



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE ARTES

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA

**TÍTULO | Ferrovia do Algarve, a sua interação com o
Território e a Indústria Conserveira através do tempo:
Foz do Arade**

Nome do Mestrando | Susana Gonçalves Café

Orientação | Prof. Doutor Arq. João Gabriel Candeias Dias Soares
Prof. Doutor Arq. Daniel Nicolas Jiménez Ferrera

Mestrado em ARQUITETURA

Área de Especialização | ARQUITETURA
Dissertação

Évora, 2018



UNIVERSIDADE DE ÉVORA

ESCOLA DE ARTES

DEPARTAMENTO DE ARQUITETURA

TÍTULO | Ferrovia do Algarve, a sua interação com o Território e a Indústria Conserveira através do tempo: Foz do Arade

Nome do Mestrando | Susana Gonçalves Café

Orientação | Prof. Doutor Arq. João Gabriel Candeias Dias Soares
Prof. Doutor Arq. Daniel Nicolas Jiménez Ferrera

Mestrado em ARQUITETURA

Área de Especialização | ARQUITETURA
Dissertação

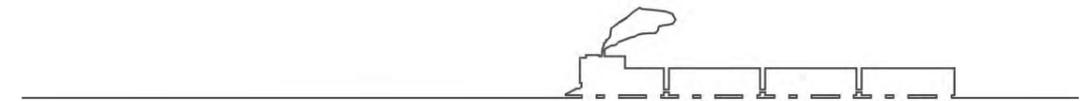
Évora, 2018

Ferrovias do Algarve
A sua interação com o Território e a Indústria Conserveira através do tempo: Foz do Arade

por **Susana Gonçalves Café**

Orientação por Prof.Doutor.Arq. João Gabriel Candeias Soares

Co-orientador: Prof.Doutor.Arq. Daniel Nicolas Jiménez Ferrera



Dissertação para conclusão do Mestrado em Arquitetura. Ano lectivo 2016/2017. Colégio dos Leões. Escola das Artes. Departamento de Arquitetura. Universidade de Évora.

Dedico este trabalho,
de alma e coração à minha Avó Evangelina.

AGRADECIMENTOS

A concretização desta dissertação de mestrado só foi possível graças a várias pessoas, aos quais queria agradecer.

Agradeço ao Prof. Doutor Arquiteto João Gabriel Candeias Soares, pela disponibilidade em orientar este trabalho, pela dedicação dada, pela sua disponibilidade, o seu conhecimento, pelo seu olhar mais teórico, pela cedência de alguma bibliografia relevante para a temática em análise e por me encaminhar quando mais precisava.

Ao Prof. Doutor Arquiteto Daniel Jiménez Ferrera, pela disponibilidade em orientar este trabalho científico, pelo seu ponto de vista mais prático, pelas opiniões e soluções diversas, pela exigência ponderada a nível estrutural, pela acessibilidade e sobretudo pela simpatia sempre presente.

A todas as entidades, referidas ao longo desta dissertação pela confiança na entrega de vários documentos, que tiveram muita relevância nesta dissertação.

Aos meus Pais, pela sua força, apoio e dedicação. À minha mãe pela ajuda proporcionada em todos os sentidos, principalmente nas vezes que ouviu sem protestar a minha dissertação. À minha família, principalmente à minha tia Margarida pela preocupação.

Aos meus amigos, que sem eles era impossível, ao Tiago pelas revisões dos textos e pela disponibilidade em ir comigo fotografar a linha do Algarve, ao João pela revisão dos textos, à Victoria pelas horas ouvindo um tema que pouco conhece, ao Cláudio, ao Celso, à Carolina, aos meus colegas de Ateliê por me disponibilizarem horas, entre outros.

Um genuíno e sincero obrigado a todos.



Fig. 1 Ponte do Caminho de Ferro em Faro

Título:

Ferrovia do Algarve, a sua interação com o Território e a Indústria Conserveira através do tempo: Foz do Arade

RESUMO

Passados 128 anos da chegada do primeiro comboio à região do Algarve (Faro), conscientes da tremenda influência que a linha férrea efetuou neste território, desde o planeamento de novas cidades ao desenvolvimento industrial, acabou por gerar uma nova visão à prática arquitetónica em Portugal. Pretende-se estudar toda esta linha desde Vila Real de Santo António a Lagos, principalmente os períodos de 1889 com o aparecimento da ferrovia, até 1960 início da crise conserveira e ferroviária, avaliando os fatores que influenciou e que lhe influenciaram como o caso da indústria conserveira, focando já neste último momento um ponto de vista mais aproximado, de forma a entendermos todos estes parâmetros estudados ao longo da dissertação. A Foz do Arade, como elemento surge sendo o único local da região em que a ferrovia chega em duas épocas distintas, podendo assim criar uma relação/ comparação a nível do crescimento industrial e urbano.

Palavra-Chave: Algarve; Ferrovia; Território; Indústria Conserveira; Arade

Title:

Algarve railroad and its integration with the territory and the canning industry across the time: Foz do Arade

ABSTRACT

128 years since the arrival of the first train to Algarve's region (Faro), regarding the tremendous influence that the railroad represented on this territory, like city planning and industrial development, it ended up creating a new perspective of architectural practice in Portugal.

This thesis aims to study the entire length of the train line between Vila Real de Santo António and Lagos, specifically from 1889 (appearance of railway) to 1960 (time of crisis among canning and railway industry).

Assessing the factors that it influenced and influenced it, for example: canning industry. So by focusing at this last moment with close and particular attention one can understand all studied parameters presented along the dissertation, including Foz do Arade, only place where railroad arrived in two distinct periods of time, allowing that way to do a better level comparison of industrial and urban development.

Keywords: Algarve; Railroad; Territory; Canning Industry; Arade.

ÍNDICE

0. Introdução	
0.1 Objeto	p. 10
0.2 Objetivo	p. 11
0.3 Estado da Arte	p. 12
0.4 Metodologia	p. 13
1. Tema	
1.1 Linhas Ferroviárias de Portugal	p. 16-19
1.2 Caminho-de-Ferro e o Território	p. 20-23
1.3 Ferrovia e a Indústria	p. 24-25
1.4 Indústria Conserveira	p. 26-27
1.5 Ferrovia da capital ao Algarve	p. 28-29
2. Enquadramento	
2.1 Introdução ao Algarve	p. 32-35
2.2 Algarve um Reino à Parte	p. 36-37
2.3 Infraestruturas do passado	p. 38-41
2.4 A chegada do comboio ao Algarve	p. 42-45
2.5 Linha do Tempo	p. 46
2.6 O desenho da linha Ferroviária do Algarve:	p. 47-53
2.6.1 Desenho da Ferrovia a nível Geológico	p. 54-57
2.6.2 Desenho da Ferrovia a nível Urbano	p. 58-61
2.6.3 Desenho da Ferrovia a nível das Infraestruturas existentes	p. 62-65
2.7 Indústrias influenciadas pela linha Ferroviária	p. 66-69
2.8 Ferrovia e a Indústria Conserveira	p. 70-71
2.8.1 Relação Portos náuticos com Estações Ferroviárias	p. 72-73
2.8.2 Indústria Conserveira no Algarve	p. 74-81
3. Foz do Arade	
3.1 Desenvolvimento da Foz do Arade	p. 84-91
3.2 Chegada da Indústria Conserveira à localidade	p. 92-93
3.3 Chegada do comboio à estação de Ferragudo	p. 94-95
3.4 Chegada do comboio à estação de Vila Nova de Portimão	p. 96-101
3.5 Fábricas conserveiras em Vila Nova de Portimão	p. 102-103
3.6 Fábricas conserveiras em Ferragudo/ Parchal e Mexilhoeira da Carregação	p. 104-105
3.7 Fábricas conserveiras e Estações na Foz do Arade	p. 106-113
4. Referências	
4.1 The High Line- Arq. Scofidio + Renfro	p. 120-123
4.2 Parco Lineare- Arq. Marco Navarra	p. 124-127
4.3 Linha Ferroviária do Douro	p. 128-131
5. Considerações Finais	p. 135-141
6. Referências Bibliográficas	
6.1 Bibliografia	p.145-148
6.2 Fontes	p. 149
6.3 Índice de Imagens	p. 150-153
6.4 Índice de Desenhos	p. 154-157
6.5 Anexos I- Álbum fotográfico da Ferrovia do Algarve	p. 158
6.5 Anexos - StoryBoard e Filmagem do percurso à memória	p. 158



0. Introdução

Objeto; Objetivo; Estado da Arte; Metodologia

O presente trabalho, de caráter teórico, foi realizado no Mestrado Integrado de Arquitetura sob a orientação dos Arquitetos e Professores, João Gabriel Candeias Soares e Daniel Jiménez Ferrera. O objeto de estudo deste trabalho visa estudar e elaborar relações até então inexistente, sobre a estruturação e as relações da linha ferroviária do Algarve.

Palavras-Chave: Algarve_ Ferrovias_ Território_ Indústria Conserveira_ Arade.

0.1 OBJETO

O objeto de estudo deste trabalho surge de um projeto elaborado no âmbito da disciplina de projeto avançado de 5º ano, onde houve uma breve revisão sobre a estrutura ferroviária existente em Portugal e o estudo de estruturas industriais e a ligação destas duas redes.

Neste trabalho, será tomado como ponto de partida todo este estudo realizado na disciplina de projeto avançado de 5º ano, onde houve uma revisão sobre a estrutura ferroviária em Portugal. Focando o nosso trabalho na região do Algarve, registando alterações entre o passado/ presente e procurando relações entre esta rede ferroviária em contacto com a indústria. É importante entender que o fator indústria foi o mais influente da ferrovia, desde da produção à exportação, podemos observar este impacto, quando a indústria acaba por se expandir devido à indústria ferroviária e quando em 1960 com a crise conserveira, houve uma redução da Ferrovia. Ou seja todas estas relações e condicionantes que influenciaram o desenho e o posicionamento da Ferrovia, pretendesse que sejam tidos em conta neste estudo.

Hoje em dia este carácter Ferrovia e Indústria, acabou por se perder devido às suas novas funcionalidades da região como foi o fator turismo, assim e citando Frank Gehry "*A arquitetura deveria falar do seu tempo e lugar, mas anseia por intemporalidade*". Mantendo este ponto de vista, esta dissertação visa precisamente estudar o fator "Tempo" como registo de mudança e alterações, em que de certa forma toda a documentação conseguida possa servir de futura referência, para resolver o problema da ferrovia no Algarve.

"Portugal disfrutava pela primeira vez do sonho da ferrovia em 1856 numa ligação entre Lisboa e o Carregado. O Algarve continuava isolado. Não havia praticamente estradas na região e o mar nem sempre oferecia segurança para sair ou entrar. Restava o comboio." (Câmara municipal de Faro, 2015, exposição caminhos de ferro no Algarve).

Locais com uma forte presença rural, industrial e arquitetónica são esquecidos e não são devidamente valorizados, por isso é importante que haja essa compreensão de como era antes e como é hoje, para que culturas e hábitos, não se percam e dê uma identidade do local. Enquanto que o objetivo da construção do ramal foi por motivos de comunicação, uma das vertentes que acabou por evoluir e contribuir para este território foi o património industrial. Com o passar do tempo começou a produção e a exportação de produtos tanto para Portugal, como para outros países. Providenciaram-se novos mercados para o Algarve, impulsionando a indústria piscatória, conserveira e de extração de sal. Além disso, providenciou-se uma maior organização em termos territoriais. O Algarve teve uma grande influência à expansão Urbana e Industrial, que nos tempos de hoje é mais virado para o ramo turístico, mas nunca esquecendo o que antigamente e hoje se produz neste território.

O trabalho consiste em estudar uma introdução à ferrovia em Portugal, ver e entender como se estrutura a linha ferroviária no Algarve, desde os seus ramais, pontes, taludes e bairros ferroviários. Entender a nível territorial como se expande e perceber a localização explícita de cada Apeadeiro. Entender o impacto a nível industrial com a ligação da ferrovia, criando relações entre ambas e detetar que indústria teve mais impacto na região (Indústria Conserveira, no caso do Algarve). Por fim focando numa área (Foz do Arade), escolhida especificamente por ser o único local em que a ferrovia chega a dois locais (Ferragudo e Portimão) em épocas distintas, podendo assim observar o crescimento das malhas urbanas e da sua indústria consoante o trajeto e o desenvolvimento da linha ferroviária.

Pretende-se então rever como era o território antes da estrutura ferroviária e como esta rede modificou a região, desde o plano urbanístico e industrial. Como se encontra hoje em dia esta estrutura e a estrutura como lógica contemporânea.

0.2 OBJETIVO

É importante entender estes fragmentos (ferrovia-território-indústria), para compreendermos a sua importância no crescimento da região. Com esta investigação pretende-se que ao rever e atualizar esta perspectiva, consigamos evidenciar não só uma memória do que foi, mas entender os aspetos de como evoluiu?, o porquê?, para onde? e qual possa ser o caminho para a resposta dos dias de hoje.

Pergunta da investigação é: A ferrovia neste tempo que estudamos, entre 1889 e 1960 funcionou, como? Quais os fatores? Hoje em dia não funciona (como devia) o que fazer para mudar?

Devemos pensar no início, enquanto funcionava, criando assim um pensamento e uma nova forma de ver as coisas, que influencie os utilizadores e os arquitetos de hoje e amanhã, para melhorarem o Algarve. Criando assim um melhor encaixe do arquiteto na sociedade atual, da qual está separado, por não ver as necessidades mais urgentes desta sociedade.

Então vamos precisar de quatro fases de análise:

1) Entender os temas como surgem e se comportam em Portugal;

2) A leitura do local e recolha bibliográfica, identificar todos estes elementos através de um mapeamento;

3) Identificar e estudar locais de relação/ contacto da rede Ferroviária com a Indústria, fazer uma aproximação neste ponto na Foz do Arade;

4) Considerações finais, utilizando o método contemporâneo, uso da fotografia e filmes, ouvir quem viveu e trabalhou lá, fazendo a comparação do passado e da atualidade, extraindo conclusões através dos parâmetros anteriores e que se consiga uma resposta ao problema, algo simples (região em crise). Acabando quase por ser uma resposta a todas as construções absurdas que se fizeram no Algarve nos anos 60, mostrando que como o Arq. Mies Van der Rohe dizia "menos é mais". Construindo assim um novo catálogo da Arquitetura Industrial que servirá como reflexão do estado atual da arquitetura em relação à sociedade.

0.3 ESTADO DA ARTE

Em termos de Bibliografia e mapeamento, a informação é bastante escassa, existe pouca informação sobre linhas ferroviárias ou sobre a Indústria Conserveira na região do Algarve e não se encontrou nenhum documento que fizesse uma relação direta sobre ambas as temáticas, apenas breves citações sobre exportações. Fazendo assim desta relação entre Ferrovia e Indústria a base fundamental deste projeto.

Este tema encontra-se bastante na atualidade como vamos poder observar e toda estas informações serviram de entendimento para o estudo.

- Partindo do princípio e voltando às origens é necessário entender a Revolução Industrial, documentada em diversos documentos. Como funcionava antes da sua expansão (uma atividade mais manual), depois da sua expansão (a indústria em grande escala) e como isso afetou o território.

- Outro ponto de vista é o do arquiteto Julián Sobrino Simal, que defende que quando pensamos em indústria tendemos para imaginar edifícios de grandes dimensões, em que não é isso que se procura com o fator industrial, mas sim "uma paisagem de uma produção" algo que está em harmonia com o território.

- Ana Cardoso Matos, no livro "Paisagem Património" fala sobre o tema "paisagem, caminhos-de-ferro e património: espaços, estruturas, imagens e narrativas", por uma vertente mais filosófica de como é ir no comboio e ver todo este território repleto de sensações.

"A velocidade, e a experiência (...), são dois parâmetros de importância central para os séculos XIX e XX. Através dele, tudo se reorganizou: O tempo assim como espaços, as paisagens, as cidades, o comércio e a sociedade" por Anette Freytag

-Com a exposição em 2016 sobre "Um olhar sobre os caminhos de ferro no Algarve" no museu arqueológico de Albufeira e com a exposição em 2018 " 160 anos do caminho-de-ferro em Portugal" na CCDR de Faro. Consegue de um modo geral, um breve enquadramento histórico, a perceção da linha ferroviária no Algarve. Segundo Francis Beaucire "o comboio que faz ver a paisagem tem qualidades de inventor" e esta construção acabou por influenciar em várias vertentes.

-Outro estudo elaborado foi a dissertação de mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural, de Tânia Alexandra Anica Fernandes, em que estuda o tempo histórico e social da implantação da ferrovia do Algarve e de que forma a sua forma de ser projetar vai ao encontro de quem a construiu.

-Outro estudo importante foi o de Edite Tavares - Na sombra dos Rostos e o de Maria João Duarte - Portimão, Indústrias Conserveiras na Iª. Metade do século XX, que embora retratem locais diferentes, ambos têm como tema a Indústria Conserveira e a Foz do Arade, fazendo com que se perceba a evolução da cidade, das indústrias e das infraestruturas (Como a via ferroviária).

- Ana Filipa Arroja realizou uma tese de mestrado sobre recuperação do património arquitetónico e paisagístico em que fala do potencial património arquitetónico industrial, na qual se reflete valores de memória.

- Por fim, mas não o último foi o "Inquérito a Arquitetura Popular em Portugal" é importante refletir na zona do Algarve pois passados 60 anos da sua observação ao território, já muita coisa mudou nesta região, é importante entendermos como era antes e como este povo vivia e teve consequências nos seus costumes e hábitos.

0.4 METODOLOGIA

I.Recolha de dados:

- Recolha de informação sobre o início (1889) da ferrovia no Algarve.
- Referências onde seja evidente a ideia de enquadramento industrial na relação com o território;
- Documentação da ferrovia e a sua relação com a Indústria Conserveira no Algarve.
- Referências projetais;

II- Análise Crítica:

- Novas leituras de infraestrutura com o território, e do território com a infraestrutura;
- Casos de estudo (Foz do Arade);
- Elaboração de uma ideia de relação e comparação de linhas férreas e indústria;
- Em base do estudo, chegar á conclusão do problema e possivelmente uma ideia de solução;

III. C que se propõem:

- Construção de um suporte escrito, utilizando os instrumentos projetais como peças desenhadas, desenhos técnicos, esboços bem como fotografias da ideia de enquadramento enquanto processo, que documente todos os registos obtidos;
- Editar em formato cinematográfico e fotográfico, com relatos e entrevistas de usuários /promotores dos casos de estudo, de forma a entendermos o antes, o agora, e o que acham de tudo isto, pois hoje em dia a linha ferroviária já não tem a mesma importância e é essencial termos a maior precisão da situação real;
- Análise dos elementos recolhidos e redação da dissertação;
- Conclusões



1. Tema

Ferrovia e a Indústria Conserveira

" (...) Nos caminhos de ferro dos barões é que eu juro não andar. Escusada é a jura porém. Se as estradas fossem de papel, fá-las-iam, não digo que não. Mas de metal! Que tenham o governo juízo, que as faça de pedra, que pôde, e viajaremos com muito prazer e com muita utilidade e proveito na nossa boa terra."

Viagens na Minha Terra, Almeida Garrett,
Lisboa: Na Typographia da Gazeta dos Tribunais. 1846

Fig. 3 Troço Poço Barreto

1.1 Linhas ferroviárias de Portugal

Enquadramento histórico

“Houve um tempo, antes das estradas de alcatrão, dos automóveis e das viagens contadas ao minuto, em que o país, encolhido na sua pequenez, se firmou à roda de uma ideia revolucionária: veios de ferro que ligariam, entre si, as paisagens mais distantes da terra lusa.” Jorge e Manuel Nunes- Pelos trilhos de Portugal. p. 07. (1)

Antes da implantação da rede ferroviária em Portugal, o país passava por grandes dificuldades em termos de transporte devido à carência das infraestruturas e das más condições do território. Apenas se podia contar com os transportes navais (tanto marítimo como fluvial) e alguns transportes terrestres, em que este último dependia da força humana ou animal para o seu funcionamento (2). Todos estes meios acabavam por ser lentos e desadequados, logo era necessária uma resposta a este problema (3), um transporte rápido, em que as vias tivessem boas condições (sem lama e buracos), sem desconfortos, sem estar dependente dos fatores climáticos para o poder usufruir e que não fossem necessários dias para chegar ao destino (4). Então foi assim que em 1842 com a reformulação da rede rodoviária, começou-se a sonhar com a resposta para este problema, o caminho-de-ferro (3).

A introdução da ferrovia em Portugal, embora lenta, foi uma questão delicada que surgiu paralelamente ao tempo de inquietação da política portuguesa. A economia portuguesa estava vulnerável, intrinsecamente ligada aos conflitos com as forças invasoras espanholas e francesas e à perda da sua maior colónia ultramarina, o Brasil. Aliado a estes fatores, a inexistência de vias de comunicação, levava a crer que o comércio, a agricultura e a indústria não teriam capacidade para se desenvolver. Derivado a estes acontecimentos, em 1903 o buraco financeiro era maior que nunca e Portugal carecia de uma importante ferramenta para a implementação da ferrovia, que era o auxílio das Cartas Topográficas, as quais não passavam de um mero “esboço” do século XIX. Então até 1850, não haviam condições para a criação e desenvolvimento de uma rede ferroviária em Portugal, falhando o esforço realizado por Costa Cabral (4).

Embora a definição do traçado da ferrovia recaísse sobre o Estado, a instabilidade económica do país e a ausência de um plano estruturado para a sua, levou a que muitas linhas propostas tivessem participação de investidores privados, originando uma série de problemas, com linhas “privadas” que serviam empresas específicas e condicionavam a construção das linhas ferroviárias ambicionadas para o país. Em 1860, José de Salamanca y Mayol funda a Companhia Real dos Caminhos de Ferro (CRCF) (5), e inicia-se uma parceria entre empresas públicas e privadas, a fim de solucionar o problema estrutural das linhas ferroviárias até então construídas.

Em 28 de outubro de 1856, inicia-se o primeiro troço que ligava Lisboa ao Carregado (um percurso com cerca de 40 quilómetros que demorava cerca de 10 minutos a ser percorrido), pela companhia Central Peninsular dos Caminhos de Ferro em Portugal, representado pelo Inglês Hardy Hislop. O primeiro objetivo era ligar rapidamente Lisboa à fronteira espanhola, com o objetivo de estabelecer comunicações e trocas comerciais. Rapidamente este meio responde positivamente às trocas comerciais e a partir da segunda metade do século pela indústria, criando assim um novo ritmo.

As distâncias encurtam-se, ganhou-se tempo e adquiriu-se novos ritmos, o caminho-de-ferro acaba por mudar assim, até certo ponto, a fisionomia do país e é visto como uma imagem de progresso. Começou com uma extensão de 2898 Km e no ano de 1949, contava com uma rede de 3635 Km (2). Por todo o país cresciam pontes, túneis, estações e apeadeiros. As aldeias, as vilas, as cidades e até as casas isoladas começaram a crescer na exata medida em que o comboio passava, e a população principalmente do interior, a cada dia que passava habituava-se a depender e a partilhar a solidão da terra com “ele” (1).

Em 1877, pela Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, surge a primeira proposta de uma rede federal para a ferrovia, em que o Estado

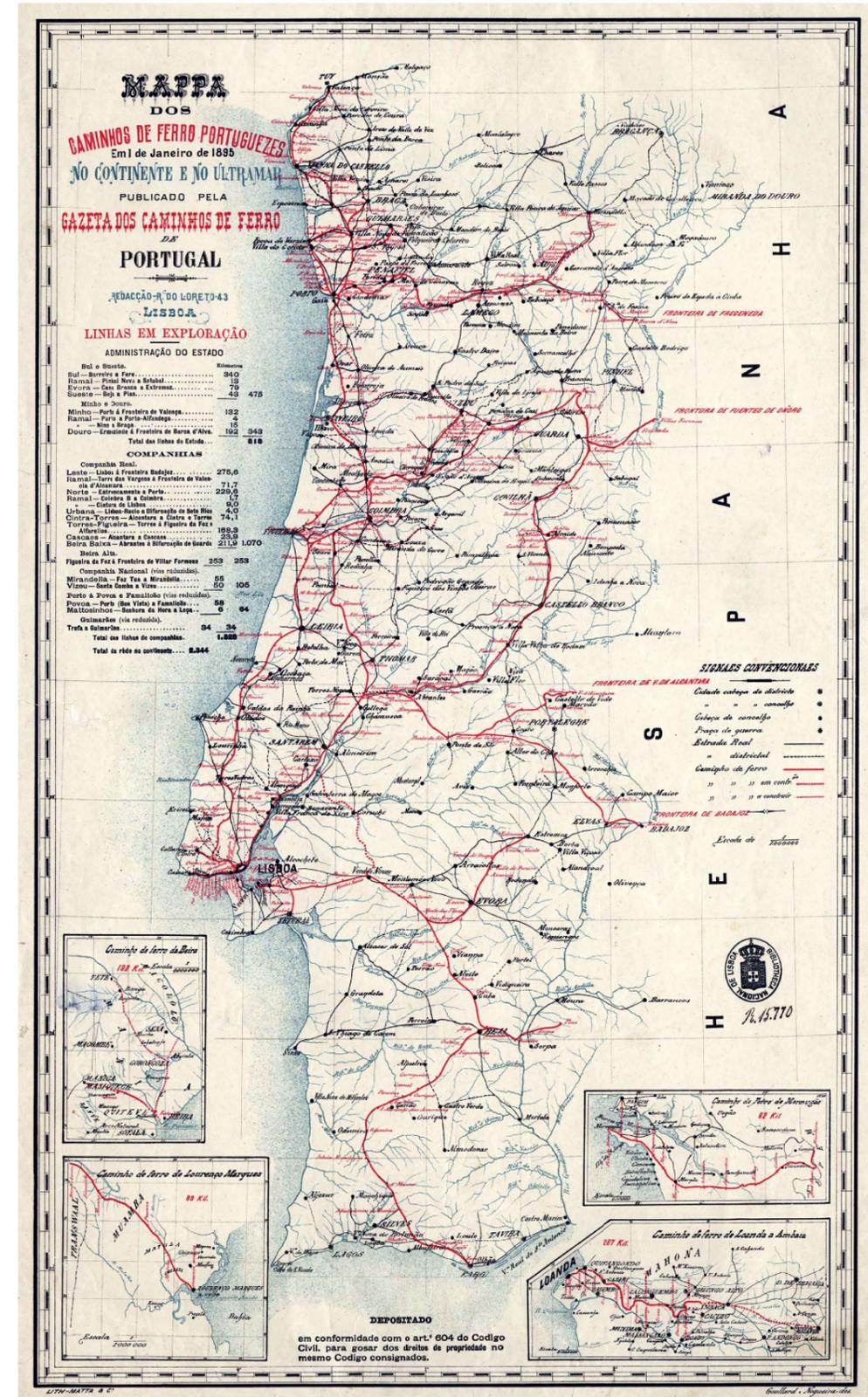
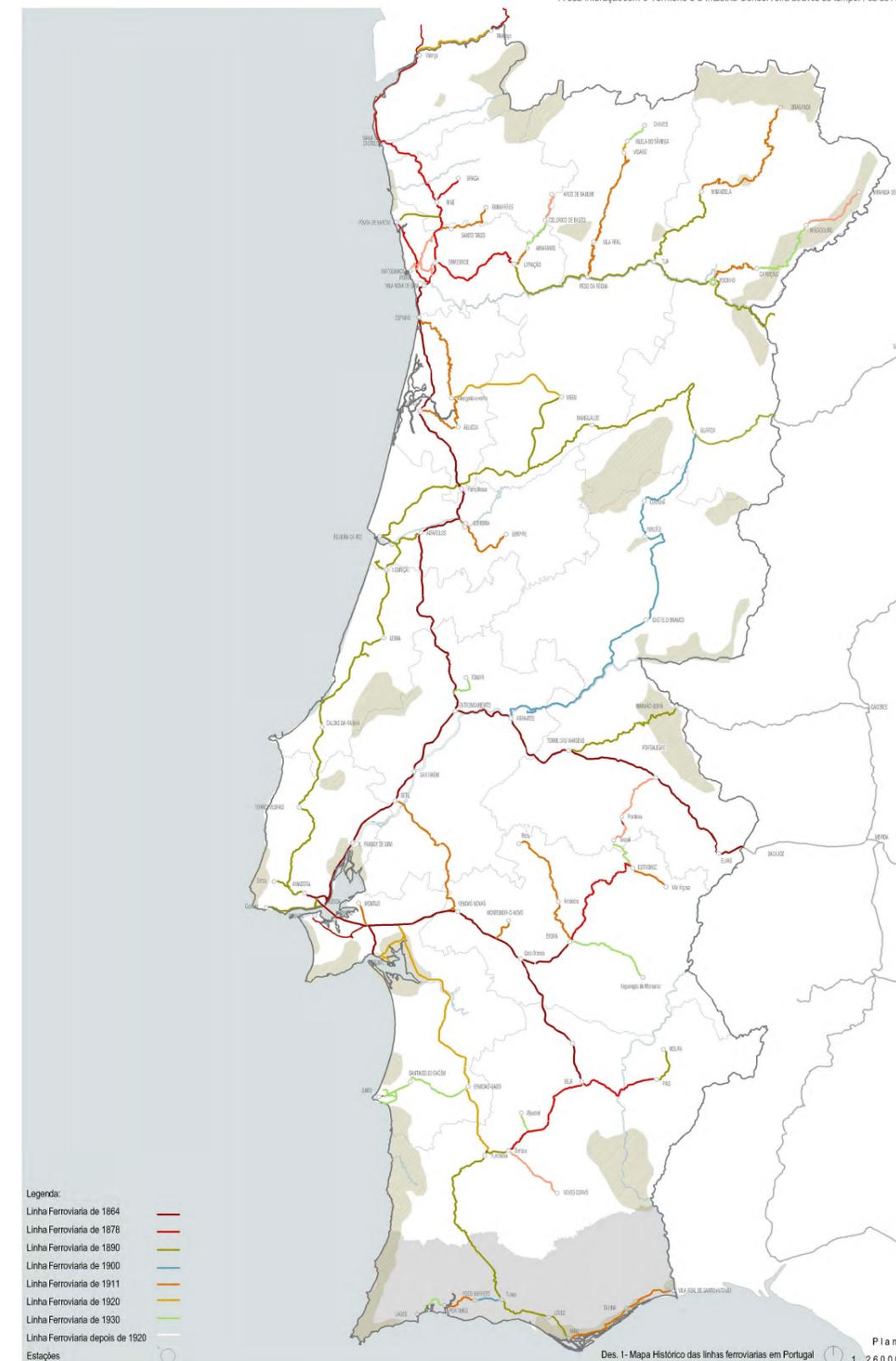


Fig. 4 Mapa dos caminhos de ferro em Portugal 1895

em conjunto com o setor privado, intervêm na construção e o alargamento do caminho ferroviário aberto ao público. O objetivo era que esta nova conexão com o resto da Europa fosse feita por Espanha, enquanto que os portos portugueses seriam a entrada para a Europa. Entre 1891 e 1892, surge o tempo de crise e as únicas linhas ferroviárias a serem construídas, são aquelas em que a construção já se tinha iniciado. Depois de 1898, novos estudos são feitos e novos planos propostos. As rodovias e ferrovias são projetadas, e desenvolvem-se simultaneamente, ocupando uma grande percentagem do território (5).

Mais tarde, como a exploração das linhas ferroviárias por empresas privadas, não obteve grande sucesso, o estado acabou por ficar com esta tarefa, permitindo que as despesas da construção da linha ferroviária entrassem nas contas do orçamento de Estado. Em 1975, é nacionalizada a Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, ou mais tarde intitulada de Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses (com a passagem da Monarquia para a República), transformando-a numa nova instituição, designada de Caminhos de Ferro Portugueses (CP), uma empresa de encargo público, responsável pela gestão completa e única dos caminhos de ferro portugueses.

Mais tarde em 1997, a CP, divide a responsabilidade da ferrovia, com a empresa REFER, que fica responsável pela gestão das infraestruturas, enquanto que a CP mantém a exploração do tráfego. Por último em 2005, surge a Fundação Nacional do Museu Ferroviário (FNMF), com o objetivo de preservar e valorizar o património industrial, tendo vários núcleos em todo o país. O transporte ferroviário, como produto da revolução industrial é considerado uma das maiores invenções da nossa época, mas cada vez mais se vão tornando numa memória.



1.2 Caminho-de-Ferro e o Território

O seu planeamento

Em observação do ordenamento do território, podemos concluir que os transportes marítimos serviam para deslocações de grandes distâncias, o caminho-de-ferro para distâncias de longa e média duração e o automóvel às de âmbito mais restrito, apesar de mais tarde o caminho-de-ferro e o automóvel acabam por competir. Elaborou-se vários estudos sobre o tema, Lewis Mumford foi um dos primeiros a estudar e a estabelecer paralelos entre o papel diferenciado do comboio e do automóvel, em que o comboio teria um papel poderoso na concentração das atividades económicas, enquanto que o automóvel era um instrumento de desconcentração, permitindo uma maior liberdade numa zona mais restringida (6).

Assim o caminho-de-ferro acaba por ser um elemento estruturante da paisagem e do território, que instala novas infraestruturas e equipamentos para a sua funcionalidade. O seu traçado foi delineado com base na configuração física do território, ou seja, da sua topografia, do seu espaço urbano e das Infraestruturas de preferência naturais (2). As zonas construídas acabam por ser afetadas e ao mesmo tempo tornam-se delineadoras do desenho da ferrovia, espaços rurais que devido ao atravessamento da linha, acabaram por se expandir, passando a ser vilas ou cidades. Enquanto que nas zonas urbanas, algumas acabam por se expandir, por outro lado outras devido ao corte do caminho-de-ferro em zonas mais consolidadas levou a uma desorganização urbana que mais tarde foi necessário organizar (1).

