

INSTITUTO SUPERIOR MANUEL TEIXEIRA GOMES

Mestrado Integrado em Arquitetura

**Cidade estruturada ou cidade fragmentada?
Um plano de loteamento para Perogil – Barreta em Tavira**

Ricardo Manuel Fernandes Martins

Dissertação para obtenção do Grau de Mestre em Arquitetura

Dissertação apresentada ao Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes para cumprimento dos requisitos necessários à obtenção do grau de Mestre em Arquitetura, realizada sob a orientação científica do Professor Doutor Luís António Guizado de Gouveia Durão

Julho 2024

Dissertação defendida em provas públicas no Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes, no dia 11 de julho de 2024, perante um júri nomeado pelo Despacho do Diretor nº 16/2024, com a seguinte composição:

Presidente: Professor Doutor Mostafa Zekri, professor associado do ISMAT;

Professor orientador: Professor Doutor Luís António Guizado de Gouveia Durão, professor associado do ISMAT;

Arguente: Professor Doutor José Manuel Pinto de Carvalho, professor auxiliar do ISMAT.

RESUMO

A presente Dissertação tem por base a motivação para o crescimento urbano de uma forma racional, centrando-se no tema da urbanização, mais propriamente no loteamento com a finalidade do condomínio privado, conciliando espaços urbanos vazios e desocupados com a necessidade de crescimento da cidade de Tavira à escala apropriada aos espaços urbanos envolventes.

O princípio para este trabalho foi a necessidade de ocupar de forma racional um espaço vazio que se encontra entre a cidade consolidada de Tavira e os mais recentes loteamentos aprovados na Câmara Municipal de Tavira para crescimento do espaço urbano da cidade tendo em conta os seus desenvolvimentos urbanos e suas necessidades no decorrer dos anos. Atualmente a cidade de Tavira tem défice de oferta de lotes urbanos para construção, principalmente de lotes urbanos com dimensões que permitam a construção de edifícios destinados a habitações unifamiliares de volumetrias mais consideráveis, atraindo potenciais investidores de gama média/alta, sendo esta, uma das principais fontes da economia da cidade de Tavira e do Algarve.

Palavras chave.

Urbanismo; cidade, espaços urbanos, loteamento, condomínio privado.

ABSTRACT

This dissertation is based on the motivation for urban growth in a rational way, focusing on the theme of allotment, more specifically in the subdivision for the purpose of a private condominium reconciling empty and unoccupied urban spaces with the need for growth of the city of Tavira on a scale appropriate to the surrounding urban spaces.

The principle for this work was the need to occupy in a rational way an empty space that lies between the consolidated city of Tavira and the most recent allotments approved by the council of Tavira for the growth of the urban space of the city of Tavira has a deficit in the supply of urban lots for construction, mainly urban lots with dimensions that allow the construction of buildings intended for single-family homes of more considerable volumetry attracting potential investors of medium/high range, being this, one of the main sources of the economy of the city of Tavira and the Algarve.

Key Words:

Urbanism; city, urban spaces, urban subdivision, private condominium.

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 – Localização geográfica de Tavira e mapa do concelho de Tavira, ()	1
Figura 2 – Ria Formosa, praia da Fábrica - Vila Real de Santo António, ()	2
Figura 3 – Foz do rio Gilão e salinas de Tavira – Tavira, (2017).....	3
Figura 4 – Castelo de Tavira - Tavira, (2020).....	5
Figura 5 – Antigo Porto de Tavira, ()	6
Figura 6 – Citânia de Sanfins – Paços de Ferreira, ()	12
Figura 7 –Formas urbanas romanas comparadas, ().....	13
Figura 8 – Esboço de visão panorâmica da Cidade de Balsa – Christof Studer (dram), (2005)	14
Figura 9 – Projeto de fortificação para a Monsaraz, Nicolau Langres, (1661)	15
Figura 10 – Planta de Mazagão, Inácio António da Silva, (1802).....	17
Figura 11 – Planta de Almeida, (1764).....	17
Figura 12 – O Plano de Eugénio dos Santos para a reconstrução da Baixa de Lisboa – João Pedro Ribeiro, Lisboa, (1947).....	19
Figura 13 – Projeto das fachadas dos edifícios para as ruas principais – Eugénio dos Santos e Carvalho, e Sebastião Joseph de Carvalho e Mello (1758 e 1759) – Lisboa.	20
Figura 14 – Panorâmica sobre a cidade do Porto, (1725)	21
Figura 15 – Avenida da Liberdade, panorâmica norte-sul, (1934).....	23
Figura 16 – Plano de conjunto da Cidade Universitária e zonas circunvizinhas, CAPOCUC, (1949).....	24
Figura 17 – Fotografia aérea do bairro de Alvalade , Nunes, Alberto Augusto de Abreu ,(1953)	25
Figura 18 – Fotografia aérea da cidade do Barreiro, (2002).....	27
Figura 19 – Planta da muralha identificada em Netos, Maia (2000).....	28
Figura 20 – Planta da área urbana de Tavira com a localização das áreas onde se identificam vestígios da cultura fenícia (2000)	29
Figura 21 – Planta da zona de ocupação provável do povoado fortificado do Cerro do Cavaco e reconstituição do estuário do Séqua na Antiguidade, ().....	31
Figura 22 – Bairro Jara (2023).....	42
Figura 23 – Hotel Vila Galé Albacora (2023).....	45

Figura 24 – Planta de estudo Santo Antonio de Arenilha, Vila Real de Santo António, (1774).....	48
Figura 25 – Planta de Vila Real de Santo António, com indicação de estrutura pombalina e transição para a sua evolução, ().....	50
Figura 26 – Rua da Princesa, Vila Real de Santo António, ().....	51
Figura 27 – Esquema de planta do quarteirão de Vila Real de Santo António, (1999) ..	52
Figura 28 – Esquema do planeamento da cidade de Vila Real de Santo António, (1999) ..	53
Figura 29 – Esquema do planeamento da cidade de Vila Real de Santo António, (1999) ..	53
Figura 30 – Mapa da Cidade de Olhão, Lisboa, (1871).....	54
Figura 31 – Planta dos bairros históricos da Cidade de Olhão, (2020).....	56
Figura 32 – Avenida da República, Olhão, (1960)	57
Figura 33 –Vistas sobre a cidade, Olhão, (1957).....	58
Figura 34 –Planta aérea de parte da cidade de Tavira.....	59
Figura 35 –Casa Pilates, Tavira	60
Figura 36 – Planta de localização, Tavira, (2023).....	61
Figura 37 – Planta de implantação loteamento	62
Figura 38 – Quadro de áreas gerais.....	63
Figura 39 –Alçado principal moradia tipo 1	64
Figura 40 – Alçado principal moradia tipo 2	64

ÍNDICE

Agradecimentos	i
Resumo	ii
Abstract	iii
Índice de Figuras.....	iv
1. A cidade de Tavira	1
1.1. Geografia e clima	1
1.2. História	3
2. A cidade em Portugal	8
2.1. Definição de Cidade	8
2.2. Principais períodos de desenvolvimento urbano	11
2.2.1 Idade do ferro, primeiros povoados	11
2.2.2 A cidade Romana	13
2.2.3 A cidade Medieval	14
2.2.4 Cidade Renascentista.....	16
2.2.5 A cidade Pombalina.....	18
2.2.6 A cidade industrial	20
2.2.7 a cidade oitocentista	21
2.2.8 A cidade durante o estado novo.....	23
2.2.9 A cidade moderna.....	25
2.2.10 A cidade contemporânea.....	26
2.3 Evolução urbana de Tavira.....	27
2.3.1 Idade do ferro	27
2.3.2 Ocupação Romana.....	32
2.3.3 Nascimento de Tavira Islâmica.....	36
2.3.4 Expansão, séc XV e XVI.....	38
2.3.5 Involução e paralisação, séc. XVI a 1ª metade séc. XIX.....	40
2.3.6 Desenvolvimento 2ª metade Séc. XIX a séc. XX	42
3 Estudo de Casos	46
3.1. Vila Real de Santo António – Cidade Estruturada.....	46
3.2 Olhão– Cidade Fragmentada	54
3.3 Perogil/Barreta.....	61

Notas finais	65
Referências	66
Sites consultados na WEB	69
Apêndices	A
Plantas de localização.....	I
Memória Descritiva e Justificativa	II
Projeto do Loteamento	III
Memória Descritiva do Plano de Acessibilidades.....	IV
Plano de Acessibilidades	V
Projeto de Arquitetura tipo.....	VI
Regulamento do Loteamento	VII

1. A CIDADE DE TAVIRA

1.1. GEOGRAFIA E CLIMA

O concelho de Tavira localiza-se no Algarve, mais precisamente no Sotavento Algarvio. Faz parte do distrito de Faro, com uma área de 607 km², e tem uma população residente de 26.167 habitantes (Censos de 2011).

Desde a orla marítima até ao interior, este concelho é estruturado em três sub-regiões: litoral, barrocal e serra, sendo estas regiões bem diferenciadas pois o seu relevo é plano na zona do litoral e bastante acidentado na zona da serra.

O concelho de Tavira é constituído por seis freguesias: Tavira (antigas freguesias de Santa Maria e Santiago), união freguesias de Conceição e Cabanas de Tavira, Luz de Tavira e Santo Estêvão, freguesia de Santa Catarina da Fonte do Bispo, Santa Luzia e a freguesia de Cachopo. O concelho é atravessado pelo rio Gilão, a ribeira do Almargem e pelo rio Vascão.

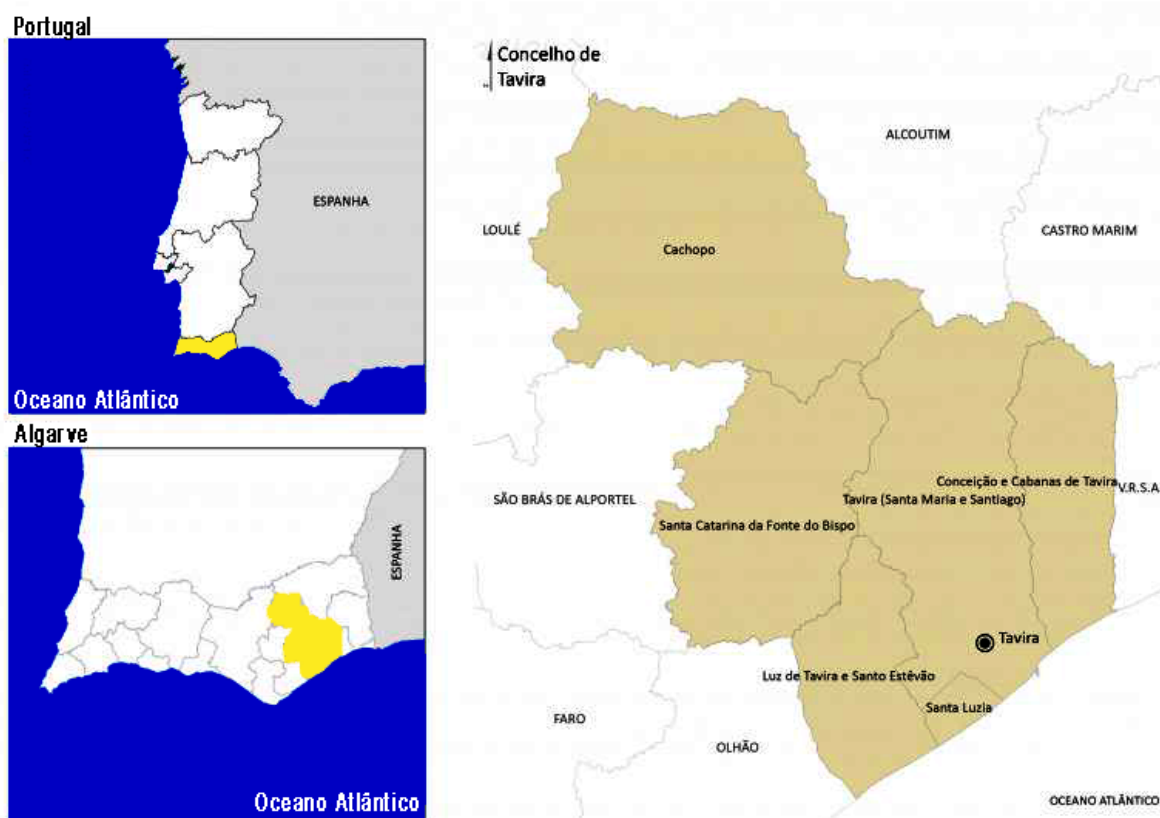


Figura 1 – Localização geográfica de Tavira e Mapa do Concelho

Fonte: CMT - <http://www.cm-tavira.pt/site/content/turismo-concelho/caracterizacao>

O clima desta região é temperado mediterrânico, sendo que a sua temperatura média anual ronda os 18°C, assim como no restante litoral e barrocal do sotavento algarvio. É no mês de Agosto que costuma atingir as temperaturas mais elevadas, rondando os 30°C, e é no mês de Janeiro que as temperaturas podem atingir mínimas de 7°C (Município Tavira).

A sua precipitação média anual é de 576 mm, distribuída ao longo de cerca de 65 dias, o que significa que o concelho oferece uma média de 300 dias de sol por ano (Município Tavira).

A sua costa é constituída pelas seguintes praias, a Praia de Cabanas de Tavira, a Ilha de Tavira, a Praia do Barril e a Terra Estreita, sendo que todas elas fazem parte do Parque Natural da Ria Formosa.



Figura 2 – Ria Formosa, barra natural da ilha de Tavira com a ilha da Fábrica - Vila Real de Santo António

Fonte: CMVRSa – <http://www.cm-vrsa.pt/pt/menu/139/ria-formosa.aspx>



Figura 3 – Foz do rio Gilão e Ilha de Tavira – Tavira (2017)

Fonte: Passeios Ria Formosa - [https://www.passeios-ria-formosa.com/pt/galeria/#prettyPhoto\[pp_gal_13\]/0/](https://www.passeios-ria-formosa.com/pt/galeria/#prettyPhoto[pp_gal_13]/0/)

1.2. HISTÓRIA

Tavira tem sido alvo de vários estudos, especialmente no campo da arqueologia, onde muito se tem descoberto da história do concelho, através dos vestígios antigos. Assim, a análise de determinados locais, habitualmente por escavação arqueológica, possibilitou incorporar cada realidade estudada nos seus mais vastos enquadramentos, geográficos, ambientais e culturais, proporcionando a compreensão das dinâmicas de ocupação dos diversos espaços, nas distintas épocas, e as vivências das sociedades mais antigas.

Tavira é um local de intersecção e convergência de culturas, e foi povoada por Fenícios, Lígures, Celtas, Romanos e Berberes. Pode-se dizer que o povo com

maior importância é o povo Romano quando iniciou a sua fixação na Península Ibérica, especialmente no Algarve (Chagas, 2004).

Descobriu-se em meados do século XIX que Tavira não corresponde à cidade Romana de Balsa que se localiza em Monte de Aires, a poente da atual cidade de Tavira, próximo da atual Luz de Tavira. No entanto segundo recentes escavações arqueológicas sob orientação de Maria Maia e Manuel Maia existiu uma considerável presença fenícia em Tavira indicando que esta deverá ter tido a sua origem muito antes dos romanos.

Desde a sua constituição até aos tempos de hoje, a cidade foi preservando memórias materiais, consequência de diversos tempos e experiências, permanecendo gravadas na sequência das diferentes estruturas e espaços que foram estruturando o seu espaço físico. Além destas memórias, a cidade deixa transparecer os traços estruturantes da sua paisagem urbana, compondo uma importante fonte de informação na observação das suas mudanças morfológicas.

Povos como os Suevos e Visigodos dominaram por volta de cinco séculos todo o Algarve até ao século VIII. O último rei visigodo foi Rodrigo que promoveu uma guerra civil pois os nobres não aceitavam a sua coroação, liderados por Conde Julião (Chagas, 2004).

No séc. XII, Tavira tinha uma povoação pequena e um castelo, sendo uma obra importante até aos dias de hoje. No ano de 1239, D. Paio Peres Correia conquista Tavira aos Mouros e em 1244, o rei D. Sancho II doa o Castelo à Ordem de Santiago.



Figura 4 – Castelo de Tavira – Tavira (2020)

A cidade de Tavira recebe o seu primeiro foral de Afonso III no ano de 1266, permitindo que a cidade seja alvo de acrescido desenvolvimento económico e social. Os Mouros são integrados na região, dando origem à zona designada por Mouraria. No século XIII dá-se um grande desenvolvimento comercial, devido principalmente ao Porto de Tavira, e além disso, esta região começa a ganhar um carácter atrativo destinado a todos os tipos de classes sociais (Chagas, 2004).

As muralhas do castelo de Tavira foram danificadas aquando da conquista aos Mouros, e em 1303 o rei D. Dinis manda fazer a sua reconstrução pois em termos estratégicos e de localização esta cidade era privilegiada. Simultaneamente, o Porto de Tavira continua o seu desenvolvimento graças à exportação de sal e peixe, e servia também de base naval de apoio à armada.

Em 1343, o desenvolvimento da cidade estagna devido à Peste Negra. Contudo, seis anos depois, em 1349, D. Pedro I reconhece a importância da localidade como

grande centro comercial marítimo, não só a nível nacional como internacional, passando a ser a região mais importante do reino do Algarve.



