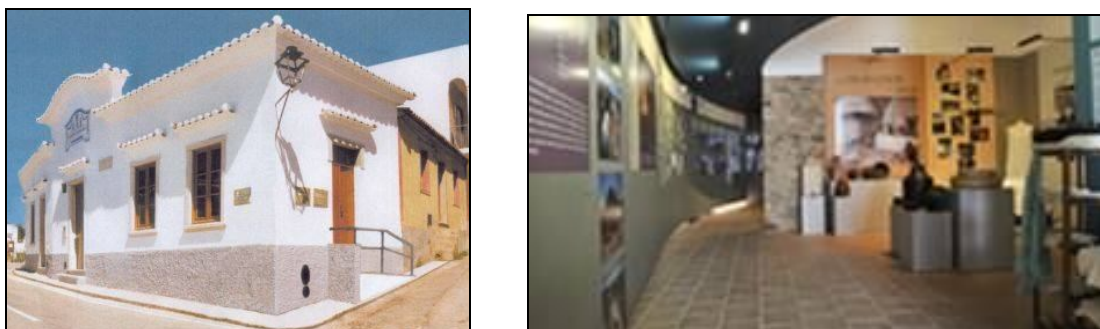


Fig. 63 – Exterior e interior do Núcleo Museológico do Cachopo.
Fontes: <http://www.anmp.pt/anmp/pro/mun1/mus102w2.php?Scod=12>;
<http://www.cpcachopo.com/actividades/nucelo-museologico.html> (4/2/2011)

A casa de Sto. Isidro, no Barranco do Velho, foi entregue ao município de Loulé que, por sua vez, a entregou à Associação dos Produtores Florestais da Serra do Caldeirão⁴⁶¹. Este edifício foi completamente restaurado, mas conservou o seu aspecto exterior. Nota-se apenas a substituição da caixilharia de madeira por alumínio, além da supressão de uma das portas, na fachada principal, trocada por uma janela. Daqui se depreende ter havido alteração na distribuição do espaço interior, sem que, no entanto, tivesse sido possível comprová-lo (Cf. Anexo Cap. III, Ficha nº 2).

⁴⁶⁰ http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=16294, 4/2/2011.

⁴⁶¹ Esta associação deu continuidade ao trabalho do Gabinete Técnico Florestal, criado pelo Ministério da Agricultura em parceria com as autarquias e associações locais, após os incêndios que atingiram a Serra do Caldeirão em 1995, para apoio à recuperação e ordenamento da floresta nesta zona.



Fig. 64 – Casa de cantoneiros de Sto. Isidro, sede da Associação de Produtores Florestais da Serra do Caldeirão

Esta Associação poderia colaborar com o Circuito das Casas dos Cantoneiros na divulgação da especificidade ambiental daquela Serra, ou no âmbito dos projectos que vem desenvolvendo, nomeadamente o de “Valorização do Património Rural no Centro da Serra do Caldeirão”, dirigido à recuperação e valorização de infra-estruturas e da arquitectura tradicional em pequenos aglomerados urbanos⁴⁶².

IV. 4.2. Viabilização do *Circuito*

No que diz respeito à recuperação das casas, porque estas são indissociáveis da sua própria história, enquanto entidade responsável pelas estradas portuguesas, ela poderia ficar a cargo das Estradas de Portugal, SA; apesar de esta ser uma sociedade anónima, a sua actuação situa-se numa área estratégica de interesse público. Mas porque não cabe nas suas competências a recuperação e conservação do património, neste caso, as casas de cantoneiros, poderia fazê-lo, não como uma obrigação, mas a título de mecenato.

Quanto ao financiamento e implementação do projecto e à semelhança de outros congéneres, poderia haver o recurso a programas comunitários, além de programas nacionais dirigidos para o desenvolvimento regional, neste caso, do Algarve.

Para manter o projecto em funcionamento, seria necessário algum contributo do sector público. Porém, o *Circuito* teria de gerar receitas, obtidas através da participação dos

⁴⁶² <http://apfsc.com.sapo.pt/apfsc.htm>, 2/1/2011. Projecto desenvolvido em colaboração com a Associação In Loco.

visitantes no percurso e da venda de produtos, muito à semelhança do que é praticado nos museus e monumentos nacionais.

Quanto à restauração, venda de artesanato ou produtos tradicionais nas casas de cantoneiros, sendo um dos objectivos fomentar a economia dos residentes das zonas onde elas se situam, o seu produto deveria reverter a favor dos produtores-comerciantes, com lucro directo. Em contrapartida, aqueles ficariam encarregues da higiene e da conservação das casas e dos logradouros, sob orientações da entidade coordenadora do projecto.

IV.4.2.1. Articulações

Considerando a extensão geográfica do território do Algarve, não é certo que as casas dos cantoneiros, só por si, atraíssem turistas, já que o passeio e o desfrute da paisagem são possíveis sem sair do automóvel. Por seu lado, os afluxos de turistas ao Algarve são variáveis ao longo do ano, o que influi negativamente na possibilidade de manter um serviço permanente, qualquer que seja a sua natureza. Assim, seria vantajoso que se fizessem acordos entre as entidades gestoras dos diferentes projectos, no sentido da concertação de programas, de divulgação mútua e, eventualmente, de criação de parcerias.

Há ainda que considerar que o turismo cultural pode não aparecer apenas como uma alternativa, mas antes como um complemento, ao turismo de sol e praia, desde que haja informação disponível acerca das várias possibilidades.