Então a Ferroviária é vista como, uma linha que pretende ligar todos os segmentos do país, através de uma rede metálica pelo território, criando assim a necessidade de infraestruturas que ajudem ao seu funcionamento, como pontes, estações, apeadeiros, bairros operários, túneis, entre outros (2). Estas infraestruturas englobadas à ferrovia, acabam por ter uma linguagem arquitetónica muito particular, devido à sua função muito específica. Estes edifícios, como as estações e apeadeiros, apesar de estarem inseridos no tecido urbano, causaram grande impacto na trama urbana existente, sendo facilmente reconhecidos, tem uma identidade muito própria, uma arquitetura muito mecânica e industrial que tem como necessidade responder rapidamente à expansão da linha. Em resultado desta rápida expansão todos eles partilham das mesmas ideologias: linhas direitas, volumes paralelepípedos decorados com molduras e frisos, em que a materialidade predominante é o ferro e o azulejo. Os únicos edifícios que fogem a este tipo de linguagem, são as de caráter mais recentes:

- A Estação foi mantida pela sua funcionalidade, tal como os portos era definida como um lugar na linha férrea onde os comboios param para a entrada ou saída de passageiros ou mercadorias. Este sistema, para ser funcional era composto por três partes: o serviço de passageiros, o serviço de mercadorias e o serviço de tração.
- As Pontes e caminhos de ferro, embora possam ter distintas formas a sua função acaba por ser a mesma, atualmente existem cerca de 2000 pontes ferroviárias, em que 800 são metálicas e as restantes são em alvenaria e betão armado pré-esforçado. (7)
- As Bitolas, são definidos pela largura entre a face interior de dois trilhos. Atualmente a rede ferroviária nacional é definida pela existência de dois tipos de bitolas, a Ibérica (1.688mm) e a Métrica (1.000mm). A mais comum e utilizada é a Ibérica, mas a Métrica é muito usada nas linhas secundárias da REFER. Hoje em dia não há trocas comerciais entre Portugal e a Europa por via ferroviária e a razão de não haver deve-se em particular à diferença da bitola entre Portugal e Espanha (Bitola ibérica) e as Bitolas da União Europeia (Bitola europeia- 1.435mm), esta diferença não permite que os comboios portugueses circulem para lá dos Pirenéus.

Hoje em dia o panorama atual remete-nos para a insuficiência de meios financeiros, por isso optou-se por uma construção mais económica e de curto prazo. Mas grande parte das linhas e ramais por nunca terem sido economicamente sustentáveis, principalmente as linhas construídas mais recentemente, que talvez por se encontrarem já fora do seu "tempo", acabaram por ser abandonados (2). Muitas destas

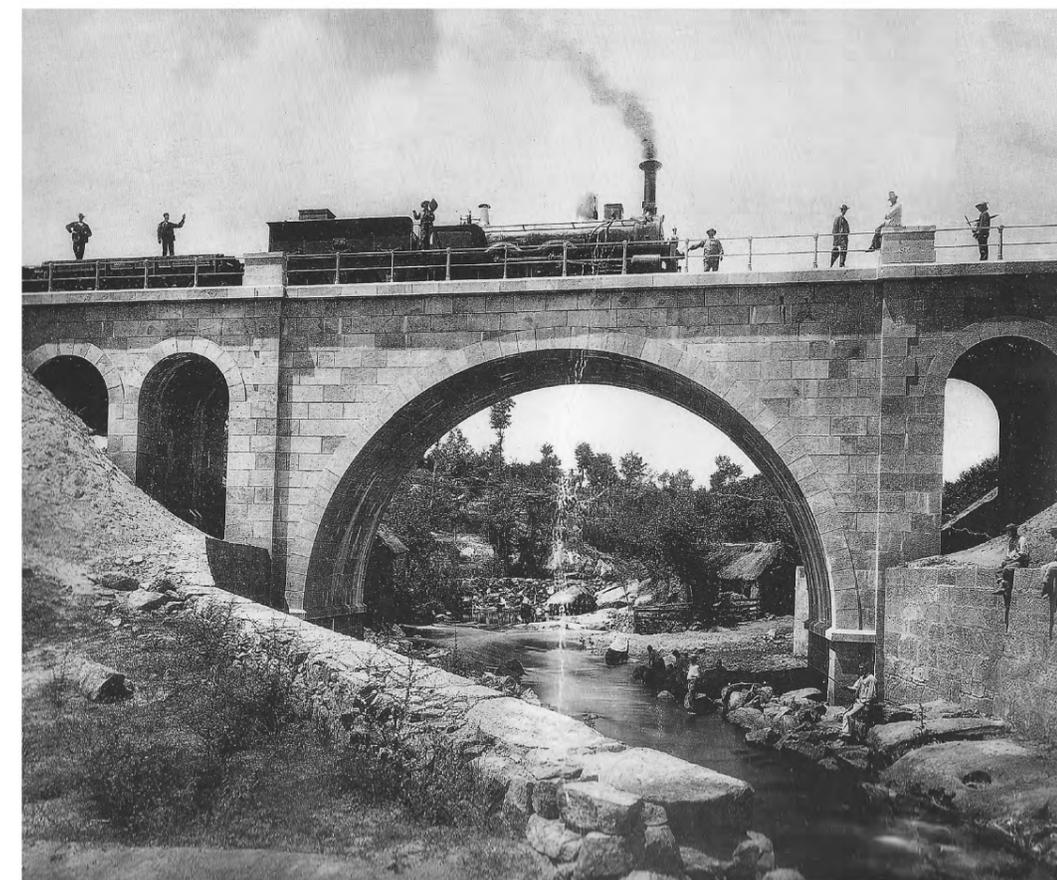
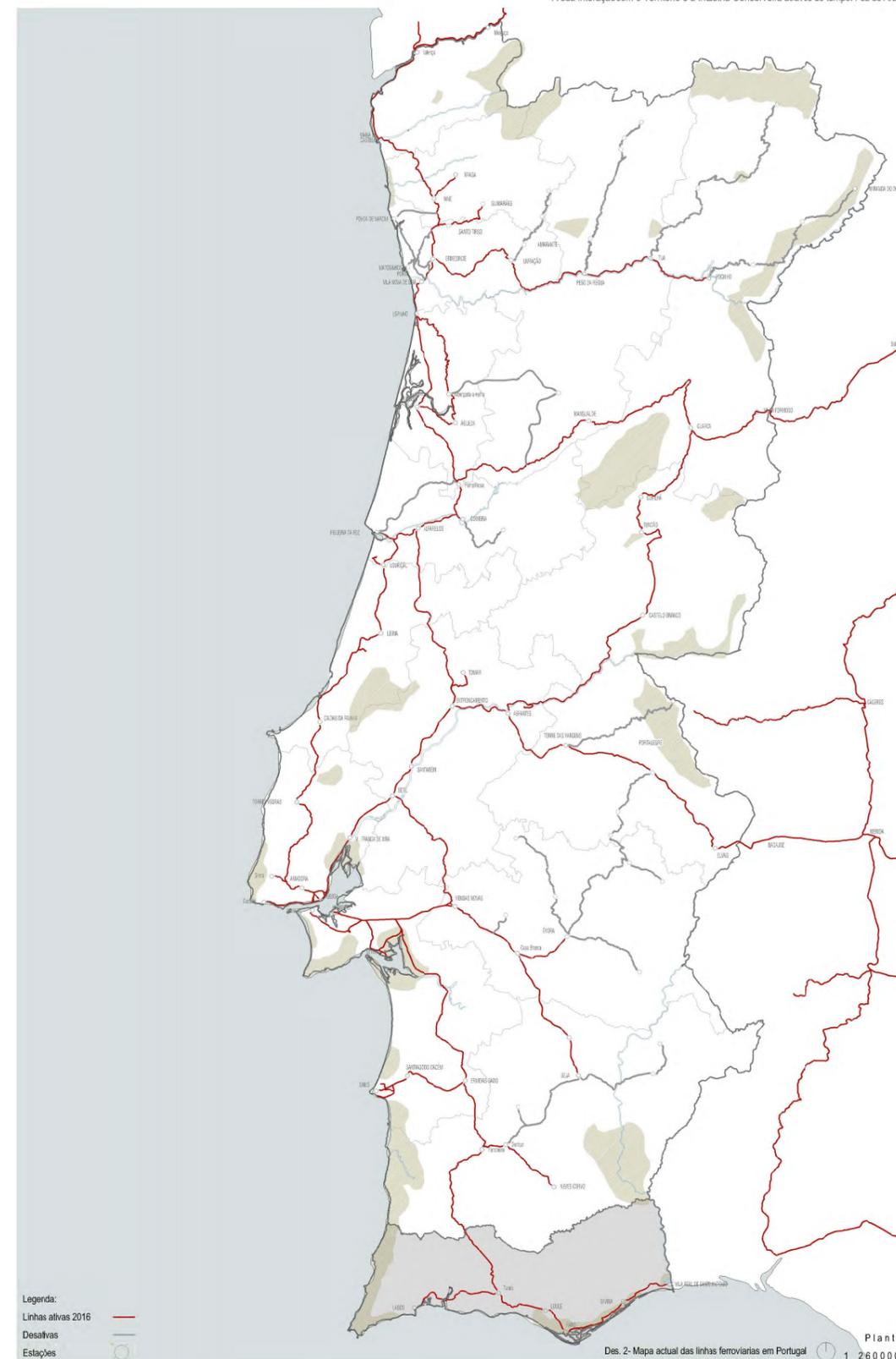


Fig. 5 Ponte do Caminho de Ferro em Portugal

ferrovias e infraestruturas em torno da linha, não só as ferroviárias, mas também as industriais, em que o seu comércio dependia a 100% da linha ferroviária, acabaram por ser esquecidas e abandonadas pelo território. Acabamos por observar um pouco por todo o lado, uma arquitetura industrial em ruína, em que muitas até são reabilitadas com novas funções, mas que por vezes com a reconstrução nem se mantem o seu carácter histórico que foi importante para o desenvolvimento de cada região (1). Comprometendo assim o futuro da ferrovia a longo prazo, em que se perde os valores históricos, territoriais e que perde importância a nível do planeamento de ordenamento do território.



1.3 Ferrovia e a Indústria

Panorama de um passado em Portugal

Antes da chegada da ferrovia a Portugal, o mercado internacional como a indústria britânica expandiu-se rapidamente para os países vizinhos, enquanto na periferia da Europa, como é o caso de Portugal, demorou décadas até a industrialização ser bem-sucedida (8).

As guerras napoleônicas, tiveram um grande impacto na agricultura, no comércio, na indústria portuguesa, sendo necessário num curto espaço de tempo, criar uma estabilidade econômica para o país. Desde 1808 que as condições deploráveis aumentavam, com o encerramento de fábricas e a decadência na agricultura, provocando uma rutura na receita pública em 1808 e 1829 (9). As últimas décadas do século XIX, derivado a uma boa localização geográfica, dos elevados recursos naturais e da matéria-prima, influenciaram a eleição e o crescimento econômico através da industrialização em Portugal (5).

Portugal apresentava uma economia frágil e só em meados do século XIX é que se estabelece, na "Regeneração", cujo o período mais conhecido é o Fontismo, que era a designação dada à visão política de António Maria de Fontes Pereira de Melo. O 1º ministro de obras públicas e indústrias desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento e na estruturação das diversas áreas da economia portuguesa. Teve um importante papel para a regeneração do país, aumentando o número de estradas, criando o planeamento do caminho ferroviário em Portugal, criando novas indústrias, entre outras coisas (5).

Devido ao peso da agricultura e da pesca nesta região, Bonnet refere que o Algarve vive principalmente da exportação de produtos da terra, mais concretamente da agricultura no interior e da pesca no litoral. Esta região é bastante rica em recursos, mesmo não tendo uma indústria competitiva, devido a falta da aposta em boas infraestruturas (5).

A evolução da ferrovia, levou à descoberta de grandes recursos naturais e conseqüentemente à sua exploração e exportação, as zonas mais carentes de infraestruturas em termos de transportes beneficiaram, com a exploração destes recursos acabam por evoluir (4). Cada região exportava o que a terra tinha de melhor, e no caso do Algarve foi explorado, as salinas, a cortiça, a agricultura, a pesca e a indústria conserveira, esta última destacou-se das demais, chegando a ser o principal sector económico da região. Um dos grandes fatores dessa evolução, deveu-se à revolução dos transportes, tanto marítimo, a partir da introdução de barcos preparados para o efeito, como o terrestre, através da implementação do caminho ferroviário, é importante entender que a evolução do território e do urbanismo deu-se em grande parte ao impacto das suas indústrias (que eram o motor económico de cada região), mas a indústria só conseguiu desenvolver graças aos seus meios de transporte para exportação dos seus produtos e como auxílio para um melhor funcionamento (10).



Fig. 6 Caminho de Ferro em Faro, no ano 1905

1.4 Indústria Conserveira

A expansão da indústria conserveira em Portugal

Não podemos falar do crescimento da ferrovia, sem entendermos o que lhe afetava no momento em que foi implantado. Qual era o motor económico na altura na região do Algarve? A indústria conserveira era a indústria que prevalecia na região e com a chegada da ferrovia, fez com que aumentasse drasticamente as suas exportações. Então é necessário entendermos um pouco da história da indústria conserveira e como se desenvolve, para entendermos as suas relações.

O método conserveiro em grande escala mais utilizado, surge na França no século XIX, por Nicolas Appert. Desde o início do século XIX que Nicolas Appert abastece várias guerras, disponibilizando desta maneira refeições aos militares mais completas. Mais tarde estas técnicas são aperfeiçoadas por outros físicos e químicos (10).

Todas estas conquistas deveram-se à revolução dos transportes, possibilitando a sua chegada a todos os seus consumidores, até aos mais inhóspitos, como os cenários de guerra em outros países. Os transportes que mais prevaleceram na indústria conserveira foram os transportes ferroviários, por não depender das condições meteorológicas e do constante risco de ataques, para efetuar a exportação dos produtos, apesar de ser considerado demoroso era o mais viável e seguro (10).

As atividades ligadas à pesca e à indústria de salga eram frequentes desde a antiguidade, visto a pesca desempenhar um papel fundamental na alimentação do povo do litoral, principalmente nos mais carenciados. Devido às condições precárias de trabalho e conseqüentemente à falta de alimentos no interior do País, observou-se a uma acentuada imigração para o litoral, originando uma reação em cadeia com o aumento dos núcleos urbanos, a criação do comércio ligado à indústria da pesca, da salga e um aumento de riqueza na indústria pesqueira, foi por isso que esta indústria no Algarve teve tanto impacto (11).

Em Portugal, a indústria em grande escala, seguindo o método conserveiro de Nicolas Appert, surge em 1865, com a instalação de uma fábrica de conservas de atum e azeite, em Vila Real de Santo António (12). Rapidamente ganha grandes dimensões e desenvolveu uma extraordinária atividade comercial e industrial em Portugal, exportando os seus produtos para as diversas partes do mundo (10). Esta maravilha económica deve associar-se, ao desaparecimento da sardinha da costa da Bretanha, no início dos anos 80, provocando assim a deslocação de vários industriais Franceses, para a costa Portuguesa, à procura de boa e abundante matéria-prima (12). Em 1966 Portugal, contava com 66 fabricas de conserva e em 1890 com 76 fabricas (13). Em 1910 as conservas de peixe, representavam 4,7% das exportações portuguesas ocupando assim o terceiro lugar na escala de importância da indústria nacional (14). Em 1924, Portugal contava com cerca de 400 fabricas em funcionamento (11).

Neste tempo a implantação das fábricas conserveiras, era feita longe do centro urbano de cada localidade, em locais mais espaçosos e isolados. Apesar disso todas elas concentravam-se geograficamente próximas ao mar e das infraestruturas. Criou-se assim vários centros conserveiros por Portugal fora, em que os mais importantes era o centro de Setúbal e o Algarve (10). (Des. 3)

Apesar da indústria conserveira em Portugal, ter tido grande afluência e ter sofrido um grande desenvolvimento em termos económicos, não pode ser comparado a outros países, porque o seu mercado de exportação foi bastante reduzido. Cerca de 60% das conservas em Portugal, destinam-se aos mercados externos, desde longa data. Os principais destinos de exportação são, França, Itália, Inglaterra, Benelux, Suécia, EUA, Brasil, Canadá, Israel, Japão, entre outros.

Os centros conserveiros de Portugal:



Des. 3- Mapa dos centros conserveiros

1.5 Ferrovia da capital ao Algarve

Em Portugal

Antes da chegada ferroviária à região do Algarve, em 1889 a localidade encontrava-se bastante isolada do restante país. Para termos uma noção da capital (Lisboa) ao Algarve, a ligação principal estabelecia-se ou pela orla marítima ou pela navegação fluvial, com a subida do rio Guadiana (15). Até finais do século XIX, o transporte marítimo ou fluvial era visto como o principal meio de acesso ao Algarve, embora houvesse outros meios de transporte. No entanto as deficientes condições de acesso e os perigos inerentes, faziam desta a última opção (16).

Em 1879, com a chegada do caminho ferroviário ao Alentejo, o percurso de Lisboa ao Algarve passou a ser realizado de barco até ao Barreiro e do Barreiro a Beja de comboio. O percurso de comboio demorava cerca de oito horas e de Beja a Mértola demorava aproximadamente 7 horas com recurso a meios de transporte com tração animal. Em Mértola, tomava-se o barco a vapor, que descia o rio Guadiana em cerca de 4 horas, até Vila Real de Santo António. Caso quisesse seguir, para as restantes localidades do Algarve, já era possível fazer o resto do caminho utilizando os caminhos de terra e os transportes de tração animal. Só em 1840 se percebeu a necessidade que fazia uma rede viária na região, de forma a estabelecer ligações entre as diversas regiões do país (16).

Com o aparecimento do comboio na região do Algarve, a linha ferroviária ligou o Barreiro a Beja em 1864, o que facilitou a continuação para Faro em 1889. Em 1960 o caminho entre Lisboa e Albufeira demorava cerca de 5 horas e 25 minutos, podendo demorar até 7 horas e 30 minutos, consoante algumas condicionantes. O caminho-de-ferro nunca teve grande impacto no desenvolvimento do turismo da região, sendo o atravessamento da ribeira do Roxo, que permitiu a ligação direta da via rodoviária entre Lisboa e o Algarve em 1948. E em 1962 os acessos a região eram considerados satisfatórios (17). Atualmente grande parte destas linhas ferroviárias, encontram-se desativadas como podemos observar pelos mapas Des. 1, Des. 2 e Des. 4.

Hoje em dia, a ligação mais direta, em termos de distância que liga o Algarve até Lisboa, é a linha ferroviária. Em termos ferroviários, pouco depois da abertura do ramal de Lagos em 1922, a viagem de Lisboa a Lagos por comboio, demorava cerca de 10 horas e 40 minutos, contando com um troço de Lisboa-Barreiro efetuado por Barco. Hoje em dia partem diariamente 4 comboios da região do Algarve, rumo à capital. Uma viagem no Alfa-Pendular desde o Porto-campanha a Faro, demora cerca de 7 horas e 20 minutos (18). Mas ainda hoje a acessibilidade inter-regional é escassa, como é o caso da ligação com Espanha, em que se faz apenas com recurso à Via do Infante - A22 (Castro Marim - Ayamonte).

Citações e notas:

1. NUNES, Jorge; NUNES, Manuel - *Pelos Trilhos de Portugal*, p.7
2. ANTUNES, Aranha [et al.]- *O caminho de ferro em Portugal 1919-2010*.
3. ABRAGÃO, Frederico- *Caminho de Ferro Portugueses: Esboço da sua História*.
4. PINHEIRO, Magda- *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro na segunda metade do século XIX*, p. 265-266.
5. FERNANDES, Tânia- *The ways behind the railway line. Technique transfers and transport development in Southern Portugal*.
6. MATOS, Ana- *Paisagem Património*, p. 129-133.
7. José Andrade Gil, defende que a ponte é uma passagem para a outra margem e que só é bem aceite se se enquadrar na paisagem em que se insere, seguindo um dos seguintes requisitos: por integração, em que a paisagem prevalece sobre a nova construção; por contraste, em que a obra coexiste sem qualquer deles se imponha ao outro; por confrontação, como se a paisagem e a ponte se confrontassem, acabando por a ponte se impor.
8. Cit por LAINS, Pedro- *O liberalismo, 1807- 1914, História Económica de Portugal*.
9. VARGUES, Isabel Nobre- *O processo de formação do primeiro movimento liberal: a revolução de 1820*, p.42.
10. RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira- *A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945)*, Vol A I. 13-51.
11. PÉREZ, Asunción Feu- *A Família FEU, uma viagem no tempo*.
12. SERRA, Jorge - *O Nascimento de um império conserveiro: "A casa Fialho" (1892-1939)*, p.25.
13. TAVARES, Edite - *Na sombra dos rostos. Estudo Sociológico, no âmbito do levantamento histórico-cultural (Projeto de Recuperação da Memória Operária de Ferragudo) Indústria conserveira*, p.17-19.
14. Cit por PEREIRA, José de Campos- *Portugal Industrial*, p.45.
15. Cit. por SERRÃO, Joel- *Entrada Caminhos de Ferro, Dicionário da história de Portugal*.
16. MARQUES, Maria da Graça Maia- *O Algarve, da antiguidade aos nossos dias*, p.385.
17. BRITO, Sérgio Palma- *Território e Turismo no Algarve*, p.43 ;102-103.
18. CABRITA, Aurélio Nuno- *A viagem a Lagos, 90 anos depois, 30 de julho de 2012*.





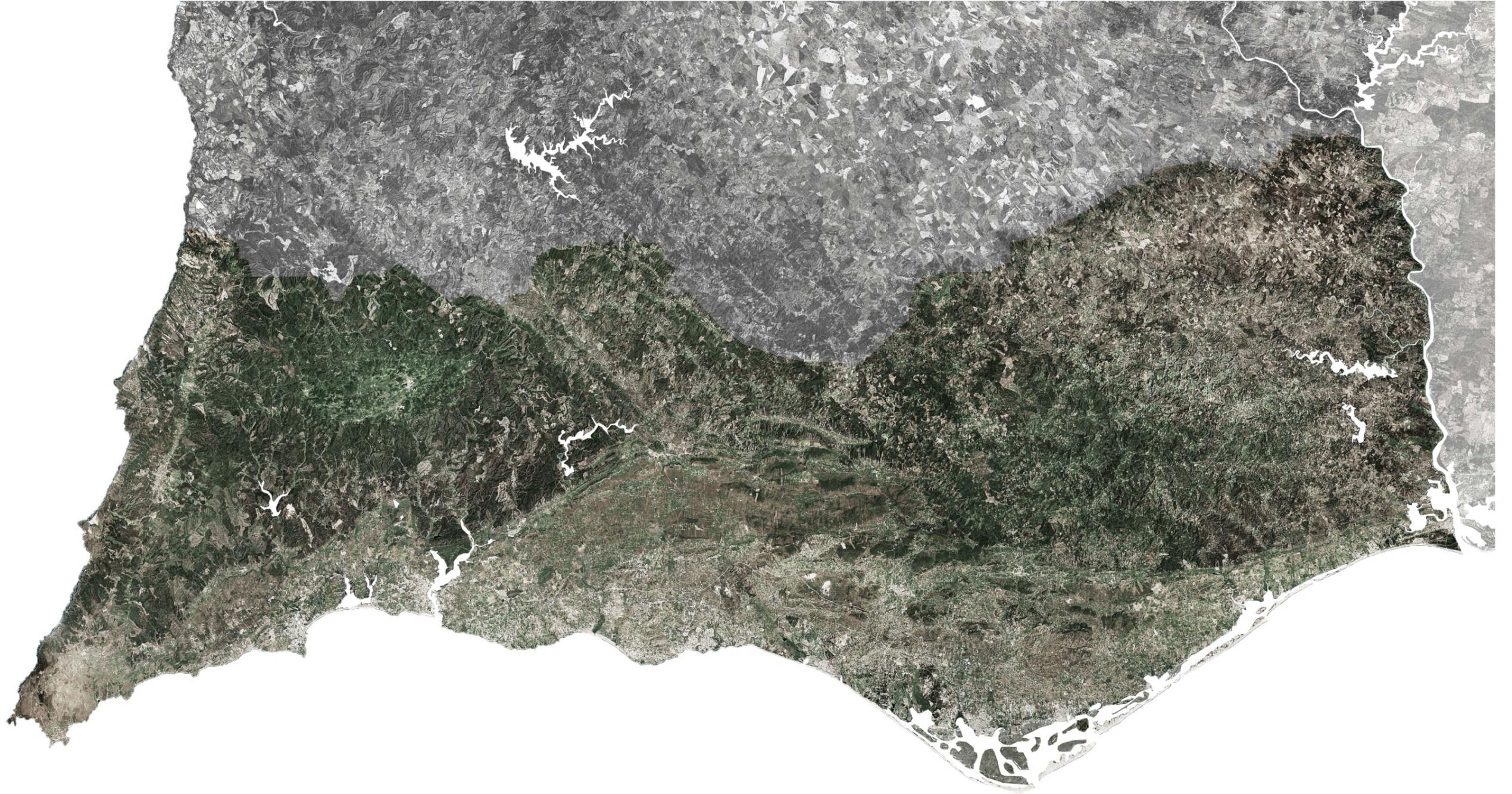
2. Enquadramento

Ferrovia e a Indústria Conserveira no Algarve

"O pensamento linear é um paradigma do presente. O pensamento racionalista, o ângulo reto e o monopólio do pensamento ortogonal, são pensamentos do moderno e do pós-moderno, a expressão gráfica da desconexão, a inclinação, a diagonal e o encastrado (...) são representações arquitetónicas contemporâneas (...) A linha é um vetor, não um lugar estático. Não é um parque ou uma rua".

Texto introdutório "A linha como coisa", do arquiteto Manuel de Solá-Morales, no livro de Marco Navarra, In Walk About City 2.0, p.9-12

Fig. 7 Trço Porta Nova



2.1 Introdução ao Algarve

Introdução ao contexto territorial

O nome Algarve deriva da palavra al-Gharb, que significa "Ocidente" e designava inicialmente a faixa ocidental que os Muçulmanos possuíam da Península Ibérica. Devido à permanência dos mouros nesta região e à sua reconquista tardia, que só se efetivou pouco mais de um século após a independência de Portugal, o Algarve apresentava-se como um caso único no panorama nacional e histórico, sendo considerado um reino à parte, como títulos, leis e costumes próprios (19).

Situado a Sul de Portugal, numa zona geograficamente influenciada pela proximidade do Oceano, encontramos um território natural virado para o Mediterrâneo, marcado por uma linha costeira a sul e uma tênue linha costeira ocidental, abrigada também a norte por montanhas que marcam o relevo e definem a fronteira com o Alentejo, criando um anfiteatro voltado a sul. (19) Conta uma área de aproximadamente 4996 km² do território nacional e uma população de 451 005 habitantes, segundo os censos de 2011, além disso tem cerca de 150Km de costa banhada pelo oceano Atlântico.

O livro "Arquitetura Popular em Portugal", Volume III, faz referência ao Dr. Medeiros Gouveia e à sua publicação em "O Algarve" (1938), que refere o Algarve, como uma região complexa, constituída por 3 sub-regiões que quase podiam ser vistas como pequenas regiões autónomas: O alto Algarve, o Algarve Calcário e o Baixo Algarve".

Estas três faixas, a Serra, o Barrocal e o Litoral, continuam bem delineadas, representando este território (20), sendo que estas duas últimas se associam à ideia que habitualmente poderemos ter do Algarve (um espaço mais turístico) e das quais conta com o nome "Baixo Algarve" (19).

"Há dois Algarves: O povo só conhece por este nome a orla do maciço antigo; o resto é a serra, um mar de cerros de cisto que sobe a mais de 500m." Orlando Ribeiro, "Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico", p.161.

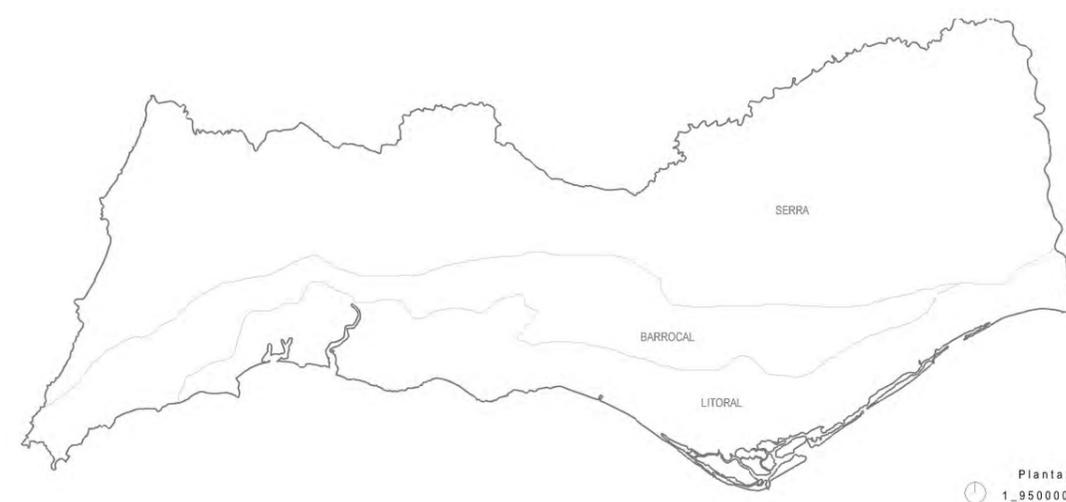


Fig. 8 Algarve Litoral/Barrocal/Serra

- Na Serra, o solo é ligeiro com pouca aptidão agrícola (21), as áreas são cobertas por vegetação arbórea, onde predomina as estevas, o medronheiro e o sobreiro. É confinado a leste pela serra do Caldeirão a 578 metros e pela serra de Monchique, com serra da Foia a 902 metros e a serra da Picota a 774 metros. Forma assim uma grandiosa barreira natural que o separa das planícies alentejanas, tornando-se uma área particularmente isolada até meados do nosso século. O seu solo apresenta características pobres, devido aos arroteamentos para a produção cerealífera. A serra deste modo é entendida como a região mais "isolada" do Algarve (20).

- A sul da Serra e longe das extensas praias, surge o pomar no interior do Algarve, também designado por Barrocal. Com várias tonalidades de verdes, que se misturam com os tons de castanho, fazem deste local uma paisagem excepcional com características geológicas especiais, onde é comum os solos pedregosos, os calcários e por solos secos. Apresenta-se como a sub-região de maior produção agrícola, onde se desenvolvem as figueiras, alfarrobeiras, oliveiras e amendoeiras (22).

- O Litoral, desde épocas passadas foi o local elegido para grande parte dos aglomerados urbanos, devido ao seu privilegiado enquadramento. Conta com uma extensão de 1000km² em grande parte para o mar, proporcionando assim varias opções de comércio e facilitando em épocas passadas a sua defesa (23). Característico pela sua paisagem tropical, agua limpa, falésias e vegetação ao longo do mar, o seu terreno é também bastante fértil, fazendo com que as atividades deste local se virem para a agricultura, turismo e para a pesca (20). Derivado à sua variedade, faz com que grande parte da linha ferroviária se desenvolvesse neste local.

2.2 Algarve um Reino à Parte

Introdução ao contexto histórico

É importante entender historicamente a ausência de comunicações com o resto do país, antes da chegada da ferrovia a esta região. Talvez pelas suas condicionantes geográficas e o complicado acesso pela Serra, tenha contribuído para o seu isolamento (24).

Desde a ocupação romana que o seu assentamento foi influenciado pelas oportunidades da sua indústria, tanto na vertente pesqueira, como cerealífera. Mais tarde na ocupação árabe (712 d.C. -1 249 d.C.) manteve-se a indústria e aperfeiçoaram-na inserindo novas técnicas (25). Estruturaram-se centros urbanos, como foi o caso de Silves (Xelb) e de Faro (Ossónoba), sendo ainda hoje possível encontrar vários vestígios da sua presença na região, como é o caso das chaminés Algarvias e os terraços de Olhão. Em 1249, D. Afonso III conquista Faro, terminando a reconquista cristã por parte de Portugal (26).

No século XV, assistiu-se a um desenvolvimento urbano e económico da região, com a chegada dos Descobrimentos, em que Lagos tornou-se o mais importante porto do Algarve (25). Mas o período de maior desenvolvimento urbanístico, ocorre no século XVIII, após a ocorrência do terramoto de Lisboa em 1755, devastando também grande parte do Algarve, sendo necessário posteriormente a reconstrução de alguns aglomerados urbanos. A partir do séc. XIX, podemos assistir a um progresso no Algarve a nível industrial, assente na ligação dos produtos típicos, como o peixe e a cortiça. Com a exploração destes produtos típicos, chega também os seus derivados como foi o caso da indústria conserveira (22). Mais tarde com a chegada da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), a indústria em todo o país, entra em quebra, agravando mais tarde com a chegada da Segunda Guerra Mundial (1939-1945). (24)

Nos anos 50, no caso do Algarve, houve uma maior concentração de população no litoral, coincidindo com os grandes aglomerados urbanos da região, como Faro Vila Real de Santo António, Lagos, Portimão, Tavira, Olhão e Albufeira. Enquanto que houve uma dispersão rural e gradual, entre a zona do barrocal e a zona de serra, como Silves, Monchique, Alcoutim, Castro Marim, Aljezur, Vila do Bispo e São Brás de Alportel. Esta distribuição relaciona-se em grande parte com uma maior oferta de emprego, com base na indústria pesqueira. Já no caso das zonas menos povoadas, a população vivia basicamente da agricultura (25).