Figura 5 – Porto de Tavira, (S/d.)

Fonte: Portugal Virtual - https://portugalvirtual.pt/_tourism/algarve/tavira/taviraold201x389.jpg

No século XV, Tavira vive um período abastado e próspero, pois o porto de Tavira é o ponto de partida para o norte do Continente Africano e as trocas comerciais continuam sendo a pesca do atum uma das principais atividade até ao séc. XX.

Em 1520, D. Manuel I, atribui o estatuto de cidade a Tavira uma vez que as suas fronteiras estavam em crescimento constante, assim como a sua população e influência administrativa (Chagas, 2004). Sete anos depois, a cidade tinha destaque no Algarve, tendo mais população que Faro, Lagos ou Loulé. A área da indústria tinha uma grande componente ligada à área da armaria, por outro lado, o comércio marítimo também aumentava, sendo realizadas feiras nesta região, afirmando a sua relevância nesta época.

No final do século XVI, deu-se um novo surto de peste que abalou a cidade, obrigando ao encerramento do porto, tendo por consequência a uma redução da população. Contudo, graças aos seus recursos naturais e económicos foi possível

uma recuperação. Recuperação que não durou muito devido a invasões de Ingleses e Espanhóis que destruíram a cidade.

Em 1622, o porto de Tavira encontrava-se em declínio pelo assoreamento do rio e da barra. Até à Restauração em 1640, os anos foram de forte agitação social, mas face a este acontecimento, surgiu uma nova esperança, embora com ataques e epidemias que contribuíram para a instabilidade. Nesta altura é construído o Forte de São João da Barra ou Forte de São João Batista (Chagas, 2004). Além disso, o porto de Tavira deixou de ser o ponto de partida para África pois as tropas começaram a abandonar esses territórios, direcionando os seus interesses para a Índia e Brasil, deixando de ser um ponto estratégico, contribuindo para a decadência económica e social da cidade.

Tavira volta a renascer devido ao desenvolvimento urbano que ocorreu no século XVIII. Neste período, construíram-se a Igreja de Nossa Senhora do Carmo, a Capela de Nossa Senhora da Piedade e renovadas a Igreja da Piedade, a Igreja de Santiago e a Igreja da Misericórdia, entre outras. Também foi construído o Hospital Militar em 1760 e o Quartel da Atalaia em 1795. Também neste século, Tavira sofreu três terramotos que, naturalmente, provocaram danos. Em termos económicos, o Marquês de Pombal promoveu o desenvolvimento de salinas, atividades piscatórias e fábricas. No final do século XVIII existiam cerca de 12.000 habitantes na cidade.

No século XIX, em 1822 é eleito o primeiro presidente da Câmara, Sebastião Martins Mestre e em 1887 é construído o Mercado Municipal devido à forte atividade piscatória. Nesta altura, o desenvolvimento urbano e rural destacou-se e construíram-se novas escolas, serviços e alguns bairros sociais, tal como o Bairro Jara. Os acessos viários e pedonais foram melhorados e chega o comboio em 1905. O turismo aparece pelos anos 50. Em 1960, construiu-se a Escola Técnica, oito anos mais tarde constrói-se a primeira Escola Primária. No sector industrial, as fabricas de conservas foram as obras mais importantes da época oferecendo postos de trabalho e prosperidade à cidade (Chagas, 2004).

Em modo de resumo, nos primeiros tempos verificaram-se áreas de crescimento medieval, na denominada Vila-Adentro, onde se encontra o Castelo e alguns

edifícios religiosos, tendo como limite as antigas muralhas da cidade. Graças ao desenvolvimento urbano, esse limite foi ultrapassado, sendo que existem vestígios medievais fora do mesmo, nas zonas da Mouraria e São Francisco. Com o desenvolvimento da cidade, a época quinhentista manifesta uma expansão ao longo das margens do rio Gilão. Nos séculos seguintes, até ao século XX, fez com que se aumentasse bastante as zonas urbanas para além do centro histórico (Valente, 2017). Atualmente, Tavira é conhecida devido ao turismo, contudo, é uma localidade com uma cultura e uma história muito próprias, resultando num conjunto que deve ser valorizado e aperfeiçoado de forma a responder às novas necessidades sociais e culturais. Tavira tem sol, praias e o peso da história e o sentimento da harmonia da sua paisagem, local de tantas igrejas, conventos, palácios e um tranquilo rio no meio de um cenário de quatro águas em paredes brancas com a luz límpida que satisfaz todos os sentidos. (Guedes, 2001:9).

2. A CIDADE EM PORTUGAL

2.1. DEFINIÇÃO DE CIDADE

Em Portugal, o termo “cidade” diz respeito a um aglomerado populacional que a dado momento foi elevado a esta categoria por uma entidade político-administrativa (rei ou parlamento) (Salgueiro, 1992).

Na Idade Média peninsular é usual associar o fenómeno de “vilas novas” à Reconquista, isto é, à necessidade de repovoar terras devastadas pelas guerras ou de assegurar a defesa das zonas fronteiriças de acordo com Orlando Ribeiro (1971). De modo idêntico se pode situar a criação de Vila Real. Analisando a distribuição das “vilas e aldeias novas” a norte e a sul do Douro, Oliveira Marques (1973) contesta essa interpretação geral, filiando estas fundações nas necessidades internas do crescimento demográfico que, tal como noutras regiões da Europa, se fez sentir em Portugal nos séc. XI e XIII.

Durante muito tempo as designações “vila” e “cidade” não eram específicas de um lugar mas reportavam-se a todo o território administrado a partir de um centro, nomeadamente de uma sede episcopal. Pedro Azevedo (1917) situa na época Carolíngia o momento em que o termo *civitas* ou *civitates* passou a designar a

sede da administração e Oliveira Marques (1973) considera que, em Portugal, foi entre os séculos XI e XIII que a designação *vila* passou a corresponder a um lugar perdendo o sentido romano de uma exploração rural.

Há cidades sobre as quais não se sabe em que data ou por que meio adquiriram esse estatuto. Possivelmente, não chegou a existir nenhum documento que marcasse o início de seu período urbano sendo, como tal, consideradas desde que lhes encontremos referência. Estão neste caso Lisboa, Porto, Lamego, Viseu, Coimbra, Évora, Silves, entre outras. Independentemente da sua população, da sua riqueza, e até da sua localização, outros lugares adquiriram o estatuto de cidade por concessão administrativa. O primeiro documento que se conhece e concede o estatuto de cidade é o de Afonso V dado a Bragança em 1464. Desde então tem havido numerosas concessões, sendo particularmente frequentes na atualidade (Salgueiro, 1997).

Todos os lugares têm uma categoria que podemos definir como político-administrativa, embora nem sempre haja correspondência entre a qualidade do núcleo e as funções que ele presta. No numeramento de 1527 são referenciadas 14 cidades, 384 vilas, 197 concelhos, 20 coutos, oito honras, seis terras, julgados ou comendas e cinco lugares num total de 634 unidades (Salgueiro, 1997).

No Censo de 1878 são listadas 33 cidades e mais um lugar, que não o sendo, era estatisticamente comparado a elas pela sua função de capital de distrito como é o caso de Vila Real. Revela-se assim bem cedo a tendência para usar um critério misto na apresentação das cidades. Embora Vila Real tenha sido elevada a categoria de cidade através da Lei nº 1804 de 20 de Julho de 1925, no Censo de 1930 continua a figurar no quadro das cidades acompanhada da nota que justifica a sua inclusão pelo facto de ser capital de distrito (Salgueiro, 1997).

Para Veríssimo Serrão (1973) a concessão do foro de cidade andou associada a funções religiosas, concretamente à existência de um bispado. Já Pedro Azevedo (1917) referia esta característica ao dizer “as cidades portuguesas mais antigas são todas providas de sés episcopais”. Com efeito, a função religiosa, assim como a presença de muralhas foram elementos importantes na identificação das cidades, pois João de Barros, em meados do séc. XVI dizia “a cidade é aquela que é cercada

de muro ainda que há-de ter bispo ou arcebispo”. Nos finais do séc. XVIII, Joaquim Viterbo insiste nestes aspetos ao dizer que a cidade é “ordinariamente assento de uma cadeira episcopal, e que ao menos algum dia foi cingida de muro e guarnecida de castelo” (Salgueiro, 1997).

Hoje, a elevação na hierarquia das designações não tem qualquer contrapartida de ordem prática, nem estamos certos que tivesse na Idade Moderna, apesar dos documentos referirem que a partir desse ato a nova cidade e os seus habitantes passariam a gozar de todos os privilégios, sem referir, no entanto, quais. Em certa época isso esteve relacionado com a representação em Cortes, depois também com o valor dos impostos. Pedro Azevedo (1917) menciona que as taxas de Contribuição Industrial, na segunda metade do século XIX, variavam com a categoria das populações onde era coletado o imposto.

Nos dias de hoje são a Assembleia da República e as Assembleias Regionais dos Açores e da Madeira que têm a competência para legislar sobre a designação e a determinação da categoria das povoações. A Lei 11/82 de 2 de Junho enuncia alguns requisitos que devem presidir à elevação de uma povoação à categoria de vila (art.º 12) ou cidade (art.º 15) bem como à criação de novas freguesias. O critério seguido combina um mínimo populacional – mais de 8.000 eleitores em aglomerado populacional contínuo; a existência de um certo número de infraestruturas e equipamentos tais como hospitais com serviço permanente, corporação de bombeiros, casas de espetáculos, estabelecimentos de ensino preparatório e secundário, transportes públicos, parques ou jardins públicos, entre outras, com razões de natureza histórica, cultural e arquitetónica, no caso das cidades.

Embora a industrialização não tenha tido a expressão de outros países, no séc. XIX houve alterações suficientes para provocar reflexos nas cidades. Os núcleos com mais de 5.000 habitantes ganharam mais de 700 mil pessoas, o que representa um incremento de 162% e aumentaram muito os limites administrativos de

idades como Lisboa e Porto que sofreram importantes alterações morfológicas (Salgueiro, 1997).

A urbanização não só é recente como mostra tendência para aceleração. Com efeito, a população urbana cresceu quase o mesmo milhão entre 1960 e 1981 que entre 1911 e 1960. O reforço da urbanização dá-se em simultâneo com o desenvolvimento socioeconómico que progressivamente atinge todo o território, e acompanha a integração a que se assiste dos vários espaços regionais. As importantes alterações no modo de vida e no povoamento traduzem-se no aumento de número de lugares e na sua distribuição, tanto pelas várias classes de dimensão, como no espaço. Efetivamente, o incremento dos rendimentos familiares, consequência de algum crescimento endógeno da economia e das remessas de emigrantes, permite o aumento dos consumos com a consequente expansão do sector terciário, base indispensável do crescimento urbano.

2.2 2.2. PRINCIPAIS PERÍODOS DE DESENVOLVIMENTO URBANO

2.2.1 IDADE DO FERRO, PRIMEIROS POVOADOS

As primeiras “idades” no extremo sudoeste da Europa remontam à Idade do Ferro. Designam-se citânias ou castros quando o aglomerado edificado possui maior dimensão, importância e são ocupadas de forma permanente. São aglomerados amuralhados, com edificados normalmente de planta circular e localizam-se maioritariamente no topo dos montes para uma melhor defesa. Vestígios deste tipo de organização espacial como por exemplos, a Citânia de Sanfins, a Citânia de Santa Luzia e a Citânia de Briteiros são mais visíveis no Norte de Portugal onde partir do século II a.C., com a ocupação romana e a movimentação demográfica das populações celtas para o litoral, estes povoados entram em declínio.

Os castros estão constantemente localizados no topo de montes que são defesas naturais e permitem o controle tático dos terrenos envolventes. Estes montes dispunham sempre de fontes ou pequenas ribeiras, e naqueles casos mais

carenciados de água eram construídos reservatórios pelas populações, provavelmente para resistir aos cercos. (wikipédia)

Um castro típico é fortificado normalmente por três muralhas mas em alguns casos seja até quatro muralhas, que complementam as defesas morfológicas do terreno. As casas têm cerca de três a cinco metros de diâmetro, e são na sua maioria circulares com algumas retangulares, feitas de pedra solta e terra, com telhado cónico de colmo suspenso por um pilar de madeira central. As ruas são algo regulares, sugerindo organização social avançada. Os castros variam de algumas dezenas a algumas centenas de metros em diâmetro. (wikipédia)

Julga-se que os castros eram locais de refúgio durante as guerras tribais Célticas e pré-Célticas, mas muitos, incluindo todas as citânias, eram verdadeiros centros populacionais continuamente habitados. (wikipédia)



Figura 6 – Citânia de Sanfins – Paços de Ferreira, séc. I a.c.

Fonte: JFCarvalhosa - <https://www.jfcarvalhosa.pt/web/index.php/turismo1/item/9-citania-de-sanfins>

2.2.2 A CIDADE ROMANA

Durante a romanização, a Península Ibérica foi dividida em cinco províncias: A Lusitânia, que integrava o território português a sul do Douro, a Tarraconensis, sendo a maior e situando-se a norte e nascente da Península, a Galaecia (atual Galiza), a Cartaginense e a mais pequena província Baetica a sul.

Entre as cidades romanas portuguesas destaca-se: Chaves (Aqua Flaviae), Braga (Bracara Augusta), Coimbra (Aeminium), Condeixa-a-Velha (Conímbriga), Santarém (Scalabis), Lisboa (Olissipo), Santiago do Cacém (Mirobriga), Évora (Ebora), Beja (Pax Julia), Faro (Ossonoba) e por fim a maior e já extinta cidade de Balsa.



Figura 7 – Formas urbanas romanas comparadas

Fonte: SILVA (2007: 106)

A organização das cidades romanas segue um traçado com a orientação norte-sul, o cardo, e outro este-oeste, o decumanus. No centro localiza-se o fórum, ou seja, o centro administrativo e religioso da cidade, a partir do qual a cidade se desenvolve. São igualmente construídos edifícios de lazer, termas, anfiteatros e edifícios de serviços, mercados, bibliotecas tais como pontes e vias de comunicação.

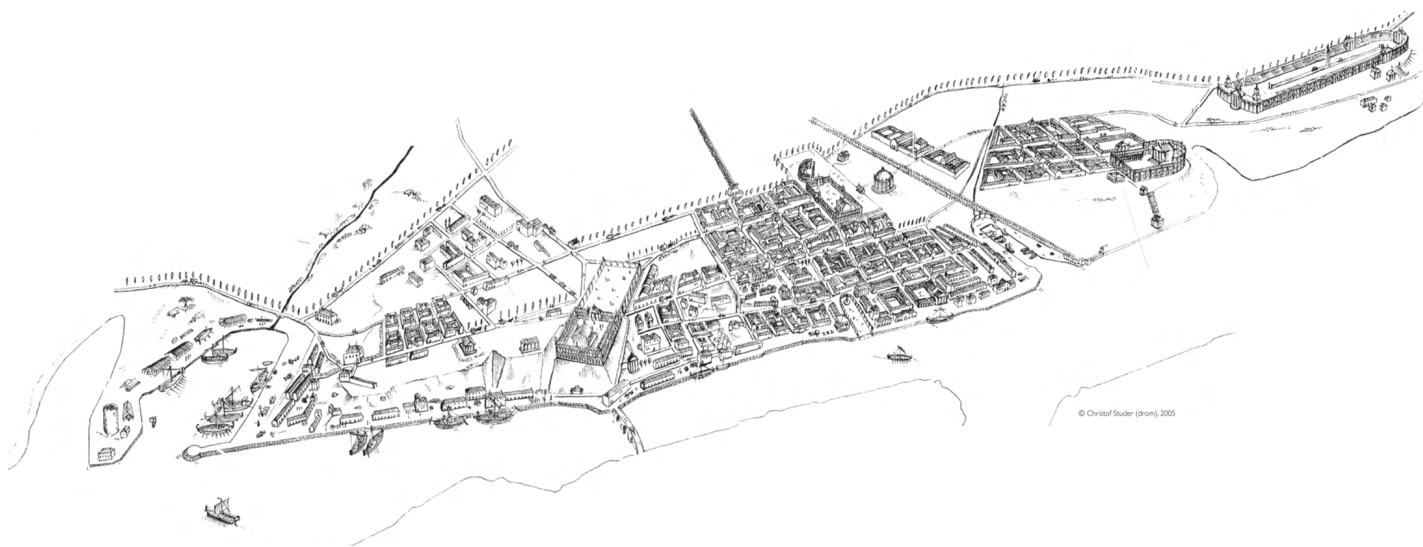


Figura 8 – Esboço de visão panorâmica da Cidade de Balsa – Christof Studer (dram), 2005

Fonte: SILVA (2007: 98)

2.2.3 A CIDADE MEDIEVAL

Apesar da existência de cidades antes mesmo de ser fundado o reino de Portugal a partir do Condado Portucalense em 1130, é na Idade Média que as cidades portuguesas são fundadas. Correspondem às sedes de Diocese, sendo estas de norte para sul: Braga, Porto, Coimbra, Viseu, Guarda, Lamego, Lisboa, Évora e Silves. A cidade medieval cujo perímetro é definido pela muralha, está geralmente associada a um castelo ou mosteiro. O seu crescimento é feito de forma orgânica. A Partir do século XII a população urbana cresce, uma parte da qual vive nos burgos que assim têm que ver ampliados os seus territórios. Este processo implicou, por vezes, a construção de novas cercas que envolviam amplos espaços,

parte importante dos quais votados à agricultura e que só o crescimento posterior foi preenchendo. Nos espaços livres intramuros ou junto das portas (no caso da formação de subúrbios) as construções sucediam-se à medida das necessidades e sem obedecer normalmente, a um planeamento devidamente antecipado, ou estratégico.