De uma forma geral, a articulação entre projectos é importante para a sustentabilidade de um turismo de qualidade, com retorno visível na qualidade de vida das populações. Mas é, sobretudo, fundamental preservar o património material e cultural, o que não é possível sem o apoio e envolvimento, tanto de entidades públicas como de privadas, bem como da sociedade civil, em articulação, pois

“[la] participation et la coopération entre les communautés d'accueil représentatives, les conservateurs, les opérateurs touristiques, les propriétaires privés, les responsables politiques, les concepteurs et les gestionnaires des programmes de planification, et les

gestionnaires de sites sont nécessaires pour mettre en oeuvre une industrie touristique durable et favoriser la protection des ressources patrimoniales pour les générations futures.”⁴⁶³

⁴⁶³ ICOMOS, Charte internationale du tourisme culturel, México, Outubro de 1999 (http://www.international.icomos.org/charters/tourism_f.htm, 12/1/2010).

CONCLUSÃO

Nem tudo o que é produzido pelos homens pode ser conservado e sabe-se que nada é eterno. Porém, à semelhança de uma pessoa amnésica, uma sociedade sem memória não tem referências, nem do tempo, nem do espaço, para além dos imediatos, ou seja, não tem identidade própria, não tem pontos de coesão nem valores de referência. Uma parte importante desses factores de identidade, que passa de geração em geração, é transmitida através do mundo material.

Se tudo o que é considerado monumento é, desde há muito, visto como herança comum de uma sociedade e, como tal, digno de ser preservado dos efeitos do tempo e da acção humana para ser legado às gerações futuras, com a função de lhes lembrar o passado, outras construções mais humildes têm vindo a enquadrar-se neste conceito de património, já que, além das personagens ou dos acontecimentos grandiosos, também é importante lembrar os aspectos do quotidiano das comunidades, através, por exemplo, de edifícios destinados à habitação ou ao trabalho. Assim, o que hoje se considera património deixou de ser valorizado apenas do ponto de vista histórico, para se alargar às áreas de estudo da Antropologia, da Sociologia, da Psicologia, entre outras, numa abordagem que se tornou, nos dias de hoje, transdisciplinar.

O trabalho dos cantoneiros, ou seja, a conservação das estradas, não deixou marcas visíveis. Além dos instrumentos de trabalho e de documentos escritos e fotográficos

acessíveis apenas a uma minoria, como testemunhas efectivas desta actividade apenas restaram algumas das casas que o Estado destinava a habitação daqueles operários. Apesar de não terem o mesmo impacto que uma fábrica, composta da sua estrutura arquitectónica e de todas as suas máquinas e equipamentos, estas casas são o que resta para atestar, agora através da memória, a existência daqueles trabalhadores e das suas funções.

Este tipo de estruturas arquitectónicas, quando já desadequado às exigências da vida e dos modos de trabalhar actuais, tende a desaparecer, se não for considerado com valor. Quando inserido em meio urbano, dá lugar a construções mais modernas. Nos meios rurais, devido à crescente desertificação humana, porque não se constrói nem se destrói, há uma degradação gradual e natural, pela acção do tempo.

À semelhança de outras regiões do interior, esta é a situação das zonas do Barrocal e da Serra algarvios, esquecidos em favor dos atractivos do Litoral, pois os habitantes envelhecem ou, se podem, deslocam-se em busca de melhores condições de vida. O desejável seria existir uma solução de compromisso entre a preservação e valorização do património material e imaterial desses lugares, a par com a possibilidade de uma vida digna para as populações, como incentivo à permanência ou ao regresso às suas terras, de forma a sentirem-se identificadas com as suas origens e valorizadas por aquilo que são. No contexto algarvio actual, a par com outras soluções, isto tem de passar necessariamente pelo turismo, o maior motor da economia da região.

A reutilização das casas de cantoneiros num projecto dirigido ao turismo pode ser a solução para as preservar e, ao mesmo tempo, elas podem dar um contributo para a revitalização das áreas rurais em que se situam.

Por serem património do Estado, como está patente na pequena placa fixada na parede de todas as casas, é património de todos os cidadãos portugueses. Como representante destes, é ao Estado que compete zelar para que, perdida a sua primeira utilidade, as casas dos cantoneiros conservem e transmitam o conhecimento e a memória de um trabalho e dos seus actores.

Como as atalaias numa linha de defesa, cada uma das casas de cantoneiros só faz sentido se inserida no conjunto. E porque fazem parte integrante das estradas, parece pertinente que esse projecto se traduza num percurso dedicado a elas, através das estradas do Algarve, dando a conhecer outro património que as acompanha, como o são as casas, a paisagem natural e os lugares habitados que elas ligam.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