Os anos 60 foram o grande impulsionador, principalmente para o turismo, surge um crescente investimento em infraestruturas e uma estudada promoção da imagem de um Algarve por descobrir (27).

“(…) nunca arquitetos e engenheiros projetaram tanto como nos Algarves, nestas três décadas, mas também nunca se deve ter acumulado tanto disparate ou tantos golpes baixos urbanístico-arquitetónicos, como nessa galinha de ovos de betão” Arq. Nuno Portas (28).

Apesar do seu desenvolvimento, a agricultura e a pesca resistiram até aos dias de hoje, mas em menor escala. Assistimos cada vez mais à queda dos seus setores (25), observando hoje em dia antigas infraestruturas industriais pela região do Algarve, perdidas em esquecimento, por terem perdido a sua função. Mas também infraestruturas ativas, pela falta de reformulação e uma função ligada ao turismo como o sistema ferroviário e o sistema rodoviário, tornam o Algarve, cada vez mais distante do resto do país.



Fig. 9 Carta do Reno do Algarve- 1849

2.3 Infraestruturas do Passado

Estradas e linhas ferroviárias

No período romano, derivado ao seu posicionamento as bases estratégicas militares, tinham um assentamento junto à costa, interligando-se com a principal via romana do Algarve. Mais tarde os seus troços e ramos unificaram-se e deram origem à Estrada Real N.º78, que hoje em dia é designada de EN125. Esta via encontra-se paralela com a linha costeira, ligando assim todas as cidades litorais, de Sagres a Vila Real de Santo António (29). Ainda antes da existência da Estrada Real N.º78, o Algarve apresentava lacunas a nível de comunicações, sendo esta praticamente inexistentes. Silva Lopes relata em 1841, que os transportes eram feitos por mulas e burros, devido à inexistência de estradas e que existia apenas a ligação entre Silves e São Bartolomeu. A ligação com o restante país, era realizada cruzando as colinas do Algarve, pelo interior, a partir de São Bartolomeu de Messines, em direção a São Marcos da Serra (30). No início do século XIX a melhor forma de ir do Algarve a Lisboa era por um caminho que subia pela margem do rio Guadiana até Mértola, seguindo depois por Serpa até Beja. De Beja saía então uma estrada para Alcácer do Sal, relativamente boa, uma das principais para o transporte de trigo e que seguia também por via marítima até Lisboa” (31).

Em geral, os caminhos de terra, antes da chegada da ferrovia eram formados pela travessia de pessoas e animais, que ficaram marcados pelo tempo. Em alturas que chovia, devido à inexistência de estradas dignas desse nome, estes caminhos tornavam-se uma missão complicada. (31) Derivado a todas estas complicações era preferível o transporte via marítimo e fluvial, que até finais do século XIX, as suas exportações eram feitas por barcos.

Em 1848, o Algarve regista 7 ligações com o Alentejo, todas com más condições. As vias principais eram Loulé - Salir, Messines - São Marco da Serra, Lagos - Aljezur e a estrada do litoral Algarvio (31). A partir desse momento, era necessário um meio de transporte na região de forma a ligar as povoações dispersas e a estabelecer trocas comerciais. A região era considerada uma área rica, mas subdesenvolvida, que necessitava urgentemente de uma infraestrutura que pudesse disponibilizar condições para que esta região evoluísse. Foi então no século XIX, que surge a ferrovia no Algarve, através da ligação do Barreiro - Beja em 1864 e Beja - Faro em 1889. Foi também nessa altura, que a estrada do litoral passa a ser designada de Estrada Real N.º78, um conjunto de troços construídos ao longo dos anos que ligavam os centros urbanos entre si (17). Estes acontecimentos vieram gerar uma evolução na região e o Algarve deixa de ser um reino à parte.



Fig. 10 Estação Ferroviária de Faro



Legenda:
Linhas Ferroviárias
Antigos caminhos de Terra

Des. 6- Mapa das Infraestruturas existentes no Algarve em 1922

2.4 A chegada do comboio ao Algarve

mapa histórico

A linha ferroviária do Algarve, teve várias designações, mas desde 1992 até aos dias de hoje, é formada por um conjunto de vários troços que liga Lagos a Vila Real de Santo António. Cada um destes troços apresenta uma época de construção distinta e visam cumprir uma função específica, consoante as localidades que serve (5). A construção desta linha, não seguiu um planeamento prévio (32), ponderando-se inicialmente a sua construção com base em duas propostas. A primeira em que ligava Mértola a Vila Real de Santo António, ao longo do rio Guadiana, estabelecendo assim a possibilidade de efetuar-se a ligação a Espanha, no entanto as dificuldades impostas ao nível topográfico levaram à sua desistência. A segunda proposta apresentava um nível de dificuldade mais acessível e visava o atravessamento pelo interior, próximo de São Bartolomeu de Messines, acabando por ser a proposta elegida (5).

Inicialmente previa-se que a linha ferroviária do Algarve estaria concluída a 1 de janeiro de 1869, mas devido ao corte de ligações do Estado Português com a Companhia dos Caminhos de Ferro do Sul, que geria a região do Algarve, ficaram 8.5 Km do troço que ligava Faro a Boliquiteiro por terminar (32). Devido a este impasse, o Estado Português atribuiu a gestão e a construção da linha à empresa pública CPE - Caminhos de Ferro do Estado.

Apesar dos atrasos na construção, os trabalhos recomeçaram em 1875, correspondendo ao período marcado por uma severa seca que afligiu o Algarve, forçando as autoridades a distribuir trabalhos pela população, com o fim de combater piores cenários (32). O principal objetivo visava reduzir os custos da construção da obra (5) e assim surge o primeiro comboio a 21 de fevereiro de 1889, vindo do Barreiro com destino a Faro, com a duração de cerca de duas horas e meia de viagem. A inauguração oficial ocorreu no dia 1 de julho desse mesmo ano (33).

“A via férrea que vae ligar o Algarve com o resto do paiz (...) é o mais pequeno agente do progresso económico (...). Este caminho de ferro pondo em comunicação fácil, rápida e barata com as outas províncias aquella que, até hoje, pelas dificuldades do transitio, era quasi considerada como uma possessão longínqua (...). O dia em que se inaugura a exploração do caminho de ferro do Algarve é um dia festivo para Portugal inteiro “ (33)

“(...) com a inauguração de um caminho de ferro, aniquilam-se as distancias e aproximam-se os povos (...)” (33)

Embora este período, tenha sido fértil em propostas para vários troços desta linha ferroviária, acabaram por não acontecerem (5) e a linha ferroviária expandiu-se conjuntamente pelo litoral algarvio. O primeiro troço a ser construído veio servir as localidades de Tunes e Faro. Este último teve várias propostas de expansão, mas devido à pressão da população, chegando mesmo a assinar um decreto em 1889, conseguiram defender a construção da proposta que mantinha o traçado inicial da cidade. Supõe-se que seja pela força da população, que Faro manteve o seu traçado primitivo ao contrário de outras cidades algarvias, em que as estações se encontravam afastadas dos povoamentos, como por exemplo a estação de Tavira que ficava a 1 quilómetro e meio da cidade ou a de Olhão que ficava no limite do povoamento, mas longe da indústria e do comércio (32).

Thomaz Cabreira, em 1915, na tese do Congresso Regional Algarvio, defendeu que se deveria criar uma ligação ferroviária em forma de anel, que ligasse “Medina del Campo, Madrid, Córdoba, Sevilha, Huelva, Faro, Setúbal, Lisboa, Coimbra, Pampilhosa, Salamanca e Medina”, afirmando que haveria uma maior afluência de pessoas ao Algarve e estabelecia-se assim uma ligação ferroviária, mas também esta não passou somente de uma proposta (17).

Fundada a construção do primeiro troço, as atenções viraram-se para Sotavento, ligando Faro a Vila Real de Santo António e para Barlavento,

ligando Tunes a Lagos. A construção destes dois caminhos, acabam por ser em simultâneo, mas a sua abertura remete a datas distintas.

De Faro a Vila Real de Santo António, o traçado nem sempre foi unânime e muito se deveu à intenção de reduzir custos, passando a linha na envolvente da cidade de Faro. O engenheiro João Pedro Tavares propôs que a linha passasse pela frente ribeirinha de Faro, ligando assim à zona industrial. Apesar de várias dificuldades, optou-se por um desenho direto, com a construção de aterros para uma ponte móvel, facilitando a possível entrada das embarcações na doca. O engenheiro Arthur Mendes, foi quem continuou a construção dos ramais Faro - Olhão e Olhão - Fuseta. No início do século XX, com a ligação da Fuseta a Vila Real de Santo António, pretendia-se um novo traçado, mais curto e menos dispendioso (33). Este percurso (Olhão - Fuseta), surge paralelamente à antiga via, abrangendo a zona litoral e terrenos mais planos, fugindo das zonas de relevo acidentado do interior, já pelo contrário o percurso da Fuseta a Vila Real de Santo António é feito pelo interior da região, de forma a evitar o pântano desse local. Dessa forma era possível uma redução de custos, evitando zonas de difícil transposição ou alcance, sem necessitar de construir infraestruturas como pontes ou túneis (5).

Este troço poderia ter continuidade até Ayamonte em Espanha, sendo uma das entradas a nível ferroviário, mas devido à sua construção tardia e à decadência visível das ligações ferroviárias entre Portugal e Espanha, acabou por não se concretizar (17). A ligação entre Vila Real de Santo António e Ayamonte, passou a ser feita a partir de Ferryboat, em detrimento da possível ligação ferroviária entre os dois países (33).

De Tunes a Lagos, numa primeira fase, foi pensado um possível entrocamento do Algarve, pelo ramal a partir de Faro e não de Tunes, como se encontra atualmente, isto devido à importância e ao plano estratégico de Faro. Estes planos acabaram por não se concretizar, em detrimento de Tunes, visto os custos de construção serem menores e alcançando assim uma área maior. Tunes passou de uma localidade despovoada, para o maior bairro ferroviário da região e passando a ser o entrocamento do Algarve, com a linha do Sul.

O ramal de Portimão, previsto para 1883, foi o primeiro projeto posto em prática após a chegada do comboio a Faro, chegando finalmente em 1903 ao apeadeiro de Ferragudo que servia a localidade de Portimão. O Ramal de Lagos foi o que demorou mais tempo a ser construído, devido à dificuldade da construção de uma ponte pelo rio Arade e pelas dificuldades financeiras em que o país se encontrava (33). No entanto a 27 de março de 1909, a população de Portimão e Lagos envia uma carta aos Caminhos de Ferro do Estado, exigindo uma ponte, que passasse ao lado da rodoviária. A Viscondessa de Bivar e João António Júdice Fialho, também defendiam a alteração da rota e a localização da ponte devido a questões industriais. Em 25 de novembro de 1909, o corpo técnico envia uma resposta, descartando a hipótese de outras rotas e novas propostas, devido às restrições técnicas (5). Depois de muito exigir a autarquia conseguiu o financiamento para a obra e em 1915, conseguindo que a ponte fosse construída, chegando à parte este da cidade de Lagos em 1922, o primeiro comboio (33).

O caminho-de-ferro acaba por revolucionar a expansão da região, tanto a nível da urbanização, do transporte de população e animais, como no sistema de transportes, permitindo deslocar grandes quantidades de mercadorias, armazená-las em edifícios próprios, muitas vezes entorno da linha e distribuir pela indústria, pelos mercados e pela população (32).



2.5 Linha do Tempo

Ferrovia do Algarve ⁽³³⁾

1889:	Abertura à exploração do troço entre Amoreiras e Faro, na linha do Sul. Abertura da estação de Faro.
1899:	
15 de Fevereiro	Inauguração da Estação de Ferragudo.
10 de Outubro	Abertura do troço entre Tunes e Algoz, no ramal de Portimão.
1900	Abertura do troço entre Algoz e Poço Barreto.
1902	Abertura do troço entre Poço Barreto e Silves.
1903	Abertura do troço entre Silves e Ferragudo.
1904:	
28 de Março	Chegada da Linha a Olhão.
15 de Maio	Inauguração da Estação de Olhão.
1 de Setembro	Inauguração da Estação da Fusetas.
1905:	
31 de Janeiro	Inauguração da Estação da Luz de Tavira.
10 de Março	Inauguração da Estação de Tavira.
1906	Abertura do troço entre Tavira e Vila Real de Santo António.
1922:	
30 de Julho	Inauguração da Estação de Portimão.
30 de Dezembro	Abertura do troço entre Ferragudo e Lagos.
1945	Inauguração da Estação de Vila Real de Santo António (atual edifício).
1950	Inauguração do Apeadeiro do Bom João, em Faro.
1952	Inauguração do Apeadeiro de Vila Real de Santo António- Guadiana.
1957	Reabertura do Apeadeiro de São Francisco, em Faro.
1990	Início do serviço <i>Comboio Azul</i> , que liga o Algarve ao Porto.
1991	Início do Serviço Inter-Regional no Algarve, ligando Vila Real de Santo António a Lagos.
2003	Viagem técnica entre Lisboa-Oriente a Faro.
2004:	Inauguração da Estação do Parque das Cidades e Início do serviço Alfa Pendular entre Braga e Faro "Eixo Atlântico".

2.6 O desenho da linha ferroviária do Algarve

mapa das infraestruturas

O desenho da linha ferroviária do Algarve foi pensado e delineado de acordo com as normas necessárias à sua implementação, respeitando sempre o território e a urbanização da região. A sua extensão projetou-se consoante a configuração do território, ou seja, pelos seus limites e pelas suas irregularidades, optando por zonas de fácil acesso, que de alguma forma pudessem servir o maior número de populações, com um custo de obra reduzido ⁽²⁾. Mas este planeamento, não foi só tido em conta nas zonas rurais, mas também dentro das zonas urbanas, estudou-se o trajeto e as necessidades inerentes a cada componente local de forma a servir as suas populações, a sua indústria e o seu comércio. Foram planeados caminhos que serviam principalmente a indústria, outros onde se planeava haver uma expansão urbana e outros como já foi referido anteriormente, que serviam vários aglomerados urbanos ao mesmo tempo ⁽²⁾. Assim surgiu a linha que veio atravessar um vasto território de aproximadamente 140 quilómetros, ligando Lagos a Vila Real de Santo António, estabelecendo ligações entre o interior e o litoral, o urbano e o rural, tornando esta infraestrutura um instrumento de enorme potencial para o ordenamento do território e interligando territórios até então desconectados. Esta infraestrutura contínua, contém apenas uma ramificação em Tunes e é este troço que liga a região do Algarve ao resto do país ⁽³⁴⁾.

Ponderava-se uma evolução na região ao nível ferroviário, mas acabou por não se verificar, devido a vários fatores, tanto a nível de programa, como aos atrasos da implantação da infraestrutura ⁽²⁾. Além disso, este potencial foi esquecido, quando nos anos 50 tem início o planeamento territorial para responder ao desenvolvimento da região, tanto a nível turístico como económico. O caminho-de-ferro acaba por ser superado pelo transporte aéreo, pelo sistema rodoviário e nem sequer foi salvaguardada a importância da ligação a Lisboa, como nos serviços inter-regionais de transporte ⁽²⁾. Devido a isto, a faixa litoral e as suas urbanizações continuam dispersas e sem uma ligação que as aproxime. A rede rodoviária veio agravar ainda mais esta situação ao longo do tempo. Apesar disso, as localidades que são servidas pela linha do comboio, podemos constatar que são regiões que de certa forma apresentam maior densidade populacional, maior percentagem de emprego e maior índice de indústria ou turismo. Há que realçar que as regiões entre Lagos e Sagres, não apresentam acessos ao nível ferroviário e apresentam uma menor percentagem de turismo em comparação com outras cidades que estão agrupadas à linha ferroviária, como são os casos de Portimão, Armação de Pera, Albufeira...

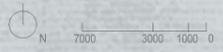
Toda esta evolução da linha levou a uma necessidade de criar infraestruturas de apoio de forma a garantir uma evolução equilibrada e sustentável a nível ferroviário na região, como Armazéns, estações, pontes, túneis e até mesmo bairros operários ⁽³⁴⁾. É importante realçar a importância das estações, visto que são o ponto de partida e chegada para passageiros e mercadorias, mas também por serem um caso particular no Algarve, pois muitas delas encontram-se distantes das localidades que servem. Ao longo da linha ferroviária algarvia, muitas localidades não são contempladas com estações, mas sim com apeadeiros ou paragens, sendo esta escolha definida pela importância da região e/ou pelo seu fluxo de passageiros. A diferença entre estação e apeadeiro, é que este último é uma estação secundária, tendo instalações próprias, mas com características reduzidas. No caso desta região, a Câmara Municipal de Faro, realizou um relatório sobre o caminho ferroviário no Algarve, em que defendia o conceito entre estação e apeadeiro, apontado cada caso no Algarve ⁽³⁴⁾. Com base neste relatório, encetou-se um novo levantamento da nossa parte, disponibilizando os meios necessários à caracterização e identificação do conceito de estação e apeadeiro ^(Des. 8).

Todos estas questões foram fundamentais para a implementação e delimitação da ferrovia no Algarve, mas embora já tenhamos referido brevemente os temas, houve três pontos que achamos importante focar, de forma a termos uma melhor compreensão de quais foram os critérios a ter em conta para o seu delineamento. Que são a nível Geológico, ou seja, a sua preocupação com o território, para uma implementação o mais enquadrada possível com a natureza; a nível Urbano, em que a linha é definida de forma a conseguir servir o máximo de localidades possíveis, através de um percurso económico; e por fim a nível Infraestrutural, ou seja com que outros meios a ferrovia competem e como se relacionam, de forma a poderem interligarem-se mutuamente, como a relação ferrovia-portos.



- Legenda:
- Apeadeiros
 - Estações
 - Estações Principais
 - Pontes
 - Túneis

Des. 8- Mapa das infraestruturas da linha férrea



2.6 Estações Ferroviárias da Linha do Algarve

Hoje em dia





5- Portimão / Estação



6- Ferragudo / Apeadeiro



7- Estômbar- Lagoa / Apeadeiro



8- Silves / Apeadeiro



13- Albufeira / Apeadeiro



14- Bolligalme / Apeadeiro



15- Lóvão / Apeadeiro



16- Almancil / Paragem



21- Fuzeta A / Estação



22- Fuzeta / Apeadeiro



25- Livramento / Paragem



29- Castro Marim / Paragem



30- Monte Gordo / Estação



31- Vila Real de Santo António / Apeadeiro



32- Guadiana / Desfetivo

Fig. 11 Estações Ferroviárias do Algarve

2.6.1 Desenho da Ferrovia a nível Geológico

A sua conexão e como se desenvolveu

A linha ferroviária a nível geológico e morfológicos foi delineada, em base do território do Algarve e das suas condicionantes. Foi necessário pensar num percurso que se enquadrasse ao máximo com o território, usufruindo das suas mais valias e não contra este. Os recursos financeiros eram escassos, como já foi referido e pensar na construção de pontes, túneis e todas essas infraestruturas que danificassem o território, era demasiado dispendioso. Foi necessário um pensamento, com base num percurso curto e direto, com poucos acidentes no terreno e que conseguisse ligar o máximo de localidades, principalmente as mais importantes para o desenvolvimento da região.

Então começou-se por ir observando o tipo de terreno, onde se encontrava mais plano, como vencer a serra para chegar ao Algarve, onde se poderia evitar desníveis ou acidentes de terreno, acabando por se adotar uma linha entorno da costa, grande parte no litoral do Algarve, onde o terreno era mais propício e estável (5).

Grande parte do Algarve principalmente no litoral está transformado pela mão do homem, mas a linha consegue passar em locais tanto no interior do Algarve como mesmo no litoral junto ao mar em que podemos encontrar a sua simplicidade natural (17). Temos de entender que grande parte do Algarve, está protegido por algumas paisagens protegidas, falésias, parques naturais, entre outros. E de certa forma era interessante um percurso que nos pudesse mostrar um pouco a diversidade a nível natural, algo que era impossível de se fazer a pé devido à sua grande extensão e extremamente complicado em ir de carro, mas que a nível ferroviária fosse possível. Se percorrermos de comboio de Lagos a Vila Real de Santo António, vamos poder observar a diversidade do território, desde a aproximação com a praia em Lagos, à sobreposição do rio Arade em Portimão, ao interior do Barrocal em Tunes, ao parque natural da Ria formosa de Faro à Fuzeta e dos pântanos de Tavira a Vila Real, podemos assim observar nos exemplos a seguir a proximidade dos troços de território com a linha ferroviária e as suas aproximações.

Por outro lado, a linha que vêm de Lisboa ao Algarve, que têm o seu entroncamento em Tunes, também é um fator bem interessante de se explorar. Inicialmente o seu objetivo era que o entroncamento fosse criado em Faro, no distrito da região. Mas a passagem pela serra do caldeirão era demasiado complicada e implicava muitos custos, já para não falar da volta que se teria de dar para ir para o Barlavento Algarvio, era necessária uma alternativa mais viável, com menos custos de construção. Acabam assim por encontrar uma passagem, o mais plano e com menos terreno acidentado possível entre as duas Serras (De Monchique e do Caldeirão) em que teriam de aproveitar um ponto para elaborar o seu entroncamento, tanto para o Barlavento como para o Sotavento e assim foi criado o Bairro Operário de Tunes (33).

Hoje em dia e como o turismo é a base económica da região, penso que seja importante refletir neste ponto e pensar nele como um bom catalisador para uma relação de indústria ferroviária/ turismo, sendo que a linha pode mostrar recantos naturais do Algarve aos turistas e não só, criando assim uma diversidade da paisagem, tornando-se uma razão bastante atrativa para uma viagem de comboio.

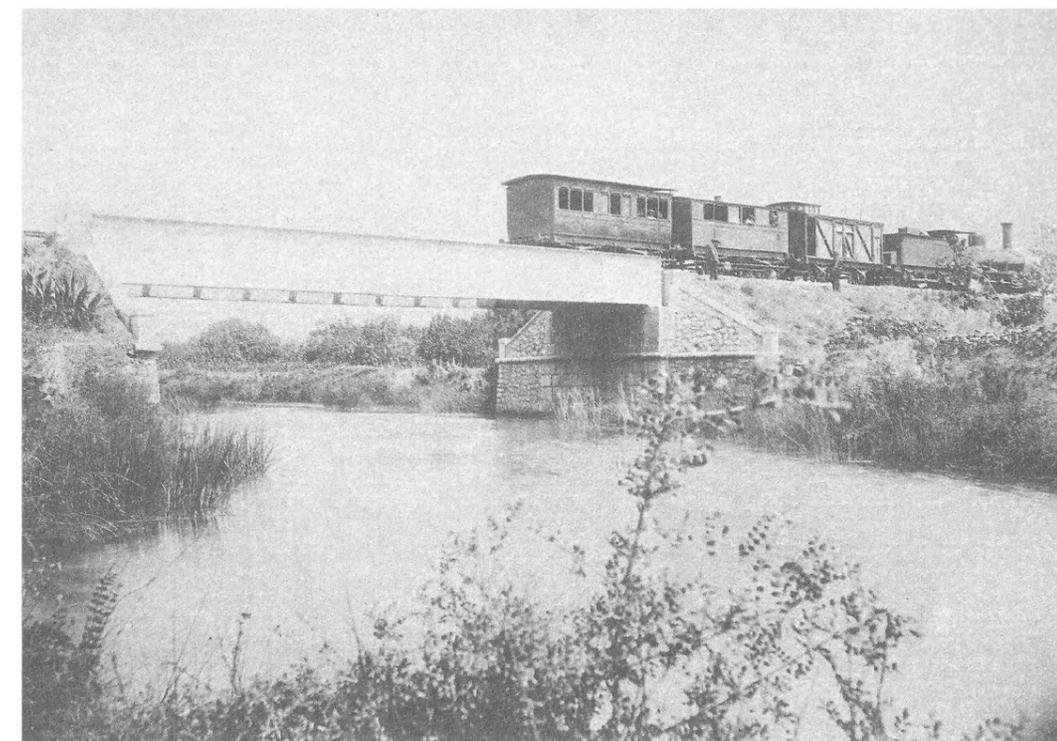


Fig. 12 Ponte Ferroviária de Quarteira



Fig. 13 A Ferrovia e a Ria de Faro



Fig. 14 Relação de Ferrovia com o espaço urbano de Faro- Sotavento/ Litoral (Ria Formosa)



Fig. 15 Relação da Ferrovia com o espaço rural- Litoral/ Sotavento



Fig. 16 Relação da Ferrovia com o Rio Arade- Litoral/ Barlavento



Fig. 17 Relação da Ferrovia com a zona urbana- Olhão, Sotavento/ Litoral



Fig. 18 Relação da Ferrovia com a zona urbana/ começo da rural- Olhão, Sotavento/ Litoral



Fig. 19 Relação entre a Ferrovia e o Barrocal do Algarve

2.6.2 Desenho da Ferrovia a nível Urbano

Algarve

Na região podemos observar dois tipos de povoamento, o primeiro é a compacidade urbana, ou seja, uma povoação mais consolidada, que encontramos mais no litoral e a segunda é a dispersão neste caso já é mais de caráter rural, ou seja uma povoação dispersa com pequenos aglomerados, em podemos encontrar mais no interior (25). Assim quando a linha ferroviária chega ao Algarve, acaba por se tornar o ponto de ligação entre estes dois conceitos de povoações existentes no Algarve, que antes era inexistente.

Derivado ao seu elevado custo de implantação, era necessário pensar num trajeto que servisse o máximo de localidades, mas principalmente as mais numerosas tanto em população como economicamente. Então chegou-se a um consenso que ligava grande parte do Algarve, mesmo que não fosse diretamente, pois várias estações acabaram por ficar distantes das cidades (33). Nesta região é comum algumas estações encontrarem-se dentro da localidade, pois o seu crescimento proporcionou-se a tal, mas infelizmente outras estações acabam por ficar muito distantes da população, fazendo com que estes povoamentos prefiram outro tipo de acessos (33). Através do relatório da Camara municipal de Faro, sobre a ferrovia Algarvia, conseguimos delinear uma base, sobre estes acontecimentos, em que completamos com mais informação.

Para entendermos esta ligação Ferrovia/ Núcleos Urbanos, vamos focar em cada ponto deste trajeto, que de uma maneira geral podemos observar que entre Tunes e Lagos, a distância entre núcleos é mais dispersa do que entre Faro a Vila Real de Santo António.

Começando de Oeste para Leste, Lagos, é a primeira estação que encontramos, apesar de ser de ter sido a última a ser inaugurada (30 de julho de 1922), localiza-se a oriente da cidade, separada do centro urbano pela Marina de Lagos, mas mantém uma ligação pedonal a cerca de 300m. A seguir encontramos o apeadeiro da Meia Praia, próximo de Lagos que serve a praia da meia praia, a sua paragem encontra-se a meio dos 4 quilómetros de extensão da praia, tornado-se uma mais valia para a época balnear. A estação da Mexilhoeira Grande, foi inaugurada a 30 de julho de 1922, quando abriram o ramal de Lagos e encontra-se a 500m da localidade.

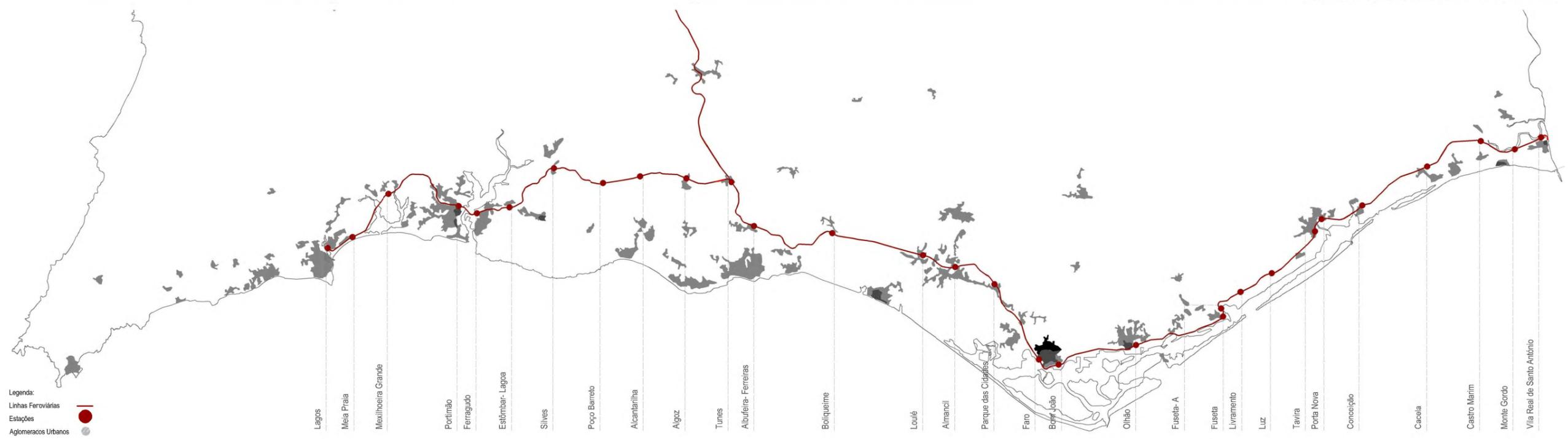
“(…) aqui a linha inflete para Norte, para encontrar uma travessia mais favorável da ria de Alvor, infletindo para sul logo que o terreno permita.” Câmara Municipal de Faro- *A Evolução dos Transportes Ferroviários* (33).

A estação de Portimão, inaugura a 30 de julho de 1922, localiza-se na orla norte da parte antiga da cidade, com o grosso aglomerado urbano a sul. Durante o século XX, esta estação foi utilizada para embarcar cortiça, em grandes quantidades vindas de Monchique. A estação de Ferragudo, inaugura a 15 de fevereiro de 1903, esta estação serviu durante muitos anos o concelho de Portimão, até a construção da ponte pelo rio arade. Encontra-se localizado no Parchal, já em contínuo urbano e a 2km de Ferragudo. A estação de Estômbar-Lagoa, inaugura a 15 de fevereiro de 1903, encontra-se a cerca de 2,5 km de Lagoa. A estação de Silves, inaugura a 1 de fevereiro de 1902, devido ao terreno acidentado naquela zona, a estação teve de manter-se na margem esquerda do rio arade, mantendo o seu posicionamento o mais perto do importante concelho de Lagoa, claro que um traçado pelo lado direito favorecia Silves, mas forçaria a construção de vários tuneis e pontes, sobre a rio arade e as ribeiras de Boina a Odelouca. Sendo assim a estação encontra-se a 1,5 quilómetros da cidade de Silves e esta zona acabou por se tornar num bairro ferroviário. A estação de Poço Barreto, inaugura a 19 de março de 1900 e a de Alcantarilha/ Praia de Armação de Pêra, a 1 de fevereiro de 1902. A estação de Algoz, inaugura a 10 de outubro de 1899. Tunes, inaugura a 21 de fevereiro de 1899, encontra-se no centro da cidade de Tunes. Esta cidade com o tempo, acaba por ter grande importância, por ser o entroncamento do ramal ferroviário e a única ligação ferroviária que vai para o resto do país (33).

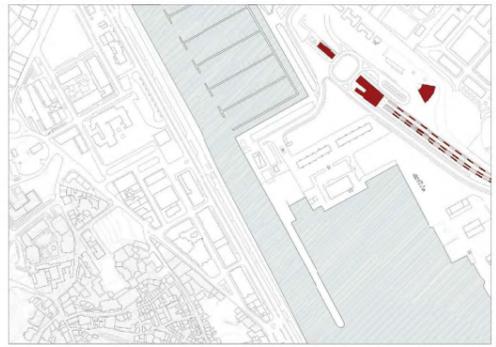
“(…) entre Albufeira e Faro, a linha está implantada entre a fronteira do litoral e do barrocal, a fim de aproveitar uma geografia mais favorável e uma redução de custos de obra.” Câmara Municipal de Faro- *A Evolução dos Transportes Ferroviários* (33).

A estação de Albufeira-Ferreiras encontra-se a 4km da localidade de Albufeira. Em Boliqueime, a estação surge a 1 de julho de 1889 e encontra-se a cerca de 1km de Boliqueime. A estação de Loulé-Quarteira, inaugura a 1 de julho de 1889, esta estação serve as localidades de Loulé e de Quarteira. Localizada perto da estrada En125, a sua estação encontra-se a cerca de 5 quilómetros da localidade de Loulé, esta localidade pediu várias vezes que o ramal fosse mudado, como tal não aconteceu, mais tarde reduziu a competitividade do caminho-de-ferro em relação ao transporte rodoviário. Em Almancil, o apeadeiro encontra-se numa área de urbanização difusa. O Parque das cidades, inaugurado em 2004, serve a localidade de São João da Venda e o seu objetivo principal é certamente servir o complexo onde se insere o estádio do Algarve, que se encontra a 700m da estação (33).