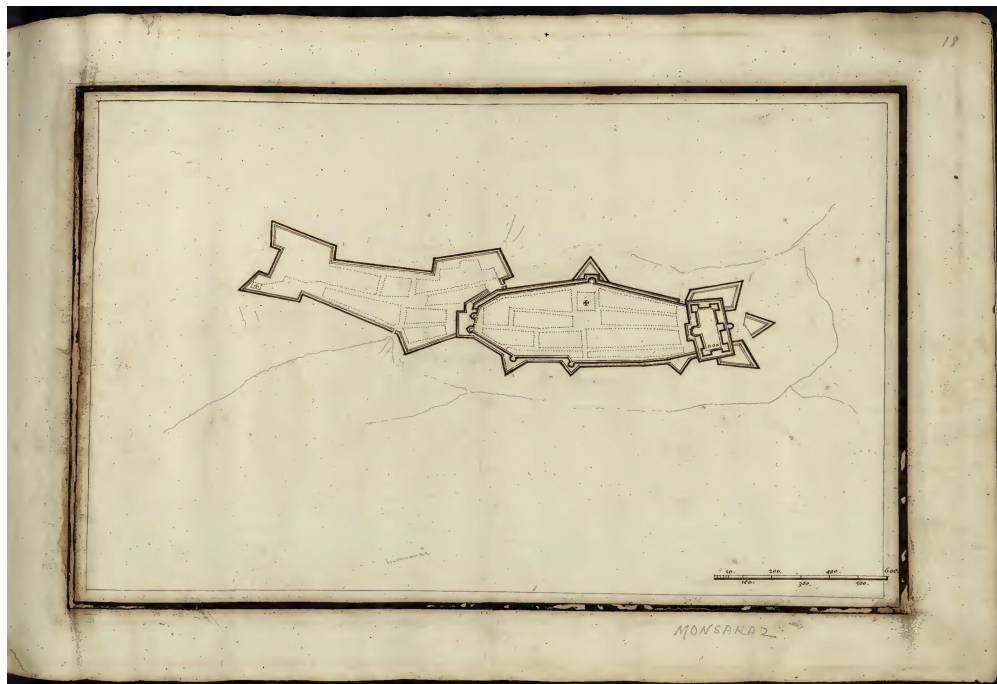


Figura 9 – Projeto de fortificação para a Monsaraz, Nicolau Langres,1310

Fonte: in_fortalezas.org/impressao1.php?&tipo=Fortifications%20Group&ct=fortaleza&id_fortaleza=2091

O aumento da circulação, concomitante com o desenvolvimento económico do comércio, tornou necessário dotar as aglomerações medievais mais importantes – constituídas por ruas estreitas e por um dédalo de ruelas e becos – com vias de atravessamento e escoamento de trânsito que, naturalmente, atraíram o comércio mais sofisticado. São as “ruas novas”, de que a mais famosa é a de Lisboa, na qual Damião de Góis descrevia assim: “É muito mais ampla que as outras ruas, ornada de ambos os lados com belíssimos edifícios. Aqui se juntam à compita todos os dias, comerciantes de quase todas as partes e povos do mundo, com extraordinária

concorrência de gente” (Damião de Góis segundo tradução de J. F. Alves citado em Salgueiro, 1997).

Com o advento do Renascimento e as novas concepções estéticas, começou a olhar-se com desagrado para as cidades medievais de ruas sujas e apertadas. Para além do maior desenvolvimento dos centros portuários ou daqueles que pertenciam à Ordem de Cristo, da afirmação da arquitetura e da acumulação de riqueza e objetos requintados, em 1500 e 1600 encontram-se também intervenções urbanísticas dignas de nota, para além disso, alguns poderosos, introduzem profundas alterações nos tecidos antigos ou criam áreas de expansão com ruas largas, praças e monumentos em simultâneo com o desenvolvimento de estudos superiores (Salgueiro, 1997).

2.2.4 CIDADE RENASCENTISTA

Em Portugal, como a maioria das cidades no sec. XV encontravam-se consolidadas, era impossível a sua reconstrução de acordo com os novos princípios urbanísticos. Assim, as intervenções limitam-se a áreas restritas ou sistemas defensivos. São abertas novas ruas em Lisboa e Porto e empreendidas reformas urbanísticas em Braga. Durante o século XVII são estabelecidas cidades junto à linha fronteira com um desenho irregular e planificado em que é bastante evidente a preocupação defensiva, é o caso de Almeida, Estremoz e Elvas.



Figura 10 – Planta de Mazagão– atual El Jadida, Marrocos, (1802), Inácio António da Silva
Fonte: in <http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.com/2015/05/mazagao-seculo-xvi-meados-do-seculo.html>



Figura 11 – Esquema planificado de Almeida, 1764
Fonte: in <http://rnod.bnportugal.gov.pt/rnod/winlibsrch.aspx?skey=78073EA821834679BEE9B23BDF480E8F&pag=1&tpp=10&sort=4&cap=&pesq=5&thes1=58205>

2.2.5 A CIDADE POMBALINA

Aquilo a que se chama de “estilo pombalino”, segundo José Augusto França (1978), apresenta influências do maneirismo setecentista e do rigor e funcionalidade da engenharia militar. Época de mudança, e de gostos contraditórios, em que o barroco é tardio, mas o neoclássico ainda não é. Diversos elementos atestam a orientação barroca, como a busca de “formosura de conjunto”, mas a procura de simetria em “portas, janelas e alturas”, os conceitos de saúde pública, a necessidade de ar puro e saudável são já prenunciadores do séc. XIX. O ar e a luz aparecem como valores novos, que ruas mais largas e praças permitem usufruir (França, 1978).

O engenheiro mor do reino Manuel da Maia é encarregado pelo Marquês de Pombal de estudar a solução para reconstrução da Baixa após o terramoto de 1755. São, então apresentadas cinco propostas onde três hipóteses destacam-se das restantes, são elas, a reconstrução do tecido danificado quase como era anteriormente, a mudança do coração da cidade para zona mais segura, entre Alcântara e Pedrouços, e a demolição do que sobrava, aproveitando os escombros para nivelamento de cotas, sobre o que se edificaria a cidade, segundo um novo traçado planeado livremente (França, 1978).

Sendo a escolhida da autoria de Eugénio dos Santos e continuada por Carlos Mardel, sempre orientado pelas diretrizes de Manuel da Maia, este debruçou-se sobre as hipóteses urbanísticas possíveis, os modelos de arquitetura, o aspeto das construções, a segurança dos edifícios e a higiene com planos de propostas para a baixa, bem como de projetos tipo para as fachadas, desenhados por Eugénio dos Santos. A reconstrução da Baixa apresentou aspetos de extrema modernidade, pois constituiu o que hoje poderíamos chamar de operação integrada. De fato, foi baseada em legislação especial que revelou grande sentido das realidades económicas e sociais. Disponha de um plano de ocupação do solo inovador, de projetos tipo imperativos para as edificações e de normas de construção, tendo

sido coordenada por um gabinete presidido pelo Regedor das Justiças (França, 1978).

A preocupação em fazer edifícios resistentes a cataclismos do tipo ocorrido levava Manuel Maia, nos primeiros esboços, a fixar em dois pisos a altura máxima das construções. Depois, e porque isso não dava rendimento suficiente aos proprietários, a cota foi limitada pela cércea da Praça do Comércio e os prédios foram concebidos com quatro ou cinco pisos. Mas inventou-se uma estrutura que resistisse aos abalos, a chamada “gaiola”, com elementos estruturais de madeira, travados entre si e independentes das argamassas, estuques e cantarias que os envolveriam e que poderiam cair em caso de abalo sísmico. A própria largura das ruas teve em atenção a possibilidade de queda destes edifícios (França, 1978).

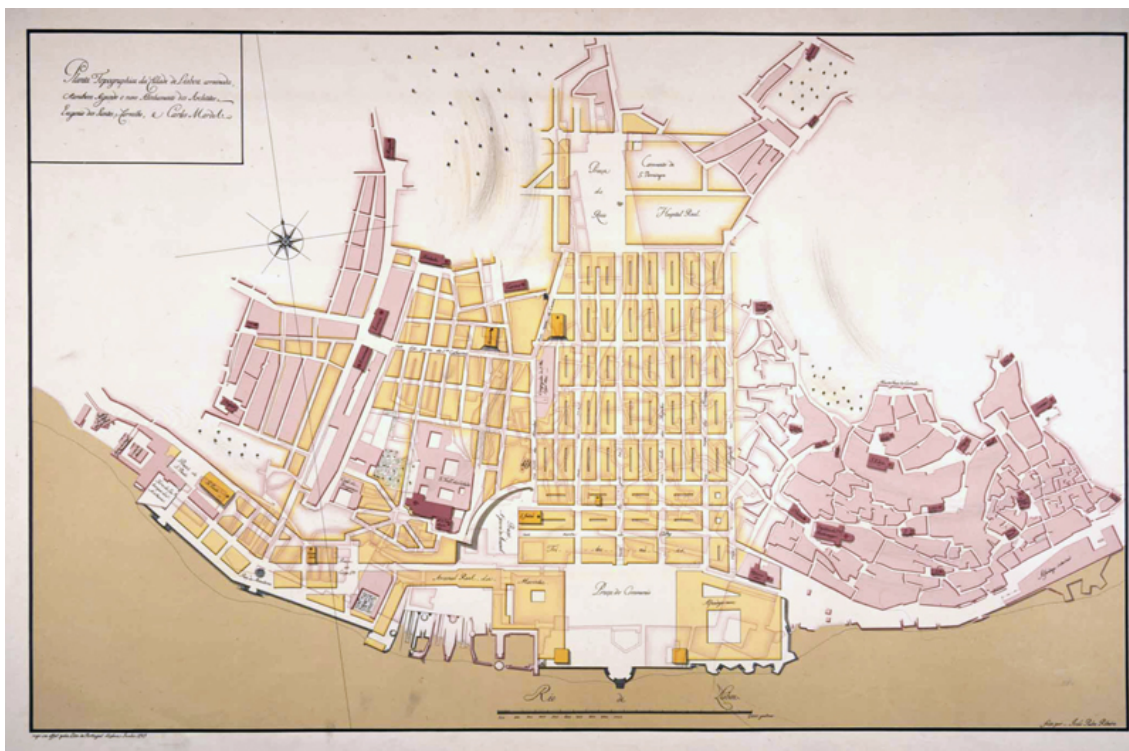


Figura 12 - Plano para a reconstrução da Baixa de Lisboa (Eugénio dos Santos e Carlos Mardel - 1758)

Fonte: in <http://www.museudelisboa.pt/pecas/detalhe/news/planta-topografica-da-cidade-de-lisboa-arruinada-tambem-segundo-o-novo-alinhamento-dos-architectos-eugenio-dos-santos-carvalho-e-carlos-mardel.html>

A malha é reticulada hierarquizada, sendo a monotonia quebrada pela variação da largura das ruas e pela mudança na orientação e na forma dos quarteirões. De leste

para oeste existe uma alternância de ruas principais e secundárias, e estas nascem apenas no terceiro quarteirão a partir de sul. A parte norte e central da malha é constituída por 40 quarteirões retangulares que apresentam o eixo maior no sentido norte-sul, enquanto os 12 do sul estão alinhados no sentido este-oeste e os três que rematam a malha, a nascente da Rua dos Fanqueiros são quadrados. Os quarteirões que limitam pelo norte a Praça do Comércio são muito mais largos que os do resto do conjunto sul (França, 1978).



Figura 13 - Projeto das fachadas dos edificios para as ruas principais – Lisboa (Eugénio dos Santos e Carvalho, Sebastião José de Carvalho e Melo -1758 e 1759).

Fonte: in <https://comjeitoearte.blogspot.com/2011/11/lisboa-pombalina-reconstrucao-da-cidade.html>

2.2.6 A CIDADE INDUSTRIAL

O impacto da industrialização nas principais cidades europeias durante o século XIX produz modificações profundas na fisionomia das cidades. Com um crescimento acentuado nas cidades preexistentes começa a existir uma descentralização do centro pré-existente. A instalação de fábricas excessivamente poluidoras nos perímetros das cidades, a explosão demográfica, as más condições habitacionais, a inexistência de infraestruturas, como redes de esgotos e abastecimento de águas, levam a uma degradação da qualidade de vida nas cidades. Em Portugal, o processo de industrialização ocorreu de forma lenta, as alterações mais evidentes ocorreram nos dois grandes centros urbanos, Lisboa e Porto. O crescimento de Lisboa está associado ao facto de ser a capital do Reino

e também à importância do seu porto marítimo. O desenvolvimento do Porto está ligado à produção e exportação de vinho do Porto que traz um grande crescimento económico, que é aplicado na construção urbana. Dois dos principais responsáveis pelas modificações urbanísticas na cidade do Porto foram o urbanista João de Almada, e arquiteto italiano Nicolau Nasoni entre 1725 e 1736.

João de Almada projetou o prolongamento de diversas ruas como a Rua S. João , Rua Santa Catarina, Rua do Almada e a Rua Santo Ildefonso projeta novas artérias proporcionando assim uma malha urbana semelhante com a malha atual. O arquiteto Nicolau Nasoni chega ao Porto em 1725, projeta nesta cidade parte dos edifícios mais emblemáticos, como a por exemplo a Igreja e a Torre dos Clérigos.



Figura 14— panorâmica sobre a cidade do Porto - 1725

Fonte: CMP in <https://www.cm-porto.pt/historia-da-cidade>

2.2.7 A CIDADE OITOCENTISTA

Na segunda metade do século XIX, e após um período muito conturbado de instabilidade política e administrativa, o país conseguiu finalmente encontrar a estabilidade necessária para iniciar uma nova política de desenvolvimento assente, essencialmente, na infraestruturação do território com a nova rede de caminhos-de-ferro, as melhorias portuárias e viárias e a inserção dos transportes coletivos traduz-se num crescimento das periferias principalmente nas grandes cidades. Com a explosão demográfica do interior para o litoral as cidades portuguesas oitocentistas apresentavam os mesmos problemas das cidades europeias. Nos finais do século XIX, o aumento do poder da burguesia permite o investimento privado no sector imobiliário, logo, a sociedade começa a pressionar o governo para que este avance com uma renovação urbana, modernizando a imagem das cidades. Em 1865, o Ministério das Obras Públicas lança os Planos Gerais de Melhoramentos. Estes planos tinham obrigatoriamente que ser elaborados para as principais cidades do país. O diploma regulamenta questões ligadas à higiene, à circulação, à salubridade das edificações e ao arranjo do espaço público. A nível de desenho urbano, tal como por toda a Europa nota-se uma influência do urbanismo francês de Georges-Eugène Haussman . Em particular na criação da Av. Da Liberdade em Lisboa em 1879 e a Av. Dos Aliados na cidade do Porto em 1917.



Figura 15– Avenida da Liberdade, panorâmica norte-sul (Ferreira da Cunha - 1934)

Fonte: Lisboa de antigamente in <https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2017/09/avenida-da-liberdade-com-rua-barata.html>

2.2.8 A CIDADE DURANTE O ESTADO NOVO

Durante o Estado Novo, entre 1926 e 1974 o urbanismo torna-se disciplina autónoma. Em 1934, o Ministro das Obras Públicas e o então presidente da Câmara Municipal de Lisboa, Duarte Pacheco concebe, os Planos Gerais de Urbanização. Cidades com número superior a 2500 habitantes devem ser reguladas por o plano geral de urbanização. A cidade do Estado Novo é claramente baseada nos modelos clássicos de grandes eixos, com as suas ruas, canais, alamedas, acentuados com marcos, como monumentos, fontes e outros, praças bem delimitadas ou enquadradas por edifícios, com ou sem galerias. A regra, ordem e sentido são claramente as principais características presentes no planeamento: existe a galeria, o jardim público, a rua, o quarteirão, o bairro, apresentando assim uma escala mais humana.

Pretende-se, assim, que as cidades se transformem, substituindo as cidades de crescimento orgânico em cidades com uma imagem urbanística mais regular e regulamentada com edifícios emblemáticos, representativos da ideologia do Estado Novo.

Quer na grande cidade quer nas vilas e aldeias existiu a intenção de integrar, de região para região, os elementos mais caracterizadores das tradições urbanísticas e arquitetónicas locais, não só no desenho mas também nos materiais.