I. FONTES

1. Manuscritas e dactilografadas

Arquivo Distrital de Faro

- *JAE 3* (v. 1), *Processo de construção do lanço de Alportel a Barranco Velho - Descrição geral do traçado em planta e perfil* - 1874/1875
- *JAE 7*, *Processo de construção do lanço da Cumeada dos Cavalos ao Ameixial* - 1884
- *JAE 9*, *Processo de construção do lanço de Alportel a Barranco Velho*, s/d.
- *JAE 10*, *Processo de construção do lanço do Ameixial à Ribeira do Vascão* -1889-1913
- *JAE 17* (vol. 1), *Processo de construção do lanço das Cimalhas à Mesquita* - 1890/1914
- *JAE 21* (Vol. 2), *Processo de construção do lanço de Silves a Porto de Lagos* - 1878/1900
- *JAE 81*, *Processo de construção do lanço de Cachopo à Casa Nova* - 1904/1920
- *JAE 82*, *Processo de construção do lanço de Cachopo à Casa Nova* - 1908/1917
- *JAE 107*, *Processos de reconstrução do troço de Faro a Aljustrel (Estrada Nacional nº 2)* - 1928-1930
- *JAE 111*, *Processo de reparações na E. N.nº 108-2ª (E.N. nº 124), entre os kms 7 e 12,800* - 1929/1931
- *JAE 115* (Vol. 2), *Processo de construção do lanço de Barranco do Velho à Ribeira da Quintã* - 1932/1937
- *JAE 134* (Vol. 2), *Processo de reparações nos lanços da estação de Santa Clara-Sabóia à Portela dos Caibros e da Portela dos Caibros a Monchique* - 1931/1935
- *JAE 134* (Vol. 2), *Processo de construção do troço Moinho da Légua a Odeceixe* - 1931/1934
- *JAE 136*, *Processo de construção da estrada de Alcácer do Sal a Lagos: lanço da Portela da Maceira a Odemira* - 1931/1934

- *JAE 140 (vol. 2), Processo de construção do troço da estação de Odemira à Praia da Rocha: reparações no troço da Portela dos Caibros a Monchique - 1933/1937*
- *JAE 560, Estimativas – 1931-1932*
- *JAE 869, Correspondência recebida do Ministério das Obras Públicas - 1910*
- *JAE 929, Projectos e Orçamentos - Orçamento para as Casas dos Cantoneiros da Estrada de Faro a Loulé - 1841/1860*
- *JAE 42 DEDF, Chafariz de Besteiros - s/d.*
- *JAE Gav 3 –PI 109 (1), Projecto para uma casa de cantoneiros - 1935*

Arquivo das Estradas de Portugal, SARL

- *JAE/399, DGOPM/Direcção das Obras Públicas do Distrito de Beja, Projecto de uma casa para dois cantoneiros a construir no lanço da ER19, entre Moura e a Ponte de Tontalga. Peças escritas e desenhadas. 1875*
- *JAE/1190, Orçamento para construção de sete casas para residência dos cantoneiros em serviço na Ilha do Pico, 1876-1877*
- *JAE/2608, Direcção-Geral de Obras Públicas e Minas, Projecto de uma casa para dois cantoneiros. Peças de que se compõe: desenhos, medição e orçamento, 29 de Março de 1890*
- *Proc. 794 – ER 12 de Foz de Arouce a Celorico. Casa de Cantoneiros. Projecto, s/d*

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas

- *Colecção de Processos Individuais, Alexandre Simões da Conceição*
- —, Augusto Maria de Almeida Garcia Fidié
- —, Carlos Maria Marques
- —, Emiliano Augusto de Bettencourt
- —, Gilberto António Rola
- —, Inácio Peres Fernandes
- —, José Maria de Almeida Garcia Fidié
- —, José Maria Correia da Silva
- —, Júlio Augusto Leiria
- *DGOP/RT 1 – Minutas de circulares expedidas - 1853-1859*
- *DGOP/ROP/Estradas*
- *DGOP-ROP, Edifícios diversos*

- *MR 14 - Registo de ordens e outros documentos respeitantes à Junta de Administração da Companhia Geral das Pescarias e Comércio Marítimo e Terrestre do Algarve, 1772-1830*
- *MR 22 - Registo de correspondência sobre obras públicas – Lv. 5 – 1827-1831*
- *MR 27 – Registo de correspondência respeitante à Comissão dos Melhoramentos da Comunicação Interior, 1835 -1840*
- *MR 2D 1R 2 – Processos – 1843-1852*
- *SG Prov 21 – Correspondência com a Administração-Geral das Estradas e Turismo, 1917-1926*
- *SG-Prov. 43 – Documentos relativos a estradas, 1927-1929*
- *SG-Prov. 44 - Correspondência com o Congresso, a Câmara dos Deputados e o Senado - 1917-1926*
- *Colecção de Cartografia -C 251-15 C - Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos do Reino, Distritos administrativos, Lisboa, DGTGR, 1885-1889*
- *Colecção de Desenhos Avulsos - D 20 B, Emiliano Augusto De Bettencourt, Projecto de uma barraca para cada dois cantoneiros, planta e alçados, a. 1886*
- —, D 14-A, Francisco Loureiro, *Projecto de casa para habitação de dois guardas, plantas e alçados de dois pisos, 1888*

Estradas de Portugal, EPE - Recursos Humanos

- Processo individual de Joaquim Barata Correia

2. Impressas

- *Anuário Estatístico, Sociedade Tipográfica, Lda., 1945*
- *Anuário Estatístico, Tipografia Portuguesa, Lda., 1954*
- *Circulaires, Instructions et Autres Actes émanées du Ministère de L'Interieur, ou relatifs à ce Département, de 1797 à 1821 inclusivement. Seconde Édition, publiée par ordre du Ministre. Tome III. 1816 à 1819 inclusivement, Paris, Imprimerie Royale, 1823*
- JUNOT, Jean-Andoche, *Diário da I Invasão Francesa*, Intr. de António Ventura, Lisboa, Livros Horizonte, 2008
- Junta Autónoma de Estradas, *Casas de cantoneiros: levantamento*, Lisboa, Junta Autónoma de Estradas, [1998], 3 vol.