A estação de Faro, é inaugurada a 21 de fevereiro de 1889, foi o primeiro ramal a ser pensado, de forma a dar continuidade à linha do Sul (que na altura terminava em Beja). No plano original deste projeto, Faro era para ser a estação terminal do Algarve (atualmente é Tunes), ou seja, a via entroncaria antes de chegar a Faro, podendo só aí eleger se queria seguir para Sotavento ou para o Barlavento. Este troço de Beja a Faro, é o único troço eletrificado da linha do Algarve. A estação de Bom João é Inaugurada a 1 de maio de 1904. A estação de Olhão, é inaugurada a 15 de maio de 1904, serve a localidade de Olhão. Numa primeira fase, o projeto estava pensado para a estação ser mais perto da zona ribeirinha, devido ao transporte de pescado desta zona, para o resto do país. Mais tarde houve uma mudança a pedido da câmara de Olhão e esta passa a ser contruída nos limites da localidade, mas longe dos núcleos comerciais e industriais. Hoje em dia, a cidade acabou por se expandir para a zona da estação e o ramal encontra-se no centro da cidade. A estação de Fuzeta- Moncarapacho, foi inaugurada a 1 de setembro de 1904, serve estas duas localidades, hoje em dia dentro da localidade da Fuzeta, o seu apeadeiro é mais central. Por razões operacionais e por falta de espaço no núcleo urbano, foi criada a estação da Fuzeta A, para cruzamento de comboios, isto já fora do aglomerado urbano. A estação de Livramento e Luz, encontram-se em áreas já fora do aglomerado urbano, enquanto que a estação de Tavira, (inaugurada a 10 de março de 1905) encontrava-se à entrada da cidade, hoje em dia a cidade acabou por desenvolver-se em torno desta, no limite ocidental da cidade, atravessando depois o “rio gilião” e servindo a parte da cidade localizada na margem esquerda do rio com o apeadeiro da Porta Nova. Esta estação serviu de interface para o carregamento e descarregamento de gado (especialmente Suíno), também exportavam sal e trigo. A estação de Cacela e Conceição de Tavira são inauguradas a 14 de abril de 1906, as paragens encontram-se dentro dos núcleos urbanos. A estação de Castro Marim, é inaugurada a 14 de abril de 1906. O apeadeiro de Monte gordo encontra-se a 1 quilometro da vila. A estação de Vila Real de Santo António, é inaugurada a 14 de abril de 1906, tem um traçado mais interior, localizado no extremo norte da aglomeração, já a estação de V.R.S.A/Guadiana, é inaugurada a 24 de janeiro de 1952 e encontra-se localizado a beira do rio Guadiana, num local mais central, junto dos ferryboats para Ayamonte. Hoje em dia esta desativo (33).



Des. 10- Mapa da ferrovia em contato com os aglomerados urbano



Des.11 Escala: 1/150 000 - Lagos, por a estação se desenvolver na outra margem oposta à malha urbana



Des.12 Escala: 1/100 000 - Portimão, a cidade acaba por se desenvolver no sentido da estação ferroviária



Des. 13 Escala: 1/600 000 - Silves, estação encontra-se a 1 quilometro e meio da cidade



Des. 14 Escala: 1/100 000 - Tunes, acabou por se desenvolver, sendo o único entroncamento ferroviário do Algarve



Des. 15 Escala: 1/150 000 - Faro, a estação encontra-se no centro da cidade velha, junto à zona ribeirinha.



Des.16 Escala: 1/100 000 - Vila Real de Santo António, a estação terminava ao pé do rio, na frente da cidade de forma a dar continuidade para Espanha

2.6.3 Desenho da Ferrovia a nível das Infraestruturas existentes

Infraestruturas atuais

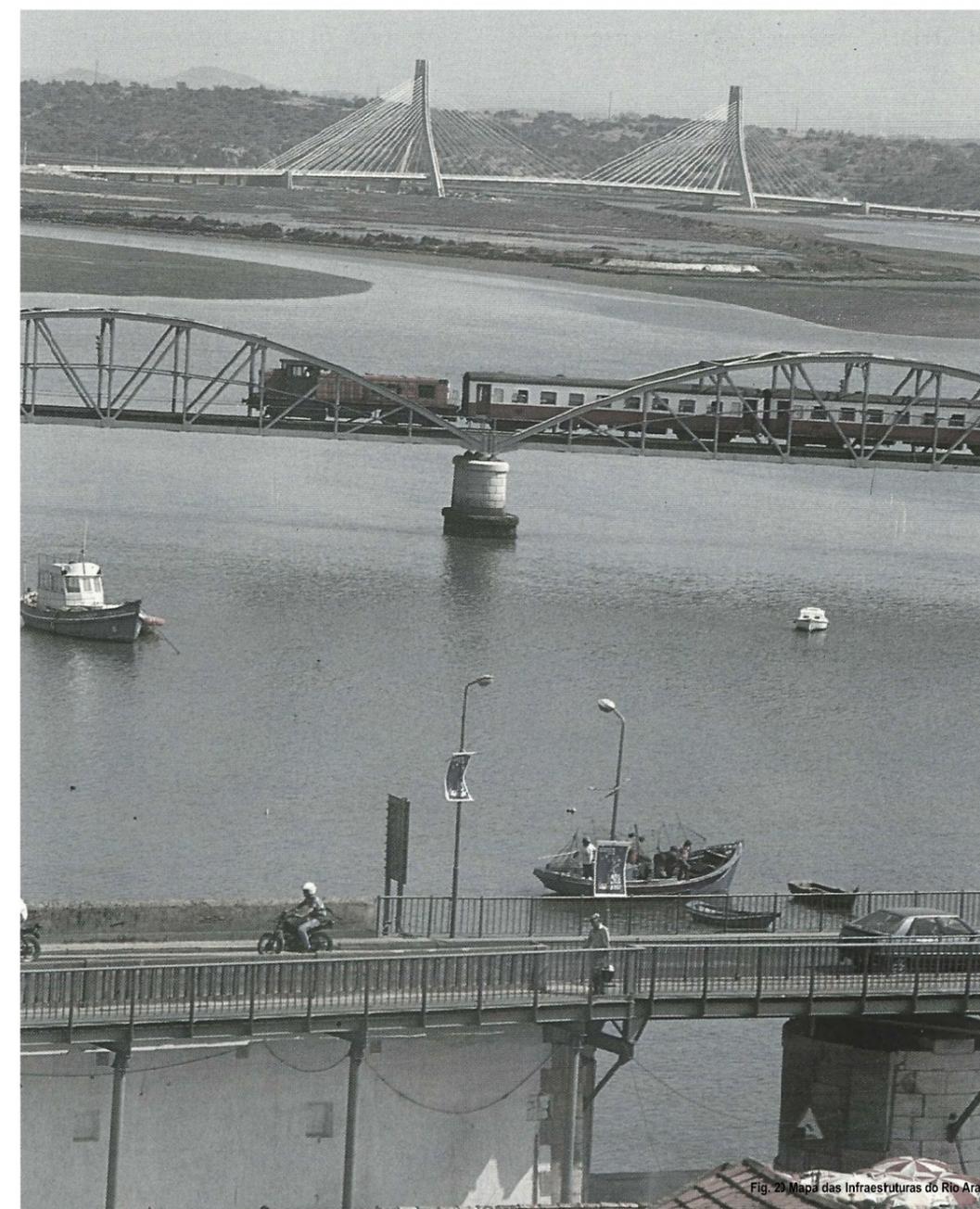
A nível infraestrutural, o Algarve foi pensado e delineado desde o fim do século XVIII, mas acabando só por se desenvolver no período da Regeneração (5). O panorama que a região enfrentava, antes da chega da ferrovia já foi referido várias vezes nesta dissertação e quando foi implementado as infraestruturas, podemos observar que o litoral da região foi sempre mais favorecido do que o seu interior (21).

O Algarve em termos infraestruturais conta com redes rodoviárias (em que os mais conhecidos são a estrada nº125 e a via do infante), a rede Ferroviária, as infraestruturas portuárias (em que os portos de Faro e Portimão, prevalecem), mais tarde em 1965 a construção do Aeroporto de Faro (quando começou a época do turismo em massa) e uns anos tarde em 1971 o Aeródromo em Portimão (21).

Mas para o delineamento da Ferrovia, apenas as infraestruturas rodoviárias e os portos é que contaram, até mais este último visto que a rede rodoviária era escassa nessa altura.

É possível repararmos que em grande parte da ferrovia (principalmente na zona do litoral), tem o mesmo alienamento e encontra-se relativamente próximo, paralelamente á antiga estrada romana, que agora se chama a estrada nº 125. Estas duas vertentes servem o Algarve de uma ponta à outra. Já por sua vez seguem rumos diferentes quando a ferrovia cruza para o barrocal da região entre tunes e silves, pois, a estrada nº 125 só liga as cidades do litoral.

Por outro lado, é interessante observarmos as conceções a nível infraestrutural, sempre que possível a estação ferroviária (em locais estratégicos como Lagos, Ferragudo, Faro, V.R.S.A), a estação têm grande proximidade com o rio ou o mar, de forma a ter uma fácil conceção entre Estação/Portos para facilitar os meios de exportação de produtos e de bem necessários para o funcionamento das mesmas. Já o mesmo também acontece entre a relação ferroviária/rodovia, todos os locais onde ambas passam, principalmente onde o seu percurso é paralelo, cresceu muito mais a nível industrial (por exemplo as fabricas de laranjas, cortiça, salinas, industrias conserveiras, entre outras), as fabricas preferiram implementar-se em torno destas vias, de forma a conseguir uma melhor exportação, que fosse rápida, em grandes quantidades e ao mesmo tempo porque poderiam implantar-se longe da confusão dos aglomerados urbanos (este ultimo só em alguns casos era possível, onde prevalecia mais essa matéria prima). Hoje em dia e pensado mais numa vertente dos passageiros e do turismo, deve ser pensado numa reformulação de forma a melhorar todas estas infraestruturas, criando uma maior a proximidade com grandes centros urbanos como Lisboa e Sevilha (17).





Des. 17- Mapa atual das infraestruturas existentes

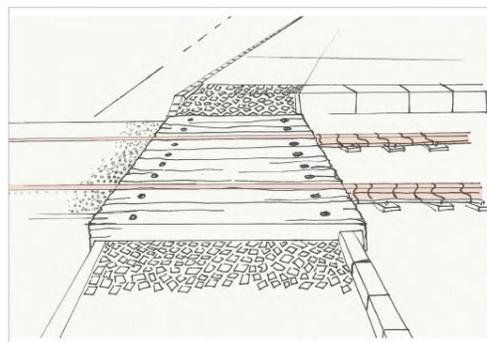


Fig. 21 Pormenor do caderno da viagem- Felação entre a Ferrovia e o meio Urbano



Fig. 22 Pormenor do caderno da viagem- Ponte Ferroviária do Arade

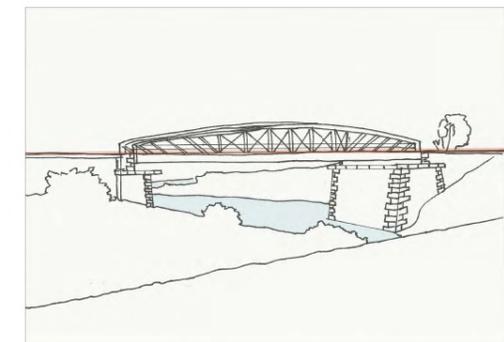


Fig. 25 Pormenor do caderno da viagem- Ponte do rio Almagem em Tavira

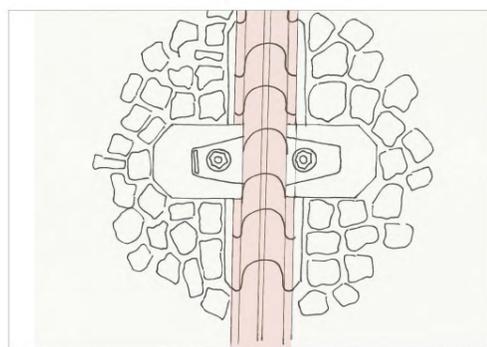


Fig. 24 Pormenor do caderno da viagem- Troço Ferroviário

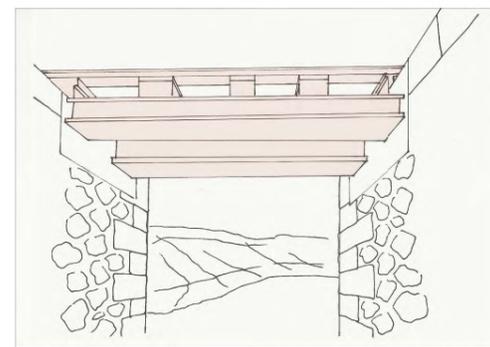


Fig. 25 Pormenor do caderno da viagem- Ponte Ferroviária

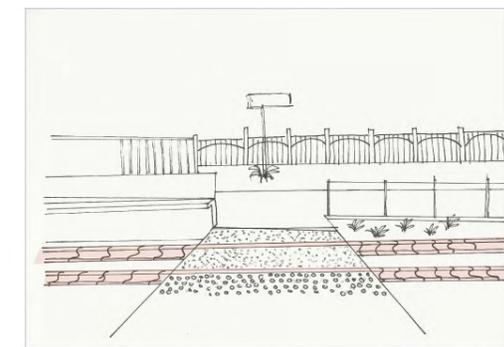
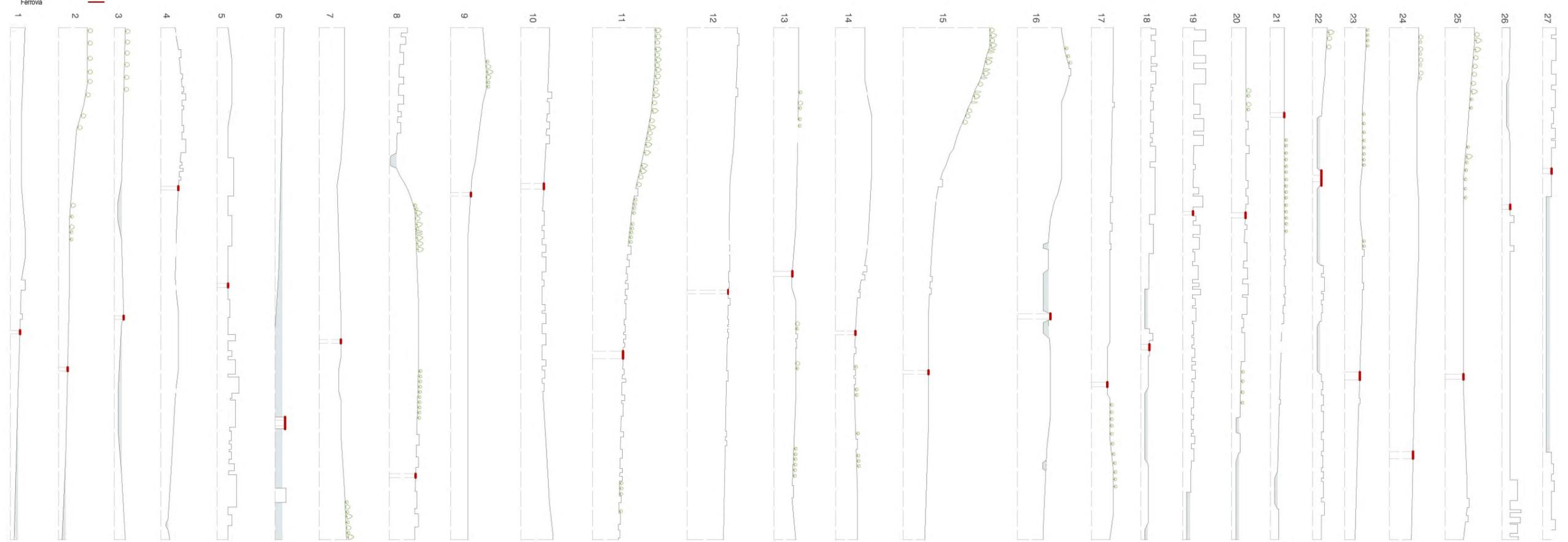


Fig. 26 Pormenor do caderno da viagem- Passagem pela ferrovia, na estação da Fuzeta

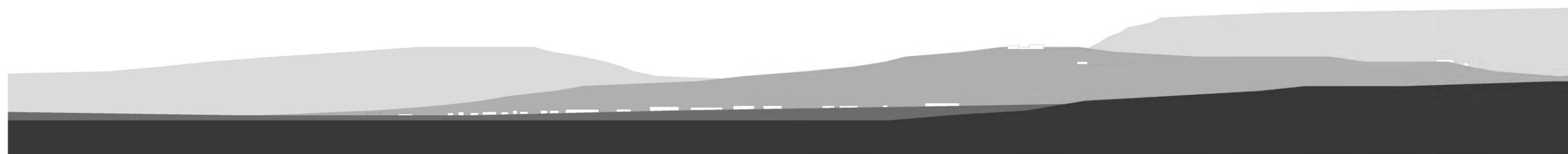
2.6.1|2|3 Cortes da Ferrovia a nível do seu desenho Geológico; Urbano; Infrastructural



Des. 19- Perfis conforme o território a nível geológico, urbano e Infrastructural Cortes:1_13000



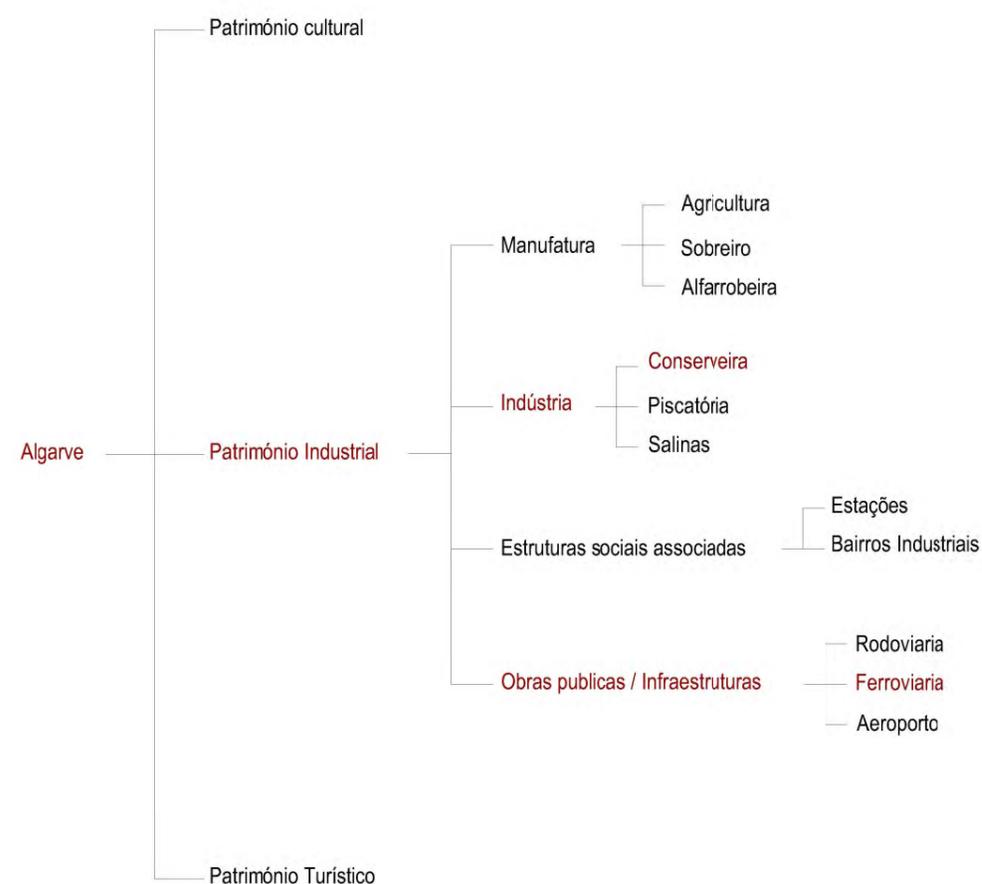
Des. 20- Alçado Territorial Sul_Lagos 1_9 0 0 C



Des. 21- Alçado Territorial Sul_Tunes 1_9 0 0 C



Des. 22- Alçado Territorial Sul_V.R.S.A 1_9 0 0 C



2.7 Indústrias influenciadas pela linha Ferroviária

Antes e depois

Neste momento entendemos que um dos grandes impulsionadores para o desenvolvimento e crescimento da ferrovia do Algarve, foi a indústria e a sua rede de exportação e importação. A linha funcionou também a nível de passageiros, mas nunca teve grande impacto económico como o de cargas e podemos observar isso, quando houve um decréscimo nos anos 60 nas indústrias e o motor económico da região passa a ser o turismo, foi precisamente nessa altura que o comboio cai em esquecimento (não só devido a isto, mas também a uma série de acontecimentos).

Antes:

Antes da implementação da linha ferroviária na região, na primeira metade do século XIX, David Justino, cita o Governador Civil do distrito em resposta ao inquérito de 1852, em que na primeira metade do século XIX, "Não existem Fábricas, propriamente ditas, reduzindo-se os estabelecimentos fabris (...) em que trabalham seus próprios donos" (35), a única indústria existente era a pesca. Em 1841, o mercado algarvio já era intenso, exportando os seus produtos agrícolas, para o mercado interno, dirigindo os produtos a Lisboa e aí é que eram exportados para a França, Bélgica, Holanda e Grã-Bretanha. Mais tarde em 1903, a indústria da região, já se encontrava devidamente estruturada pela indústria conserveira (5).

No início a região do Algarve como Luiz Mascarenhas descreve no congresso regional Algarvio no ano de 1915, é que as indústrias da região estavam divididas em 6 grupos, nessa altura já estava implantado a linha ferroviária em algumas partes do Algarve, faltava a zona de Portimão a Lagos. O primeiro grupo eram as indústrias extrativas do mar (como a pesca e as salinas), o segundo era as indústrias conservadoras dos produtos da pesca (como a salga e a indústria conserveira), o terceiro as indústrias transformadoras, em quarto as indústrias agrícolas extrativas (como as sementes, frutos, madeira e cortiça), em quinto as indústrias subordinadas da agricultura (como a criação do gado, agricultura.) e por último as indústrias do solo (como os mineiros e as pedreiras) (36). Grande parte destas atividades estavam ligadas tanto ao mar (10), como à agricultura (36).

Depois:

A ferrovia abriu muitas oportunidades a novas indústrias em torno da linha, em que esta acabou por crescer bastante, mas geralmente tudo dentro do mesmo setor "pesca e agricultura". Se seguíssemos a linha ferroviária poderíamos observar que na zona do barrocal era predominante o sector primário, uma indústria mais agrícola nas localidades de Silves e Loulé, mas também no litoral em Tavira com as Salinas e Olhão e Portimão com o peixe. O sector secundário com as indústrias extrativas predominava mais no litoral e em localidades maiores, como Portimão, Albufeira, Faro, Olhão e Vila Real de Santo António (25), o sector terciário aparece mais tarde em 1962 com a importância do turismo na região sendo este o novo motor económico.

Nessa altura começaram por surgir novas indústrias com outras funcionalidades e as indústrias mais tradicionais acabam por se perder (17). Mais tarde e ainda atualmente o predominante é o turismo que veremos em outro mapa, em 1994, já com a implantação do turismo como estruturador da região, existe cerca de 48.494 empresas na região, das quais 60% derivam da construção, comércio, alojamento e restauração (21).

2.8 Ferrovia e a Indústria Conserveira

No Algarve

Depois de uma análise e interpretação sobre como foi implantada, o que desenvolveu e como atua a linha ferroviária do Algarve, podemos concluir não só através da sua história, mas como a avaliação destes mapas morfológicos, urbanos e infraestruturais que sempre esteve patente esta aproximação e relação com o território (a proximidade com o mar) e com a zona urbana.

Curiosamente grande parte onde se implementaram as estações nas cidades, em que antes eram espaços despovoados, com o tempo acabou por se tornar nas zonas industriais da cidade. E como foi visto antes, uma das maiores influências para a expansão e evolução, tanto da linha ferroviária como da região, foi a indústria e a exportação. Apesar da ferrovia ter ajudado o crescimento de várias indústrias, houve uma em particular que se destacou a indústria conserveira, que rapidamente se tornou o motor económico da região, ajudando a expansão dos núcleos urbanos e da evolução dos transportes. Mais tarde quando a indústria entrou em declínio foi na altura em que o comboio passou a funcionar principalmente da linha de passageiros, acabando por ser esquecido.

“A conquista do mercado mundial pelas conservas de sardinha deve-se, ainda, à revolução dos transportes, nomeadamente o caminho-de-ferro e navios, não só pela Europa, como, para outras regiões” Joaquim Rodrigues- *A Indústria de Peixe no Algarve* (10).

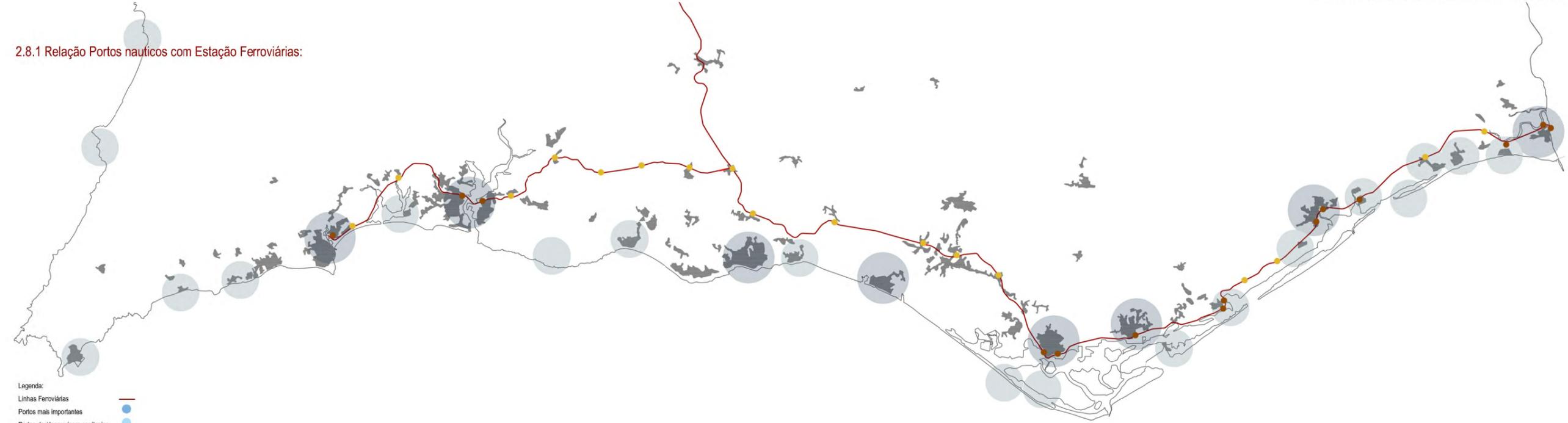
A relação porto/ferrovia esteve sempre presente, antes da chegada da ferrovia, a exportação através dos meios náuticos apresentava muitos inconvenientes, devido aos fundos inconstantes, as condições meteorológicas que permitissem navegar, entre outros (37). Mas com a chegada da linha ferroviária, não era necessário que estas duas infraestruturas competissem, mas que fossem uma mais valia, fazendo que estas condicionantes que a via naval tinha, não fosse um impedimento para a exportação ferroviária. A exportação de conservas de sardinha, durante a 1ª Grande Guerra e a 2ª Grande Guerra, utilizando o comboio como meio de transporte é um dos melhores exemplos dessas mudanças e de como impulsionou e aperfeiçoou a produção e a conservação dos alimentos (10).

Alem disso, a indústria conserveira é quase como um catalisador destes dois membros, a chegada do peixe pelo porto, o fabrico e a preparação nestas infraestruturas industriais e a sua exportação via comboio, é de referir que estas condições podem acontecer devido à geografia, ao território da região e à elevada matéria prima existente (11).



Fig. 27 Vida Piscatória dos anos 50.

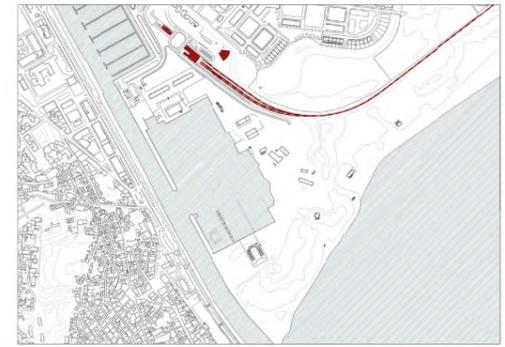
2.8.1 Relação Portos nauticos com Estação Ferroviárias:



Legenda:

- Linhas Ferroviárias
- Portos mais importantes
- Portos do Algarve (com capitánias ou delegações marítimas)

Des. 23- Mapa e Cortes sobre a relação entre Portos/ Ferrovia



Des.24 Escala: 1/250 000 - Lagos



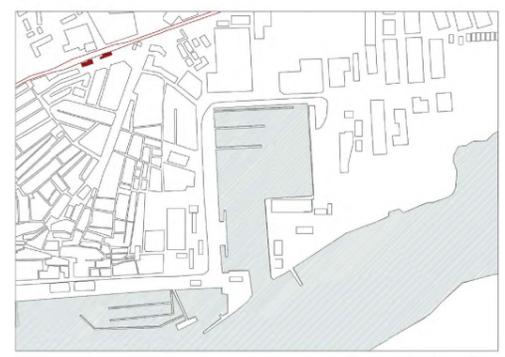
Des. 25 Escala: 1/250 000 - Portimão



Des. 26 Escala: 1/250 000 - Faro



Des. 27 Escala: 1/250 000 - Faro Ria



Des. 28 Escala: 1/250 000 - Olhão



Des. 29 Escala: 1/250 000 - Vila Real de Santo António

2.8.2 Indústria Conserveira no Algarve

mapa histórico

O panorama da região antes da chegada do caminho de ferro e da indústria conserveira, não era dos melhores como já referido, viviam bastante da indústria pesqueira e agrícola, mas devido à falta de acessos, fazia com que a região não evoluísse e acabasse por sofrer. Mais tarde com a evolução destas infraestruturas e com o surto da indústria conserveira em 1880, passa a ser vista como um oásis na paisagem industrial algarvia do século XIX e tudo mudou (10).

A primeira grande fábrica de indústria conserveira surge em 1865 em Vila Real de Santo António, dedicada ao fabrico de conservas de atum e azeite (2). A partir desse momento e com o aparecimento da primeira linha ferroviária em Faro, em 1889, começa a surgir uma grande procura de terrenos ou lotes, para construção de fábricas de conserva por todo o Algarve. Há que destacar o pioneirismo das indústrias estrangeiras na região do Algarve (10).

Os portos existentes no Algarve eram, Lagos, Portimão, Silves, Albufeira, Faro, Olhão, Tavira e Vila Real de Santo António, enquanto que os principais centros conserveiros eram, Lagos, Portimão, Olhão e Vila Real de Santo António e dentro destes estavam englobadas as localidades mais próximas de cada um. O algarve assim quase se dividia em dois, em que a zona do Sotavento (Albufeira a Vila Real de Santo António) dedicava-se mais a pesca do atum e a zona do Barlavento (Albufeira a Sagres) encarregava-se mais da pesca da sardinha (10).

No início as fábricas, localizavam-se afastadas do interior das localidades, em terrenos amplos, com amplas entradas entorno deles (10), em que mais tarde devido à forte economia industrial foi possível evoluir os espaços urbanos e os transportes, as indústrias passaram a apoderar-se de antigos espaços rurais ou de novas construções estrategicamente posicionadas, entorno do porto e da linha ferroviária (36). No início as fábricas produziam o seu produto e este era exposto à venda em praças, mais tarde e com a rápida expansão, o produto passa a ser vendido mesmo antes de ser produzido. A expansão era tal, que os interessados vinham fazer o negócio diretamente com os fornecedores, o que levou a uma maior procura dos transportes para exportação, pois produzia-se em grandes quantidades e era necessário entregar o produto (36). A sua evolução foi tal, que o número de fábricas conserveiras por localidade já passava o limite que deveria conter. E para termos noção, Portugal, nas vésperas da I Guerra Mundial, era o principal produtor mundial das conservas de peixe, destacando-se as conservas de sardinha e de atum (13).

“(…) é de tal modo impulsionadora do trabalho de toda a actual geração operaria da nossa provincia, que a sua falta, quando um dia suceder, será um fracasso que abalará de um modo geral a situação económica de todos” Luiz Mascarenhas- *Industrial do Algarve* (36).

Mas não estávamos preparados, para um aumento tão repentino, em 1915 cerca de 55% da quantidade de conservas provinha do Algarve, cerca de 37,5 provinha de Setúbal e em consequência a estes números em 1924, marcou-se uma forte crise da indústria conserveira, a escassez de peixe. Mais tarde, o clima de crise gerado pela Grande Depressão, em 1929, acentuou uma grande queda nas exportações das conservas (13), várias fábricas encerraram e os operários foram obrigados a procurar condições melhores, nessa altura muitos trabalhadores partiram do Algarve rumo a Marrocos em busca de melhores condições de vida a nível conserveiro (16). Mais tarde um estudo elaborado por António de Oliveira Salazar, sobre a crise, apontava para uma falta de organização do setor de exportação e em 1932, o Estado intervém na indústria conserveira, de forma a assegurar a expansão dos nossos produtos nos mercados internacionais (13).

Perto da segunda Guerra Mundial, voltou a crise na indústria conserveira, devido outra vez a escassez de peixe. Em 1953, a exportação

melhorou, devido aos baixos preços, que a nossa indústria foi coagida a aceitar pela concorrência nos mercados estrangeiros. O ano de 1954, ficou marcado por um crescimento na exportação e em 1957, Portimão ocupava o quarto lugar nacional, na produção conserveira (13).