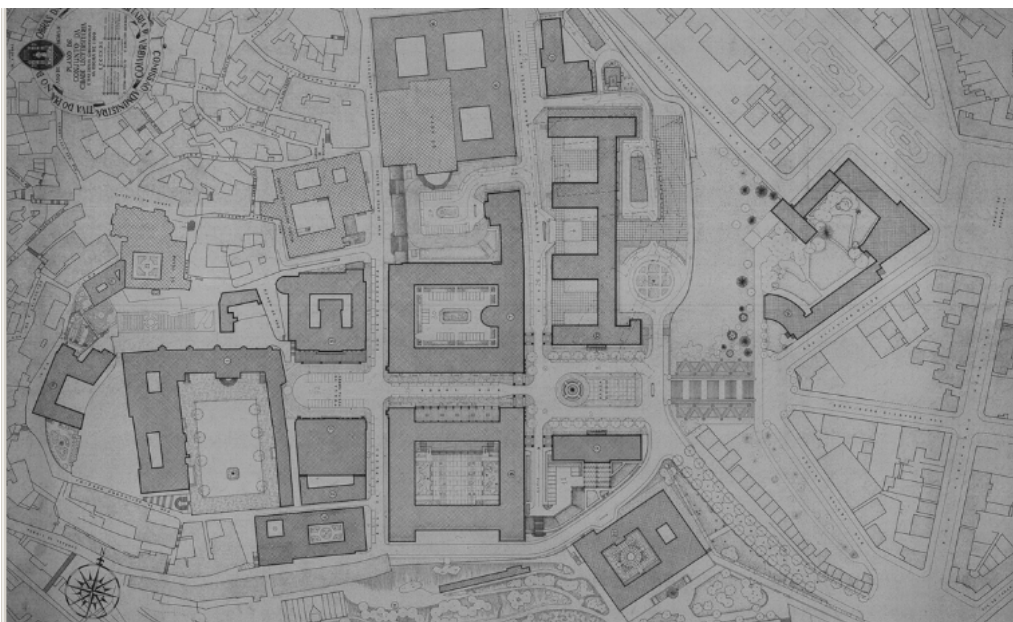


Figura 16– Plano de conjunto da Cidade Universitária, Coimbra – 1949

Fonte: Comunicação Pública in <https://journals.openedition.org/cp/1964?lang=es#ftn28>

2.2.9 A CIDADE MODERNA

O Modernismo em Portugal foi verificado nos anos 50, como um momento de mudança e viragem na reconquista da liberdade de expressão dos arquitetos e urbanistas. Durante a Revolução Industrial na primeira metade dos anos 50 a cidade foi afetada por inúmeros problemas, como tal foi importante perceber necessidades de âmbito social e os princípios do Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, organização que realiza-se pela primeira vez em 1933 em Atenas, CIAM, ligada aos principais nomes da arquitetura moderna internacional com finalidades de debates sobre os vários campos da arquitetura, como o urbanismo, o paisagismo entre outros . O desenho urbano revela os princípios manifestados na carta de Atenas, redigida por Le Corbusier, que definia o conceito do urbanismo moderno. Assim, cria-se uma homogeneização entre uma malha racional de vias e quarteirões formados por blocos paralelos, ou torres.



Figura 17– Fotografia aérea do bairro de Alvalade , Nunes, Alberto Augusto de Abreu ,1953
Fonte: junta freguesia de alvalade

2.2.10 A CIDADE CONTEMPORÂNEA

Devido ao alastramento fragmentado e descontínuo da mancha urbanizada, as cidades portuguesas viram desde 1970 os seus formalismos urbanos alterados, manifestando coerências e modelos de desenvolvimento e urbanização muito diferentes daquelas que estão na base de urbanização do nosso território, tendo como resultado mais visível a desconfiguração e alteração da paisagem urbana e do território em redor dos principais centros urbanos.

O surgimento de inúmeras frentes de urbanização e infraestruturização do território, cujos traçados e formas, frequentemente desligados de qualquer política urbanística, criaram novos inícios de polaridade. Provavelmente, um dos mais visíveis e importantes efeitos que se processa no âmbito destas transformações, está ligado ao surgimento de novas centralidades e de grandes áreas não construídas que, de forma mais ou menos espontânea, se foram formando em torno dos principais aglomerados urbanos. Estas últimas constituem sem dúvida uma nova espécie de espaços vazios, abertos, que se diferencia claramente dos vazios tradicionais, exprimidos em espaços públicos como a praça, a rua e o jardim e que, pela sua dimensão, configuração e carácter indefinido, se assumem, em muitos casos, como as sobras que retiram a leitura de continuidade ou de conjunto à cidade como se pode comprovar na cidade do Barreiro.



Figura 18– Fotografia aérea da cidade do Barreiro, (2002)

Fonte: Google Earth

2.3 2.3 EVOLUÇÃO URBANA DE TAVIRA

2.3.1 IDADE DO FERRO

Os dados conhecidos permitem estabelecer a continuidade da presença humana no local, hoje, ocupado por Tavira a partir do domínio muçulmano. Sabe-se, porém, que entre finais do século VIII a.C. e o século VI a.C., os fenícios colonizaram este local, construindo uma espessa muralha na colina hoje designada de Santa Maria, da qual ainda restam vestígios. Com uma cota aproximada de 20 metros acima da linha do mar, a Colina de Santa Maria tem o formato de uma paleo-península sobranceira a um ponto onde o mar invade o leito do rio, tornando-o navegável, durante a maré cheia. Na sua margem, os navios podiam abastecer-se de água doce e potável. A forte influência fenícia dará origem na região à Turdetânia, a qual se estendia pelo vale Guadalquivir, do Algarve até à Serra Morena. Os mais recentes vestígios descobertos junto à atual Praça da

República documentam a atividade piscatória e conserveira dos turdetanos, nomeadamente, um molhe de acostagem, um armazém de ânforas com preparados piscícolas e uma rede de pesca de atum.

Em Netos, local a uma cota de 8 metros que acompanha a colina do lado Sudoeste, foi posta a descoberto uma muralha com casamatas e passadiços com semelhanças visíveis em La Fonteta e no Castillo de Doña Blanca, Cádiz. Possui uma espessura máxima de 9,5 metros, tendo sido datada dos finais do século VII a.C.. (Maia, 2000)

As características morfológicas do terreno e marítima são típicas das cidades fenícias que se localizam em pontais junto de estuários de rios . A forma do rio Gilão ostenta uma grande curva neste ponto específico, a forma natural do rio proporcionava uma eficaz linha de defesa, abrigava do vento e de tempestades. O seu estuário servia de defesa a inimigos que se aproximassem por via marítima, por uma área de sapais, águas pouco profundas e ainda por línguas de areia correspondentes à atual ilha de Tavira. (Maia, 2000)

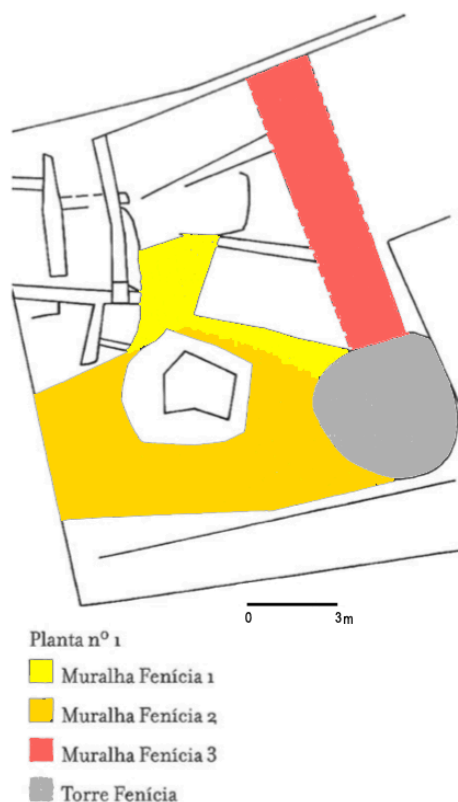


Figura 19—planta da muralha identificada em Netos, Maia (2000)

Fonte: A necrópole da idade do Ferro do Convento da Graça, Tavira.

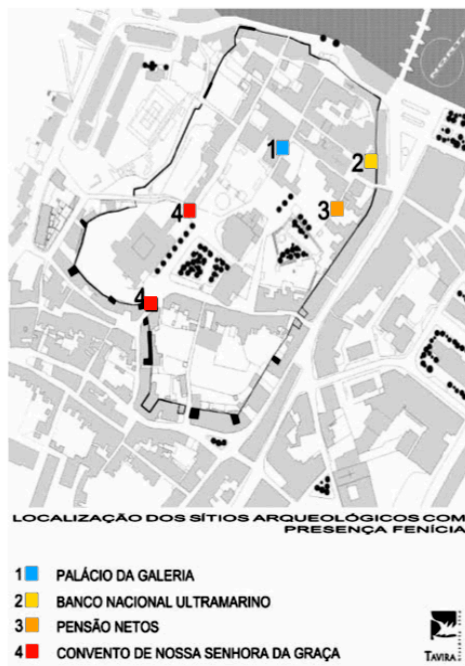


Figura 20—planta da área urbana de Tavira com a localização das áreas onde se identificam vestígios da cultura fenícia (2000)

Fonte: A necrópole da idade do Ferro do Convento da Graça, Tavira.

O fim da ocupação fenícia provocou um abandono temporário do local, o mesmo volta a ser repovoado em meados do séc. V, transformando-se então num renascido povoado piscatório, conserveiro, metalúrgico e comercial ligado ao apogeu do «círculo do estreito» e ao período Tartéssio.

Na 2ª metade do séc. IV o local sofreu uma série de ataques acabando por ser de novo abandonado. Esta fase de violência, que atingiu todo o Golfo de Cádiz, marca o fim do período Tartéssio e início da influencia cartaginesa. Após o abandono, o centro do povoamento transfere-se para uma nova localização próxima, o sítio do Cerro do Cavaco, um pouco a Norte de Tavira. Neste local, e observando uma fotografia aérea de 1958, parece observar-se uma mancha de vegetação de contornos ovalados, o que inspira a existência de um recinto muralhado, ainda que de pequenas dimensões, aproximadamente 5000m² que foi fortificado,

encontrando-se os indícios mais significativos dos III e II a. C., nomeadamente alguns dos vestígios romanos mais antigos do território português. (Silva, 2007).

A escolha de um local com estas características morfológicas para instalar um aglomerado pode entender-se, de duas formas distintas: primeira, ou se procura evitar propositadamente a orla litoral, por receio de alguma ameaça provenientes do mar através do Rio Gilão, ou se adopta aquele espaço como ponto de articulação entre esse mesmo litoral, e o interior, uma vez que na zona de Tavira, a estreita plataforma costeira dá lugar a terrenos mais acidentados, onde uma linha de água como o Séqua/Gilão assume o papel de importante via de penetração e comunicação. No Cerro do Cavaco encontram-se, sobretudo, materiais de época romana republicana. Isto é, contemporâneos do processo da conquista e consolidação do poder de Roma no extremo ocidente peninsular. (Barros, 2003)

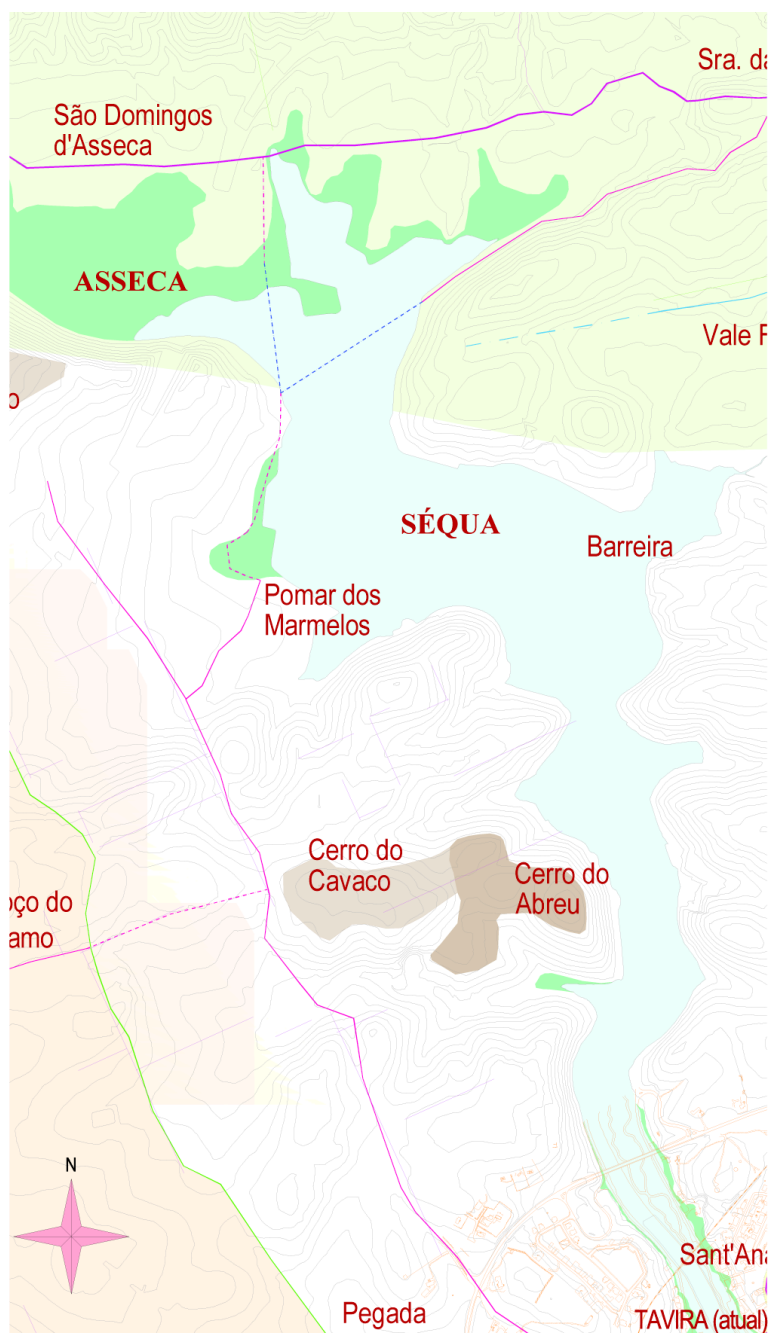


Figura 21—planta da zona de ocupação provável do povoado fortificado do Cerro do Cavaco e reconstituição do estuário do Séquia na Antiguidade, ()

Fonte: Balsa cidade perdida

2.3.2 OCUPAÇÃO ROMANA

Ao falar de Tavira na Antiguidade é referir-se inevitavelmente e simultaneamente a Balsa, cidade a que, na época romana, juntamente com Ossónoba, Hípalis e Gades, era reconhecido o título de Respublica, o que comprova a sua importância no contexto das relações económicas, comerciais e sociais da região envolvente do Golfo de Cádiz já desde a época tartéssica. Porém ao contrário destas, Balsa não teve continuidade urbanística, pois o seu tempo de ocupação não é posterior ao séc. VIII d.C.

Está ainda por determinar com exatidão qual o tipo de interação que houve entre esta antiga cidade de Balsa e Tavira, sendo apenas certo que deparamos com o desaparecimento de Tavira e com o desenvolvimento de Balsa.

A relação entre os dois locais está demonstrada não só por em Tavira, surgirem, testemunhos arqueológicos de romanidade, como também pelo facto de ambos os locais serem servidos pela via romana que ligava, Ossónoba a Baesuris . Nas imediações de Tavira- Junto à Igreja da Conceição, o topónimo Horta da Canada, onde por sinal se encontra localizada uma necrópole romana indica a passagem desta estrada. (Marciel, 2003)

Os trabalhos arqueológicos realizados nos últimos anos em Tavira contribuíram com dados que podem explicar a fundação de Balsa. Os vestígios fenícios encontrados nas escavações em solo da atual cidade de Tavira permitem supor que em determinada altura da primeira metade do século I a.C. se verificou a modificação de Tavira para um diferente local por razões que nos são alheias mas que terão a ver com as novas condições resultantes do rápido desenvolvimento da romanização na costa Algarvia na época. Tavira enquanto urbe não teria sido totalmente abandonada, mas o centro deslocou-se e estabeleceu-se em Balsa para todo o período romano. Este acontecimento não é invulgar, a transferência de povoações, normalmente por razões de ordem política ou económica, se encontra melhor documentada para a época imperial do que para a época republicana. A criação de uma cidade nos arredores de Tavira poderá refletir uma situação idêntica à que alterou a importância relativa de outros povoados da Idade de Ferro

no Algarve, como Baesuris , Cilpes e Ipses , que decaíram, ou Portus Hannibalis e Lacobriga , que assumiram maior importância. (Barros, 2003)

As condições de acessibilidade do sítio pesaram seguramente na decisão da localização geográfica, mas não terão sido as únicas, tão importante teria sido a existência de água no subsolo tal como a fertilidade da zona. A presença próxima de dois topónimos em que o elemento Luz é predominante, Luz de Tavira e Santa Luzia, poderá refletir uma influência a nível de orientação solar, relacionando-os com o santuário de Lux Dubia, divindade protetora dos navegantes, de carácter astral, que sabemos ter existido noutra local do Golfo de Cádiz, em Sanlucar de Barrameda.

Descrever a estrutura urbana de Balsa é, por enquanto, quase um exercício de imaginação . Os vestígios ainda visíveis no local não permitem uma interpretação segura. Por outro lado, as informações que nos ficaram, sobretudo de Estácio da Veiga, nem sempre se conseguem situar com precisão no terreno, muito perturbado na ultima metade de século. (Barros, 2003)

Provavelmente a cidade teria um traçado ortogonal, de que perduram alguns vestígios no parcelar dos terrenos e que parece corresponder razoavelmente à orientação do cadastro estabelecido na faixa litoral do território balsense, que é de 31 graus noroeste. Não é possível identificar com clareza nenhum dos eixos urbanos principais, decumanus ou cardo. Aproximadamente no centro do espaço entre a Quinta da Torre de Aires e a Ribeira das Antas existe uma plataforma natural, acima dos 20 metros, alinhada com a provável orientação da trama urbana, onde poderia ter sido construído o forum , em posição semelhante ao da cidade de Ossonoba.