- —, *Direcção de Estradas do distrito de Faro. Itinerário das estradas nacionais de 1ª e 2ª classes*, Faro, Tip. Serafim, 1937
- —, *Relatório referente à gerência dos anos económicos de 1927-28 a 1930-31*, Lisboa, Junta Autónoma de Estradas, 1931
- —, *Relatório referente à gerência de 1 de Julho de 1931 a 31 de Dezembro de 1935*, Lisboa, JAE, 1935
- —, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1936 a 31 de Dezembro de 1941*, Lisboa, JAE, 1941
- —, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1942 a 31 de Dezembro de 1947*, s/l, s/n, s/d.
- —, *Relatório referente à gerência de 1 de Janeiro de 1948 a 31 de Dezembro de 1949*, s/l, s/n, s/d.
- —, *Relatório. 1950-1965*
- Ministério do Fomento, *Serviços da Repartição de Turismo, Setembro 1911-Junho 1912, Relatório pelo Diretor da Repartição José d'Athayde*, s/l, Typ. Bayard, 1912
- —, *Serviços da Repartição de Turismo, Julho de 1913-Junho 1914, Relatório pelo Diretor da Repartição José d'Athayde*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1914
- Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, *Circulares dirigidas aos Governadores Civis e aos Directores de Obras Públicas nos Districtos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1860
- —, *Regulamento da Conservação, Arborização, Policia e Cadastro das Estradas aprovado por Decreto de 19 de Setembro de 1900*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1900
- —, *Estado da Viação Ordinária em Portugal. Projecto de Lei Nº 7. Relatório apresentado á Camara dos Senhores Deputados, na sessão de 28 de janeiro de 1907 pela Comissão de Obras Publicas*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1907
- *Plano de Organização do Corpo de Engenharia Civil e dos seus Auxiliares*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1864

II. LEGISLAÇÃO

- *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima copilação das Ordenações redegida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1763 a 1774.* Lisboa, Typografia Maignense, 1829
- *Collecção da Legislação Portuguesa desde a ultima compilação das ordenações redigida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1791 a 1801,* Lisboa, Typografia Maignense, 1828
- *Collecção de Decretos e Regulamentos mandados publicar por Sua Magestade Imperial o Regente do Reino desde a sua entrada em Lisboa até á instalação das Câmaras Legislativas. Terceira Série,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1840
- *Collecção de todas as Leis, Alvarás, Decretos, etc. impressos na Regia Officina Typografica, 1º semestre de 1826,* Folheto VI, Lisboa, Imprensa Nacional, 1843
- *Colecção Official da Legislação Portuguesa redigida pelo Desembargador Antonio Delgado da Silva. Legislação de 1843 em diante,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1843
- *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida pelo Desembargador António Delgado da Silva. Anno de 1849,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1849
- *Collecção Official da Legislação Portuguesa redigida por José Máximo de Castro Neto Leite e Vasconcelos do Conselho de Sua Magestade e Juiz da Relação de Lisboa. Anno de 1852,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1853
- *Collecção Official de Legislação Official Portuguesa, Anno de 1889,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1889
- *Diário da República,* I série, nº 168, de 22/7/1988; I série A, nº 297, de 21/12/2004; I série, nº 214, de 7/11/2007; I série, nº 218, de 13/11/2007
- *Diário do Governo,* I série, nº 209, de 17/10/1920; I série, nº 199, de 3/9/1924; I série, nº 247, de 26/10/1928; I série, nº 114, de 23/5/1929; I série, nº 192, de 19/8/1961; I série, nº 187, de 14/8/1975
- FINO, Gaspar Cândido da Graça Correia, *Legislação e Disposições Regulamentares ácerca do Serviço de Obras Públicas coordenada pelo Segundo Official Chefe de Secção do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria Gaspar Candido da Graça Correia Fino,* Lisboa, Imprensa Nacional, 1876
- —, *Collecção de Legislação de 1900 a 1902 relativa aos Serviços do Ministério das Obras Publicas coordenada pelo Chefe da Repartição do Pessoal da Direcção*

Geral de Obras Públicas e Minas Gaspar Cândido da Graça Corrêa Fino, Volume X, Fascículo 3º - 1902, Lisboa, Imprensa Nacional, 1903

- —, *Collecção de Legislação de 1911 relativas ao Ministério do Fomento coordenada pelo Chefe da Repartição do Pessoal da Direcção Geral de Obras Públicas e Minas Gaspar Cândido da Graça Corrêa Fino*, Volume XVIII, Lisboa, Imprensa Nacional, 1911
- Ministério das Obras Públicas e Comunicações, *Estatuto das Estradas Nacionais. Lei nº 2.037, de 19 de Agosto de 1949*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1949
- —, *Legislação. 1933*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1942
- —, *Legislação. 1945*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1948
- —, *Regulamento das Estradas Nacionais. Decreto-Lei nº 36816, de 2 de Abril de 1948*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1948
- *Regulamento da Conservação, Arborização e Policia das Estradas aprovado pelo Decreto de 21 de Fevereiro de 1889*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1889
- *Supplemento e Collecção Official da Legislação Portugueza pelo Desembargador António Delgado da Silva. Anno de 1842 e Seguintes*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1844
- *Supplemento e Collecção Official da Legislação Portugueza pelo Desembargador António Delgado da Silva. Anno de 1844-1845*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1845