Em 1966, condicionou-se a sua expansão, para o mercado EFTA (Associação europeia de comercio livre). E devido a vulnerabilidade do setor, por vários problemas criados durante décadas, em 1965 inicia-se um período de profunda crise. Neste período, muitas fábricas da região são encerradas. O seu encerramento, além da crise, deriva também do facto de estas unidades fabris, não acompanharem os progressos tecnológicos, que evoluíam em várias partes do mundo. O trabalho manual por mãos sábias era trocado por máquinas pouco especializadas, que por não estarem preparadas, cortavam o peixe incorretamente (13). O auge atingido nos anos 40, criou uma época de grande produção que viria a cair vinte anos mais tarde, instalando-se uma crise que veio para ficar, muitas foram as razões para esta queda como a escassez da sardinha, as leis de condicionamento industrial, tornaram complicado a evolução das fábricas e os investidores derivado a tantos problemas acabaram por preferir abrir às fabricas em Marrocos.

Com todos estes fatores no início dos anos 70, até aos anos 80, a produção diminui para menos de metade, e entre 1985 e 1997 a produção de conservas diminuiu cerca de 30% e mantem-se até aos dias de hoje (21), as fábricas foram encerrando, as armações de pesca apodreceram, as âncoras enferrujaram e até o atum mudou o rumo (11). Hoje em dia, a indústria conserveira perdeu-se e em 2013 existiam duas fábricas em funcionamento, na cidade de Olhão. Fábricas foram abandonadas no tempo, em que hoje somente duram as chaminés (13) e estas só se mantiveram devido aos ninhos das cegonhas. Muitas destas fábricas ganharam novos rumos como museus, hotéis, entre outras. Vários portos acabaram também por perder a sua importância, atualmente existem 32 portos, dos quais 17 localizam-se no Barlavento, dos quais se destaca o da Foz do Arade em Portimão e 15 no Sotavento, dos quais se destaca Olhão (21).

Mas todas estas crises não marcaram só o mundo conserveiro e derivados desta, mas sim toca a região. Nesta altura a questão do comboio que até então servia para a tração de mercadorias e pessoas, perde o grande componente de mercadorias (claro que continuava a funcionar, mas não com tanto impacto) e quando mais tarde surge o novo motor económico na região o turismo (38), as suas funções deveriam de certa forma ter contornado este problema e se focado nesta nova função, coisa que não aconteceu, levando ao esquecimento da linha ferroviária, embora se mantenha ativa nos dias de hoje.



Fabricas de indústria conserveira existente no Algarve:

	Lagos	Portimão	Lagoa	Carvoeiro	Silves	Armação de Pera	Albufeira	Quarteira	Faro	Olhão	Tavira	V.R.S.A
1881	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
1890	4	1	---	1	---	1	---	---	2	1	---	5
1903	8	2	2	---	1	---	---	---	---	6	---	7
1905	10	2	2	---	2	---	1	---	---	5	---	6
1908	10	3	---	---	---	---	1	---	2	7	---	6
1916	13	---	---	---	---	---	---	---	---	17	---	7
1917	13	6	9	---	---	1	2	3	2	34	2	8
1930	21	25	---	---	---	---	---	---	---	34	---	---
1933	12	22	---	---	---	---	---	---	---	39	---	12
1934	12	20	---	---	---	---	---	---	---	55	---	10
1938	11	19	---	---	---	---	---	---	---	55	---	2
1947	12	19	---	---	---	---	---	---	---	50	2	19
1948	12	18	---	---	---	---	---	---	---	51	2	28
1951	12	19	---	---	---	---	---	---	---	58	2	20
1953	12	17	---	---	---	---	---	---	---	61	2	23
1954	12	13	---	---	---	---	---	---	---	60	2	24
1958	13	24	---	---	---	---	---	---	---	70	---	24
1960	9	21	---	---	---	---	---	---	---	63	2	22
1963	8	24	---	---	---	---	---	---	---	55	2	21
1965	8	23	---	---	---	---	---	---	---	53	2	36
1967	8	23	---	---	---	---	---	---	---	50	2	28
1969	8	23	---	---	---	---	---	---	---	47	2	30
2017	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0

Fontes:
 RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira- A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945). Vol. A.I
 GUERRA, Dr.Francisco José - Conservas de Peixe. Lisboa: Revista Mensal; volumes 1946/47; 1948/49; 1950/51 1952/53; 1954/55; 1956/57; 1958/59; 1960/61; 1962/63; 1964/65;1966/67; 1968/68; 1970/71.
 TAVARES, Edite- Na Sombra dos Rostos. Estudo sociológico, Camara Municipal de Lagoa e Associação Cultural e desportiva de Ferraguro, 1999.

Citações e notas:

2. ANTUNES, Aranha [et al.]- *O caminho de ferro em Portugal 1917-2010*.
5. FERNANDES, Tânia Alexandra Anica- *The ways behind the railway line. Technique transfers and transport development in Southern Portugal*, p.42; 60-66.
10. RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira- *A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945)*, Vol A I. p.399.
11. PÉREZ, Asunción Feu- *A Família FEÚ, uma viagem no tempo*. p.88; 158.
13. TAVARES, Edite - *Na sombra dos rostos. Estudo Sociológico, no âmbito do levantamento histórico-cultural (Projeto de Recuperação da Memória Operária de Ferragudo) Indústria conserveira*. p.17-28.
16. MARQUES, Maria da Graça Maia- *O Algarve, da antiguidade aos nossos dias*, p.385; 450-451.
17. BRITO, Sérgio Palms- *Território e Turismo no Algarve*, p.43 e -4; 87; 99-100.
19. ADRAGÃO, José Victor [et al.] - *Á descoberta de Portugal*, p.461-462.
20. MARTINS, Artur Pires; CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando- *Arquitectura Popular em Portugal*, p.123-129.
21. AMAL- *Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região do Algarve*, p.25- 26; 36-37; 40-50; 123.
22. Cit. por Orlando Ribeiro, obra citada, 1974 p.67.
23. COSTA, Miguel Reimão- *Casas e montes da serra entre as estremas do Alentejo e do Algarve*. Forma, processo e escala no estudo da arquitetura vernacular.
24. Cit. por GASPAS, Jorge- obra citada, 1993, p.177-180
25. CASANOVA, Ana Catarina- *EN125: A rua da estrada do Algarve*, p.43-46.
26. RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno G; SOUSA, Bernardo V- *História de Portugal*, p.10.
27. Cit. por CAVACO, Carminda - *Revista Finsterra*, p.216.
28. Cit. por PORTAS, Nuno - citado em, Sérgio Brito, obra citada, 2008, p.31
29. Cit. Por RODRIGUES, Sandra- *As vias romanas do Algarve*, p.9-15.
30. LOPES, João Baptista da Silva- *Corografia ou Memória Económica Estadística e Topográfica do Reino do Algarve*, pag.75
31. SANTOS, Luís Filipe Rosa- *As vias de comunicação; em O Algarve da Antiguidade aos nossos dias*, p. 48; 387
32. MARQUES, Maria de Graça Maia- *O Algarve da Antiguidade aos nossos dias*, p.389.
33. Câmara Municipal de Faro- *A Evolução dos Transportes Ferroviários na linha do Sul e o Projeto de Extensão da Rede do Algarve*, p.10.
34. Câmara Municipal de Faro- *Caminho-de-ferro, a linha do algarve- arquitetura: as Estações*. 2015. Relatório à exposição "Um olhar sobre os caminhos de Ferro no Algarve".
35. ANICP - *A Indústria Conserveira em Portugal: Constrangimentos, oportunidades, desafios e inovação*, 2010
36. MASCARENHAS, Luiz- *Industrial do Algarve. Congresso regional Algarvio*, p 2-30.
37. MEDEIROS, Ismael Esteves; BANDARRA, Pedro Miguel - *A Indústria Conserveira em Vila Real de Santo António*.
38. CAVACO, Carminda- *Migrações Internacionais de Trabalhadores do Sotavento do Algarve*, p.41-83.



3. Foz do Arade

Ferrovia e a Indústria Conserveira no Algarve

"Desde o início, o caminho-de-ferro com suas leis, seus objetos e formas impõe uma maneira precisa de ver as coisas que estruturam o desenvolvimento de toda a operação sugerindo técnicas e instrumentos. As ferrovias têm sido um instrumento de alta prioridade no processo que abriu as áreas urbanas no território, por meio de uma rede de infraestruturas (...) as ferrovias são um novo aspeto na relação entre espaço e o poder".

Texto introdutório "A linha entre arquitectura e a paisagem" do arquiteto Manuel de Solá-Morales, no livro de Marco Navara, In Walk About City 2.0, p.16

Fig. 28 Troço Mexilhoeira Grande

3. Foz do Arade

Resultado da sua escolha

Depois de conhecermos um pouco as conexões, relações e condicionantes da ferrovia, e através de um estudo sobre qual uma das maiores condicionantes para o seu desenvolvimento, como foi o caso da indústria conserveira. Podemos entender a sua expansão, a nível territorial, urbano e principalmente a sua relação próxima com a indústria conserveira, vamos focar em uma localidade, de forma a podermos retirar conclusões.

A foz do Rio Arade é um bom exemplo disso, a sua paisagem industrial e do seu valor patrimonial que se perdeu. Desde cedo que esta localidade se torna um dos maiores centros conserveiros do Algarve, englobando as localidades de Portimão, Ferragudo, Parchal e Mexilhoeira da Carreção e embora o seu passado histórico, a foz do Arade transformou estas localidades pela sua importante vida marítima (39). A escolha deste local foi feita pela proximidade e relação entre porto (exportação conserveira) e a ferrovia, mas principalmente por ser o único ponto do Algarve, em que podemos observar a chegada da linha ferroviária em duas épocas distintas, uma em 1903 (em Ferragudo) e a outra em 1922 (a Portimão), devido as dificuldades em atravessar o rio arade pela via ferroviária que era inexistente na altura. Assim podemos observar o impacto que teve a estação neste local, num primeiro momento quando o caminho chega a Ferragudo e este local acaba por ficar mais desenvolvido tanto urbanisticamente como em termos conserveiros que Vila Nova de Portimão, e por fim mais tarde com a chegada a Vila Nova de Portimão e esta se expande bruscamente chegando nessa altura a ser considerada como cidade.

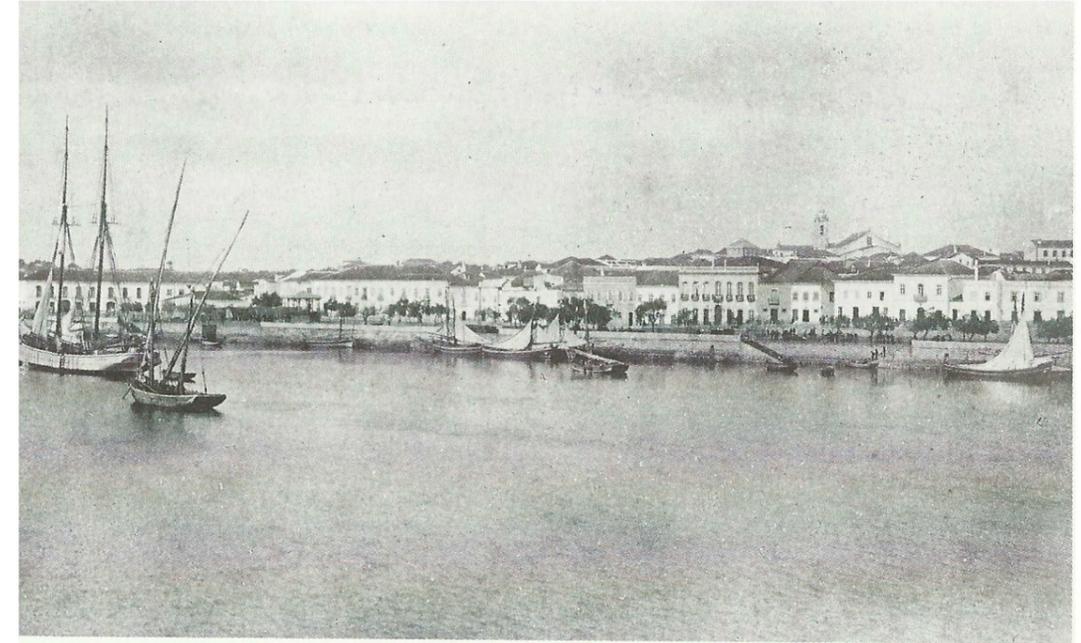


Fig. 29 Zona Ribeirina de Portimão, 1906



3.1 Foz do Arade

O seu crescimento e desenvolvimento 1463 até 1889

O primeiro aglomerado a ser povoado remete a um grupo de moradores (da localidade de Portimão), que queriam fundar uma povoação neste território, para ganhar independência da localidade de Silves que era muito importante na altura. Todo o comércio de Silves passava pelo rio arade, rio esse que passava ao lado da localidade de Portimão. Então a 8 de agosto de 1463, por D. Afonso V e devido à sua maravilhosa posição geográfica o lugar passa a vila, nasce assim mais tarde Vila Nova de Portimão em 1475. Com o tempo a vila cresce entre muralhas, em forma de um polígono irregular com cerca de 6,5 hectares, em que hoje em dia mal se encontram vestígios. A sua forma estendia-se entre a margem do rio arade, até ao interior, delineado por três eixos (a Porta da Ribeira, Porta de Serra e Porta de São João), em que o núcleo mais antigo estava localizado ao pé da Porta da Ribeira, onde se encontravam o rio, os moinhos e as salinas. Previa-se a expansão da vila para o lado da serra e do interior onde se encontravam as Portas da Serra e de São João, posteriormente devido ao crescimento da vila, está estende-se extramuros.

Mais tarde no século XVI, Vila Nova de Portimão é uma povoação em desenvolvimento que vive essencialmente do rio (39). Foi nessa altura que surge os primeiros povoamentos na margem direita da Foz do Arade em Ferragudo, uma pequena povoação localizada em torno do mar e do cimo de um vale, foi criada na necessidade de ajudar estrategicamente a localidade de Silves, contado apenas com 80 pessoas, não era qualquer pessoa que partia para uma localidade nova com pouco trabalho, só os mais aventureiros é que acabaram por ir (40). Mais tarde em 1762 é que Ferragudo consegue a sua independência de Silves, mas ficando um longo período de tempo com pouca população (13).

É importante entender que estas localidade nascem devido à sua privilegiada relação com o mar, com o rio e com uma proximidade com os portos de africa, como tal este fator mar/pesca vai estar sempre presente na economia e costumes da região, mas também a agricultura e o comercio, favoreceram está região. Desde muito cedo que às más condições infraestruturais do Algarve, eram visíveis como já referimos, e levaram a via marítima a ser o meio elegido para as principais comunicações e transportes, apesar de ter os seus inconvenientes. Os caminhos de terra tornavam-se perigosos, não só em termos de assaltos como também devido às suas más condições, o que tornaram esta região como muitas outras do Algarve, localidades isoladas que necessitavam de produzir a sua própria económica e alimentação. Derivado a estes fatores esta localidade começou por investir nas vertentes do mar (como a pesca e as salinas), obviamente que não foram os únicos motores económicos da região, mas foram estes que mais se destacaram para o seu desenvolvimento.

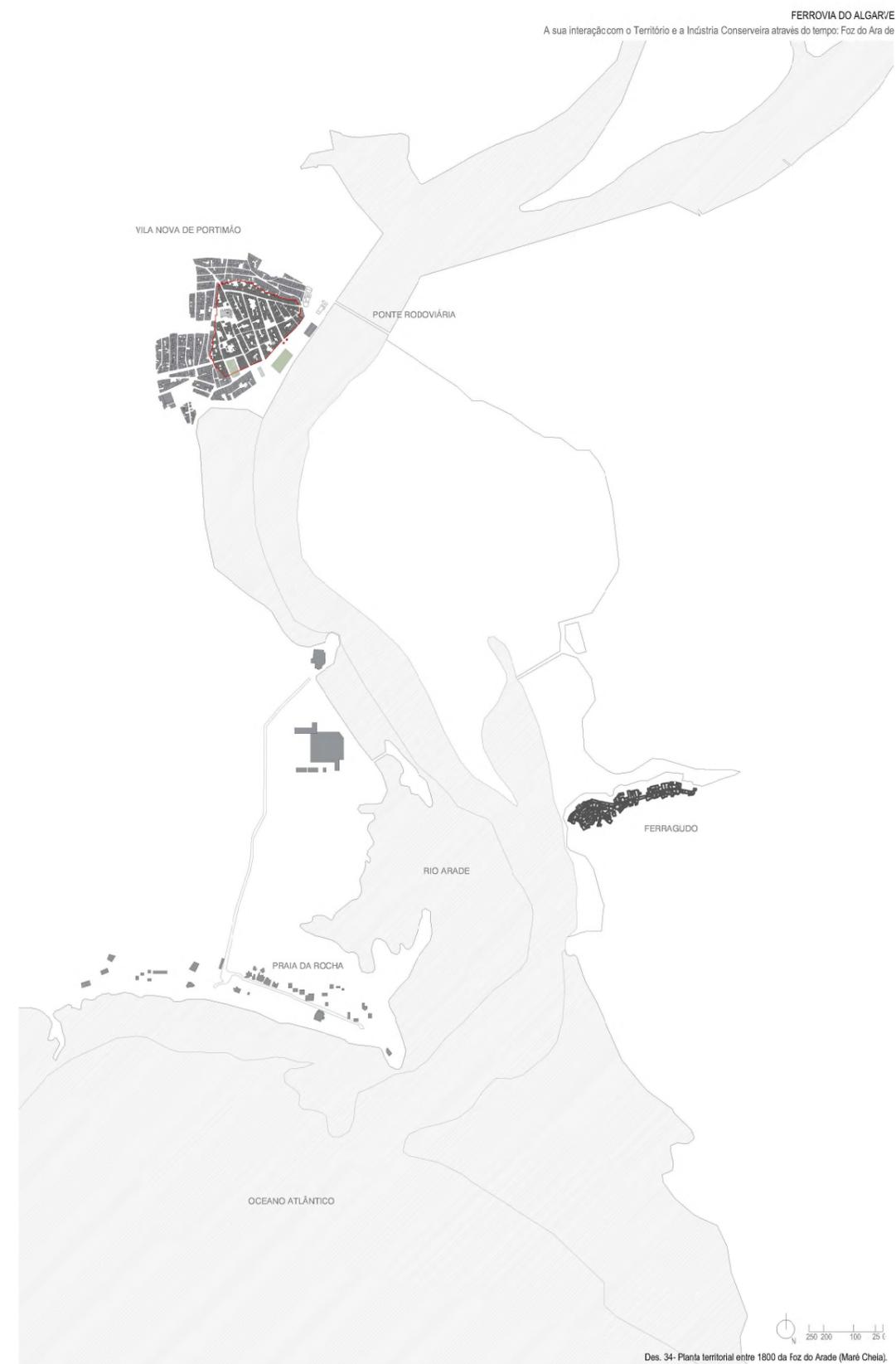


Nos séculos XVII e XVIII várias crises marcaram a região do Algarve, em 1621 a região foi descrita por passar momentos de fome, em 1734 começou por haver uma despovoação derivado á falta de comercio na localidade e em 1755 com o terramoto. Assim pouco a pouco começamos por observar uma desocupação na localidade, derivado ao seu estado de ruína e mesmo apesar de em 1790 volta a haver grandes quantidades de peixe, a localidade continua a retroceder por não haver grande quantidade de pescadores. Nessa altura começou-se por fazer outras apostas económicas como a produção de alfarroba, de figos e das amêndoas, que hoje em dia são típicos do Algarve. Obviamente que a produção agrícola que esta localidade tinha era pouco significativa, mas era o seu porto, mais uma vez o mar como a alma da localidade que escoava a produção dos concelhos de Lagos, Albufeira, Silves e Monchique (em que nestes 4 concelhos, continham grande parte da produção agrícola do Algarve). Para piorar todas estas crises, a falta de comunicação entre o resto do país com a região, leva esta a isolar-se mais e a passar grandes dificuldades, tudo devido ao seu posicionamento e à falta de infraestruturas com boas condições (39). Na primeira metade do século XIX, a localidade sofria do mal de não ter uma indústria sua, David Justino cita o Governador Civil do distrito em resposta ao inquérito de 1852, "Não existem Fábricas, propriamente ditas, reduzindo-se os estabelecimentos fabris a poucos teares de panos grosseiros de lã e linho em que trabalham seus próprios donos" a única indústria se assim o podemos chamar é a pesca na localidade (41).

Mas mais tarde nos finais do século XIX, a localidade ficou marcada com a criação e o desenvolvimento de uma rede de infraestruturas na localidade, que começou por ser um apoio á via marítima, criando assim novas opções de transporte e exportação para fortalecer o comercio marítimo e fluvial. Foi nessa altura que houve um acentuado crescimento populacional, pois com o crescimento da indústria conserveira começou-se a sonhar com uma vida melhor (13) e assim a localidade passou a ser considerada o primeiro centro de vida do Algarve e o segundo porto comercial da região, depois de Vila Real de Santo António.

Com a sua rápida expansão a camara de Vila Nova de Portimão, mais tarde opta por comprar os terrenos em volta da Foz do Rio Arade, de forma a tornar este espaço mais apelativo, sendo como um cartão de boas vindas a quem chegava a cidade, tanto de barco, como a nível rodoviário ou ferroviário (39). Optou-se também por um melhoramento a nível de Portos, mas infelizmente os seus assoreamentos e os seus fundos instáveis, em que muitas vezes para o embarque e desembarque das mercadorias, era necessário recorrer a outros tipos de infraestruturas, só acabou por ficar resolvido mais tarde durante o Estado Novo (41).

A ponte rodoviária sobre a foz do rio arade chega em abril de 1876, ligando assim as duas margens, de um lado Vila Nova de Portimão e do outro Ferragudo, que antes o trajeto tinha de se efetuar de barco. Mas alem de unir estas duas localidades, permitiu também uma ligação com o resto do Algarve, como com Albufeira, Olhão, V.R.S.A entre outros (39). Claro que todo este planeamento já tinha sido estudado muito antes por Fontes Pereira de Melo em 1848, mas só mais tarde foi posto em prática. Também a ligação ferroviária para o Algarve foi prevista, mas só para 1889 e assim com toda esta aposta nas vias de comunicação, a localidade começa por se expandir a grande ritmo e na viragem do século, pode e deve olhar para o futuro com confiança, como vamos poder observar mais tarde, assumindo-se assim cada vez mais como um centro comercial.



3.2 Chegada da Indústria Conserveira à localidade

A partir de 1892

Como já referido, antes do auge da indústria conserveira nesta região, os povoadamentos devido a sua ampla zona ribeirinha, viviam e desenvolviam-se entorno do rio arade, em que a pesca era um dos principais meios de sustento da região, não só para exportação, mas como para a alimentação da comunidade (42). Porém no inquérito industrial de 1890, começaram por surgir os primeiros registos que indicam o surgimento da indústria conserveira em Vila Nova de Portimão/ Lagoa e no século XX com o auge do porto de Portimão e de forma a explorar melhor as várias vertentes do mar, esta indústria acaba por crescer (39), em que mais tarde e com a chegada de vários industriais estrangeiros à região, com a fim de aproveitarem o excelente enquadramento da região aproveitando a sua matéria prima.

A indústria conserveira na Foz do Arade, surge a 5 de julho de 1892 com a primeira fabrica de João António Júdice Fialho, a fábrica de São José em Vila Nova de Portimão (42). Este conserveiro aposta várias fábricas na localidade, não só de conservas, mas também ligadas à agricultura (41). Mais tarde e também em Vila Nova de Portimão outro grande industrial António Feu Marchena, em 1901 aproveitou um edifício ao pé do convento de São Francisco, criando assim a sua fábrica conserveira "Fábrica de S. Francisco" também conhecida como a "Fábrica Feu Hermanos" (42). A aposta das primeiras fábricas de conservas destes conserveiros, surge mais em Vila Nova de Portimão, pois na altura encontrava-se mais desenvolvido que a vila de Ferragudo, mas apesar disso estes dois nomes conserveiros vão contribuir para o desenvolvimento das duas localidades.

É importante referir que antes da chegada da linha ferroviária as indústrias tendem a desenvolver-se perto de onde vêm a matéria prima e também de onde vão ser exportadas. Como as infraestruturas da região eram péssimas nessa altura, o método elegido para a sua exportação era a via naval. Por isso quase todas as fábricas conserveiras nestas vilas, tendem a ser construídas ao lado do rio Arade, coisa que mais tarde com a implantação da Ferrovia tende a se alterar.

E assim no final do século XIX deu-se uma grande evolução na indústria conserveira, devido ao excelente posicionamento da região, principalmente o caso da foz do Arade, que une todas estas localidades, fazendo deste um local de interesse para vários conserveiros, que criaram rapidamente as suas fábricas. A sua elevada expansão começou a dar lucro e várias indústrias começam a apostar na foz do rio, criando os seus próprios portos, pois era uma forma de manter as vias de comunicação ativas. Para termos a noção entre 1839 até 1904 a exportação nacional de sardinhas em conserva triplicou e em 1902 com uma crise na indústria Francesa, veio beneficiar a indústria da foz do arade e do Algarve, que 1905 um quarto da pesca nacional provinha dos portos do Algarve. Assim derivado a todas estas exportações, o porto de Vila Nova de Portimão, passa a ser o centro de vida do Algarve. Grande parte da economia da região do Barlavento do Algarve dependia deste porto de Portimão e como tal essa dependência começou a trazer preocupações tanto à população como principalmente aos industriais, pois apesar do porto ser considerado razoável, continha muitos problemas como a barra do porto, que encontrava-se constantemente obstruída por bancos de areia, não permitindo o acesso a barcos de grande porte e é necessário refletir que grande parte dos barcos eram navios Ingleses e Espanhóis, que muitas vezes por não terem condições de embarque, voltavam sem carga (42).



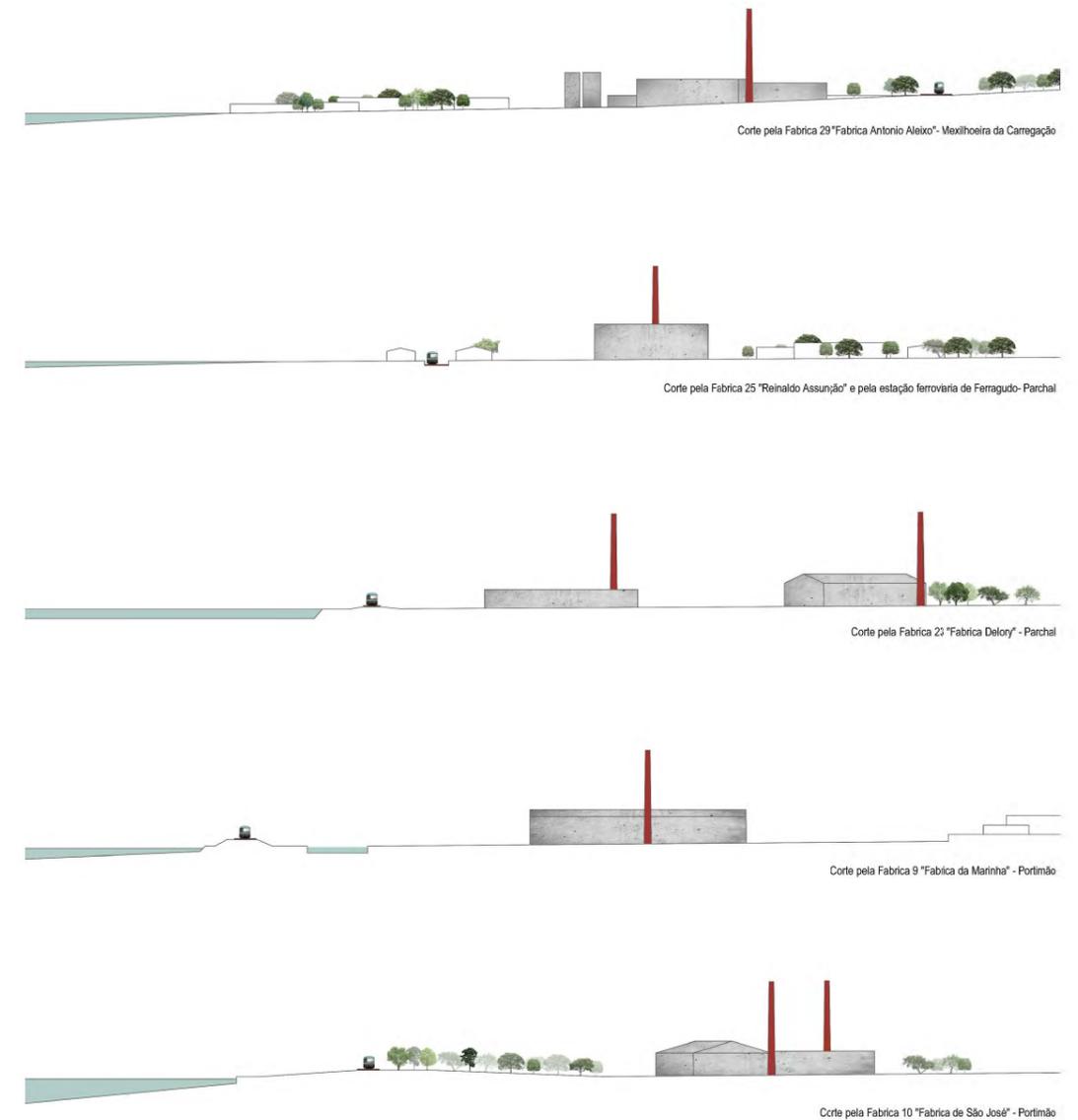
3.3 Chegada do comboio à estação de Ferragudo

A partir de 1903

Foi nessa altura, quase como uma forma de apoio ao método de exportação que surge em 1903, a linha ferroviária que ligava Tunes a Ferragudo, em que Vila Nova de Portimão acabou por beneficiar dessa paragem, apesar de se encontrar na outra margem do rio arade. Naquela altura pensar numa ponte ferroviária que permitisse atravessar o rio e que criar uma paragem em Portimão, era apenas uma miragem. Devido às dificuldades financeiras que o país se encontrava, acaba só em 30 de julho de 1922, por criar a ligação que iria servir a localidade diretamente e que continuaria até à localidade de Lagos (39). Mas quem ganhou com esta nova via e com o atraso da chegada do comboio à Vila Nova de Portimão, que só chegou 19 anos depois, foi a localidade de Ferragudo, que nesse momento conseguiu se desenvolver tanto urbanisticamente, como a nível de indústria e de população (40).

A via ferroviária na localidade acabou por ser marcante, serviu para a exportação de todas as fábricas da foz do Arade, principalmente as de Ferragudo, que rapidamente começaram por se expandir. Houve um aumento dos níveis de exportação conserveiro, principalmente uns anos mais tarde em 1914 com o início da I Guerra Mundial. Até ao eclodir da I Grande Guerra Mundial, a zona industrial conserveira era definida pelos industriais Júdice Fialho que tinha 3 fábricas, Feu Hermanos que tinha 1 fábrica e a Delory que também tinha 1 Fábrica de conservas, claro que poderiam haver mais fábricas, mas como eram pequenas, não entravam para a contagem e assim este grupo cria na foz do arade o parque industrial mais moderno, tecnológico e avançado de todo o país (42).

Com o eclodir da I Guerra Mundial, a procura e a exportação de conservas aumentou drasticamente, a exportação começou por ser efetuada via marítima, mas também começou a procura de novas alternativas. Agora com a nova linha ferroviária em Ferragudo, era possível exportar rapidamente (39). Começou-se então a observar os rendimentos e a necessidade que fazia a indústria conserveira, passando esta indústria a ocupar o segundo lugar das exportações nacionais, a partir desse momento começou a febre industrial, desenvolvendo-se a um ritmo impressionante pequenas indústrias dedicadas ao método conserveiro, mas desta vez não só em torno do rio Arade, mas também em torno da linha ferrovia, claro que isso só acontecia em Ferragudo, Parchal e na Mexilhoeira Grande, pois contavam com o acesso da linha Ferroviária. As novas fábricas encontravam-se entorno da linha (Des 21), com a finalidade de o comboio ir parando e exportando a mercadoria, não tendo de levar a enorme quantidade de conservas até ao terminal de Ferragudo. É de referir que na altura a largura da foz do arade era mais ampla que hoje em dia e o terminal ferroviário encontrava-se muito mais perto do rio, do que está hoje, foi referido nos Livros de Atas da Freguesia de Ferragudo que até em 1928 foi edificado um “paredão” para evitar a entrada da água do rio, junto á estação ferroviária (40). Assim rapidamente podemos observar o crescimento da indústria conserveira que em 1917 contava com cerca de 6 fábricas conserveiras na foz do Arade e em 1930 haviam 25 fabricas conserveiras ativas (42). Com o seu auge, a elite conserveira da localidade, começou por apostar na região (42). As fábricas conserveiras conseguiram um bom rendimento durante e depois da guerra, mas muitas destas fábricas abertas rapidamente não tinham as devidas condições e as modernizações necessárias que pudessem competir com as unidades fabris já instalas na vila e isso levou com o tempo a uma elevada decadência, por as fábricas não conseguirem produzir grandes quantidades de conservas por dia, como as restantes fabricas da vila. Claro que esta situação poderia ter melhorado se os industriais tivessem investido o dinheiro da guerra, na modernização destas pequenas indústrias, tal como outros industriais o fizeram. Com isso a indústria conserveira como se conhecia no início “uma indústria organizada”, passa a uma indústria “improvisada e de ocasião”, claro que isto só por parte de alguns industriais mais recentes (42). Mas toda esta agitação recente da indústria conserveira, tem consequências e em 1922 são impostos dois decretos que vão normalizar o setor obrigando os industriais a registarem as suas fábricas e a terem alvarás.