Todos estes vestígios correspondem a uma cidade cujas atividades marítimas e económicas lhe confirmam a categoria de empório, com relações a longa distância e um indiscutível poder superior no Algarve oriental. Os limites do território balsense ainda se encontram por determinar com exatidão, aspecto importante para uma melhor avaliação das possibilidades económicas de Balsa. Aparentemente Balsa controlava toda a área entre o Guadiana e Bias do Sul, perto da Fuseta, onde se achou o que é até agora o único miliário conhecido no Algarve,

colocado na fronteira entre Balsa e Ossonoba, indicando a distância a partir desta última cidade. O limite meridional é mais difícil de precisar, seguindo, talvez, da convergência do Vascão com o Guadiana até Santa Catarina, de onde se direcionaria para a costa.

Era conhecida na Antiguidade a riqueza piscícola deste sector do Golfo de Cádiz. Não faltava também, nesta zona, o sal, elemento da maior importância numa época de alimentação menos variada e com incipientes processos de conservação de alimentos. A sua abundância garantia o bom funcionamento da indústria conserveira local. (Barros, 2003)

O marco miliário de Bias do Sul indica a milha X a partir de Ossonoba, o que o situa corretamente a nove quilómetros de Balsa. A estrada que ligava esta duas urbes tinha um traçado mais ou menos paralelo à costa. A leste de Balsa, na Quinta do Trindade, há notícia de terem sido descobertos restos de calçada antiga que, atendendo à profundidade a que se encontravam e ao local do achado, podem corresponder à via romana. Quanto a pontes, generosamente atribuídas à época romana por muitos investigadores, não existe nenhuma nesta estrada que se possa considerar de construção romana, incluindo, naturalmente, a emblemática ponte de Tavira.

O estudo da rede viária não se limita à estrada principal, equivalência romana à atual EN 125. Todavia, a identificação dos caminhos secundários e mais ainda dos caminhos rurais é francamente difícil e, em muitos casos, simplesmente impossível. Justifica-se, assim, a maior reserva na interpretação dos indícios que se lhes possam atribuir. Um caminho que nos parece muito importante é o que se dirige da colina de Tavira, por Bernardinheiro, em direção ao porto de Balsa., na foz da Ribeira da Luz. (Barros, 2003)

Uma cidade como Balsa onde se cruzavam uma grande diversidade de pessoas e ideologias tal como bens de um mundo que, em termos relativos, não era menos abrangente que o atual, deve refletir a variedade que caracterizava o Império e a força unificadora de Roma. (Barros, 2003)

O abandono da cidade parece ter sido de um modo progressivo, antecedido de uma decadência iniciada no século V, talvez com a incursão suévica na Bética e no Sul

da Lusitânia, onde tomaram Mértola em 440. Cerâmica e dois fragmentos de inscrições paleocristãs comprovam a existência de uma população residual ainda no séc. VI. Sem esquecer os fatores geomorfológicos, foram certamente as mudanças que marcaram o ocaso romano no Ocidente que levaram ao fim de Balsa, cidade onde por ora não se conhecem fortificações e à qual faltou um bispo para assegurar a continuidade como centro de poder. A colina de Tavira deve ter recebido parte dos habitantes de Balsa, impondo-se novamente na paisagem pela sua posição defensiva, encontrando-se já reocupada no século VIII. Por meados do século XII, aqui já em período muçulmano, hagiónimo Sancti Iuliani designa a povoação do Gilão como alcaria de nome Gilla de que terá possivelmente resultado o nome do Rio Gilão assim como, do mesmo povo poderá vir o rio Asseca que prossegue em direção à serra . Assim acabou a cidade de Balsa.

2.3.3 NASCIMENTO DE TAVIRA ISLÂMICA

O nascimento de Tavira, precisamente neste período, séc. XI deve-se ao movimento do seu porto. De uma alcaria no princípio do século XII, evolui para um hisn e posteriormente para uma cidade. Para uma melhor noção, esta evolui de uma pequena aldeia do valor de Cacela para uma praça fortificada independente e, no espaço de três décadas, já no período almóada, afirma-se como capital de um distrito, superando a antiga capital Santa Maria al Harum, atual cidade de Faro. (Khawli, 2003)

Durante a época das Taifas, e com a mudança da capital do reino de Uksunuba para Silves. A cidade de Santa Maria al Harum (Faro) perde poder. Este retrocesso de Faro foi beneficiado por Tavira, transformando-se na mais importante entidade urbana no litoral oriental de Al Garb (Algarve), sendo possível que o seu atributo foral, enquanto centro urbano artesão e comercial, tenha ocorrido durante a época califal e das taifas. A sua importância era significativa, sendo de destacar que a cidade exercia autoridade sobre madínat al-Ulyã, tendo alcançado a posição de capital provincial, tomando-se assim na praça mais forte do Gharh al-Ândalus (Tavira), até ficar sob o poder Almóada. (Covaneiro e Cavaco, 2003)

É durante a época Almóada que é erguido um novo pano de muralhas, este reforço pode estar relacionado com a necessidade de solidificar a frente defensiva das cidades costeiras do Algarve devido ao aumento do tráfego marítimo de navios oriundos do norte da Europa. A Torre do Mar também seria erguida na mesma época, esta ligava-se à muralha por meio de uma arcaria que foi demolida posteriormente, tinha a função das torres albarrãs, isto é, a de permitir bater zonas difíceis de atingir de cima da muralha. A sua planta era octogonal, tal como é a da outra albarrã, ainda visível, que liga diretamente ao Castelo de Tavira. (Covaneiro e Cavaco, 2003)

Tavira já se expandira para além das muralhas, descendo em direção ao rio ao longo do qual vão-se formando novos quarteirões, que acolheriam construções ligadas às atividades económicas, o comércio marítimo, bem como uma série de outras atividades ligadas ao mar: a pesca, as conservas e a extração de sal, serem já um factor de peso na economia da cidade. Diz-nos Abdallah Khawli que, desde

o século X, a posição estratégica da cidade e seu termo possibilitou que esta adquirisse uma importância como centro produtor e exportador de produtos diversificados e que o seu porto, com os seus subúrbios de pescadores e comerciantes, certamente implantados a jusante da ponte, junto aos areais onde chegavam as embarcações. Este movimento de transbordo da muralha terá começado ainda durante o período almorávida quando, por fatores políticos, se dá um fenómeno de migração de opositores ao novo regime almóada para a cidade de Tavira.

Na margem direita localizavam-se os armazéns e tercenas navais, a jusante do espaço amuralhado e, imediatamente a montante da ponte, o Terreiro da Vila, espaço de trocas comerciais, localizado na proximidade da cerca amuralhada. A ponte da via romana sobre o rio Gilão, em Tavira, leva a presumir neste local uma presença efetiva de que a povoação muçulmana de Tavira seria a continuidade da antiga povoação de Balsa. A edificação da ponte antiga sobre o rio é atribuída ao período islâmico substituindo uma estrutura primitiva de madeira.

Tavira é conquistada aos mouros em 1239 pela Ordem de Santiago, sobe comando de D. Paio Peres Correia. Foi na colina de Santa Maria, cercada pelas muralhas do castelo, que os conquistadores cristãos consolidaram a sua presença civil, militar e religiosa.

2.3.4 EXPANSÃO, SÉC XV E XVI

A expansão portuguesa dos séculos XV e XVI faz de Tavira o mais florescente centro urbano do Algarve, beneficiando a urbe e o seu porto da sua importância estratégica para apoio principalmente , defesa e manutenção das praças conquistadas no Norte de África, como da armada que patrulhava no mar, desde o Cabo de S. Vicente ao estreito de Gibraltar, em disputa de atuações de pirataria, ou de tormento das nossas costas. Nas narrações que se conhecem do Algarve do século XVI, principalmente através de Frei João de S. José e de Henrique Fernandes Serrão, a imagem que nos surge de Tavira é a de uma cidade prospera, de uma riqueza que provém de três ordens de razão: primeira a grandeza da povoação , segundo a natureza do sítio, e por ultimo e não menos importante a nobreza dos moradores. São as três excelências que criam uma terra nobre. Alcança um inestimável valor político, económico e militar, dotando-se neste período de equipamentos qualificados patrocinados pelo mecenato da coroa, de nobres, de burgueses e clérigos empreendedores e com suficientes recursos para construir e ornamentar obras de valor artístico e, no século XV e XVI dá-se o ocupação dos espaços vazios confinantes ao centro, e a construção do Convento das Bernardas , a Igreja da Misericórdia considerada a mais valiosa das obras renascentistas do Algarve, e o Palácio da Galeria, ocupando estas duas últimas construções "espaços da vila-a-dentro que iam vagando pela saída de população para o subúrbio, ou mesmo para fora do país, como foi o caso dos Judeus. (Anica, 1983)

Abrem-se no reinado de D. Manuel I uma porta, para o Praça da Ribeira , transformando-se esta na praça principal e lugar de mercado de produtos alimentares, a Rua Nova, que contorna exteriormente a muralha, e também a Rua Nova Pequena, que se prolonga pela Rua Direita da Ribeira, reunindo mercadores e ligando a vila medieval à sua Ribeira comercial. A Rua Direita, um dos traços principais da morfologia urbana tradicional portuguesa, surge muitas vezes ondulante e resulta numa via direta que liga elementos essenciais da estrutura da

cidade, às vezes através de toda ela, outras pondo em contacto com uma praça central com o logradouro periférico onde se fazem as feiras comerciais.

O época de maior florescimento foi simultaneamente aquele que testou mais o crescimento urbanístico. É neste período que se esboça uma tipologia social das ruas de Tavira. Enquanto a "velha nobreza de Tavira possuía os seus palácios no núcleo medieval ou além da ponte, a nobreza criada pelos feitos da expansão portuguesa e os fidalgos fizeram construir – moradas de casas nobres – na Rua Nova e na Corredoura, os dois eixos mais elegantes de Tavira do séc. XVI " . (Cavaco, 1976)

De Junho a Setembro de 1489 D. João III residiu em Tavira e é no contexto da expansão que ao tempo de D. Manuel faria elevar Tavira a cidade em 16 de Março de 1520, através de carta majestosa em que elogia e dilata a Cidade de Tavira, os seus habitantes e descreve os seus feitos na expansão, de modo muito lisonjeiro. Esta elevação a cidade trará certamente à cidade uma nova força de desenvolvimento urbano que se terá manifestado sobretudo na zona da Rua Nova Grande.

Uma outra praça que se desenvolverá, mas já deslocada do antigo Largo e do rio – a Corredoura, que se pensa constituir o caminho de passagem do gado para os pastos dos sapais, próximo das salinas. Acompanhando o crescimento da população é visível a forte presença religiosa dos conventos e Igrejas que vão pontuando o território, mais vincadamente na zona periférica.

2.3.5 INVOLUÇÃO E PARALISAÇÃO, SÉC. XVI A 1ª METADE SÉC. XIX

A segunda metade do século XVI começa a verificar-se a decadência da cidade, prejudicada pelo abandono de algumas praças norte africanas, e pelo progressivo assoreamento do rio Gilão. O movimento comercial vai subitamente terminar no porto de Tavira e em 1600 este acaba mesmo por encerrar.

Por volta de 1573, já apresentava sinais de declínio, despovoamento e ruína. Novas ideologias militares tornaram ultrapassado o antigo sistema defensivo da cidade que, nos séculos XVI e XVII, era cenário de assaltos de piratas e corsários, obrigando à construção de uma cintura costeira de novas fortificações e à adaptação do velho castelo arruinado.

Os seis conventos erguidos em Tavira, entre o século XIV e meados do XVIII, estabeleceram a estrutura conventual da cidade que envolveu o seu espaço urbano. Os espaços urbanos e o rural foram delimitados desta forma pelos conventos, e estes muitas vezes, funcionaram, como núcleos de atração para o crescimento e desenvolvimento urbano, mas pela forma como se posicionaram em torno da cidade, teve ao mesmo tempo, o efeito contrário, impedindo o desenvolvimento da cidade. Estes edifícios e as suas hortas formaram barreiras à expansão urbana. Este facto é evidente em Tavira tanto a sul – com as hortas muradas de São Francisco e dos Capuchos – como a norte, onde a horta de São Paulo e particularmente, a do Carmo, formaram limites à expansão da cidade.

O núcleo urbano de Tavira, que se encontrava em dificuldades nas últimas décadas do séc. XVI, até ao séc. XVII, verá melhores tempos durante o séc. XVIII. Porém Tavira já não dispunha da mesma posição e primazia que tivera anteriormente no Algarve.

A população acaba por não sofrer alterações significativas em relação ao número de fogos no centro urbano, aproximadamente 1500 fogos. Toda a região sofre com as alterações estruturais do comércio europeu e mediterrâneo, em especial a partir de 1620.

Em meados do séc. XVIII, a atividade do porto de Tavira relacionava-se quase exclusivamente com a pesca e o patrulhamento da costa, reduzida esta a contactos com áreas geográficas próximas e sendo visível a dependência económica do exterior. O terramoto de 1755, embora menos doloroso que noutros pontos do país não deixou de causar-lhe alguns estragos.

À margem do rio fizeram-se modernamente grandes demolições que alteraram por completo a sua aparência: a entrada na ponte era guardada pela «torre do mar»: depois seguiam-se os açougues no sentido geral de locais de venda, uma vez que havia nelas tantos talhos como lugares de fruta e as tercenas ou estaleiros navais. Também existiam moinhos e lagares de azeite, movidos pela corrente da maré. No seu lugar traçou-se o jardim público e levantou-se o mercado, que dantes se fazia debaixo das arcadas da praça. Foi aqui que o terramoto de 1755 fez sem dúvida maiores destroços, embora se não tenha alterado nem o traçado das ruas nem a fisionomia das casas.

No âmbito de uma política nacional de recuperação económica, o Marquês de Pombal funda em Tavira uma fábrica de tapeçarias, mas a produção e existência foi de pouca duração. Por diligência tomada no reinado de D. Maria I, nesta cidade de forte tradição militar foi entretanto erguido um amplo quartel militar, edifício construído a partir dos últimos anos no séc. XVIII na periferia da cidade e sítio da antiga Atalaia.

Quanto à imagem, e excluindo os efeitos devastadores de alguns sismos, ou algumas edificações recentes, Tavira mantém, na generalidade, uma configuração muito próxima da que detinha em épocas anteriores: com um núcleo, volumes, formas que testemunham a permanência de elementos não só medievais, como de épocas posteriores, embora já antigas. Marcas e símbolos de um notável passado histórico, património cultural que importa defender e preservar.

2.3.6 DESENVOLVIMENTO 2ª METADE SÉC. XIX A SÉC. XX

A primeira metade do séc. XIX foi caracterizado por uma estagnação profunda a nível de desenvolvimento da urbe, construindo-se apenas e por iniciativa da Câmara o Bairro Jara, junto ao Convento das Bernardas, para alojar famílias mais desfavorecidas.



Figura 22 – Bairro Jara – Tavira (2023)

Na segunda metade do séc. XIX, aumentam as exigências para os serviços públicos. O liberalismo introduziu uma nova consciência social, levando à construção do Mercado da Ribeira, do Jardim Público e simultaneamente dos muros de suporte para a regularização das margens do rio Gilão, valorizando-se uma margem ribeirinha tradicionalmente assumida como zona de trabalho, dos armazéns, dos açougues, dos estaleiros, distinta da margem oposta onde a relação com o rio é sobretudo paisagística, devido ao alinhamento de vários edifícios apalaçados. Em parte, a requalificação do baixa ribeirinha feita por José Pires Padinha, o autarca por detrás da requalificação, ao elevar as margens do rio com blocos de pedra talhada sobrepostas, contemplaria uma parte de salvaguarda contra as enchentes das enxurradas invernais do rio e das marés vivas. Portanto

naquele tempo, haveria uma verdadeira «praia fluvial» na margem direita do Gilão, local onde os barcos que subiam o Rio embarcavam e desembarcavam.

Por outro lado, mostrava que a cidade de Tavira tinha uma classe social em ascensão que finalmente tinha acesso aos proveitos das explorações das armações de atum. Aquilo que antes era um exclusivo quase dos soberanos – os lucros das armações do atum – foram liberalizados com a criação da Companhia de Pescarias do Algarve ainda no tempo do Marquês do Pombal. Um grupo de tavirenses burgueses subiu à liderança da autarquia e racionalizou a cidade, dotando-a de um equipamento que ainda hoje se conserva, com algumas alterações posteriores – mas no essencial a baixa ribeirinha tavirense oitocentista mantém-se, com os seus gradeamentos de ferro nas margens altas do rio.