III. DICIONÁRIOS, ATLAS, ROTEIROS, ENCICLOPÉDIAS

- AA.VV., *Grande Enciclopédia Portuguesa e Brasileira*, Lisboa – Rio de Janeiro, Editorial Enciclopédia, Limitada, s/d.
- CALADO, Margarida e SILVA, Jorge Henrique Pais da, *Dicionário de Termos de Arte e Arquitectura*, Lisboa, Editorial Presença, 2005
- COSTA, Américo, *Diccionario Chorographico de Portugal Continental e Insular, Hydrographico, Historico, Orographico, Biographico, Archeologico, Heraldico, Etymologico, Com prefaciado Exmo. Snr. Dr. José Joaquim Nunes, Professor cathedratico da Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa*, Porto, s/n, 1929
- *Guia de Portugal, II – Extremadura, Alentejo e Algarve*, s/l, Biblioteca Nacional de Lisboa, 1927

- MÓNICA, Maria Filomena (dir.), *Dicionário Biográfico Parlamentar, 1834-1910*, Lisboa, Imprensa de Ciências Sociais e Assembleia da República, 2004-2006
- PEREIRA, Esteves e RODRIGUES, Guilherme, *Portugal, Diccionario Historico, Chorographico, Heraldico, Biographico, Bibliographico, Numismatico e Artistico abrangendo A minuciosa descripção historica e chorographica de todas as cidades, villas e outras povoações do continente do reino, ilhas e ultramar, monumentos e edificios mais notaveis, tanto antigos como modernos; biographias dos portuguezes illustres antigos e contemporaneos, celebres por qualquer titulo, notaveis pelas suas acções ou pelos seus escriptos, pelas suas invenções ou descobertas; bibliographia antiga e moderna; indicação de todos os factos notaveis da historia portugueza, etc., etc. Obra illustrada com centenaes de photogravuras e redigida segundo os trabalhos dos mais notaveis escriptores por Esteves Pereira e Guilherme Rodrigues*, Lisboa, João Romano Torres, 1904-1915
- RODRIGUES, Maria João Madeira, SOUSA, Pedro F. e BONIFÁCIO, Horácio M. Pereira, *Vocabulário técnico e crítico de arquitectura*, S/l, Quimera, 1990
- ROSAS, Fernando e BRITO, J. M. Brandão de (dir.), *Dicionário de História do Estado Novo*, Venda Nova, Bertrand Editora, 1996
- RUIZ, José Zurita, *Dicionário básico da construção*, Lisboa, Plátano Editora, 1999
- SILVA, Inocêncio Francisco da e outros, *Diccionario Bibliographico Portuguez. Estudos de Innocencio Francisco da Silva applicaveis a Portugal e ao Brasil*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1858-1923
- VITERBO, Sousa, (coord.), *Diccionario Historico e Documental dos Architectos, Engenheiros e Constructores Portuguezes ou a Serviço de Portugal coordenado por Sousa Viterbo e publicado por indicação da Comissão dos Monumentos*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1899-1922

IV. ESTUDOS E ARTIGOS

- AAVV, *Estradas Património. EN 2 - Almodôvar-S. Brás de Alportel. Da Planície Alentejana ao Barrocal Algarvio*, s/l, IEP, 2003
- CAETANO, Dora Figueiredo, *Arquitectura de estradas: as casas de cantoneiros e os postos da polícia de viação e trânsito: (formas e significados)*, Prova Final de

Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Coimbra, 2000

- CHOAY, Françoise, *A Alegoria do Património*, Lisboa, Edições 70, 2008
- COELHO, António Borges, «O Tempo e os Homens: Séculos XII-XIV», in João Medina (dir.), *História de Portugal (Dos tempos pré-históricos aos nossos dias)*, vol. III, Editora Ediclube, Amadora, 2004
- CORREIA, José Eduardo Capa Horta, *Vila Real de Santo António. Urbanismo e Poder na Política Pombalina*, Porto, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1997
- DIAS, João José Pereira, «Conservação das estradas», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXV, n.ºs 293 e 294, Maio e Junho, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1894
- «Estradas-Património. Não podem ser “atropeladas” pela pressa da modernidade», entrevista ao Professor Doutor António Lamas, in *Pedra & Cal*, Lisboa, GECORPA, n.º 19 Julho, Agosto, Setembro, 2003
- ESCHWEGE, Barão de, *Odologia dos Engenheiros Constructores ou Guia para a Construcção e Conservação das Estradas em Portugal e no Brasil pelo Barão d’Eschwege, Coronel Engenheiro e Socio de muitas Academias Scientificas Com uma Estampa. Segunda edição com additamentos, publicada na conformidade dos desejos manifestados pelo Governo de S. Magestade Fidelissima*, Lisboa, Typ. de Vicente Jorge de Castro & Irmão, 1844
- *Estado da Viação ordinaria em Portugal. Projecto de Lei nº 7. Relatorio apresentado á Camara dos Senhores Deputados, na sessão de 28 de janeiro de 1907 pela Comissão de Obras Publicas*. Lisboa, Imprensa Nacional, 1907
- «Estradas-Património. Não podem ser “atropeladas” pela pressa da modernidade», entrevista ao Professor Doutor António Lamas, in *Pedra & Cal*, Lisboa, GECORPA, n.º 19 Julho, Agosto, Setembro, 2003
- FERNANDES, Inácio Peres, *O Arquitecto ao Serviço da Estrada*, s/l, Junta Autónoma de Estradas, 1956
- —, «A Arquitectura nas Estradas», in *Junta Autónoma de Estradas. 1927-1952. 25 Anos ao Serviço da Nação*, Lisboa, JAE, 1952
- FERNANDES, José Manuel, *Português Suave, Arquitecturas do Estado Novo*, Lisboa, IPPAR, 2003