3.4 Chegada do comboio à estação de Vila Nova de Portimão

A partir de 1922

Ainda durante este ano a 30 de julho de 1922, depois de vários desenvolvimentos a nível urbano na localidade, muitos deles derivados a financiamentos feitos pela elite conserveira. Toda a elite defendia a necessidade da extensão do caminho de ferro até Portimão, que iria não só facilitar o acesso à localidade, mas uma forma mais rápida e ao longo do tempo menos dispendiosa de exportar os produtos (42). Por fim chega finalmente a via ferroviária à localidade norte de Portimão, a construção da ponte ferroviária sobre o rio arade, foi uma obra da Empresa Industrial Portuguesa em 1915 (33), uma ponte metálica com 300m de comprimento e 6 tramos dotados de vigas parabólicas, uma construção de ferro assente em pilares de cantaria (39). Mas só em 1922 com a ponte e a estação de Portimão terminadas é que é inaugurada, um edifício (estação) de traçado simples, revestido com um lambril de azulejos e com decoração vegetalista. Este edifício acabou também por servir a localidade de Monchique. É importante entender que a ferrovia, sempre teve muitos problemas infraestruturais, como por exemplo a sua lentidão, ou os atrasos dos comboios e talvez seja por isso que deixou de ter tanta afluência nos dias de hoje. mesmo que em 1929, se tenha anunciado uma carreira diária "rápida". Ao contrário de Ferragudo, as fábricas conserveiras não se desenvolveram em torno da linha ferroviária de Vila de Portimão, pois nessa altura devido ao atraso da chega da ferrovia a vila, grande parte das indústrias já estavam ativas, apesar de ainda conseguirmos observar uma fábrica que pode ter sido feita a posteriori e encontra-se junto a ponte ferroviária do rio Arade.

À volta do terminal de Portimão, o espaço era despovoado, continha alguns armazéns de depósito em grandes quantidades de matéria prima, para exportação e também 2 depósitos de petróleo, mais tarde em 1947 é que o terreno em volta da estação acaba por ser tratado, pois a cidade tende a expandir-se para essa zona e constrói-se o jardim de Sárrea Prado, em frente da estação (33). Foi nesse momento que tudo mudou a aposta de desenvolvimento que se fazia mais em Ferragudo, tende a diminuir, mas nunca foi esquecida, pelo menos enquanto durou a indústria conserveira. Já Vila Nova de Portimão tende a aumentar o seu desenvolvimento, talvez o seu posicionamento sempre foi um local que preferissem apostar mais que a localidade de Ferragudo, mas a partir do momento que conta com a sua própria estação para exportação, deixou de precisar da localidade vizinha. Como seria se a estação nunca tivesse chegado a Portimão? Talvez hoje em dia as coisas fossem diferentes, Ferragudo podia ser muito mais desenvolvido que Portimão e hoje em dia fosse considerada cidade, enquanto Portimão era uma freguesia.

Mas tal não aconteceu, devido à aposta dos industriais conserveiros e das novas oportunidades a nível das infraestruturas de comunicações. Com a crescente evolução em 1924, o presidente da República Manuel Teixeira Gomes, eleva a Vila a Cidade, fazendo com que o motor de impulsão do seu desenvolvimento elevasse, este novo título necessita de instalações próprias como edifícios municipais, polos de saúde, polícia, entre outros.

"A elite republicana, para quem a República tinha cumprido o compromisso do seu acesso ao poder, esforçou-se e empenhou-se no desenvolvimento de Portimão" Maria Duarte, *Portimão Industriais Conserveiros*, p.83 (42)

e também no desenvolvimento da praia da rocha. Foi a indústria pesqueira e das conservas e os seus impostos que organizaram economicamente estas localidades, dados apontam que entre 1920 e 1960 a localidade duplicou em 40 anos (42). Mas as primeiras crises no setor conserveiro, começaram a se sentir devido as leis e a elevada carga de impostos, então rapidamente todo o dinheiro do pós-guerra



Des. 37- Planta territorial entre 1922 a expansão de Ferragudo devido à Linha Ferroviária.

começa a diminuir, em pouco tempo só a grandes empresas, que acabam por apostar na modernização indústria conserveira, é que sobreviveram (42).

“A crise da indústria de conservas é temporária, a que se der num futuro próximo será definitiva. Alguns industriais vão preparando a morte definitiva da indústria” A cidade Nova, *A crise da indústria de conservas* (43).

E assim com o fim de melhorar, estas leis e a elevada carga de impostos, alguns dos grandes industriais como Judice Fialho e Feu Hermanos, decidiram que era necessário manter o bom nome dos produtos conserveiros, devido a uns que só queriam enriquecer. Em 1925 acaba por haver outra escassez de peixe e mais fábricas tem de encerrar, é importante referir que grande parte da população vivia da indústria conserveira (42). A capacidade de produção nos fins dos anos 20, na indústria conserveira não ia além dos 60% e por volta de 1923 o estado a par com o fortalecimento político de António de Oliveira Salazar, começa por criar legislação de forma a “orientar e integrar” a indústria, uma dessas legislações era a proibição de novas unidades febris de indústria conserveira, além das já implantadas, até que se regulasse essa crise. Nesse momento e também devido a situação económica da localidade houve um estagnar no desenvolvimento. Os industriais ficam condicionados a uma apertada legislação de António Salazar, que proíbe praticamente tudo, estes ajustes vão desde 1928 até 1939 (12). Em 1933 acabaram por realizar uma distribuição dos centros conserveiros, ficando como centro Matosinhos, Setúbal, Olhão e Portimão. Mas em 1937 a crise volta a piorar derivado a uma nova escassez de peixe, começou de novo várias quebras na indústria conserveira tanto na produção como na exportação e em 1938 a situação piora com a concorrência das conservas marroquinas e argelinas (42).

No ano de 1939, com o início da II Guerra Mundial voltou a esperança para este setor, apesar de não haver muita informação sobre está época, sabe-se que foi o despertar da grande crise conserveira, como já referido em outros parâmetros desta dissertação. Em 1914 Portimão ocupou o segundo lugar nacional de produção e exportação de conservas e em primeiro encontra-se Matosinhos (42). Os anos de 1939/40/41 e 42 foram os anos maus para a pesca e os anos 1943/44 foram anos bons e 1945 foi um ano regular (10), mas também ainda durante a guerra houve vários problemas para a indústria, porque os barcos portugueses foram proibidos de entrar na zona de guerra, não conseguindo assim levar as cargas. Está breve passagem do pós-guerra fabuloso, vai lentamente levar a indústria conserveira da foz do Arade à decadência e também em toda a região do Algarve (42). Já no fim da II Guerra Muncial, a região viu desaparecer o movimento marítimo da localidade (10), em 1947 existem 19 fábricas na localidade e em 1957 ocupa o 4º lugar nacional na produção conserveira e o 2º lugar no Algarve, depois de Olhão. O auge da II Guerra vai cair 20 anos depois, criando uma crise profunda e então nos anos 60 a indústria começa a entrar em decadência derivado de vários fatores. Como a ausência de investimento na modernização das fábricas, a escassez da sardinha, a falta de apoio do estado, vários investidores começaram a preferir a concorrência espanhola e marroquina, tanto para exportar como para a criação de novas indústrias conserveiras e talvez este tenha sido o maior fator de desenvolvimento da crise, em conjunto com outros problemas (11). Pouco a pouco as fábricas foram encerrando, várias armações de pesca apodreceram, as ancoras enferrujaram e o atum mudou de rumo (11). No pós-revolução alguns terrenos e fábricas de Ferragudo e Portimão, ficaram em ruína e hoje em dia não resta nenhuma fábrica ativa de indústria conserveira na localidade, os seus edifícios foram reabilitados e apenas ficaram as chaminés das fábricas que casais de cegonhas se aproveitaram para fazer os seus ninhos, hoje fica apenas a memória de uns edifícios que em tempos foi importante (39) e que devido ao seu peso no passado, para o desenvolvimento da localidade, merecia um destinc diferente (44).



Nos últimos tempos e devido à desindustrialização, o aparecimento de áreas industriais despovoadas têm sido mais recorrentes, localizadas geralmente em locais com elevado valor ambiental e bom posicionamento urbanístico, torna-se necessário recuperar estes espaços, nunca perdendo a sua essência e a sua história. Muitas vezes o abandono destas fábricas em núcleos históricos urbanos e estratégicos, acabaram por criar uma desorganização no planeamento urbano. É necessário optarem por novos ciclos de vida, continuando assim com outras funções, capazes de continuar a servir a comunidade. Algumas fábricas tiveram outros usos e é isso que podemos observar no mapa, houve várias requalificações, mas que o seu traçado histórico não foi mantido, apenas as chaminés por uma questão de leis tiveram de ser mantidas e acaba por ser o elemento que dá valor ao local. Mas não só esta crise afetou a indústria conserveira, mas tudo um pouco. A ferrovia perde a sua função principal e passa a viver da secundária, do transporte de passageiros, que por sua vez também tem vários problemas, voltando a nunca conseguir os antigos tempos de ouro, que tinha com a indústria conserveira.

Citações e notas:

10. RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira- *A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945)*, Vol A I. p.399.
11. PÉREZ, Asunción Feu- *A Família FEU, uma viagem no tempo*. p.88; 158.
12. SERRA, Jorge - *O Nascimento de um império conserveiro: "A casa Fialho" (1892-1939)*, p.17; 25.
13. TAVARES, Edite - *Na sombra dos rostos. Estudo Sociológico, no âmbito do levantamento histórico-cultural (Projeto de Recuperação da Memória Operária de Ferragudo) Indústria conserveira*. p.5-12; 85.
33. Câmara Municipal de Faro- *A Evolução dos Transportes Ferroviários na linha do Sul e o Projeto de Extensão da Rede do Algarve*, p.10.
39. VENTURA, Maria da Graça Mateus; MARQUES, Maria da Graça Maia- *Portimão. Cidades e Vilas de Portugal*, p.9-86.
40. MARTINS, José António de Jesus- *Estudo Histórico- Monográfico de freguesia de Ferragudo do concelho de Lagoa*, p.21, 31, 36
41. SERRA, Jorge Miguel Robalo Duarte- *O Nascimento de um império conserveiro: "A casa Fialho" (1892-1939)*, p.17.
42. DUARTE, Maria João Raminhos- *Portimão Industriais Conserveiros na I.ª Metade do Século XX*, p. 80-83; 131.
43. Cit. por A cidade Nova, n.º 10, 22/10/1925, p.2, "A crise da indústria de conservas".
44. TAVARES, Edite - *Na sombra dos rostos. Estudo Sociológico, no âmbito do levantamento histórico-cultural (Projeto de Recuperação da Memória Operária de Ferragudo) Indústria conserveira*. p. 5. - 12; 85.

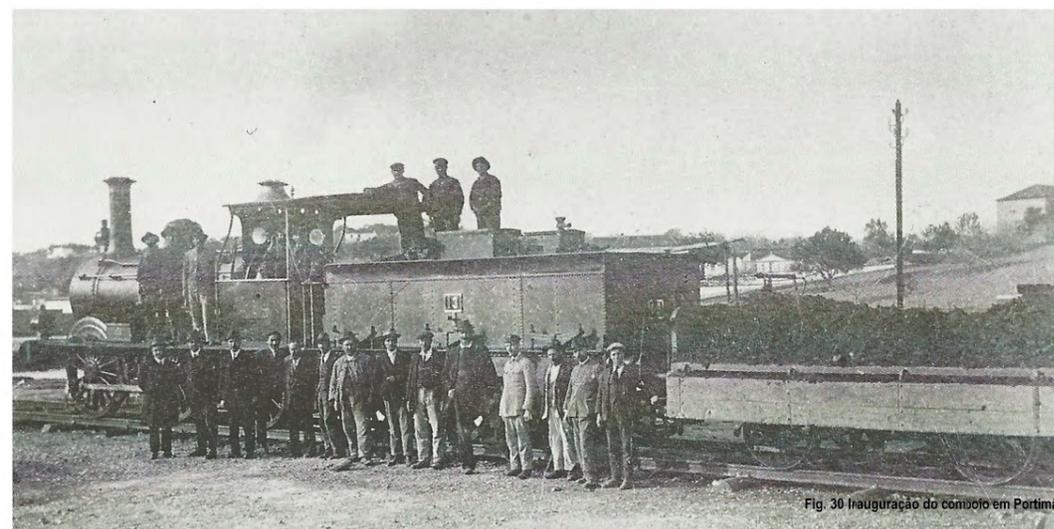


Fig. 30 Inauguração do comboio em Portimão



Fig. 31 Vida Piscatória da Foz do Ara de

3.5 Fábricas Conserveiras em Vila Nova de Portimão

O antes e o depois



LEGENDA Fábricas conserveiras:

- 1- Fábrica de S.Francisco de Júdice Fialho - Não existe.
- 2- Fábrica Facho, de Facho- Hotel
- 3- Fábrica la Rose, de Feu Hermanos - Museu da sardinha
- 4- Fábrica Mercantil, de Bvar & C.ª, Ldª- Habitações
- 5- Fábrica Liberdade, de Liberdade Ldª (Mendes, Ferrari & Furtado Ldª)- Habitações
- 6- Fábrica Encarnada, de Portugália Industrial, Ldª - Antigas oficinas em

- ruínas
- 7- Fábrica Esperança, de Cristóvão de Brito & Gomes, Ldª- Restaurantes de peixe assado
- 8- Fábrica A Portuguesa, da Empresa Fabril de Conservas, Ldª- Em ruína
- 9- Fábrica da Marinha, de Severo Ramos, Ldª- Habitações
- 10- Fábrica de S.José, de Júdice Fialho- Desactivo / Restaurante numa parte

- 11- Litografia Júdice Fialho, de Júdice Fialho- Não existe
- 12- Fábrica de Santa Catarina da Sociedade de Conservas St.ª Catarina e posteriormente do Manuel do Ó- Habitações
- 13- Fábrica da Boa-Vista- Shopping aqua
- 14- Estação Ferroviária de Portimão
- 15- Ponte Ferroviária
- 16- Ponte Rodoviária

Escala: 1/60000

Des. 39-Planta territorial da Indústria Conserveira e da Ferrovia na cidade de Portimão

3.6 Fábricas Conserveiras em Ferragudo / Parchal e Mexilhoeira da Carregação

O antes e o depois



LEGENDA Fábricas conserveiras (Antes- Depois):

- | | | |
|---|---|--|
| 17- Fábrica Belchior e Irmãos, Lda- Edifício Habitacional | 24- Fábrica Gaspar Patrocinio- Industrias | 31- Fábrica do Mexilhão, Nova Sociedade de Conservas/ SOPPAL - Oficina / Ruína |
| 18- Fábrica de Ferragudo Frito Velho), de Júdice Fialho - Em ruína. | 25- Fábrica Reinaldo Assunção- Habitações | 32- Fábrica de Santa Isabel (Sociedade Comercial do Algarve)- Em ruína |
| 19- Fábrica Martins & Pereira - Oficinas | 26- Estação Ferroviária de Ferragudo | 33- Fábrica de Santo António/ Lopes da Cruz e Cº, Lda - Hotel Boca do Rio Resort |
| 20- Fábrica S.Pedro- Em ruína | 27- Fábrica (Óleo) das Cabeças/ SIFOP - Água Hotels Riverside | 34- Fábrica Judice- Habitações. |
| 21- Fábrica Marque Neves & Companhia - Centro de Congressos do Arade | 28- Fábrica António Aleixo - Em ruína | |
| 22- Fábrica Atlântica (Vieira)- Transformada em oficina (abandonada?) | 29- Fábrica António Aleixo - Desativo | |
| 23- Fábrica Delory e maistarde Saupiquet- Lidl | 30- Fábrica de Portugal/ Fábrica UCAL- Em ruína | |

Escala: 1/60000

Des. 40- Planta territorial da indústria Conserveira e da Ferrovia na freguesia de Ferragudo, Parchal e Mexilhoeira da Carregação



Fabrica de S. Francisco

Fabrica Fecho

Fabrica la Rose



Fabrica de Santa Isabel

Fabrica do Mexilhão

Fabrica António Alexo

Fabrica (nome desconhecido)

Fabrica de Portugal



Fig. 32 Fotografia Panorâmica das Indústrias Conserveiras e Estações na cidade de Portimão



Fig. 33 Fotografia Panorâmica das indústrias Conserveiras e Estações, nas freguesias de Ferragudo, Parchal e Mexilhoeira da Carneação

3.7 Fábricas Conserveiras e Estações na Foz do Arade

Hoje em dia



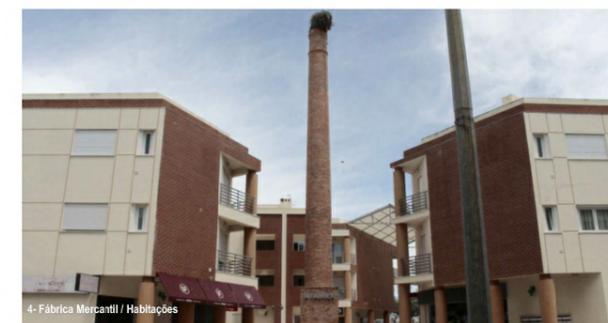
1- Fábrica de S. Francisco / Não existe



2- Fábrica Facho / Hotel



3- Fábrica da Rosa / Museu da Conserveira



4- Fábrica Mercantil / Habitações



5- Fábrica da Marinha / Habitações



10- Fábrica de S. José / Ruína- Habitações



11- Fábrica de S. João / Habitações



12- Fábrica de Santa Catarina / Habitações



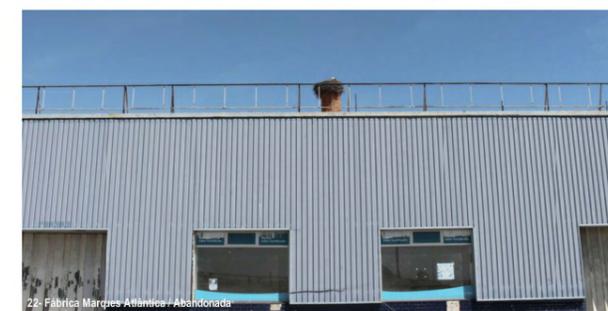
19- Fábrica (nome desconhecido) / Oficinas



20- Fábrica Martins & Ferreira / Ruína



21- Fábrica Marques Neves & Companhia / Centro de Conserveiros do Arade



22- Fábrica Marques António / Abandonada



27- Fábrica (de Óleo) das Cervejas - Hotel



28- Fábrica (nome desconhecido) / Desactivo



29- Fábrica António Aleixo / Desactivo



30- Fábrica de Portugal / Ruína



5- Fábrica Liberdade / Habitações



6- Fábrica Encarnada / Ruína



7- Fábrica Esperança / Restaurantes



8- Fábrica a Portuguesa / Ruína



9- Fábrica da Boa Vista / Shopping Aqua



14- Estação Ferroviária de Portimão



17- Fábrica Beltrão e Irmãos / Habitações



18- Fábrica Frio Velho / Ruína



23- Fábrica Delory / LIDL



24- Fábrica Gaspar Patrocinio / Industrias



25- Fábrica Rainald Assunção / Habitações



26- Estação Ferroviária de Ferragudo



31- Fábrica do Mexilhão / Ruína- Oficinas



32- Fábrica Santa Isabel / Ruína



33- Fábrica de Santo António / Hotel Boca do Rio Resort

Fig. 34 Estações Ferroviárias e Industrias Conserveiras da Foz do Ara de

4. Referências

Ferrovia e a Indústria Conserveira no Algarve

"Nos edifícios, nas cidades ou no território sempre humanizado, a arquitetura dos próximos anos será marcada pela prática da recuperação. Recuperação e criação serão complemento e não especialidades passíveis de tratamentos autônomos. Reconhecer-se-á que não se inventa uma linguagem. Reconhecer-se-á que a linguagem se adapta à realidade para lhe dar forma. Tudo será reconhecido como patrimônio coletivo e, nessa condição, objeto de mudança e de continuidade. Os instrumentos de reconhecimento do real chamam-se História, a arte de construir a transformação chama-se Arquitetura. Uma sem a outra chama-se fracasso da arquitetura contemporânea, dizemos nós".

Álvaro Siza, Textos- 01 textos, p.53.

Fig. 35 Troço Almancil

4. Referências

Contextualização de propostas já existentes

As referências elegidas embora distintas da situação atual da linha ferroviária do Algarve, que se encontra ativa, mas com pouco funcionamento, visa dar uma nova perspectiva e uma nova leitura a estas linhas. Serão referenciadas três situações, cada uma com um grau de importância distinto que se assemelha a linha ferroviária do Algarve:

- A The High Line em Manhattan, procura uma nova funcionalidade em termos Urbanos, para a sua antiga infraestrutura elevada que é a linha ferroviária.
- Parque Linear do Arquiteto Marco Navarra em que procura uma solução para a sua linha ferroviária desativa, visto num panorama mais territorial, do ponto de vista da natureza, que é a chave do local.
- Linha Ferroviária do Douro, que procuram uma nova funcionalidade, mas com a linha ferroviária em vigor.

É de referir que ambas as referências procuram viver esta ideia de uma linha esquecida, que tem com objetivo reativar através de uma nova função ou de um novo elemento, mas nunca esquecendo, nem destruindo a sua identidade. Ambas procuram a melhor maneira de aproveitar cada trecho aproveitando o que melhor o território lhes dá, a sua paisagem.

Além destas referências que foram elegidas para falar brevemente, foi necessário a procurar de outros casos, outras ideias, outros pormenores que devem também ser vistos, não vamos poder falar, mas fica o Atlas feito no mapa mundo. São ideias que foram ou não contruídas, que visão também com um novo programa aproveitar e dar uma nova vida a estas ferrovias esquecidas. Além destas que estão no mapa mundo, podíamos falar de muitas outras que apesar de não serem linhas ferroviárias, acabam por também criar um percurso contemplativo à paisagem e às infraestruturas, quase idêntico à ferrovia, mas sem os carris, como a *Ruta del Peregrino* no México.

Ou ainda mais abstrato, esta ideia de emoldura a paisagem que é feito pelo Inquérito à *Arquitetura Popular Portuguesa*, que retrata a década de 50 em Portugal, ou o *Horizonte Portugal*, onde Duarte Belo mostra o país mais desconhecido por fotografias ou ainda o livro *Paisagem Património*, em que Ana Cardoso Matos refere o tema da paisagem através do comboio, e ver todo este território repleto de sensações.



Des. 41- Mapa Mundo e as referências Ferroviárias

Referências Principais:

- Ref 1. The High Line- Diller Scofidio + Renfro (Atq); James Corner (Paisagismo)
- Ref 2. Parco Lineare- Marco Navarra
- Ref 3. Linha Ferroviária do Douro

Outras Referencias de linhas ferroviárias:

- Ref 4. USA Atlanta| Belline, exp. 2030.
- Ref 5. USA Chicago| The 606 Bloomingdale, 2015.
- Ref 6. USA Detroit| Dequindre Cut Greenway, 2014.

- Ref 7. UK Edinburgh| Leith Walk, 2013.

- Ref 8. USA Florida Keys| Overseas, Heritage Trail, exp.2017.
- Ref 9. USA Washington, DC| Dupont Underground, exp. 2015.
- Ref 10. UK Liverpool| Churchill Flyover, 2012.

- Ref 11. USA New York| Hunter's Point, South Waterfront Park, 2013.
- Ref 12. USA New York| The Low Line, exp. 2018.
- Ref 13. USA Bethlehem| Hoover Mason Trestle, exp. 2015.
- Ref 14. USA Philadelphia| Rail Park Phase, exp.2015.

- Ref 15. USA Poughkeepsie| Walkway over the Hudson, 2009.

- Ref 16. ISRAEL Jerusalem| Train Track Park, 2014.
- Ref 17. SINGAPORE| Green Corridor, 2010.
- Ref 18. USA St.Louis| Trestle, 2013.
- Ref 19. CANADA Toronto| West Toronto Railpath, 2009.
- Ref 20. CANADA Montreal| Chemin Quin Marche, 2012.
- Ref 21. UK Leeds| Holbeck Viaduct, exp.2015.
- Ref 22. CHILE Santiago| Rio Mapocho Pedaleable, 2010.

- Ref 23. USA Miami| The Underline, 2018.

- Ref 24. AUSTRALIA Sydney| The Goods Lime, exp. 2015.
- Ref 25. PERU Lima| Ghost Train Park, 2010.
- Ref 26. FINLAND Helsinki| "Baana" Bike Corridor, 2012.
- Ref 27. SOUTH KOREA Seoul| Elevated Motorway, exp.2016.
- Ref 28. USA New Haven| Farmington Canal Heritage Trail, 2012.

Fontes: CORNES, James; SCOFIDIO, Diller; RENFRO- *The High Line*. P.440-445

Não Construído (não aparece representado no mapa):

- Ref 29. Italy Bari| Baricentrale.
- Ref 30. USA Jersey City| Harsimus Stem- Embankment.
- Ref 31. The Netherlands, Rotterdam| Hofboçen.
- Ref 32. INDIA Mumbai| Greenway Project
- Ref 33. USA Cleveland| Red Line
- Ref 34. ARGENTINA Buenos Aires| Playa Ferroviaria de Liniers
- Ref 35. FRANCE Paris| Le Petite Ceinture

- Ref 36. USA Summit| Rahway Valley Railroad

Fontes: CORNES, James; SCOFIDIO, Diller; RENFRO- *The High Line*. P.440-445

4.1 The High Line (Nova York)

Nova York- Manhattan/ Arq. Scofidio e Renfr; Arq Paigaista. James Corner

Localizada em New York, mais apropriadamente em Manhattan era uma antiga infraestrutura que perdeu a sua função ferroviária. Com o apoio da organização sem fins lucrativos "Friends of the High Line", que defendiam a preservação da linha como uma via verde e com os Arquitetos Diller Scofidio e Renfro, em parceria com a empresa paisagista James Corner. Começou por contruir, em que o objetivo era aproveitar esta antiga infraestrutura com cerca de 2,4 Quilómetros, que serviu a população por cerca de 50 anos e que era uma das mais importantes infraestruturas na história de Manhattan.

O que é importante rever nesta referência, que tenta ir de encontro com a linha ferroviária do Algarve é o modo como esta interage com o meio urbano. Como com uma infraestrutura que perde a sua função e que faz parte de uma história e do crescimento de uma cidade, pode voltar a contribuir e a reviver noutra forma, com outra funcionalidade. Esta linha, derivado ao seu trajeto e às suas cotas, consegue nos levar a outros pontos de vista que nunca teríamos se fôssemos de carro. Em que no fundo este trajeto acaba por ser um fio condutor de um ponto a outro, que vai interligando várias indústrias ao longo do caminho, também desativas.

Neste projeto acabou-se então por dar uma nova vida tanto à infraestrutura, optando-se por um meio mais natural e ecológico, no centro da cidade, criando assim um pulmão verde na cidade (que era um dos problemas da cidade, a falta de espaços verdes), assumindo assim uma função de ciclovia e caminho pedestre que ao mesmo tempo vai ligando-se a várias infraestruturas que se encontravam desativas, acabando estas também por ganhar uma nova vida. É importante que a função que estes novos edifícios adotam, de certa forma nunca percam a sua essência de infraestrutura, nem da sua história, mas que ao mesmo tempo consigam resolver problemas que a cidade tenha, de forma a que a sua funcionalidade possa servir de resposta a estas questões.

A construção da linha começou em 2006, abrindo a primeira fase em 2009, a segunda em 2011 e a terceira e última em 2014. Graças à nova funcionalidade da infraestrutura resolveu mais um problema da cidade, pois esta localiza-se numa zona despovoadora a sul de Manhattan, que com a degradação dos edifícios e com o passar do tempo, não era muito elegida. Hoje em dia o projeto estimulou o desenvolvimento desta zona, tanto para o turismo, como para a população que começou por preferir imóveis entorno da linha. Além disso acaba por ser uma excelente opção para percorrer um ponto ao outro a pé. Graças à nova maneira de ver as infraestruturas, esta obra foi impulsionadora para os restantes países, uma nova forma de imaginar as infraestruturas desativas, como espaço para a população (45).

Citações e notas:

45- CORNES, James; SCOFIDIO, Diller; RENFRO- *The High Line*.



Fig. 36 Corte A



Fig. 37 Corte B



Fig. 38 Corte C



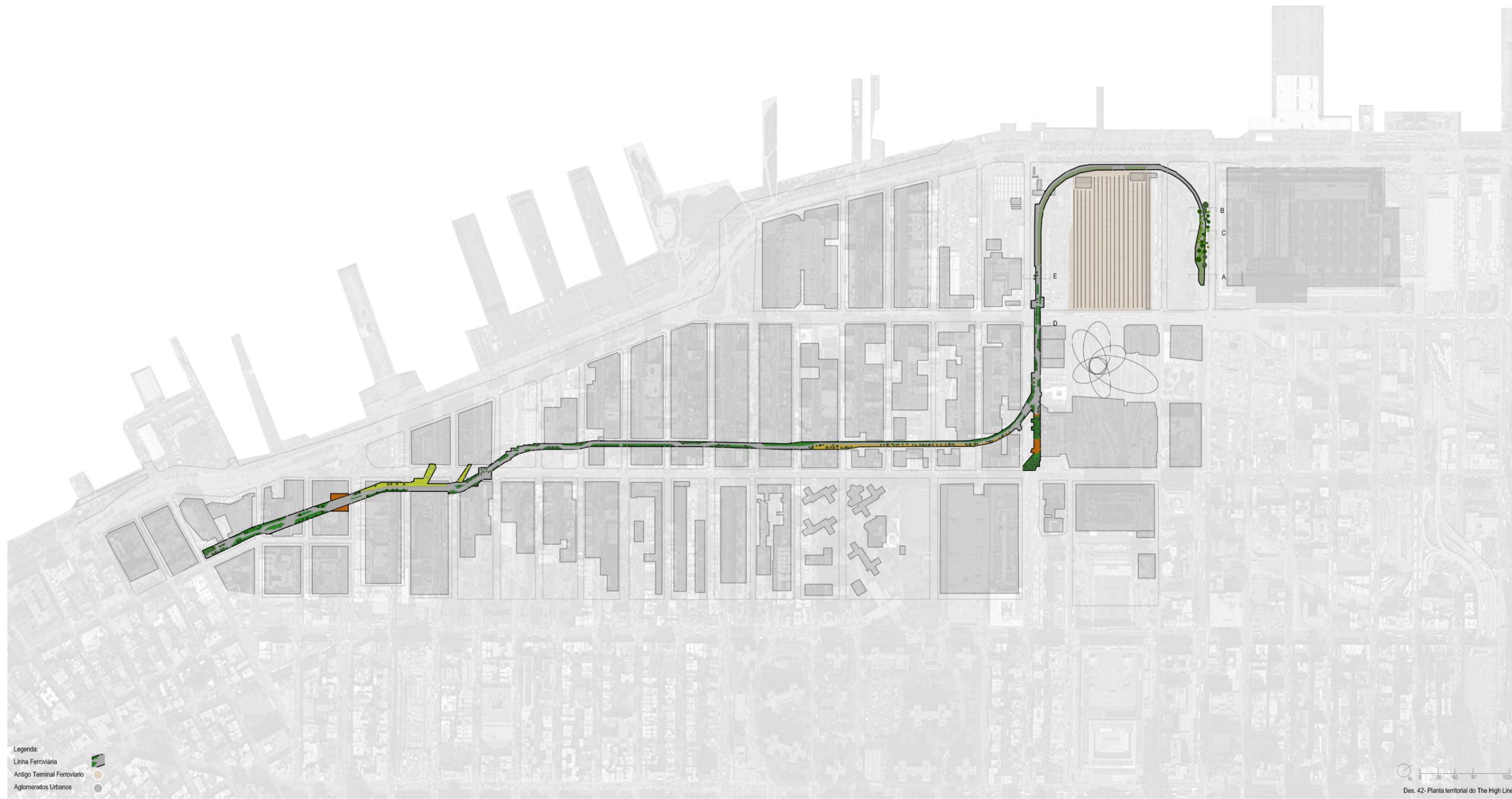
Fig. 39 Corte D



Fig. 40 Corte E



Fig. 41 The High Line



4.2 Parco Lineare

Itália- Sicília / Arq. Marco Navarra

Localizada na fronteira de Sicília em Itália, é uma antiga ferrovia desativa dos anos 1920/30, com cerca de 34 km. Foi restaurada pelo Arquitecto Marco Navarra, com o propósito de ligar Caltagirone a Piazza Armerina e Dittaino, cruzando os territórios de San Michele di Granzaria e Mirabella Imbaccari. Devido ao seu complicado posicionamento no território, várias infraestruturas tiveram de ser construídas para que esta funciona-se, como pontes, túneis, viadutos e várias casas de apoio, claro que com o seu abandono, também estás ficaram esquecidas pelo território.