O início do século XX assiste ao aparecimento da linha ferroviária , que acabará por influenciar o espaço urbano com o rompimento de novas artérias de ligação ao centro da cidade, a expansão urbana foi muito focalizada nos principais eixos de saída da cidade. Surgiram assim as construções entre a Rua dos Fumeiros de Trás e a área de expansão recente da Porta Nova, as habitações periféricas da Atalaia , a construção de Borda D'Água de Aguiar, da estrada de Santo Estêvão, da rua do Alto do Cano e ainda a Avenida Mateus Teixeira de Azevedo., que cresceu com a chegada do comboio a Tavira em 1905. Nas áreas limítrofes instalam-se unidades fabris de conserva de peixe. Durante o Estado Novo surgem novos arruamentos e edifícios públicos, alguns seguindo os moldes oficiais: escolas da Porta Nova e da Estação, o Palácio da Justiça, o Posto Agrário e o antigo edifício dos Celeiros da Federação Nacional de Produtores de Trigo, entre outros.

Alterações significativas na época foram a instalação das principais infraestruturas: a inauguração da luz elétrica , o começo da rede de esgotos , no fim dos anos vinte a água canalizada, e por ultimo o aperfeiçoamento da recolha do lixo (1931).

A segunda metade do século XX caracteriza-se, em termos de crescimento urbano, pelo aparecimento das primeiras construções em altura na Horta d'EI Rey, em 1960, e das habitações de carácter social no bairro da Porta Nova. Propriedade das

Caixas de Previdência; coexistiram assim no mercado da habitação um sector público e privado.

Este processo continuou nos anos setenta com a urbanização do Campo da Atalaia , promovida pelos serviços sociais da Guarda Fiscal, Exército e Fundo de Fomento à Habitação, e da Horta da Bela Fria , pela associação de moradores. Iniciam-se também nesta altura as construções na área da Porta Nova, por iniciativa de privados .

Em 1926-27, foi finalmente aberta uma barra artificial, no mesmo local onde existiu a primeira barra que o forte de Santo António defendia. Tavira tinha finalmente facilitado o acesso ao mar por um canal navegável em frente da foz do Gilão porém com algumas dificuldades nos anos seguintes devido às dinâmicas naturais destas ilhas e pela ação do mar na linha de costa. Estes fenómenos têm fortes impactos sobre o meio e são responsáveis por repercussões negativas, nomeadamente riscos acrescidos de cheias e consequentemente inundações catastróficas como veio a acontecer a três de dezembro de 1989 , que não é mais do que o rio a reclamar o seu espaço natural.

Junto à nova barra artificial é implantado o edifício Arraial Ferreira Neto, este é um conjunto edificado que constitui um testemunho da importante atividade económica da Ria Formosa, sendo um dos poucos vestígios arquitectónico das instalações de apoio à pesca do atum da costa algarvia. O conjunto atual substitui as instalações que foram demolidas pelo mar em 1943. O Arraial Ferreira Neto era como um bairro social piscatório em que habitavam cerca de 400 a 500 pessoas, uma vez que oferecia instalações adequadas para as atividades industrial e o conforto suficiente para o descanso dos pescadores e suas famílias. Portanto, este espaço era constituído por um edifício escolar, balneário, forno, capela, posto médico, sanitários públicos e clube, além de uma rede completa de esgotos e cinco cisternas, juntamente com um cais de embarque na foz do rio Gilão. Com o declínio da captura do atum, as últimas campanhas realizadas aqui ocorreram entre os anos de 1970 e 1971, fazendo com que o Arraial deixasse de cumprir a

sua função. Atualmente, foi convertido para uma unidade hoteleira, Vila Galé Albacora.



Figura 23 – Hotel Vila Galé Albacora– Tavira (2023)

O Mercado da Ribeira, inaugurado a 1887 visava a memória de um comum mercado que foi utilizado até meados do século XX. Este tinha como objetivo assegurar um maior controlo das atividades comerciais e melhorar as condições de trabalho e de higiene, entre os anos de 1887 e 1999. Este espaço era como uma partilha de preocupações oitocentistas com o desenvolvimento urbano e crescente industrialização. Após a cessação da sua função, o mercado foi submetido a obras de reabilitação e restauro em 2000, visando a retoma de funções comerciais e culturais de uma forma mais modernizada.

Os edifícios gémeos na Av. Dr. Mateus Teixeira de Azevedo formam uma memória da expansão urbanística ocorrida durante o século XX, sendo consideradas como monumento de interesse municipal. São uma expressão rara em Tavira, da criatividade do arquiteto Raul Lino e das suas concepções tradicionais com a modernização da casa portuguesa, que originou uma corrente arquitectónica com relevo nacional, especialmente durante a primeira metade do

século XX. E resultante desta criatividade surgiram as Casas Raul Lino, em que este relacionou o espaço com o gosto dos proprietários com os processos construtivos e decoração próprios do sítio e do clima.

3 ESTUDO DE CASOS

3.1. VILA REAL DE SANTO ANTÓNIO – CIDADE ESTRUTURADA

Em 1773 mandou-se edificar Vila Real de Santo António, de acordo com um plano e projeto do arquiteto Reinaldo Manuel dos Santos sob direção de Manuel Maia e Eugénio dos Santos que integrava o grupo de trabalho da reconstrução de Lisboa, e por isso, é inspirado no que se fizera na Baixa Pombalina (Figueiras, 1999).

O Marquês de Pombal apresenta-se de algum modo como o redentor da pátria, como o governante sábio, o único capaz de levar novamente o país ao apogeu do passado. O poder encarnava a capacidade de restauração do período glorioso nacional figurado pelo reinado de D. Manuel, e por isso, a ideia da restauração tornou-se complicada, Pombal, o poderoso ministro de D. José, decidiu proceder à restauração do reino do Algarve, através da construção de uma povoação, a Vila Real de Santo António de Arenilha, iniciativa que conduziu à fundação de Vila Real de Santo António. A necessidade de reforçar o povoamento do sotavento algarvio inseria-se numa política económica de fomento da pesca, que estava praticamente na mão dos espanhóis. Não só os pescadores de Ayamonte e outras terras vizinhas pescavam nos mares algarvios, mas também na época havia uma colónia de catalães que tinha construído diversas cabanas em Monte Gordo, para ocupar aquando do período da safra do atum e da sardinha (Figueiras, 1999).

A ideia do governo de Lisboa era, portanto, a de substituir os espanhóis em Monte Gordo e o primeiro documento de fundação, datado de 17 de Dezembro de 1773, alude por isso à fundação de uma vila regular “preservada das inundações do Guadiana e das irrupções do mar” (Correia, 1984). As informações transmitidas à corte foram desfavoráveis à escolha dos areais de Monte Gordo para implantar nova povoação, devido à deslocação das dunas, sugerindo como localização mais

adequada a margem do Guadiana nas proximidades da vila desaparecida de Santo António de Arenilha, local efetivamente escolhido pelo Marquês de Pombal.

A Câmara da vila desaparecida tinha continuado em funções num sítio a noroeste de Monte Gordo, onde se fez uma Casa de Audiência, mas com o decorrer do tempo, a Câmara de Castro Marim passou a superintender nos dois termos, funcionando efetivamente como sede dos dois municípios (Correia, 1984).

Castro Marim continuava a desempenhar a sua função militar e política-administrativa, mas não podia ser o centro das pescarias e do sotavento, que se pretendia incrementar com a fundação da Companhia Geral das Reais Pescarias do Algarve, em 1773. Tornava-se pois necessário criar uma nova povoação. A 17 de Março de 1774 o Juiz de Fora de Castro Marim colocou a primeira pedra da nova vila, dando assim início aos trabalhos, e logo a 6 de Agosto desse ano se procedia à inauguração solene do local, ainda designado por Vila de Santo António de Arenilha, com a aplicação das armas reais no edifício da alfândega e o lançamento ao mar das primeiras 12 embarcações construídas nos estaleiros locais. Neste ano, a Alfândega de Castro Marim é transferida para a nova vila e o Juiz de Fora passava a nela residir. Contudo, as solenidades da inauguração de facto da povoação só tiveram lugar em Maio de 1776, tendo a nova vila passado a ser designada por Vila Real de Santo António (Figueira, 1999).

A planta para a nova povoação, desenhada por Reinaldo Manuel dos Santos, foi enviada em Janeiro de 1774, tinha como características principais a forma de um retângulo de 1930 por 950 palmos, com o eixo maior paralelo ao rio, o traçado ortogonal e a existência de uma praça quadrangular em posição central (Correia, 1984).

As ruas, cinco no sentido Norte-Sul e seis no Este-Oeste, são todas da mesma largura e cruzam-se em ângulos retos formando 41 quarteirões, dos quais 30 são iguais. A praça ocupa o espaço equivalente a um quarteirão e às quatro ruas que o cercam. Contudo, ela é um pouco maior, bem como o comprimento dos quatro quarteirões que a delimitam, para introduzir uma nota de variação e reforçar o caráter de centro. Assim, a malha apresenta um diálogo de tensão entre os blocos

que por causa do rio são retangulares e os que por causa da praça são quadrados, como observa o autor J. Correia (1984).

Embora com homogeneidade de traçado, o plano previa uma ocupação diferenciada do espaço e, tal como acontecera na Baixa Pombalina, incluía orientações quanto ao aspeto dos edifícios. As duas filas de quarteirões junto ao rio eram destinadas às companhias de pesca, a primeira funcionava como fachada da vila e destinava-se a impressionar quem a demandasse, designadamente os espanhóis de Ayamonte (Correia, 1984).

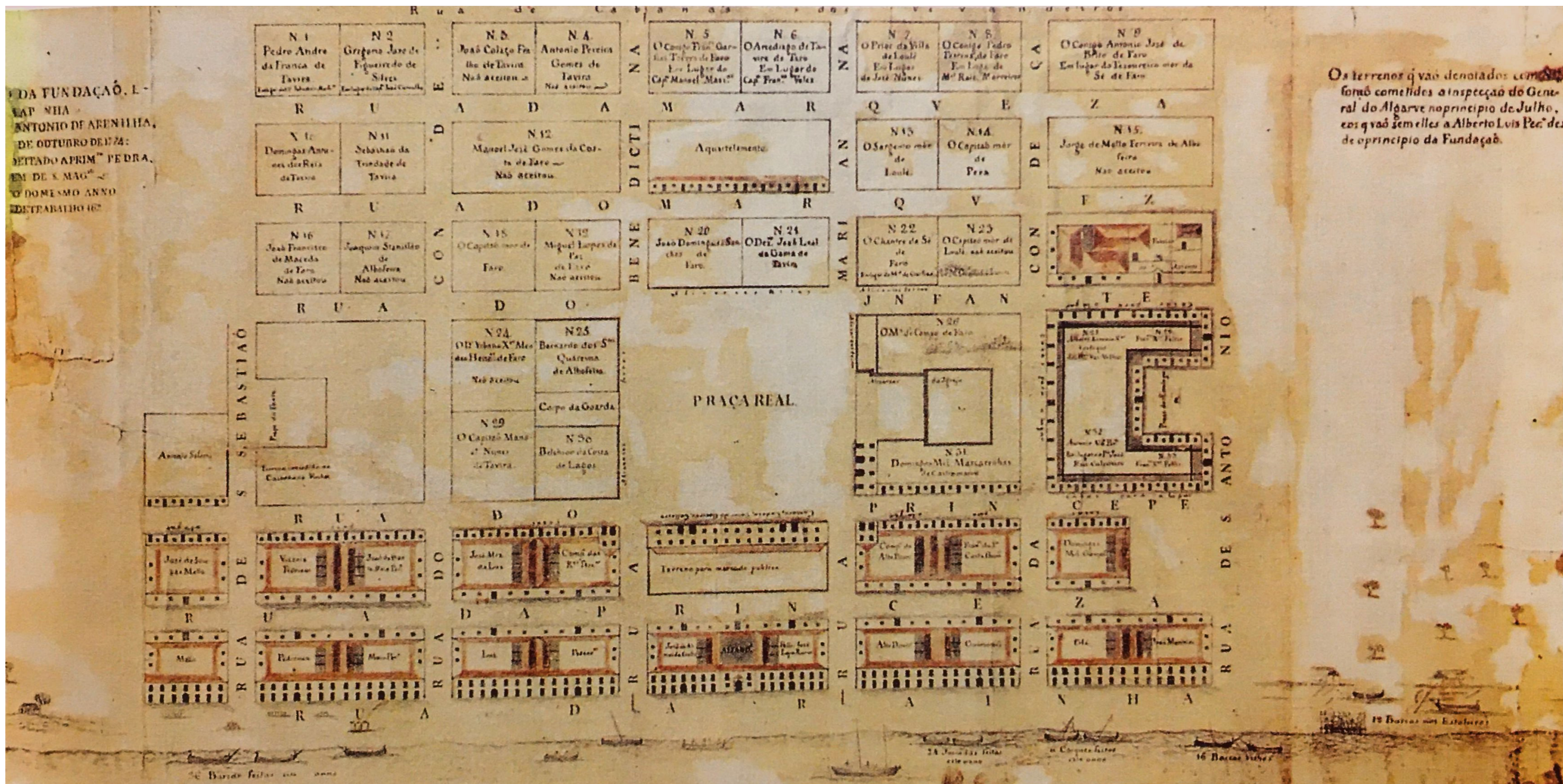


Figura 24– Planta de estudo de Santo António de Arenilha , Vila Real de Santo António, (1774)

Fonte: Câmara Municipal Vila Real de Santo António

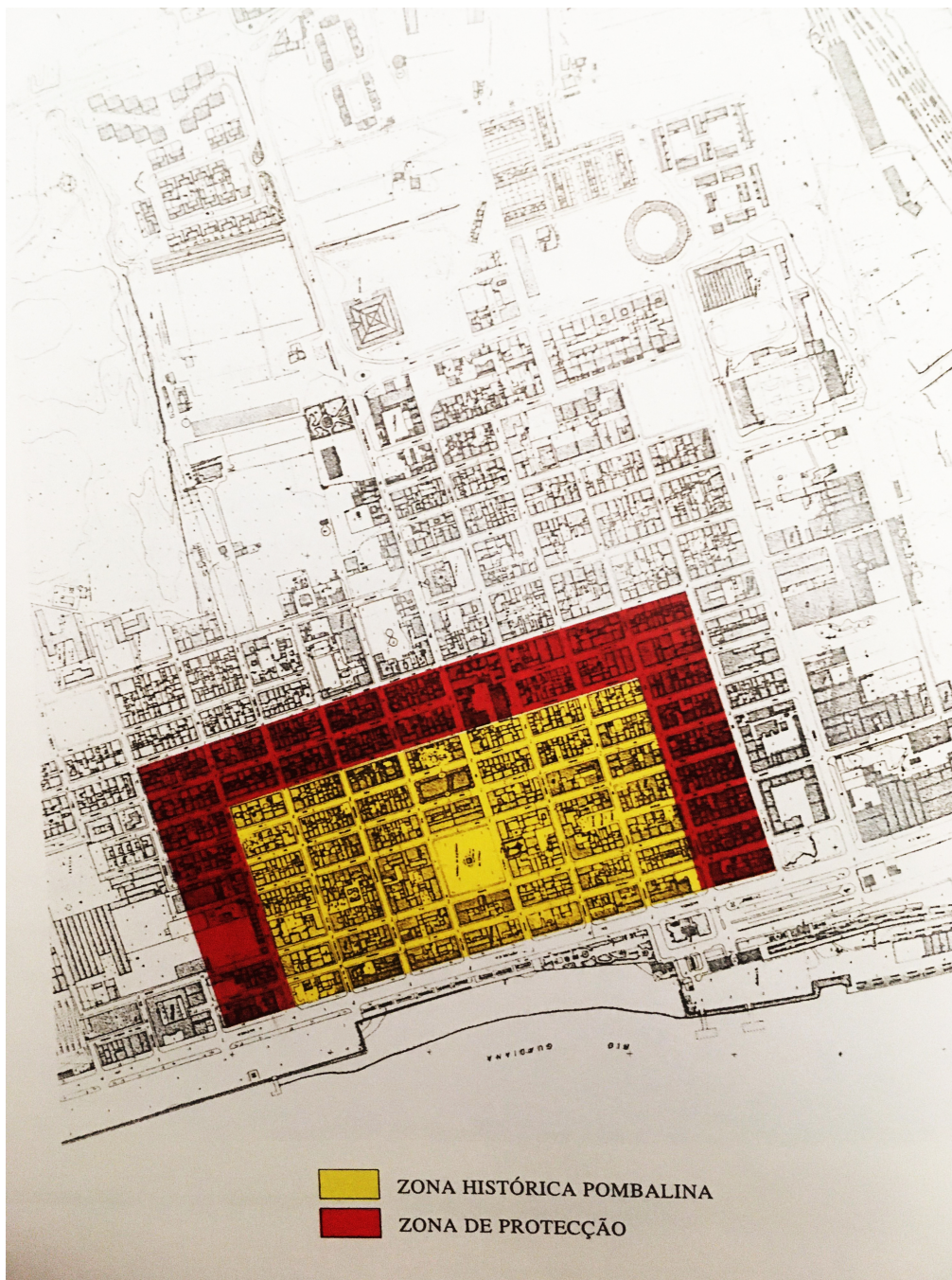


Figura 25—Planta de Vila Real de Santo António, com indicação da estrutura urbana pombalina, e transição para a sua evolução, arquivo municipal.