- FRANCO, António Sousa, «As Finanças Públicas no Liberalismo Democrático: o Desequilíbrio Crónico», in João Medina, *História contemporânea de Portugal*, s.l., Multilar, s/d. (Tomo I)
- — «As Finanças Públicas na I República: a Continuidade das Finanças Débeis», in João Medina, *História contemporânea de Portugal*, s.l., Multilar, s/d. (Tomo II)
- HESPANHA, António Manuel, *As vésperas do Leviathan. Instituições e poder político. Portugal – séc. XVII*, Coimbra, Almedina, 1994
- LINO, Raul, *Casas Portuguesas. Alguns Apontamentos sobre o Arquectar das Casas Simples*, Lisboa, Cotovia, 1992
- LOPES, João Baptista da Silva, *Corografia ou Memória Económica, Estatística e Topográfica do Reino do Algarve*, Faro, Algarve em Foco, 1988
- LÚCIO, Agostinho, (Relator), «Estradas», [Relatório apresentado ao] *Congresso Regional Algarvio*, Lisboa, Tipografia Moralizadora, 1915
- MAGALHÃES, Joaquim Romero, *O Algarve Económico. 1600-1773*, Lisboa, Editorial Estampa, 1993
- MANTAS, Vasco Gil, «Os Caminhos da Serra e do Mar», in Maria Filomena Barata, (coord.), *90 Noventa Séculos entre a Serra e o Mar*, Lisboa, IPPAR, 1997
- MATA, Maria Eugénia, *A Companhia das Obras Públicas de Portugal*, Lisboa, Universidade Nova de Lisboa, Faculdade de Economia, 1992
- MATOS, Artur Teodoro de, *Transportes e comunicações em Portugal, Açores e Madeira, 1750-1850*, Ponta Delgada, Universidade dos Açores, 1980
- MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*, 7º volume, s/l, Círculo de Leitores, 1994
- MELO, Luís, «Lanço da EN 2 - Almodôvar e S. Brás de Alportel. Recuperação da 1ª Estrada-Património Portuguesa», in *Pedra & Cal*, Lisboa, GECORPA, n.º 19 Julho, Agosto, Setembro, 2003
- MENDES, J. Amado, «Comércio, transportes e comunicações», in José Mattoso (dir.), *História de Portugal*, 5º volume, «O Liberalismo», s/l, Círculo de Leitores, 1993
- MENDES, J. Amado, *Estudos do Património. Museus e Educação*, Coimbra, Imprensa da Universidade de Coimbra, 2009

- NETO, José Diogo Mascarenhas, *Methodo para construir as Estradas em Portugal. Dedicado ao Senhor Dom João Principe do Brazil*, Porto, Officina de António Alvarez Ribeiro, 1790
- *Obras Públicas*, Col. Cadernos do Ressurgimento Nacional, s/l, SPN, s/d.
- PEREIRA, Paulo, «“Lugares de passagem” e o resgate do tempo», in *Estudos Património*, Lisboa, IPPAR, nº 1, 2001
- PERES, Damião (dir.), *História de Portugal*. Edição Monumental Comemorativa do 8º Centenário da Fundação da Nacionalidade Profusamente Ilustrada e Colaborada pelos mais eminentes Historiadores e Artistas Portugueses, Vol. VI, Barcelos, Portucalense Editora, Lda., 1934
- PIERONI, Geraldo e COATES, Timothy, *De Couto do Pecado à Vila do Sal. Castro Marim [1550-1850]*, Lisboa, Livraria Sá da Costa, Câmara Municipal de Castro Marim, 2002
- PIMENTEL, Frederico Augusto, «Caminho de Ferro do Algarve. Relatório da Construção», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXI, Maio e Junho, N°s 245 e 246, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1890
- —, «Influencia da viação na riqueza publica. Confronto do desenvolvimento da viação ordinaria e accelerada com o da riqueza publica», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXII, Maio e Junho, n°s 257 e 258, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1891
- —, «Viação accelerada e fluvial em Portugal», in *Revista de Obras Publicas e Minas*, Tomo XXIV, n°s 283 e 284, Julho e Agosto, Lisboa, Associação dos Engenheiros Civis Portuguezes, 1893
- PIRES, Olímpio, *Subsidio para a Resolução do Problema das Habitações Economicas para Operarios Ruraes em Portugal. Dissertação inaugural apresentada ao Instituto de Agronomia e Veterinaria por Olympio Pires*, Lisboa, Instituto de Agronomia e Veterinaria, 1907
- POLONCEAU, A.-R., *Notice sur l'Amélioration des Routes en Empierrements parl'Emploi de Matières d'Agrègation, et au Moyen de la Compresssion par des Cylindres Compresseur. Sur leur Construction, sur leur Chargement et sur leur Emploi pour l'Exécution et pour l'Entretien des Chaussées et des Accotements des Routes Royales et Départementales, pour les Chemins Vicinaux, et pour le Roulage des Champs et des Prés, par A.-R. Polonceau, Inspecteur Divisionnaire des Ponts et*