Tal como a referência anterior, regista-se uma procura exaustiva para uma nova função para a ferrovia e acaba por optar também por uma função mais ligada à natureza e à sua paisagem. Esta referência mesmo assim consegue aproximar-se mais à ferrovia do Algarve, devido à sua amplitude, desta vez não estamos a falar de uma escala reduzida urbana, mas sim de um elemento que liga vários perímetros urbanos, mais à escala territorial. Neste caso, o meio geológico, a natureza, o urbano, o território e como a linha se adequa ao território, com a construção destas infraestruturas de apoio à linha, já devem ser tomadas em conta de outra forma, a referência anterior era uma estrutura elevada que suportava toda a linha ferroviária, parecendo que foi só pousada. Enquanto que nesta estamos a falar de uma linha que se adequa e modifica o terreno, criando desníveis, túneis, pontes e aumentos do terreno, para que seja feito o percurso ferroviário cumprindo às suas leis de forma segura e económica. Tal como na referência anterior o Arquitecto Marco Navarra estuda a sua história e a sua implantação detalhadamente, pretendendo criar uma nova função que de certa forma sirva de resposta aos problemas na região da Sicília. Claro que ao estudar tão profundamente a vegetação e o território, de certa forma já está a obter a resposta ao problema.

O objetivo deste projeto numa primeira fase, foi o estudo exaustivo de como a linha se implementava no território e todas as suas condicionantes, desde o terreno, às infraestruturas adjacentes, à vegetação e de reconhecer todos estes pontos e criar como um livro com toda essa informação. Depois uma segunda fase foi a construção dessa nova paisagem, que de certa forma a sua função seja de recordar o que antes era, nunca perdendo a sua identidade. Uma construção que tentasse ao máximo limpar o território e tivesse de intervir pouco nele, era o pretendido, apenas criar pequenos elementos estrategicamente posicionados para complementar a paisagem e elementos que os olhos não vêm e aproveitar algumas das antigas infraestruturas.

Por fim e com a ideia que o “mínimo é o ideal para o projeto” com a materialidade elegida cria-se um percurso pedonal entorno da infraestrutura, de várias cores em que cada uma simboliza um momento diferente, ou seja, o vermelho significa para caminhar, o azul para descansar, o amarelo para observar, e o verde para ter atenção. Criando assim de certa forma um percurso baseado em todo o estudo que foi feito anteriormente, que possa mostrar as pessoas um novo território, um outro ponto de vista que eles nunca viram ou nunca tinham observado desta forma. Claro que é necessário intervir algumas vezes com pequenas instalações, como um pequeno miradouro, uma escada que consigamos ter uma panorâmica do território, ou mesmo das infraestruturas abandonadas, que seleccionam a paisagem através dos seus vãos, o que faz deste projeto uma arquitetura muito minuciosa, natural e filosófica (46).

Citações e notas:

46- NAVARRA, Marco- *In Walk About City 2.0*

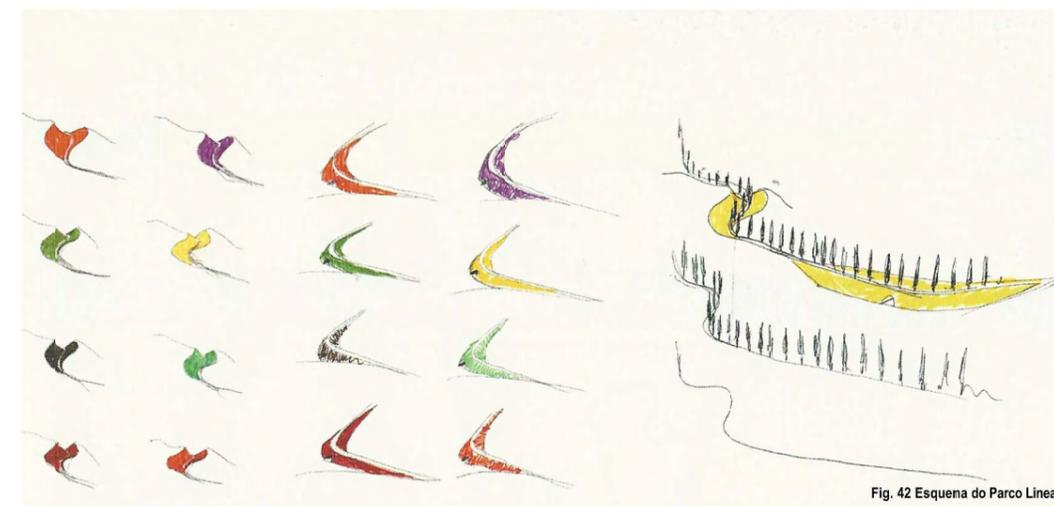


Fig. 42 Esquema do Parco Lineare



Fig. 43 Troço do Parco Lineare- Observar



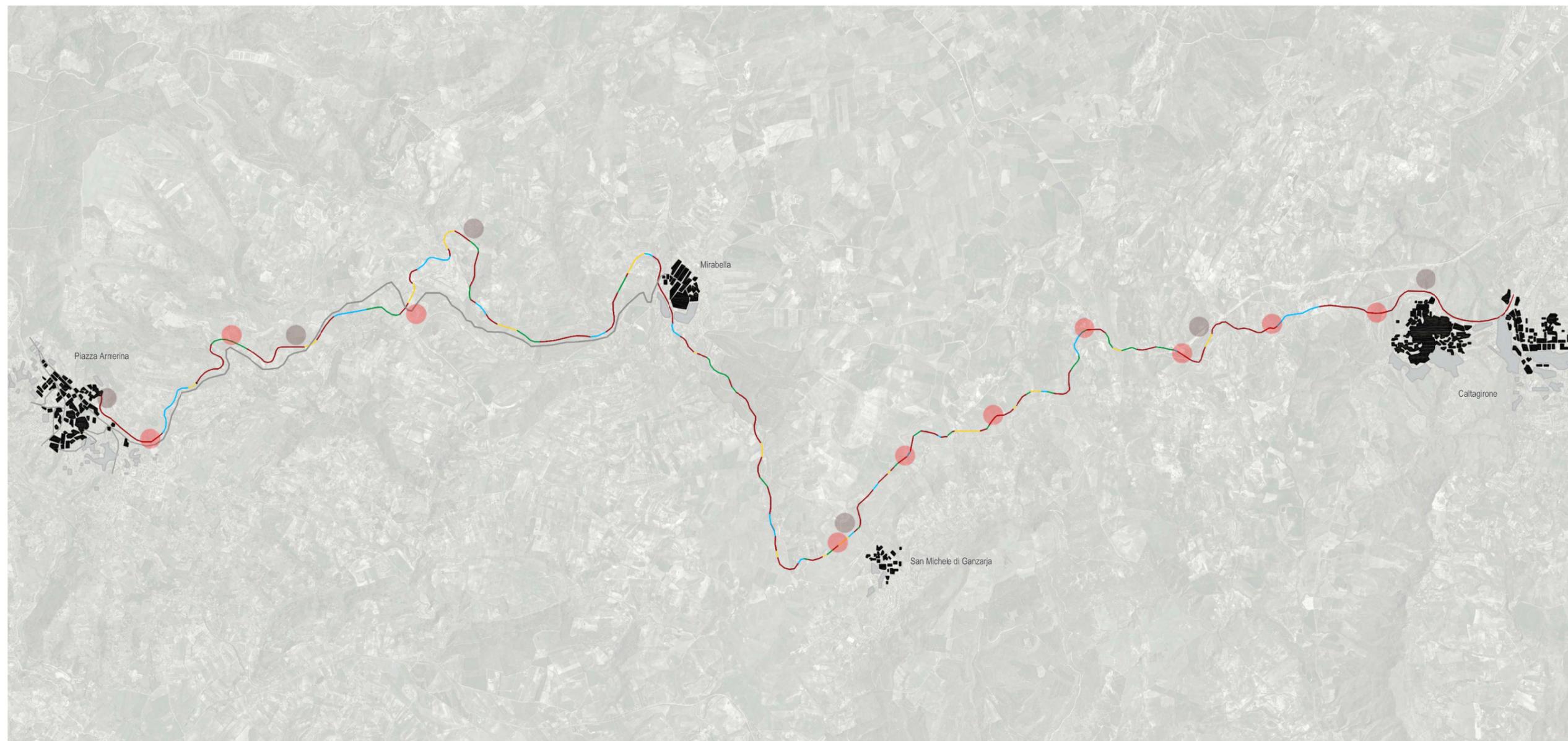
Fig. 44 Troço do Parco Lineare- Edificio



Fig. 45 Troço do Parco Lineare- Infraestruturas



Fig. 46 Troço do Parco Lineare- Infraestruturas



- Legenda:
- Linha Ferroviária (Desativa):
 - Caminhar
 - Descansar
 - Observar
 - Ter Cuidado
 - Agglomerados Urbanos
 - Casas Desativas
 - Estações Desativas



Des. 43- Planta territorial Parco Lineare.

4.3 Linha Ferroviária do Douro

Portugal- Norte

Aqui vamos falar de dois momentos, que embora sejam o oposto das restantes referências vistas, merecem ser vistas. Até agora falávamos de linhas desativadas, que necessitavam de outra função. Mas agora vamos observar o caso de uma ferrovia ativa, mas que apesar de manter o transporte, também deve acrescentar outra função de forma a ser sustentável, como acontece na ferrovia do Algarve.

Numa primeira parte vamos falar da linha do Douro, que no início o seu objetivo era ligar o Porto a Espanha e ao resto da Europa, em que o último troço foi inaugurado em 1887, mais tarde e devido a uma série de fatores económicos, não era rentável manter aberto o troço entre Pocinho e a Barca de Alva, ficando só ativo entre o Porto ao Pocinho. Esta linha teve grande importância para a região, tanto para o transporte de passageiros como para os produtos agrícolas (principalmente o vinho). Uma das formas que acabaram por arranjar, que iria ser uma mais valia em termos económicos, era aproveitar as belas paisagens do Douro em que o comboio acompanhava grande parte da viagem, criando assim um percurso turístico e apelativo, fazendo viver as sensações de outra perspetiva. Claro que para tal era necessário algo mais apelativo do que uma simples viagem e então criaram um incentivo, 5 carruagens históricas, que percorram o troço entre a Régua e à Estação do Tua, transbordando-nos numa viagem ao passado (47).

A segunda parte a referir é o troço desativo do Douro entre Pocinho e a Barca de Alva, que conta com cerca de 28 km. A linha foi desativada em 1988 devido à falta de rentabilidade, poucos passageiros e inúmeros acidentes ferroviários. E apesar das tentativas da população para a sua abertura, a decisão parece ser definitiva. Apesar da decisão de encerramento a população acabou por dar um uso à linha ferroviária, já que conta com inúmeras infraestruturas desde habitações, pontes, túneis, uma paisagem única e a memória de um passado muito delineado no território. Começou-se então a percorrer estes trilhos a pé, podendo-se apreciar a paisagem e a sua história de abandono, fazendo deste percurso um ritual de conhecimento. Estes percursos são feitos em dois ou três dias, incluindo assim dormidas e desde o percurso ao longo da ferrovia, não existe algum ponto de apoio, só junto às estações é que se pode encontrar as estradas às viaturas de apoio. Neste caso nem o estado nem a Cp, ajudaram financeiramente para um novo programa, mas o povo não deixou que caísse em esquecimento, criando assim estas rotas turísticas a pé, também a linha é aproveitada tanto por pescadores, como ao acesso do rio Douro para mergulhar ou desportos náuticos.



Fig. 47 Vale do Rio Douro



Fig. 48 Troço da Barca D'Alva



Fig. 49 Túneis do Douro

Citações e notas:

47- PEREIRA, Mariana Calvete- *Itinerâncias e Percursos da Memória-Desenho que suporta a relação entre património, território e paisagem*, p. 124-129.



Legenda:
Linha Ferroviária Ativa —
Linha Ferroviária Desativa —
Estações ●
Aglomerados Urbanos ●



Des. 44- Planta territorial da Ferrovia do Douro



5. Considerações Finais

Ferrovia e a Indústria Conserveira no Algarve

(...) Centenas de quilómetros de caminhos-de-ferro foram abandonadas aos humores do tempo. Aos dias sucederam os meses e estas anteciparam os anos que se adiantaram em estações, às vezes clementes, às vezes tempestivas, soltando os elementos para assolarem as sobras do país dos comboios. Vinte anos depois, mudado, o país ainda não sarou as feridas deixadas pelo encerramento das linhas de caminho-de-ferro.

Jorge Nunes e Manuel Nunes, In Pelos Trilhos de Portugal, p.8-9.

Fig. 50 Troço Alcantarilha

5. Considerações Finais

A estrutura ferroviária ou o caminho-de-ferro tal como o nome indica é um caminho estruturador do território. Tal como é anunciado ao longo deste trabalho pretende-se demonstrar ainda que de um modo muito sucinto, devido à sua escala e à sua diversidade de elementos do objeto em estudo, a sua importância como estruturador do território, do urbanismo e de várias indústrias na região do Algarve.

Esta estrutura tem como objetivo contactar o maior número possível de povoações antes dispersas. Criando assim um meio de comunicação de passageiros ou de trocas comerciais, numa altura que não haveriam condições para tal. Criando várias infraestruturas adjacentes a esta para um bom funcionamento, como as estações, as pontes, os tuneis, os bairros ferroviários, entre outros. São todas estas questões que se pretendeu estudar, estas relações longínquas e próximas, as infraestruturas adjacentes à mesma, a forma como influenciou para o qual pretendemos ter ajudado para o seu conhecimento, entendimento e ampliação da temática.

É importante referir que existe falta de documentação sobre o tema em estudo, tal como foi referido no estado de arte. Não se achou nenhum documento que fizesse uma relação sobre ambas as temáticas, apenas breves textos que referiam as exportações das conservas a nível ferroviário, mas nunca aproveitando e investigando a sua relação a nível da região. A falta de acessos às fontes também foi complicada, visto que grande parte dos documentos relativos à indústria conserveira do Algarve, ardeam num incêndio a uma antiga fábrica conserveira do Júdice Fialho e os que existem encontram-se em locais de complicado acesso. Mas também a nível ferroviário, grande parte da informação não podia ser entregue ou vista por não estar aberta ao público. Ou seja, toda a informação que se conseguiu juntar e analisar, é uma amostra do que existe. Pretende-se que com este estudo, apesar de uma maneira muito breve, possa servir para a contribuição histórica do tema, que hoje é inexistente. Todas as conclusões e dados recolhidos, são preliminares, uma vez que não podemos verificar a sua viabilidade em termos representativos.

Como surge a ferrovia e como é delneada na região do Algarve?

O desenvolvimento do caminho-de-ferro, está estreitamente ligado com a alteração que o mundo passava na altura, a Revolução Industrial. Esta nova invenção que é a ferrovia juntamente com o estado e o seu desenvolvimento económico do século XIX, faz com que a linha mude e reorganize Portugal de uma forma notável. Mas para isso é necessário entender o valor que a linha ferroviária tinha, numa época que quando foi implantada não haviam estradas com boas condições. As trocas comerciais eram muito complicadas, grande parte das populações do interior, devido ao complicado acesso só poderiam contar com o que a sua terra produzia e qualquer que fosse o deslocamento era muito demorado, incomodo e com bastantes inconvenientes. Foi então que em 1853 se inaugura o início das obras da construção do primeiro troço em Portugal que ligava Lisboa ao Carregado. Numa primeira época era importante a construção destes caminhos em ferro de forma a ligar as cidades mais importantes, em que fossem percursos de fácil implantação e com um custo de obra reduzido. Depois de algumas construções, o orçamento do estado, devido à sua instabilidade económica, foi obrigado a aceitar a participação financeira de muitas empresas particulares, em que muitos queriam melhor os acessos às suas indústrias. Mas só em 1889 é que o comboio chega à região de Faro, passado 36 anos, claro que este atraso manteve o algarve mais tempo isolado do restante país.

O objeto de estudo, a ferrovia do Algarve

Antes da chegada da ferrovia, o Algarve era uma região à parte, com as suas culturas e os seus costumes. O cruzamento entre várias civilizações embora em épocas distintas, foram marcando a região, desde as suas técnicas, às maneiras de construção, à agricultura e ao posicionamento estratégico... desta forma a estruturação do Algarve ficou delneada. O acesso desta região ao resto do país era maioritariamente por via marítima,

porque os caminhos da região eram muito complicados devido à fisionomia do Algarve. A zona da Serra criava uma barreira que era complicado quebrar e transpor fazendo com que a região se isolasse.

Com o aurgimento da linha ferroviária no Algarve, foi como um dos maiores impulsionadores e estruturados da região. Contribuiu para o território para a sua estruturação, para a organização de cidades e para o seu futuro desenvolvimento. Criando novos povoamentos, infraestruturas, aproximando aldeias e permitindo trocas de alimentos, numa altura em que o Algarve passava por enormes dificuldades. Conseguimos assim entender que embora de um modo muito sucinto perante a escala e a diversidade do objeto em questão, podemos ver que a ferrovia foi um dos motores económicos desta região, tanto a nível de comunicações como de infraestruturas de indústrias.

Para entendermos como a linha ferroviária foi estruturada e implantada, era importante compreender vários pontos, como a história do Algarve, de que forma se estruturava a morfologia do Algarve (em que os pontos problemáticos a evitar eram as serras), como era a ferrovia em Portugal (devido às regras da ferrovia, como a bitola ibérica), entre outros parâmetros referidos ao longo da dissertação, criando um raciocínio baseado nestes pontos e em factos já provados. Através destas conclusões do seu delineamento, como foi implantado a nível territorial/ ecológico, urbano, infraestrutural e como ajudou cada um destes aspetos, podemos entender a sua forma em que toda esta filosofia responde-nos a algumas das questões colocadas ao longo da dissertação.

Se a ferrovia funcionou como um dos maiores impulsionadores para a região, o que aconteceu para ser esquecida agora? Qual era o fator que dava vida à linha ferroviária e ao seu funcionamento?

Neste ponto, foi necessário recuar e entender qual era o fator que dava vida à ferrovia, porque uma linha depois de ser contruída, convém se sustentar a ela própria. Podemos observar que o maior impulsionador económico foi através das exportações (da carga de mercadorias). Na altura era necessário transportar grandes quantidades de mercadoria e as vias disponíveis para tal, levantavam grandes impedimentos no seu transporte (como os fatores climáticos, para a navegabilidade dos barcos). É importante não esquecer que a rede de passageiros também foi importante, mas mais tarde com o aparecimento de boas vias rodoviárias, estes meios de transporte acabaram por competir, ficando hoje em dia o meio rodoviário em vantagem como o mais utilizado.

Assim fomos à procura das indústrias mais importantes na altura para o Algarve (como a Cortiça, as laranjas, as salinas, a alfarroba, entre outros). Mas houve um que se destacou pela influência que teve na região e por o seu "BOCM" acontecer com a introdução das linhas ferroviárias no Algarve, que foi a indústria conserveira. Esta região sempre teve uma relação muito próxima com o mar e tudo o que eram atividades ligadas a está, assim a indústria conserveira surge mesmo antes da chegada da linha ferroviária ao Algarve. Em 1881, Vila Real de Santo António contava já com a instalação de 2 fábricas e quando o comboio chega a Faro em 1889 o Algarve contava com 15 fábricas. Rapidamente a linha cresce e a indústria conserveira também, claro que isso também se deve aos períodos de guerra (1ª Guerra Mundial e a 2ª Guerra Mundial) e à necessidade de produzir rapidamente e em grandes quantidades conservas, para dar aos soldados o alimento com várias vitaminas, que até então pelo método de conserva era inexistente. Assim grandes quantidades de conservas eram transportadas pela ferrovia até aos locais onde eram necessários. É importante ver que a ferrovia ajudou o transporte de feridos, armas, soldados, enlatados para locais de guerra. Era um transporte "rápido" na altura e que podia levar grandes quantidades de peso. Todos estes acontecimentos históricos favoreciam a Indústria Conserveira e esta favorecia a ferrovia economicamente e em termos de funcionalidade.

Com o tempo a história mudou e o rumo do atum e a sardinha eram cada vez mais escassos o que levou a uma diminuição na produção e na exportação das conservas. Mais tarde e devido à falta de investimento na modernização das fábricas das indústrias conserveiras e derivado a outros fatores, levou a uma decadência e ao desaparecimento da indústria conserveira, em meados de 1950/60. Devido a esta ocorrência era urgente pensar em uma nova função para o Algarve, ao que surge o Turismo, o maior motor económico hoje em dia do Algarve. Como tal era necessário pensar num curto espaço de tempo e de dinheiro em infraestruturas que pudessem servir esta localidade, surgindo assim inúmeras construções nessa época o que levou a uma evolução repentina na região, principalmente em alguns pontos, como foi a Foz do Arade. Era necessário criar novas estruturas de habitação, novos programas de lazer, mudar todo o pensamento de uma população que até agora estava habituado a viver do mar, reformular as funções de certos edifícios desenhados para servir aquele conceito, entre outras coisas.

Será que havia uma relação tão próxima entre a ferrovia e a indústria conserveira?

Focamos nessa altura num local mais específico, de forma a entender esta leitura de relação próxima entre a ferrovia do Algarve e a indústria Conserveira. Elegemos assim a Foz do Arade, que engloba as localidades de Portimão (de um lado), Ferragudo, Parchal e Mexilhoeira da Carregação (do outro), separados pela Foz do rio Arade. Escolhemos esta opção, primeiro porque foi um dos mais importantes centros conserveiros do Algarve, depois pela sua proximidade entre relação ferrovia e porto náutico. Mas também principalmente por ser a única na região em que a ferrovia chegou em épocas distintas, o comboio chega a Ferragudo em 1903 e a Portimão em 1922, 19 anos depois devido as dificuldades de atravessar o rio Arade e por não haver financiamento para tal obra. Toda a história da indústria conserveira foi sentida de igual forma no Algarve, era importante entender (já que não existe informação), as datas do crescimento da linha ferroviária, com as datas de abertura e expansão da indústria conserveira, para entendermos assim o seu desenvolvimento e o crescimento das cidades. Assim a Foz do Arade, foi um ótimo elemento de estudo, para chegarmos a conclusões mais concretas. Podemos observar o impacto que teve na região, antes da chegada do comboio, em que a localidade de Portimão contava com mais fábricas conserveiras do que Ferragudo. Mais tarde com o aparecimento do ramal até à estação de Ferragudo, podemos observar que este lado da margem (Ferragudo), começa por se expandir mais rapidamente, começando por implantar as suas novas fábricas entorno da linha ferrovia, talvez para ser mais fácil de exportar o produto, criando assim uma aproximação entre Rio-Indústria-Ferrovia. Por outro lado, em Portimão as fábricas desenvolviam-se mais entorno do rio arade, criando mais uma relação de transporte Rio-Fábrica-Rio-Ferrovia, também nessa altura Ferragudo, Parchal e Mexilhoeira acabaram por se expandir mais urbanisticamente.

Mais tarde com a chegada do comboio a Portimão, as novas fábricas vão deixar de se implantar entorno da zona ribeirinha e vão começar a escolher locais mais perto da ferrovia, só continuando na zona ribeirinha as já implantadas, pois tem os seus próprios portos. A partir desse momento e com a rápida expansão, Portimão passa a cidade. Temos de entender que o seu posicionamento sempre teve mais oportunidades de crescer do que as restantes localidades referidas, sempre foi o eleito para investir. Como teria sido se a ferrovia nunca tivesse atravessado o rio Arade? Provavelmente hoje em dia Ferragudo era Cidade em vez de Portimão.

Como se encontra hoje em dia a Ferrovia do Algarve?

A construção por uma preferência mais económica e a longo prazo, levaram ao encerramento de grande parte das linhas ferroviárias, por nunca terem sido economicamente sustentáveis a longo prazo, era preferível terem investido mais em alguma, para não terem de as deixar em abandono. No caso da linha ferroviária do Algarve, embora esteja ativa, precisa urgentemente de uma reformulação ou um incentivo que possa mudar a sua função, conseguindo assim atrair o máximo de pessoas, aproveitando esta infraestrutura que embora não esteja desativa, acaba por estar esquecida.

Com a rápida expansão do turismo na região, grande parte infraestruturas foram adequadas a esta nova funcionalidade. Mas houve outras que simplesmente foram deixadas ao abandono, acabando por fechar e hoje estando em condições de ruína, denegrindo a paisagem Algarvia. No caso da linha do Algarve, é necessário mudar a sua função e o modo de ver, adequando-se mais ao turismo. É preciso entender que a linha não levou nenhuma reformulação, contando assim hoje em dia de vários problemas: é muito lenta, incómoda, encontra-se cheia de grafitis (mal conseguimos ver a paisagem que é o melhor que o comboio tem), a linha tem pouca dimensão (em que momentos temos de ficar à espera que passe o comboio em sentido contrário) e só o troço de Lisboa a Faro é que está eletrificado.

Atualmente o ministro do planeamento e Infraestruturas, Pedro Marques, anunciou que vão reformular a linha do Algarve, vão eletrificar os troços entre Tunes e Lagos e Faro a Vila Real de Santo António, ficando assim toda a linha eletrificada. Mas também iam em alguns pontos, aumentar o tamanho da bitola, eliminando assim um dos problemas referidos. Lançando os concursos em janeiro de 2017, para que a obra possa ser começada em 2018 e terminada em 2020 (21). Estas novas alterações não vão mudar em nada o traçado atual da linha, o que nos leva ao seguinte problema que a linha tem, o facto de passar longe em alguns casos dos principais núcleos urbanos e da sua ausência de ligação da ferrovia com os Portos de Faro e Portimão, ao Aeroporto de Faro e ao maior núcleo universitário, a zona da Universidade de Faro (polo de gambelas). Grande parte das pessoas que ainda utilizam este meio de transporte são universitários, pessoas que trabalham em cidades distantes do seu local de residência e alguns turistas estrangeiros, mas que devido ao problema de ligação, já referido, acabam por retirar a competitividade a este meio de transporte. Neste ponto o ministro Pedro Marques, defende que o desafio será, em conjunto com os municípios, reforçar as ligações intermodais entre a ferrovia e a rodovia e mais tarde com a conclusão da eletrificação da linha, poderá se pensar na ligação de uma ferrovia ao Aeroporto de Faro, pensando no impacto com a ria formosa. Novos comboios serão também um novo investimento, podendo assim resolver os restantes problemas impostos. O custo da obra poderá rondar os 32 milhões de euros (48).

O que fazer para “d’ivar” a ferrovia do Algarve?

É fundamental entender o impacto que a ferrovia do Algarve teve na região, para podermos pensar numa evolução, não só a nível ferroviário, mas para a evolução de futuros aglomerados urbanos, ou para a estruturação da revisão dos antigos PDM'S, que estão a decorrer agora, pensando nos problemas que ainda hoje temos devido às más infraestruturas rodoviárias e em outras questões. Era importante pensar nas questões “funcionou? porque funcionou? e porque hoje em dia não funciona?” e de que forma poderemos manter esta identidade de linha ferroviária como estruturador da paisagem, que tanto vale a nível histórico e cultural para a região? Adequando ao principal motor económico que é o turismo.

Por estarmos em tempos de crise e por o ministro Pedro Marques ir reativar agora a linha do Algarve, acabando por resolver grande parte dos problemas, levou-nos a uma conclusão que era necessário pensar numa proposta que em conjunto com este renascer da linha ferroviária do Algarve, conseguisse chamar pessoas, de forma a ser um incentivo para andar na linha ferroviária. É importante ver que mesmo o ministro Pedro Marques, resolvendo todos os problemas atuais da linha ferroviária, não quer dizer que vá chamar população para o seu funcionamento, podendo assim perder os milhões nela investidos. É preciso pensar na sua autonomia, na sua função já que a manutenção vai ser realizada. E foi nessa aposta que nos fomos em busca um elemento que reatvasse esta função, mas um elemento que não fosse necessário um grande financiamento. Neste momento o Algarve não necessita de mais construções e por estarmos em tempos de crise é preciso pensar em algo mais estrutural aproveitando o que de antes funcionou.

Conhecer o passado, permite que olhemos para o futuro com conhecimento, sermos capazes de errar, mas errar de forma positiva, que sejamos capazes de reconhecê-los (os erros) e torná-los algo que possa contribuir para o futuro. Assim sendo e todas estas questões que foram feitas até agora e que foram estudadas e respondidas, são a resposta para o nosso programa. A linha ferroviária antes funcionou? Sim; porque funcionava e hoje não? Devido à falta de indústria de exportação, como foi o caso da indústria conserveira; O que fazer para voltar a funcionar? Reativar estas memórias históricas que antes fizeram a linha ferroviária funcionar, agora desativas e dar-lhes uma nova vida, contando a sua história.

É óbvio que não podemos reativar uma indústria conserveira, porque o provável era não funcionar com essa função hoje em dia, devido ao rumo que o atum levou. E reabilitá-las além de sair muito dispendioso, já aconteceu (apesar de grande parte ter perdido a sua identidade, apenas se mantendo as chaminés vermelhas). Temos de pensar na ferrovia como um elemento estruturante do território, em que possa ser uma mais valia para o turismo, aproveitando estas infraestruturas perdidas ao longo do tempo pelo território, umas mais próximas outras mais afastadas da linha ferrovia. E além das infraestruturas desativas que se podem aproveitar, temos também várias estruturas ativas, englobadas a esta, como o museu nacional ferroviário, que contem um núcleo museológico perto da estação de Lagos (que se encontra encerrado), ou museu da sardinha em Portimão, entre outros.

Com esta dissertação, procura a valorização da linha ferroviária e das suas infraestruturas adjacentes, procura assim contribuir para o reconhecimento do património arquitetónico industrial da região do Algarve, que têm vindo a desaparecer de forma constante. É importante que em gerações futuras, a dinâmica da paisagem seja tomada em conta, procurando estratégias que reintegrem estes edifícios desativos.

Rota Conserveira

A ideia que se pensou, de uma maneira muito abstrata, pois não se pretende por agora desenvolver afundo o tema, apenas propor uma ideia de solução, que nos pareceu ser a mais acertada, ligando os temas que foram estudados nesta dissertação e de que certa forma levasse estes conhecimentos a toda a população, abrindo os olhos para estes acontecimentos.

A solução pensada era criar uma unidade temática em que a linha ferroviária é o fio condutor, ou seja, uma rota turística sobre a história destas indústrias conserveiras que foi esquecida ao longo do tempo. Um percurso através de um olhar ferroviário, que referia esta aproximação em que a ferrovia tinha com a indústria conserveira e o seu território, podendo ir observando todas estas ruínas ao longo da linha. Como se fazia isso? A ideia era criar um Flyer, com o desenho da linha do Algarve em que se assinalavam todas estas antigas infraestruturas desativadas ou não (de forma a podermos observar o que são hoje em dia). A CP entregava o flyer quando era comprado o bilhete para a viagem e em alguns momentos específicos ou nas infraestruturas ou nas estações, apareciam uns códigos, podia ser em QR Code (os novos códigos de barras em 2D) que podemos aceder facilmente com o telefone. Este código levava a páginas com referências histórias, imagens, músicas ou simples filmes, referente ao local que estávamos a passar. A CP, também poderia cobrar um preço simbólico pelos flyers, conseguindo assim algum financiamento para ajudar em futuras reabilitações destas infraestruturas desativadas entorno da linha do Algarve, criando novos pontos turísticos de paragem.

O objetivo da ideia do flyer era falar muito resumidamente da relação ferrovia / indústria conserveira, criando assim uma nova função que puxasse não só os turistas estrangeiros, mas também os portugueses e a população do Algarve, em que muitos têm curiosidade de conhecer esta região e que tão pouco oferece em termos culturais. Iria ser possível aproveitar de uma viagem turístico cultural, conhecendo o Algarve e as suas histórias, mas também reforçar as pessoas a observar a paisagem de outros pontos que vista, que nunca iria ser possível ver se fosse pela via rodoviária. Caso a ideia funcionasse poderia se criar outros géneros de roteiros, de casos do Algarve já estudados.

Citações e notas:

21- AMAL- Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região do Algarve, p. 50.

48- RODRIGUES, Elisabete- *Eletrificação da Linha do Algarve curta 32 milhões e arranca já em janeiro*.



← Sentido →
To: To:
Vila Real de St Antonio Faro

6. Referências Bibliográficas

Ferrovia e a Indústria Conserveira no Algarve

"Para nós, património é tanto a obra-de-arte, a ruína, o objecto-construção, a arquitectura de um edifício (o monumento clássico), como o lugar-ambiente (...). É património o território e a paisagem humanizada, enquanto arquitecturas de vasta escala (...). É também património (intangível) o saber que permitiu projectar, construir, manter ou alterar".

Cit por José Aguiar: Portugal em ruínas, de Gastão de Brito e Silva, p.9.

Fig. 51 Troço Luz

6.1 Bibliografia

Linhas ferroviárias; Indústria Conserveira; Algarve e Foz do Ara de; Referências.