Fonte: Vila Pombalina, Vila Real de Santo António

No quarteirão central encontrava-se a Alfândega e nos outros as sociedades de pescaria, num conjunto de grande harmonia. A segunda linha de quarteirões estabelecia a transição entre a área de atividade económica e a zona habitacional e terciária, pois a fachada a ponte é já residencial, sendo que a do quarteirão central, que alberga de um lado o mercado e do outro a Câmara, dá para a praça.

Esta praça tem quatro torreões quadrangulares iguais a marcar os cantos e um obelisco central, era o centro administrativo e social, pois para além da Câmara, aqui se encontravam as instalações do corpo da guarda, a cadeia e a igreja. As restantes construções da vila seriam em regra de um piso para habitação (Correia, 1984).



Figura 26– Rua da Princesa ,Vila Real de Santo António, ()

Fonte: Vila Pombalina, Vila Real de Santo António

A Planta de Vila Pombalina poderá ser analisada nos seguintes termos:

1 - O quarteirão com 240 palmos por 100 palmos é composto pela associação de dois quadrados de 100 palmos de lado mais a diagonal rebatida de um deles. (A) Igualmente, e se associarmos dois quarteirões de 240 palmos x 100 palmos e a rua

de 40 palmos que os separa, obteremos um quadrado de 240 palmos x 240 palmos (B).

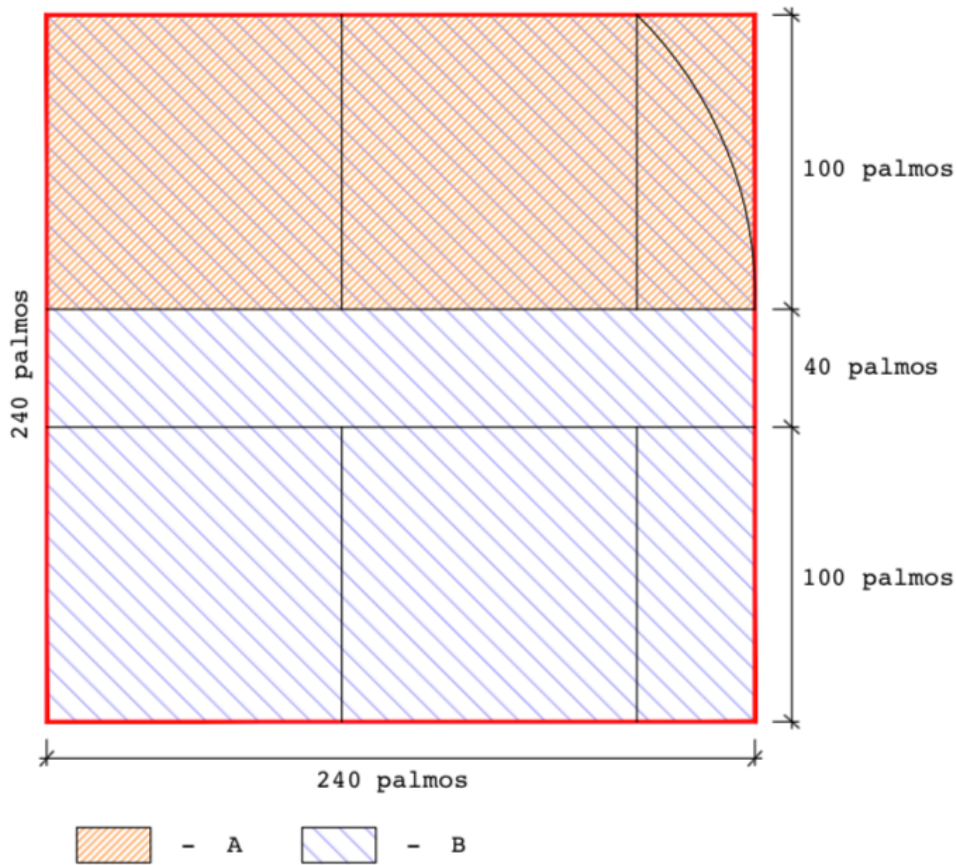


Figura 27– Esquema da planta do quarteirão de Vila Real de Santo António, (1999)

Fonte: Vila Pombalina, Vila Real de Santo António

2 - A planta geral parte de uma base quadrada de 330 palmos por 330 palmos que corresponde à Praça Real (A). Se analisarmos o retângulo formado pelo conjunto dos quarteirões e ruas existentes mais o limite do rio e as duas ruas imaginárias igualmente com 40 palmos , obteremos a divisão da Planta em trinta e dois quadrados com a mesma área do quadrado inicial da Praça Real. Sobra neste caso uma faixa de 40 palmos a Poente que corresponde à diagonal rebatida do quadrado de 100 por 100 palmos , a base do quarteirão.

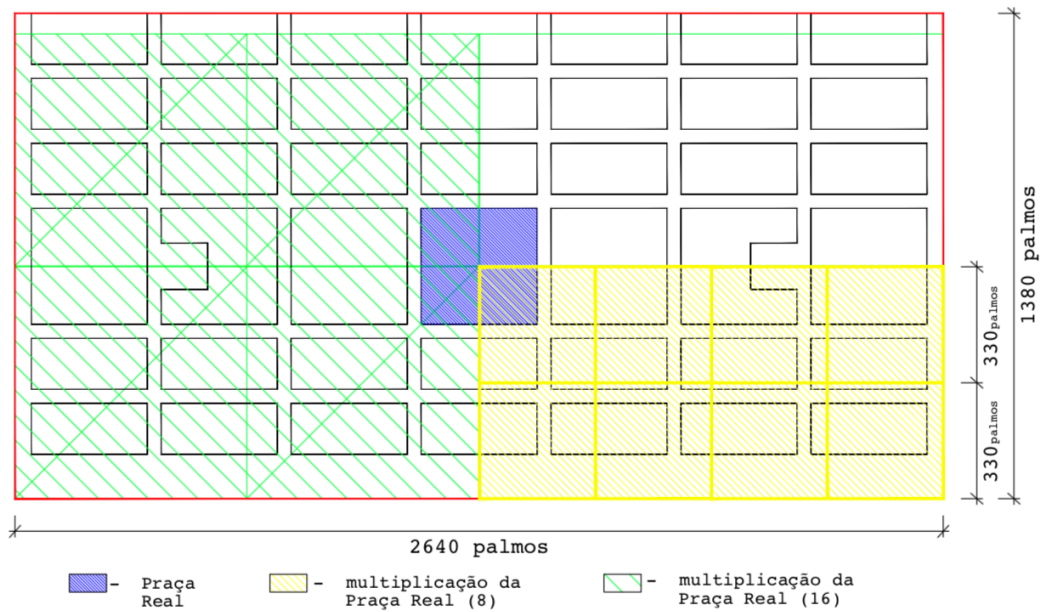


Figura 28– Esquema de planeamento de Vila Real de Santo António, (1999)

Fonte: Vila Pombalina, Vila Real de Santo António

3 – Uma das hipóteses poderá ter sido pela associação de nove módulos de 280 palmos por 280 palmos e pelas suas diagonais rebatidas, resulta exatamente na mesma organização e planeamento que a anterior, resultando uma faixa de 40 palmos a poente.

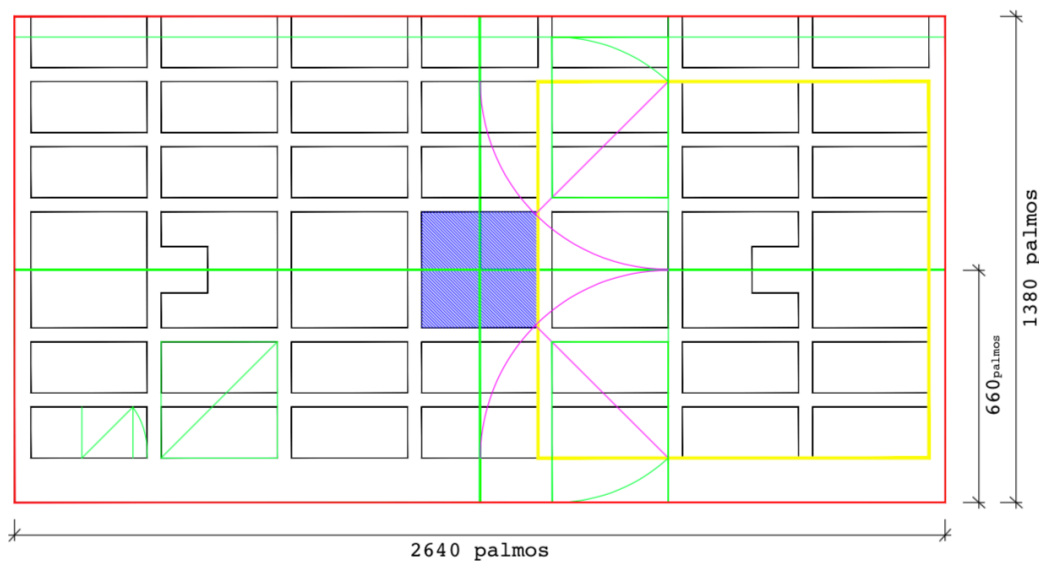


Figura 29– Esquema de planeamento de Vila Real de Santo António, (1999)

Fonte: Vila Pombalina, Vila Real de Santo António

As três alternativas partem sempre de uma base sólida que se define como um quadrado perfeito, figura gerador do planeamento urbano da Cidade de Vila Real de Santo António.

3.2 OLHÃO– CIDADE FRAGMENTADA

A história da cidade de Olhão e da comunidade olhanense está intimamente relacionada com a Ria Formosa. Fonte dos recursos que dinamizam a economia. A história do concelho surge assim, associada a dois tipos de atividades – a agricultura e a pesca – a primeira praticada nas áreas rurais e a segunda no litoral e centro urbano.



Figura 30– Mapa da cidade de Olhão, Lisboa (1871)

Fonte: Sistema Nacional de Informação Geográfica

Quanto à evolução da estrutura urbana de Olhão, o seu núcleo inicial de ocupação foi a zona hoje conhecida como o atual Bairro da Barreta, no princípio do século XVIII, estendendo-se para Nascente e Norte, apoiada numa estrutura de caminhos

estreitos, formando uma malha irregular densamente ocupada, constituindo essas áreas, o centro histórico da cidade. A abertura da rua 18 de Junho para dar acesso ao cemitério e da Avenida da República – o passeio público – marcaram decisivamente a estrutura urbana da cidade atual e a orientação da sua expansão.

Considera-se que houve, com o emergir das primeiras cabanas, a capacidade de estabelecer um lugar composto por um traçado urbano regular. Foi assim possível a formação de alguns quarteirões retangulares, assinalados por um tipo de loteamento uniforme e pela prevalência de habitações com algumas medidas normalizadas. Contudo, este cenário alterou-se levando a ver a irregularidade como especificidade da Barreta acreditando-se que as casas teriam sido dispostas na mesma irregularidade das cabanas (Romba, 2008).

Com o objetivo de alinhar os edifícios e construir os cais, a câmara promoveu a construção de uma série de aterros, impedindo desse modo que o mar pusesse a população em risco. Uma nova frente passou a ser uma das entradas principais tendo em conta as relações comerciais realizadas em Olhão, sinónimo da evolução económica que a vila estava a ser alvo, construindo-se armazéns, fábricas de cariz artesanal (fabrico manual de anzóis, fabrico de redes, cordame, olarias e louças

finas, extração de sal, trabalhos de empreita e esparto, e destilação de figos) e estaleiros de construção naval (Romba, 2008).

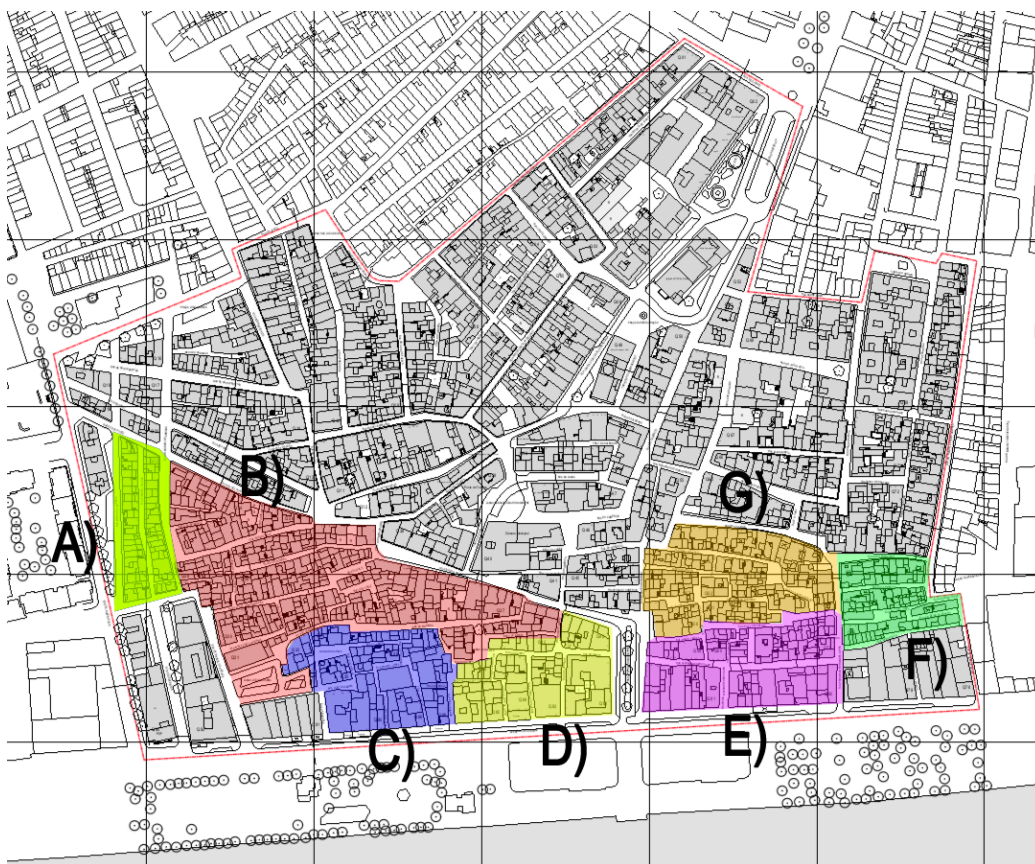


Figura 31– Planta dos bairros históricos da cidade de Olhão, Lisboa (2020)

A) – Bairro do Moinho; B) – Bairro da Barreta; C) – Bairro do Manuel Lopes; D) – Bairro Gaibéu; E) – Bairro do Pelourinho; F) – Bairro dos Arménios; G) – Bairro dos Sete Cotovelos.

O caminho-de-ferro, constituiu de certa forma, uma barreira ao crescimento da cidade, no entanto, foi ultrapassado pela expansão urbana devido ao progresso das atividades piscatória e industrial. Foi sobretudo nos últimos vinte anos que se verificou a ocupação intersticial dos espaços urbanizados anteriormente.

O que caracteriza a cidade de Olhão são: a localização geográfica, que lhe proporcionou uma boa relação com a atividade piscatória portuária, a envolvência atual da cidade, a Poente e a Nascente, por áreas húmidas integradas no Parque Natural da Ria Formosa e a área de proteção do Parque, constituem uma barreira à expansão da cidade nestes sentidos, conduzindo-a para Norte. Mesmo assim, o –centro- funcional mantém-se próximo da ria fazendo de Olhão uma cidade

ribeirinha; o centro histórico e a restante área a Sul do caminho-de-ferro são as zonas que apresentam maior densidade populacional. Toda esta área apresenta um tecido urbano bastante compacto e integra a ‘baixa comercial’, não apresentando, contudo, áreas disponíveis para equipamento coletivos e serviços que exijam grande áreas. O centro histórico de Olhão, pela sua dimensão e uniformidade tipológica, caracterizada pelas açoteias, faz de Olhão uma cidade única no País- a ‘Cidade Cubista’. A arquitetura ímpar das suas casas, alvas de neve, com açoteias ou terraços, em vez de telhados, os seus curiosos e labirínticos bairros primitivos, de ruelas estreitas e tortuosas, dão a Olhão uma aparência de povoação com características marroquinas; áreas de expansão a Norte da EN 125, têm-se desenvolvido de forma radial em relação ao centro. Ocupando progressivamente o espaço rural envolvente, que no sítio da Patinha, chega ainda à EN 125 . Assim, a densidade habitacional vai crescendo do centro para a periferia, não porque ainda subsistem espaços por urbanizar como também por existirem grandes áreas de moradias – baixa densidade; áreas industriais que apresentam uma ocupação considerável, não só no tecido urbano consolidado, na Zona Portuária – Industrial, cerca de trinta e cinco hectares, o que corresponde a 12 % da área urbana total.



Figura 32– Avenida da República, olhão (1960)

Fonte: Arquivo Municipal

A tendência do crescimento da cidade, que se tem verificado nos últimos anos, caracteriza-se pela ocupação periférica predominantemente residencial de baixa densidade em função dos eixos radiais, que confluem no Centro. A evolução em relação à alterações morfológicas e tipológicas centram-se no centro histórico pois, a degradação da área edificada e a desintegração urbanística e arquitetónica, provoca a necessidade de uma melhoria, reabilitação ao nível da integração urbana e da qualidade arquitetónica.