Chaussées, en Retraite, Paris, Librairie Scientifique-Industrielle de I. Mathias (Augustin), 1844

- RAVARA, António, «Maria da Fonte e Patuleia», in João Medina, *História contemporânea de Portugal*, s.l., Multilar, s/d. (Tomo I)
- S/a, *Obras Públicas*, Col. Cadernos do Ressurgimento Nacional, s/l, SPN, s/d
- SANTA-RITA, António José de, *As Estradas em Portugal. Da Monarquia ao Estado Novo (1900-1947)*, Lisboa, Edições Universitárias Lusófonas, 2006
- SIMÕES, J. Oliveira, «Contribuição para Estudo das Casas para Operários», in Ministerio do Fomento, Direcção Geral do Commercio e Industria, Repartição do Trabalho Industrial, *Boletim do Trabalho Industrial*, Lisboa, Imprensa Nacional, 1912, n° 66
- TENGARRINHA, José Manuel, «A Regeneração: a viragem indispensável no processo do capitalismo em Portugal», in João Medina (dir.), *História Contemporânea de Portugal*, “Das Invasões Francesas aos Nossos Dias” (Tomo I), s/l, Multilar, 1990
- VALLE, Lucio del, MARTI, Victor e MAYO, Angel, *Casillas de peones camineros*, s.l., s.n., 1859, texto manuscrito.

VI. SUPORTE ELECTRÓNICO

- ALMEIDA, Sandra Cristina de Jesus Vaz Costa Marques de Almeida, *O País a Régua e Esquadro. Urbanismo, Arquitectura e Memória na Obra Pública de Duarte Pacheco*, Dissertação de Doutoramento em História, na especialidade de Arte, Património e Restauro, Lisboa, Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2009 (<http://repositorio.ul.pt/handle/10451/1884>).
- ARBELLOT, Guy, «La grande mutation des routes de France au XVIIIe siècle», in *Annales. Économies, Sociétés, Civilizations*, Volume 28, Numéro 3, Année 1973 (www.persee.fr/.../ahess_0395-2649_1973_num_28_3_293381)
- —, «Les problèmes de la route française à l'entrée du XIXe. Siècle», in *Persée, Histoire, économie et société*, 1990, vol. 9, n° 1 (www.persee.fr/web/.../hes_0752-5702_1990_num_9_1_1564)

- Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, *Estratégia de Desenvolvimento do Algarve. 2007-2013 (Versão Final)*. Agosto de 2006, (<http://www.ccdr-alg.pt/index...>)
- COSTA, Cláudio Adriano da, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, nº 34, de 26 de Maio de 1842 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/...>)
- —, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, nº 35, de 2 de Junho de 1842 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/...>)
- —, «Estradas», in *Revista Universal Lisbonense*, nº 40, de 7 de Julho de 1842, artigo nº. 560 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/...>)
- *Diário da Câmara dos Deputados*, «Sessão de 19 de Maio de 1860», «Sessão de 1 de Março de 1872»; Sessão nº 85, em 10 de Maio de 1916; Sessão nº 112 em 20 de Junho de 1923; Sessão nº 132, em 20 de Julho de 1923; Sessão nº 90, de 27/5/1924; Sessão nº 78, de 12/6/1925; nº 57, Sessão Extraordinaria de 29 de Junho.1939 (<http://debates.parlamento.pt/...>)
- *Diário das Sessões*, nº 147, Ano de 1960, 27 de Janeiro; nº 188, Ano de 1969, 7 de Março (<http://debates.parlamento.pt/...>)
- *Encyclopédie des Gens du Monde, Répertoire Universel des Sciences, des Lettres et des Arts; avec des Notices sur les principales Familles Historiques et sur les Savants, de Littérateurs et d'Artistes, Français et Etrangers*, Tome quatrième, Paris, Librairie de Treuttel et Würtz, 1834 (<http://books.google.pt/books?...=onepage&q=&f=false>)
- GARRISON, Ervan G., *A History of Engineering and Technology: Artful Methods*, EUA, CRC Press, LLC, 1999 (<http://books.google.pt/...=Ervan+G.+Garrison#...>)
- GUERREIRO, João, «O papel do património cultural na requalificação do território», in *Dos Algarves. Revista da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo - Universidade do Algarve*, nº 1 - 2º semestre, Faro, ESGHT/UALG, 1996 (<http://dosalgarves.com/index.php?...>)
- HILBERATH, Elena de Ortueta, «Modelos de casillas de peones camineros», in *Actas del Tercer Congreso Nacional de Historia de la Construcción*, Sevilla, 26-28 octubre 2000, Madrid, SEDHC, U. Sevilla, Junta Andalucía, COAAT Granada, CEHOPU, 2000 (gilbert.aq.upm.es/sedhc/biblioteca_digital/.../CNHC3_086.pdf)
- ICOMOS, *Charte ICOMOS pour l'Interprétation et la Présentation des Sites Culturels Patrimoniaux*, Québec, Outubro de 2008,