Bibliografia Linhas ferroviárias:

- ABRAGÃO, Frederico de Quadros - *Caminho de Ferro Portugueses: Esboço da sua História*. Lisboa: Edição da CP (companhia dos caminhos de ferro Portugueses), 1956.
- ALEGRIA, Maria Fernanda- *O caminho-de-ferro e a função de trânsito nas relações comerciais luso-espanholas na segunda metade do século XIX*. In Acta, Ponencia y Comunicaciones. Barcelona: III Colóquio Ibérico de Geografia, 1984, p. 489-500.
- ALEGRIA, Maria Fernanda- *Análise geográfica do transporte de mercadorias nos caminhos-de-ferro portugueses no século XIX*. Lisboa: Análise Social (revista do instituto de ciências sociais da universidade de Lisboa), Vol. XXIV, 1990, p. 769-803.
- ALEGRIA, Maria Fernanda- *A organização dos transportes em Portugal (1850-1919): as vias e o tráfego*. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 1990. Tese de Doutoramento em Geografia Humana.
- ALVES, António- *Carris de ferro em Portugal*. Ocomboio: Disponível em WWW: <URL: <http://www.ocomboio.net/PDF/montpellier/portugaisiantonioalves.pdf> >.
- ANTUNES, Aranha [et al.]- *O caminho de ferro em Portugal 1919-2010*. Lisboa: CP; REFER, 2010. ISBN 978-989-97035-0-6 (REFER); 978-989-95182-6-1 (CP).
- BENEVOLO, Leonardo- *História da Cidade*. Lisboa: Editora Perspectiva, 2001. ISBN 85-273-0100-8.
- CARMONA, Daniela Alexandra Tavares- *Contributo Bibliográfico para o estudo do caminho-de-ferro em Portugal (1856-2006)*. Lisboa: Universidade Lusófona de Humanidades e Tecnologias, 2012. Dissertação de Mestrado em Ciências Documentais.
- DOCOMOMO, documentación y conservación de la arquitectura y el urbanismo del movimiento moderno, 11-13 de noviembre, Sevilla, 1999- *Arquitectura e Industria Modernas*: actas. 900-1965.
- FERNANDES, Tânia Alexandra Anica - *The ways behind the railway line. Technique transfers and transport development in Southern Portugal*. Évora- Universidade de Évora, 2015. Dissertação de Mestrado em Gestão e Valorização do Património Histórico e Cultural.
- GOMES, Rosa Maria [et al.]- *Os Caminhos-de-ferro Portugueses 1856-2006*. Lisboa: CP; Público, 2006. ISBN 989-619-078-X.
- LAINS, Pedro- *O liberalismo, 1807- 1914, Historia Económica de Portugal*. Lisboa: Esfera dos livros, 2012. ISBN 978-989-6263461.
- MATOS, Ana Cardoso - *Paisagem, Caminho-de-ferro e Património: espaços, estruturas, imagens e narrativas*. In Cardoso; Isabel Lopes- Paisagem Património. Porto: Dafne Editora; CHAIA, 2013. ISBN 978-989-8217-27-1. P. 129-149.
- MATOS, Ana Cardoso; PINHEIRO, Magda - *História, Património e Infraestruturas do Caminho de Ferro: Visões do Passado e Perspetivas do Futuro*. Lisboa: CEHC-IUL (centro de estudos de História Contemporânea_ IUL); CIDEHUS (centro interdisciplinar de História, Culturas e Sociedade da Universidade de Évora), 2014. ISBN 978-989-98499-3-8.
- MOUTINHO, Alberto- *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (Revista Quinzenal Fundada em 1888). Lisboa: Bibliotecas Municipais de Lisboa, Nº1160 (Abr. 16.1936).
- NUNES, Jorge; NUNES, Manuel - *Pelos Trilhos de Portugal*. Lisboa: Edições INAPA, 2007. ISBN 978-972-797-145-9.
- PRANDI, Alberto- *Strade Ferrate 1858- 1878. Le champagne fotografiche dello studio Lotze*. Venezia: Editore Marsilio, 2010. ISBN 978-88-317-0581-3
- PINHEIRO, Magda de Avelar- *Investimentos estrangeiros, política financeira e caminhos-de-ferro na segunda metade do século XIX*. Lisboa: Análise Social (revista do instituto de ciências sociais da universidade de Lisboa), Vol. XV, 1979, p. 265-286.
- SERRÃO, Joel- *Entrada Caminhos de Ferro, Dicionário da historia de Portugal*, vol. I. Lisboa: Figueirinhas, 2006. ISBN 0020000223512.
- SILVA, José Ribeiro; RIBEIRO, Manuel - *Os Comboios em Portugal. Volume IV*- Lisboa, Terramar, 2008. ISBN 9789727104161.
- TEIXEIRA, Sara- *Os comboios em Portugal, como se caracterizam os comboios para o transporte ferroviário de mercadorias em Portugal? Como evoluíram esses veículos ao longo do tempo?*. Porto: Faculdade de Engenharia Civil da Universidade do Porto, 2010. Tese de Mestrado

Integrado.

TORRES, Carlos Manito- **A Evolução das linhas Portuguesas e o seu significado ferroviário**. In *Gazeta dos Caminhos de Ferro* (Revista Quinzenal Fundada em 1888). Lisboa: Bibliotecas Municipais de Lisboa, N°1686 (Março. 16.1958), p. 133-139.

TORRENCILLHAS, António Jiménez- **El Viaje de Vuelta, El encuentro de la Contemporaneidad a Través de lo Vernáculo** (tese de doctorando en Arquitectura). Granada (Espanha): Editorial de la Universidad de Granada, 2006. ISBN 84-338-4211-0

VARGUES, Isabel Nobre- **O processo de formação do primeiro movimento liberal: a revolução de 1820**, in *Historia de Portugal*, José Mattoso (direção), Vol.5, Lisboa: Editorial Estampa, 1998. ISBN 978-972-3309355

Bibliografia industria conserveira:

CHARLES, Emmanuel Haquet- La boîte de conserve a deux cents ans.

DUARTE, Maria João Raminhos- **Portimão, Industriais Conserveiros na Iª. Metade do Século XX**. Lisboa: Edições Colibri, 2003. ISBN 972-772-388-8.

FREITAS, Joana Isabel Ricardo Gaspar - **O Litoral português na época contemporânea: representações, práticas e consequências. Os casos de Espinho e do Algarve (c.1851 a c. de 1990)**. Lisboa: Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa, 2010. Dissertação de Doutoramento em História Contemporânea.

MARTINS, José António de Jesus- **Estudo Histórico- Monográfico da freguesia de Ferragudo do concelho de Lagoa**. Faro: Algarve em foco Editora, 1990.

MONTEIRO, Bruno; PEREIRA, Joana Dias- **De pé sobre a terra. Estudos sobre a Indústria, o trabalho e o movimento Operário em Portugal**. 2013. ISBN 978-989-96170-1-2.

PEREIRA, Hugo Silveira- **Portos e Caminhos-de-ferro: Expectativas e realizações durante o Fontismo**. Investigador doutorado em Historial (FLUP) do CITCEM, disponível em WWW: <URL: https://www.academia.edu/13177192/Portos_e_caminhos-de-ferro_expectativas_e_realiza%C3%A7%C3%B5es_durante_o_Fontismo?auto=download>.

PEREIRA, José de Campos- **Portugal Industrial**

PÉREZ, Asunción Feu- **A Família Feu- Uma viagem no tempo**. Loulé: Editora Arancia, 2014. Depósito legal 376498/14

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

REIS, Jaime- **A produção industrial portuguesa, 1870-1914: primeira estimativa de um índice**. Lisboa: Análise Social (revista do instituto de ciências sociais da universidade de Lisboa), Vol. XXII, 1986-5, p. 903-928.

RODRIGUES, Joaquim Manuel Vieira - **A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945)**. Vol: A.I; Vol A.II; Vol B.I; Vol B.II. Lisboa: Faculdade de ciências sociais e humanas da universidade nova de Lisboa, 1997. Dissertação de Mestrado em História do Século XX.

SERRA, Jorge Miguel Robalo Duarte - **O Nascimento de um império conserveiro: "A Casa Fialho" (1892-1939)**. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2007. Dissertação de Mestrado em História Contemporânea.

TAVARES, Edite - **Na sombra dos rostos. Estudo Sociológico, no âmbito do levantamento histórico-cultural (Projeto de Recuperação da Memória Operária de Ferragudo) Indústria conserveira**. Lagoa: Câmara Municipal de Lagoa, 1999.

Bibliografia Algarve e Foz do Ara de:

ADRAGÃO, José Victor [et al.] - **Á descoberta de Portugal**. Lisboa: Selecções do Reader's Digest, 1982.

ALVES, Rui Manuel Vaz- **Arquitetura, Cidade e Caminho de Ferro- As transformações urbanas planeadas sob a influência do caminho de ferro. Vol I**. Coimbra: Universidade de Coimbra, 2015. Tese de Doutoramento em Arquitectura.

AMAL- **Plano Estratégico de Desenvolvimento da Região do Algarve**. Faro: Associação de Municípios do Algarve, 1999.

BRITO, Sérgio Palma- **Território e Turismo no Algarve**. Lisboa: Edições Colibri, 2009. ISBN 978-972-772-871-8.

CABRITA, Aurélio Nuno- **A viagem a Lagos, 90 anos depois, 30 de julho de 2012**. Sul Informação, 6-08.2012, disponível em WWW: <URL: <http://www.sulinformacao.pt/2012/08/a-viagem-de-comboio-a-lagos-90-anos-depois-30-de-julho-de-2012/?print=1>>.

Câmara Municipal de Faro- **A Evolução dos Transportes Ferroviários na linha do Sul e o Projeto de Extensão da Rede do Algarve**. 2015. Relatório à exposição "Um olhar sobre os caminhos de Ferro no Algarve", acessível na Câmara Municipal de Faro, Faro, Portugal.

Câmara Municipal de Faro- **Caminho-de-ferro, a linha do algarve- arquitetura: as Estações**. 2015. Relatório à exposição "Um olhar sobre os caminhos de Ferro no Algarve", acessível na Câmara Municipal de Faro, Faro, Portugal.

CASANOVA, Ana Catarina - **EN125: A rua da estrada do Algarve**. Porto: Faculdade de arquitetura da Universidade do Porto, 2012. Dissertação de mestrado em Arquitetura.

CAVACO, Carminda- **Migrações Internacionais de Trabalhadores do Sotavento do Algarve**. Lisboa: Finiserra. vol. VI, nº 11.

COSTA, Miguel Reimão- **Casas e montes da serra entre as extremas do Alentejo e do Algarve. Forma, processo e escala no estudo da arquitetura vernacular**. Lisboa: Edições Afrontamento, 2015. ISBN 978-972-3613834.

FERNANDES, José Manuel; JANEIRO, Ana- **Arquitetura no Algarve, dos primórdios à actualidade, uma leitura de síntese**. Algarve: CCDD, 2005. ISBN 972-36-0805-7

FERNANDES, José Manuel; JANEIRO, Ana- **Algarve- Arquitecturas e Espaços Recuperados**. Algarve: Comissão de coordenação e desenvolvimento regional do Algarve; Edições Afrontamento, 2011. ISBN 978-972-543-142-8

FERNANDES, José Manuel- **Refazer o Algarve**. Expresso. 28/8/1999 (Sobre a degradação/ recuperação da região).

JORGE, Filipe- **Algarve visto do céu**. Lisboa: Argumentum, 2005. ISBN 978-972-8479336

LOPES, João Baptista da Silva- **Corografia ou Memória Económica Estadística e Topográfica do Reino do Algarve**. Lisboa: Tipografia da Academia R. das Ciências de Lisboa, 1841.

MAGALHÃES, Natércia- **Algarve- Castelos, Cercas e Fortalezas (As Muralhas como Património Histórico)**. Faro: Letras Várias, Edições e Arte, 2008. ISBN 978-989-95974-0-2

MARQUES, Maria da Graça Maia- **O Algarve da antiguidade aos nossos dias**. Lisboa: Edições Colibri, 1999. ISBN 9789727720644

MARTINS, Artur Pires; CASTRO, Celestino; TORRES, Fernando- **Arquitetura Popular em Portugal**. Vol 3. In **Zona 6 (Algarve, Baixo Alentejo e Alentejo Litoral)**. 3ª ed. Lisboa: Associação dos Arquitectos Portugueses, 1988. Depósito Legal nº 19 991 88. Zona 6, p. 121-233.

MARTINS, José António de Jesus- **Estudo Histórico- Monográfico da freguesia de Ferragudo do concelho de Lagoa**. Faro: Algarve em Foco Editora, 1990.

MASCARENHAS, Luiz- **Industrial do Algarve** (Congresso regional Algarvio). Lisboa: Centro Typográfico Colonial. 1915.

PARREIRAL, Rita da Cruz- **Representações para o Ensino e a Aprendizagem de temas de Geologia no Ensino Básico e no Ensino Secundário**. Coimbra: Faculdade de ciências e tecnologias da Universidade de Coimbra, 2011. Tese de Doutoramento em História e Metodologia das Ciências Geológicas, p. 53-79.

RAMOS, Rui; MONTEIRO, Nuno G; SOUSA, Bernardo V- **História de Portugal**. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2012. ISBN 978-989-6263669

RIBEIRO, Orlando- **Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico**. Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1998. ISBN 9789729230394.

6.2 Fontes:

Algarve

RODRIGUES, Elisabete- **Eletrificação da Linha do Algarve curta 32 milhões e arranca já em janeiro**. Sul Informação, 20-01.2017, disponível em WWW: <URL: <http://www.sulinformacao.pt/2017/01/eletrificacao-da-linha-do-algarve-custa-32-milhoes-e-arranca-ja-em-janeiro/>>.

ROSA, Rolando Melo - **Vernáculos Algarvios: A linguagem das coisas**. Faro: Faculdade de ciências humanas e sociais da universidade do Algarve, 2012. Dissertação de Mestrado em Portugal Islâmico e o Mediterrâneo.

SANTOS, Luís Filipe Rosa-As **vias de comunicação; em O Algarve da Antiguidade aos nossos dias**. Lisboa: Edições Colibri, 1999.

SILVA, Ana Rita Pinto- **Uma casa na zona Pombalina em Vila Real de Santo António- reflexão sobre uma experiência de projeto**. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2015. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura.

TOSTÕES, Ana- **1º Congresso Nacional de Arquitectura**. Lisboa: Edição fac-similada, pela Ordem dos Arquitectos e pelo Conselho Directivo Nacional, 2008. ISBN 978-972-8897-27-7

VENTURA, Maria da Graça Mateus; Marques, Maria da Graça Maia- **Portimão**. Lisboa: Editorial Presença, 1993. ISBN 972-23-1710-5

Referências:

ARROJA, Ana Filipa Larcher de J.F- **Potencial Património Arquitetónico e Industrial, Vol. 1 e 2**. Évora: Universidade de Évora, 2007.

Dissertação de Mestrado em Recuperação do Património Arquitetónico e Paisagístico.

CORNES, James; SCOFIDIO, Diller; RENFRO- **The High Line**. London: Phaidon Press Limited, 2015. ISBN 978-0-7148-7100-4.

MACHADO, Mafalda César; CARDOSO, Rui- **Pelas Linhas da Nostalgia, Passeio a pé nas vias ferroviárias abandonadas**. Lisboa: Edições Afrontamento, 2008. ISBN 978-972-3609714.

NAVARRA, Marco- **In Walk About City 2.0**. Siracusa (Italy): Lettera Ventidue, 2012. ISBN 978-88-6242-077-8.

NAVARRA, Marco- **DISPLAY- Didattica Per Un'Architettura di Relazione**. Siracusa (Italy): Lettera Ventidue, 2012. ISBN 978-88-6242-076-1.

Os Meus Trilhos- **De Barca D'Alva ao Pocinho, a Pé pela linha do Douro**. Os meus trilhos, 15-04.2016, disponível em WWW: <URL: <http://www.osmeustrilhos.pt/2016/04/15/de-barca-d-alva-ao-pocinho-a-pe-pela-linha-do-douro/>>.

PEREIRA, Mariana Calvete- **Itinerâncias e Percursos da Memória- Desenho que suporte a relação entre património, território e paisagem**.

Lisboa: Faculdade de Arquitectura, Universidade de Lisboa, 2013. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura.

SILVA, Gastão de Brito- **Portugal em Ruínas**. Lisboa: Fundação Francisco Manuel dos Santos, 2014. ISBN 978-989-8662-47-7.

SIZA, Vieira- **Textos- 01 Textos**. Porto: Editora Civilização, 2009. ISBN 978-972-2629232.

Centro de Documentação e Arquivo Histórico do Museu de Portimão

Arquivo Municipal de Portimão

Biblioteca Municipal Manuel Teixeira Gomes

Câmara Municipal de Portimão

Câmara Municipal de Lagoa

Câmara Municipal de Faro

Câmara Municipal de Vila Real de Santo António

Câmara Municipal de Lagos

CP- Comboios de Portugal

REFER- Infraestruturas de Portugal

Museu Municipal de Arqueologia de Albufeira

6.3 Índice de Imagens:

Portugal_ Algarve_ Foz do Arade

Fig. 1 Ponte do caminho de ferro em Faro- Finais do séc. XIX

Autor: Serafim

Fonte: <<http://faro-passadopresentee futuro.blogspot.pt/p/fotos-de-faro-sec-xix-e-secxx.html>>

Modificada pelo autor

Fig. 2 Troço entre Olhão e Faro

Fotografia do autor

Fig.3 Troço Poço Barreto

Fotografia do autor

Fig.4 Mapa dos caminhos de ferro em Portugal em 1895

Autor: Gazeta dos Caminhos de Ferro em Portugal

Fonte: Biblioteca Nacional <https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Mapa_dos_caminhos_de_ferro_em_Portugal_1895.jpg>

Fig.5 Ponte do Caminho de Ferro em Portugal

Autor: Aranha Antunes [et al.], pela CP e REFER

Fonte: *O caminho de ferro em Portugal 1919-2010*, p.12.

Fig. 6 Caminho de Ferro em Faro, no ano 1905

Autor: Coleção de Postais João Cristiano

Fonte: <<https://desenvolturasesacatos.blogspot.pt/2012/05/fotogaleria-faro-algarve-fotos-antigas.html>>

Fig.7 Troço Porta Nova

Fotografia do autor

Fig.8 Algarve Litoral/ Barrocal/ Serra

Esquema do Autor

Fig.9 Carta do Reino do Algarve- 1849

Autor: J.B da Silva Lopes

Fonte: < <http://realfamiaportuguesa.blogspot.pt/2010/04/interessante-assunto-para-cao-real.html>>

Fig.10 Estação Ferroviária de Faro

Autor: Caminhos de Ferro Portugueses, modificado pelo autor

Fonte: *143 Anos da Companhia Real dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1860-2003*

<https://pt.wikipedia.org/wiki/Hist%C3%B3ria_da_Linha_do_Algarve#/media/File:Train_at_Faro_Railway_Station.jpg>

Fig.11 Estações Ferroviárias do Algarve

Fotografias do autor

Fig.12 Ponte Ferroviária de Quarteira

Fonte: Arquivo Privado < <http://historiaschistoria.blogspot.pt/2016/10/>>

Fig. 13 A Ferrovia e a Ria de Faro

Autor: Coleção de Postais João Cristiano

Fonte: <<https://desenvolturasesacatos.blogspot.pt/2012/05/fotogaleria-faro-algarve-fotos-antigas.html>>

Fig.14 Relação da Ferrovia com o espaço urbano de Faro- Sotavento/ Litoral (Ria Formosa)

Fotografias do autor

Fig.15 Relação da Ferrovia com o espaço rural- Litoral/ Sotavento

Fotografias do autor

Fig.16 Relação da Ferrovia com o Rio Arade- Litoral/ Barlavento

Fotografias do autor

Fig.17 Relação da Ferrovia com a zona urbana- Olhão, Sotavento/ Litoral

Fotografias do autor

Fig.18 Relação da Ferrovia com a zona urbana/ começo do rural- Olhão, Sotavento/ Litoral

Fotografias do autor

Fig.19 Relação entre a Ferrovia e o Barrocal do Algarve

Fotografias do autor

Fig. 20 Mapa das Infraestruturas do Rio Arade

Autor: Júlio Bernardo

Fonte: *Portimão*, p. 121

Fig.21 Pormenor do caderno da viagem- Relação entre a Ferrovia e o meio Urbano

Desenho do autor

Fig.22 Pormenor do caderno da viagem- Ponte Ferroviária do Arade

Desenho do autor

Fig.23 Pormenor do caderno da viagem- Ponte do rio Almargem em Tavira

Desenho do autor

Fig.24 Pormenor do caderno da viagem- Troço Ferroviário

Desenho do autor

Fig.25 Pormenor do caderno da viagem- Ponte Ferroviária

Desenho do autor

Fig.26 Pormenor do caderno da viagem- Passagem pela ferrovia, na estação da Fuzeta

Desenho do autor

Fig. 27 Vida Piscatória dos anos 50

Autor: Artur Pastor

Fonte: < <http://arturpastor.tumblr.com/page/59>>

Fig.28 Troço Mexilhoeira Grande

Fotografia do autor

Fig. 29 Zona Ribeirinha de Portimão, 1906

Autor: Júlio Bernardo

Fonte: *Portimão*, p. 79

Fig. 30 Inauguração do comboio em Portimão

Autor: Júlio Bernardo

Fonte: *Portimão*, p. 93

Fig. 31 Vida Piscatória da Foz do Arade

Autor: Júlio Bernardo

Fonte: *Portimão*, p. 81

Fig.32 Fotografia Panorâmica das Indústrias Conserveira e Estações na cidade de Portimão

Fotografia do autor

Fig.33 Fotografia Panorâmica das Industrias Conserveira e Estações, nas freguesias de Ferragudo, Paechal e Mexilhoeira da Carregação

Fotografia do autor

Fig.34 Estações Ferroviárias e Industrias Conserveiras da Foz do Arade

Fotografias do autor

Fig.35 Troço Almancil

Fotografia do autor

Fig.36 Corte A

Autor: DILLER SCOFIDIO + RENFRO

Fonte: *The High Line*, p.253

Fig.37 Corte B

Autor: DILLER SCOFIDIO + RENFRO

Fonte: *The High Line*, p.252

Fig.38 Corte C

Autor: DILLER SCOFIDIO + RENFRO

Fonte: *The High Line*, p.252

Fig.39 Corte D

Autor: DILLER SCOFIDIO + RENFRO

Fonte: *The High Line*, p.251

Fig.40 Corte D

Autor: DILLER SCOFIDIO + RENFRO

Fonte: *The High Line*, p.251

Fig.41 The High Line

Autor: DILLER SCOFIDIO + RENFRO

Fonte: *The High Line*, p.6-5

Fig.42 Esquema do Parco Lineare

Autor: Marco Navarra

Fonte: *In Walk about city 2.0*, p.91

Fig.43 Troço do Parco Lineare- Observar

Autor: Marco Navarra

Fonte: *In Walk about city 2.0*, p.76

Fig.44 Troço do Parco Lineare- Edifício

Autor: Marco Navarra

Fonte: *In Walk about city 2.0*, p.122

Fig.45 Troço do Parco Lineare- Infraestruturas

Autor: Marco Navarra

Fonte: *In Walk about city 2.0*, p.152

Fig.46 Troço do Parco Lineare- Infraestruturas

Autor: Marco Navarra

Fonte: < http://www.studionowa.com/english/in_project/pro/parco/parco.html>

Fig.47 Vale do Rio Douro

Autor: Jorge Nunes

Fonte: *Pelos trilhos de Portugal*, p. 57

Fig.48 Troço da Barca D'Alva

Autor: Jorge Nunes

Fonte: *Pelos trilhos de Portugal*, p. 56

Fig.49 Tunes do Douro

Autor: Jorge Nunes

Fonte: *Pelos trilhos de Portugal*, p. 55

Fig.50 Troço Alcaniãrilha

Fotografia do autor

Fig.51 Troço Luz

Fotografia do autor

6.4 Índice de Desenhos:

Portugal_ Algarve_ Foz do Arade

Des. 1 Mapa Histórico das linhas ferroviárias em Portugal

Realizado pelo Autor e o seu grupo de investigação de Projeto Avançado III

Fonte: Mapas da REFER e CP

Des. 2 Mapa atual das linhas ferroviárias em Portugal

Realizado pelo Autor e o seu grupo de investigação de Projeto Avançado III

Fonte: Mapas da REFER e CP

Des. 3 Mapa dos centros conserveiros

Realizado pelo Autor com apoio dos textos escritos de Rodrigues:

Fonte: RODRIGUES, Joaquim - *A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945)*. Vol: A.I

Des. 4 Mapa da capital ao Algarve

Realizado pelo Autor com apoio dos mapas da REFER e da CP

Fonte: Mapas da REFER e CP

Des. 5 Ortofotomapa da região do Algarve

Realizado pelo Autor com apoio do google maps

Fonte: Easy Bing Maps

Des. 6 Mapa das Infraestruturas existentes no Algarve em 1922

Realizado pelo Autor com apoio dos textos de Brito

Fonte: BRITO, Sérgio Palma- *Território e Turismo no Algarve*

Des. 7 Mapa histórico da linha ferroviária

Realizado pelo Autor com apoio dos relatórios da Câmara municipal de Faro

Fonte: Câmara Municipal de Faro- *A Evolução dos Transportes Ferroviários na linha do Sul e o Projeto de Extensão da Rede do Algarve*.

Des. 8 Mapa das infraestruturas da linha férrea

Realizado pelo Autor com apoio dos relatórios da Câmara municipal de Faro

Fonte: Câmara Municipal de Faro- *Caminho-de-ferro, a linha do algarve- arquitetura: as Estações*.

Des. 9 Mapa da ferrovia em contato com a geologia do território

Realizado pelo Autor com o apoio da dissertação de Rita Parreiral

Fonte: PARREIRAL, Rita da Cruz- *Representações para o Ensino e a Aprendizagem de temas de Geologia no Ensino Básico e no Ensino Secundário*.

Des. 10 Mapa da ferrovia em contato com os aglomerados urbanos

Realizado pelo Autor com o apoio dos relatórios da Câmara municipal de Faro e do Google Maps.

Fonte: Câmara Municipal de Faro- *Caminho-de-ferro, a linha do algarve- arquitetura: as Estações* e do Google Maps.

Des. 11 Lagos, por a estação se desenvolver na outra margem oposta à malha urbana

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Lagos

Fonte: Câmara Municipal de Lagos

Des. 12 Portimão, a cidade acaba por se desenvolver no sentido da estação ferroviária

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Portimão

Fonte: Câmara Municipal de Portimão

Des. 13 Silves, estação encontra-se a 1 quilometro e meio da cidade

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Silves

Fonte: Câmara Municipal de Silves

Des. 14 Tunes, acabou por se desenvolver, sendo o único entroncamento ferroviário do Algarve

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Silves

Fonte: Câmara Municipal de Silves

Des. 15 Faro, a estação encontra-se no centro da cidade velha, junto à zona ribeirinha

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Faro

Fonte: Câmara Municipal de Faro

Des. 16 Vila Real de Santo António, a estação terminava ao pé do rio, na frente da cidade de forma a dar continuidade para Espanha.

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Vila Real de Santo António

Fonte: Camara Municipal de Vila Real de Santo António

Des. 17 Mapa atual das infraestruturas existentes

Realizado pelo Autor com o apoio do Google Maps

Fonte: Google Maps.

Des. 18 Mapa conforme o território a nível Geológico, Urbano e Infraestrutural

Realizado pelo Autor com o apoio dos relatórios da Câmara municipal de Faro e do Google Maps.

Fonte: Câmara Municipal de Faro- *Caminho-de-ferro, a linha do algarve- arquitetura: as Estações* e do Google Maps.

Des. 19 Perfis conforme o território a nível Geológico, Urbano e Infraestrutural

Realizado pelo Autor com o apoio dos relatórios da Câmara municipal de Faro e do Google Maps.

Fonte: Câmara Municipal de Faro- *Caminho-de-ferro, a linha do algarve- arquitetura: as Estações* e do Google Maps.

Des. 20 Alçado Territorial Sul- Lagos.

Realizado pelo Autor com o apoio das cartas militares.

Fonte: Cartas Militares e Google Maps.

Des. 21 Alçado Territorial Sul- Tunes.

Realizado pelo Autor com o apoio das cartas militares.

Fonte: Cartas Militares e Google Maps.

Des. 22 Alçado Territorial Sul- Vila Real de Santo António.

Realizado pelo Autor com o apoio das cartas militares.

Fonte: Cartas Militares e Google Maps.

Des. 23 Mapa e Cortes sobre a relação entre Portos/ Ferrovia

Realizado pelo Autor com o apoio do Google Maps

Fonte: Google Maps.

Des. 24 Lagos

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Lagos

Fonte: Câmara Municipal de Lagos

Des. 25 Portimão

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Portimão

Fonte: Câmara Municipal de Portimão

Des. 26 Faro

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Faro

Fonte: Câmara Municipal de Faro

Des. 27 Faro Ria

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Faro

Fonte: Câmara Municipal de Faro

Des. 28 Olhão

Realizado pelo Autor com apoio das plantas dos ortos de Olhão

Fonte: Google maps

Des. 29 Vila Real de Santo António

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Camara Municipal de Vila Real de Santo António

Fonte: Camara Municipal de Vila Real de Santo António

Des. 30 Localização das fabricas de industria conserveira no Algarve

Realizado pelo Autor com o apoio dos livros de Joaquim Rodrigues; José Guerra; Edte Tavares.

Fonte: RODRIGUES, Joaquim - *A Indústria de Peixe no Algarve (1865-1945)*. Vol: A.1

GUERRA, Dr Francisco José- *Conservas de Peixe*, Vol. 1946/47; 1948/49; 1950/51; 1952/53; 1952/53; 1954/55; 1956/57; 1958/59; 1960/61; 1962/63; 1964/65; 1966/67; 1968/69; 1970/71.

TAVARES, Edite - *Na sombra dos rostos. Estudo Sociológico, no âmbito do levantamento histórico-cultural (Projeto de Recuperação da Memória Operária de Ferragudo) Indústria conserveira*

Des. 31 Ortofotomapa da Foz do Arade

Realizado pelo Autor com apoio do google maps.

Fonte: Easy Bing Maps

Des. 32 Planta da muralha de Vila Nova de Portimão

Realizado pelo Autor com apoio do desenho de Francisco Carrapiço, José Brázio e Jaime Palhinha.

Des. 33 Planta territorial entre 1607-17 da Foz do Arade

Realizado pelo Autor com apoio das plantas de Luiz Figueiredo.

Fonte: <<http://digitarq.arquivos.pt/details?id=3908671>>

Des. 34 Planta territorial entre 1800 da Foz do Arade (Maré Cheia)

Realizado pelo Autor com apoio das plantas do Tenente Ernesto D'Almeida Carvalho em 1916.

Fonte: <

https://www.researchgate.net/figure/234139546_fig4_Figura-4-Plano-Hidrografico-do-porto-e-barra-de-Portimao-levantado-em-1916-pelo-tenente>

Des. 35 Planta territorial entre 1904 a chegada da industria conserveira

Realizado pelo Autor com apoio das plantas de Maria João Raminhos Duarte.

Fonte: DUARTE, Maria João Raminhos- *Portimão, Industriais Conserveiros na 1ª. Metade do Século XX*.

Des. 36 Cortes da Relação da linha Ferroviária com a Industria Conserveira.

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da camara de Lagoa e Portimão.

Fonte: Câmara Municipal de Lagoa e Câmara Municipal de Portimão.

Des. 37 Planta territorial entre 1922 a expansão de Ferragudo devido à Linha Ferroviária

Realizado pelo Autor com apoio das plantas de Maria João Raminhos Duarte.

Fonte: DUARTE, Maria João Raminhos- *Portimão, Industriais Conserveiros na 1ª. Metade do Século XX*.

Des. 38 Planta territorial entre 1940 a expansão da Industria Conserveira e do espaço urbano, com as duas estações em funcionamento

Realizado pelo Autor com apoio das plantas de Maria João Raminhos Duarte.

Fonte: DUARTE, Maria João Raminhos- *Portimão, Industriais Conserveiros na 1ª. Metade do Século XX*.

Des. 39 Planta territorial da indústria Conserveira e da Ferrovia na cidade de Portimão

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Câmara Municipal de Portimão e levantamento das indústrias conserveiras feito pelo autor.

Fonte: Câmara Municipal de Portimão

Des. 40 Planta territorial da indústria Conserveira e da Ferrovia na freguesia de Ferragudo, Parchal e Mexilhoeira da Carregação.

Realizado pelo Autor com apoio das plantas da Câmara Municipal de Lagoa e levantamento das indústrias conserveiras feito pelo autor.

Fonte: Câmara Municipal de Lagoa

Des. 41 Mapa Mundo e as referências Ferroviárias.

Realizado pelo mapa Mundo da Globo, modificado pelo Autor com o apoio do livro "The High Line"

Fonte: < <http://app.globoesporte.globo.com/copa-do-mundo/globalizacao-fc/img/prop-info.png>>

CORNES, James; SCOFIDIO, Diller; RENFRO- *The High Line*.

Des. 42 Planta Territorial do The High Line

Realizado pelo mapa The High Line, modificado pelo Autor com o apoio do livro "The High Line"

Fonte: *The High Line*, p. 204-205.

Des. 43 Planta Territorial Parco Lineare

Realizado pelo mapa Parco Lineare, modificado pelo Autor com o apoio do livro "In Walk About City 2.0"

Fonte: *In Walk About City 2.0*, p. 46-47; 50-51; 93-92.

Des. 44 Planta Territorial da Ferrovia do Douro

Mapa realizado pelo Autor com o apoio do Google Maps

Fonte: *Google Maps*.

6.5 Anexos:

Desta Dissertação

Os anexos elaborados ao longo do trabalho, servem de processo de construção para o conhecimento e do entendimento da linha ferroviária do Algarve. Contam como instrumentos de trabalho, e contem informação mais detalhada que não se encontra na dissertação principal. São o reflexo de varias viagens entorno do caso de estudo, podendo assim criar um atlas detalhado, que até então não existia, este trabalho é o reflexo dos conhecimentos adquiridos.

Anexo I- Álbum fotográfico da Ferrovia Algarvia

Diário fotográfico do percurso da linha do Algarve, todas as etapas estão organizadas por temas e este percurso fotográfico foi observado tanto a pé, como dentro do comboio, como de carro.

Ferrovia do Algarve

A sua interação com o Território e a Indústria Conserveira através do tempo: Foz do Arade