- (http://www.international.icomos.org/charters/interpretation_e.pdf)
- ICOMOS, Charte internationale du tourisme culturel, México, Outubro de 1999 (http://www.international.icomos.org/charters/tourism_f.htm)
 - KIRBY, Richard Shelton et al., *Engineering in History*, Mineola, N.Y, Dover Publications, 1990 (<http://books.google.pt/books?id=... onepage&q=&f=false>)
 - MARECO, Patrícia Sofia Rasgado, *Sítios Arqueológicos e Centros de Interpretação, em Portugal - Alentejo e Algarve*. Tese de Mestrado em Património e Turismo, Universidade do Minho, Instituto de Ciências Sociais, Dezembro de 2006 (<http://repositorium.sdum.uminho.pt/...>)
 - MARTINS, Alexandre, «Paternalismo, habitação, fidelização operária. O caso do bairro da Sta . Bárbara no Barreiro», Actas dos ateliers do Vº Congresso Português de Sociologia Sociedades Contemporâneas: Reflexividade e Acção Atelier: Cidades, Campos e Territórios, p. 2 (http://www.aps.pt/...5_1.pdf)
 - MARTINS, Ana Cristina Martins, «Criar estradas em Portugal integrando a dimensão ambiental», comunicação apresentada ao 6º Congresso Rodoviário Português, (<http://www.irf2010blog.com/Presentations/...>)
 - MATOS, Ana Cardoso de e SANTOS, Maria Luísa F. N. dos, «Os Guias de Turismo e a Emergência do Turismo Contemporâneo em Portugal (dos finais de século XIX às primeiras décadas do século XX)», in *Scripta Nova, Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, Universidad de Barcelona, Vol. VIII, núm. 167, 15 de junio de 2004 (<http://www.ub.es/geocrit/sn/sn-167.htm>)
 - NETO, Maria Manuela, AMÂNCIO, Lúgia, «Algumas estratégias identitárias dos algarvios face ao impacte do turismo. Uma abordagem psicossociológica», in *Dos Algarves. Revista da Escola Superior de Gestão, Hotelaria e Turismo - Universidade do Algarve*, nº 2 - 2º semestre, Faro, ESGHT/UALG, 1997 (<http://dosalgarves.com/index.php?...>)
 - RAMALHO, José Joaquim, «Estradas no Algarve. (Comunicado)», in *Revista Universal Lisbonense*, Vol. III, Série I, Nº 4, 14 de Setembro de 1843 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/...>)
 - S/a, *Testamento de Junot*, Lisboa, Na Impressão Regia, Anno 1809 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/RaridadesBibliograficas/.../Testamento.pdf>)

- SANTOS, Luís Filipe Rosa, «As vias de comunicação», in Maria da Graça Maia Marques, (coord.), *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias (elementos para a sua história)*, Lisboa, Ed. Colibri, 1999
- SILVA, Elsa Peralta da, *Património e Identidade. Os desafios do turismo cultural* (<http://aguaforte.com/antropologia/Peralta.html>)
- «Sociedade promotora das comunicações internas do reino», in *Revista Universal, Chronica Judicial, Artistica, Scientifica, Literaria, Agricola, Comercial e Economica de todo o mundo*, nº 13, 23 de Dezembro de 1841 (<http://hemerotecadigital.cm-lisboa.pt/OBRAS/RUL/...>)
- URBANO, Abel Augusto Dias, *Projecto de casa para habitação do cantoneiro e para arrecadação da Inspeção dos Monumentos Militares no Bussaco* (<http://www.exercito.pt/bibliopac/.../bibliopac/>)
- <http://apfsc.com.sapo.pt/apfsc.htm> (Associação dos Produtores Florestais da Serra do Caldeirão)
- <http://convergencias.esart.ipcb.pt/artigo/52>
- <http://siarq.iict.pt/pagman/...66&txtDes=ouvidor> (Arquivo Histórico Ultramarino)
- <http://www.acp.pt/htmls/cronologia/index.html#> (Automóvel Clube de Portugal)
- <http://www.ansr.pt/Default.aspx?...> (Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária)
- <http://www.aqtr.qc.ca/cgi-cs/cs.waframe.content?topic=25588&lang=1> (Association Québécoise du Transport et des Routes)
- <http://www.bportugal.pt/.../ArquivoHistorico/...> (Arquivo Histórico do Banco de Portugal)
- <http://www.calcadinha.cm-sbras.pt>
- <http://casadoscantoneiros.blogspot.com/>
- <http://www.ccdr-alg.pt/ccdr/index.php?module=...> (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve)
- http://www.cm-sbras.pt/portal_autarquico/...
- <http://cm-tavira.pt/cmt/index.php?...>
- <http://www.dgtf.pt/patrimonio-imobiliario/>
- <http://www.estradasdeportugal.pt/...> (Estradas de Portugal, SA)
- <http://forumdacasa.com/discussion/11848/...>
- <http://www.fundacao-mario-soares.pt/aeb/crono/id?id=036480> (Fundação Mário Soares)

- <http://www.igespar.pt/pt/patrimonio/itinerarios/...>
- http://www.leader.pt/programa_nacional.htm
- <http://www.monumentos.pt/Site/...> (IHRU)
- <http://www.redemuseusvivos.org/territorios.php>
- <http://www.rotadacortica.pt/>
- http://www.viaalgarviana.org/projecto_oquee.html
- <http://www.visitalgarve.pt/visitalgarve/vPT/DescubraARegiao/101/Roteiros/>