A baixa comercial de Olhão manifesta uma tendência de reforço das atividades comerciais e de substituição de alguns comércios tradicionais por outros mais modernos. Este aspeto, associado à progressiva taxa de motorização da população em geral, tem reflexos na circulação e estacionamento da área central da cidade e da Avenida 5 de Outubro. Por isso, segundo o Plano Diretor Municipal, em conjugação com o atual e recente Plano de Pormenor da Zona História de Olhão as principais orientações para o futuro da cidade são: a Reorientação do crescimento urbano; a Reestruturação funcional; e a Valorização da Frente Ribeirinha; Requalificação Urbana.



Figura 33– Vista sobre a cidade, olhão (1957)

Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Olhão

Tal como acontece esta desfragmentação a nível de estruturação urbana da cidade de Olhão, mais precisamente na zona histórica de Olhão igualmente podemos encontrar semelhante desfragmentação da cidade de Tavira. Na imagem seguinte poderemos analisar uma parte da cidade de Tavira, parte essa que é tal como acontece em Olhão uma das zonas históricas da cidade. A escolha deste área recai na rica diversidade de espaços, usos, escalas, jogo de cheios e vazios ou seja um pouco de tudo o que torna as cidades tão ricas e peculiares.

O método de análise foi criado através da relação entre dimensão e massa volumétrica das construções isoladas até aos conjuntos, quarteirões de construções, sendo que as manchas de cor vermelha representa as edificações, massas mais pequenas e isoladas, as manchas a verde são os conjuntos de construções de maiores dimensões.



Figura 34—Planta aérea de parte da cidade de Tavira.

Legenda (desfragmentação de parte da cidade de Tavira)

- grandes agrupamentos de construções
- médios agrupamentos de construções
- pequenas construções isoladas

Conclui-se que as áreas a vermelho são pontuais, de certa forma desorganizadas espacialmente, ocupando quase como por acaso vários pontos desta parte da cidade de Tavira. Conseguimos também concluir que as manchas a amarelo, sendo estas áreas agrupamentos de construções de média/pequenas dimensões. Situam-se mais próximas do Rio Gilão, e agrupam uma parte significativa das moradias unifamiliares existentes nesta área de Tavira. Quase sempre com formato de quarteirão e com um espaço verde ao centro de forma a permitir a entrada de luz e ventilação. Como exemplo apresento a Casa Pilates, uma edificação que se ergue num largo que nos demonstra que poderia ser maior mas a Casa Pilates não o permite. Este jogo de massa que se apresenta como que um elemento surpresa é bastante interessante e torna-se um dos métodos de trabalho para o projeto apresentado.

Por fim as áreas a verde representam os aglomerados de construções de maiores dimensões, onde estão localizadas em parte alguns edifícios de serviços e de habitação coletiva.



Figura 35 – Casa Pilates– Tavira (2024)

3.3 PEROGIL/BARRETA

A localização do prédio em causa é muito privilegiada. Situa-se no cume do Perogil, este dispõe de vistas sobre a cidade de Tavira e sobre o rio da cidade, Rio Gilão, sobre a Ria Formosa e como pano de fundo fica a ilha de Tavira e o mar.

O lote confina a norte com a estrada nacional 125 e com a Urbanização da Assêca, a poente com a estrada da Barreta, a Sul com um terreno baldio e a nascente com a Urbanização da Assêca.

Sendo este um lote baldio e onde o mesmo se encontra circunscrito por zonas de expansão urbana, fez todo o sentido este lote tornar-se num eixo de ligação entre o já existente espaço urbano (Urbanização da Assêca) e o novo loteamento intitulado de Nova Tavira.

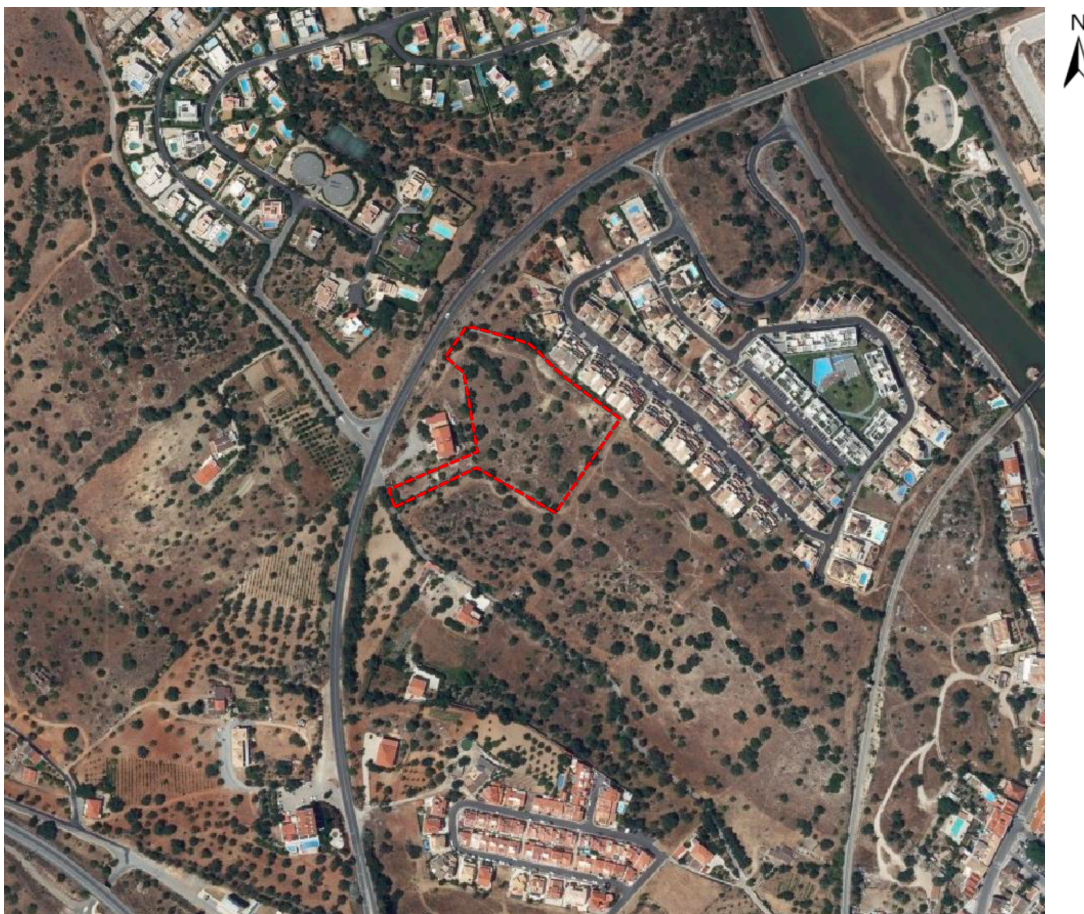


Figura 36—Planta de localização, área delimitada a cor vermelho.

Em linhas gerais esta mancha periférica da cidade de Tavira tem a característica de ser uma zona de expansão destinada a lotes isolados de dimensões algo agradáveis e com uma baixa densidade urbanística. No atual loteamento do Perogil, situado a poente e separado pela estrada nacional 125 do lote em questão, os lotes destinados a habitação unifamiliar foram extintos, como tal existe a falta de oferta de lotes com características semelhantes. Foi esta atualidade que fez despertar a ideia de criar um condomínio privado destinados a albergar edificações de dimensões bastante generosas.

As edificações existentes no atual loteamento do Perogil têm uma imagem de arquitetura mais contemporânea, de linhas direitas com coberturas planas, apresentando o número máximo de 3 pisos, onde em alguns casos também existe piso em cave.

No caso do loteamento mais recente, Nova Tavira as construções apresentam características arquitetónicas semelhantes às do Perogil, mas nestes loteamentos os lotes apresentam áreas de lote mais pequenas em comparação aos do loteamento do Perogil.



Figura 37—Planta de implantação do loteamento, sem escala.

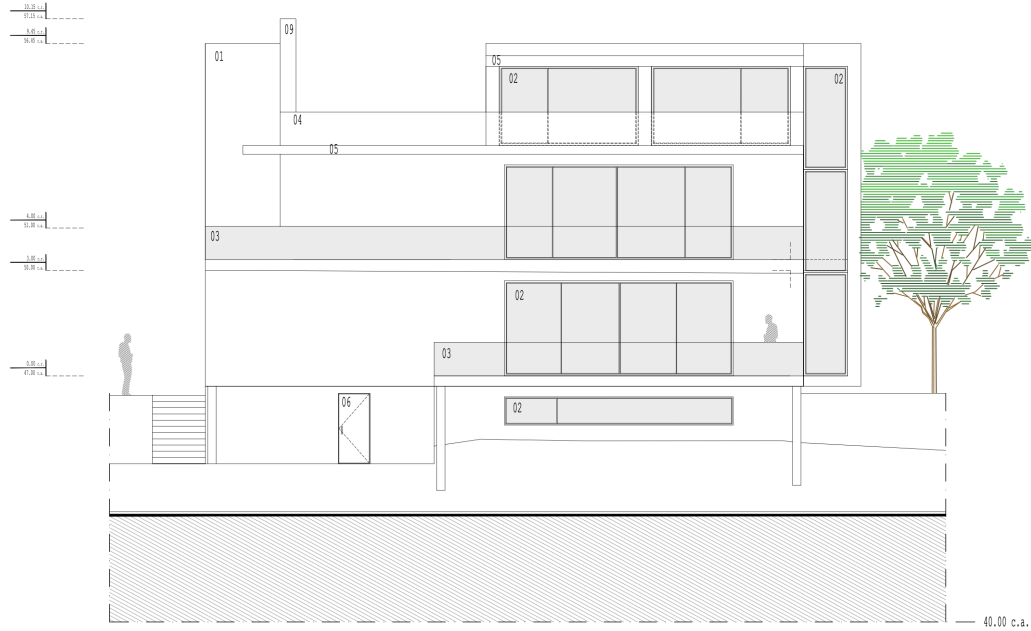
É criada uma via de acesso (Rua 1) através da atual estrada da Barreta com dois sentidos de tráfego. À entrada da (Rua 1) existe um sistema de controlo de entrada para o condomínio de forma a controlar as entradas de veículos e de pessoas a respeito de acesso pedonal. A Rua 1 quando encontra a parte superior do terreno esta muda de direção virando à direita e torna-se numa via de sentido único com uma faixa de rodagem. Esta segunda via contorna o limite do lote adaptando-se à altimetria do terreno, ficando os acessos de distribuição para os lotes situados no lado esquerdo da rua. Desta forma a faixa de rodagem situa-se a uma cota inferior à cota de implantação das moradias, o que valoriza a privacidade dos moradores.

VALORES GLOBAIS		
	ÁREA DO LOTE INICIAL	12929.5 m2
	LOCALIZAÇÃO / ZONAMENTO (conforme PDM e PUT)	Espaço Habitacional 2 (EH2)
	IU – ÍNDICE DE UTILIZAÇÃO DE SOLO – 1.2 (máx.)	15515.4 m2
	IO – ÍNDICE DE OCUPAÇÃO DO SOLO – 0,8 (máx.)	10343.6 m2
	NÚMERO DE PISOS ACIMA DA COTA DE SOLEIRA	3
	NÚMERO DE PISOS ABAIXO DA COTA DE SOLEIRA	1
	ÁREA DE UTILIZAÇÃO DE SOLO PROPOSTA	3006.2 m2
	ÁREA DE OCUPAÇÃO DO SOLO PROPOSTA	9507,47 m2
ÁREAS DE CEDÊNCIA	ÁREAS PARA EQUIPAMENTOS DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA	132.00 m2
	ÁREAS PARA ESPAÇOS VERDES DE UTILIZAÇÃO COLECTIVA	2175.0 m2
	ÁREA DE PASSEIOS PÚBLICOS	4354,93 m2
	ÁREAS DE VIAS PÚBLICAS	2146.34 m2
	ÁREA DE ESTACIONAMENTO PÚBLICOS	217.25 m2
	NÚMERO DE LUGARES DE ESTACIONAMENTO PÚBLICOS	15 uni

Figura 38–Quadro de áreas

Desta forma no proposto loteamento destinado a condomínio privado Perogil/Barreta pretende-se apresentar duas tipologias de moradias de habitação unifamiliar com áreas brutas de construção aproximadamente de 550 m² para a tipologia moradia 1 e 410m² para a tipologia de moradia 2. A arquitetura seria uma arquitetura de linguagem contemporânea de coberturas de nível e onde existiria uma certa liberdade de forma a que as edificações fossem semelhantes mas ao mesmo tempo diferentes em pequenos traços arquitetónicos. As moradias serão implantadas de forma a minimizar ao máximo as alterações morfológicas do terreno, aproveitando os desníveis naturais do mesmo para criar as entradas e zonas de estacionamento para as edificações no caso onde seja possível. Nas

situações onde as cotas não permitem esta liberdade as moradias serão da tipologia moradia 2, tornando-as assim, distintas, mas ao mesmo tempo muito semelhantes.



Alçado principal

Figura 39—Alçado principal (moradia tipo 1), sem escala.



Alçado principal

Figura 40—Alçado principal (moradia tipo 2), sem escala.

NOTAS FINAIS

Este projeto de loteamento destinado à implementação de um condomínio privado é testemunha de uma intervenção consciente das limitações a nível da continuidade da imagem da cidade, enquadrando novos conceitos aos já existentes.

Existe um respeito pela morfologia do terreno e uma adaptação do espaço às necessidades da procura por um determinado conceito de loteamento e posteriormente arquitetura.

A realidade das nossas cidades é, normalmente, depararmo-nos com certas e determinadas fragilidades ao nível da coerência do espaço urbano, pois devido a inúmeros fatores onde um deles é a especulação imobiliária os espaços urbanos são criados e transformados de forma desordenada, fazendo com que as cidades se tornem algo complexas e desordenadas, onde por vezes o planeamento da cidade se torna um plano secundário. Isso leva-nos a desenvolver um conceito de ligação urbana, a fim de poder analisar um conjunto de fatores e situações concretas que afetam diretamente os processos de desenvolvimento urbano.

Este conceito baseia-se no princípio de que o conceito de ligação urbana não envolve apenas os fatores da forma física da cidade e suas ligações, mas também os aspetos económicos, sociais e culturais que, influenciando diretamente a identidade urbana da cidade, estão relacionados com a quantidade e qualidade do espaço público, e em especial com a sua imagem estruturada ou fragmentada.

REFERÊNCIAS

AiCEi, Associação Internacional de Cidades e Entidades do Iluminismo, (s.d.), Núcleo Histórico Pombalino, Património Classificado desde 2011, disponível em: <http://aicei.org/pt/menu/68/vila-real-de-santo-antonio.aspx#prettyPhoto> , consultado em Junho de 2018.

ALBUQUERQUE, Ana Paula Almeida - A Expansão e a Cidade Portuguesa. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: [S.n.], 2013. Dissertação de Mestrado;

ANICA, Arnaldo Casimiro - Tavira e o Seu Termo. Memorando Histórico. Edição Câmara Municipal de Tavira. Tavira: 1993;

AZEVEDO, Correia - Algarve Monumental. Trofa : Companhia Editora do Minho, 1997;

BRUXELAS, Mário - *Indicadores de Caracterização e Evolução do Sistema Urbano*. GEPAT, Estudos Urbanos e de Ordenamento, série E4: Porto, 1987;

Câmara Município Tavira, (s.d.), Caracterização, disponível em: <http://www.cm-tavira.pt/site/content/turismo-concelho/caracterizacao> , consultado em Junho de 2018.

CHAGAS, Ofir - Tavira: Memórias de uma Cidade. Edição do autor. Tavira, 2004;

Com Jeito e Arte, (2016), Lisboa Pombalina – Reconstrução da Cidade, disponível em: <http://comjeitoearte.blogspot.com/2011/11/lisboa-pombalina-reconstrucao-da-cidade.html> , consultado em Junho de 2018.

CORREIA, José Eduardo Horta - Vila Real de Santo António: Urbanismo e Poder na Política Pombalina, FAUP, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Porto, 1997.

CORREIA, José Eduardo Horta - O Algarve em Património. 1º Edição. Olhão: Editora Gente Singular, 2010;

COSTA, Alexandre e ABREU, Maria da Conceição - 1755, Terramoto no Algarve. Edição Centro Ciência Viva do Algarve. Faro: 2005;

FABIÃO, Carlos [et al.] - Tavira: História Viva, Edição Câmara Municipal de Tavira. Tavira, 2001;

FERNANDES, José Manuel e JANEIRO, Ana - A Casa Popular do Algarve, Espaço Rural e Urbano, Evolução e actividade. CCDR do Algarve, Faro :Edições Afrontamento, 2008;

FIGUEIRAS, Rui - Vila Pombalina: Vila Real de Santo António, Câmara Municipal de Vila Real de Santo António. Vila Real de Santo António: 1999;

FRANÇA, José-Augusto., (1978), A Reconstrução de Lisboa e a Arquitetura Pombalina. Instituto de Cultural e Língua Portuguesa, Ministério da Cultura, Lisboa: Biblioteca Breve, 1978;

GASPAR, Jorge - A Morfologia de Padrão Geométrico na Idade Média, Finisterra, Revista Portuguesa de Geografia. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos da Universidade de Lisboa, 1969;

GASPAR, Jorge, (1987), Ocupação e Organização do Espaço, Restrospectiva e Tendências. In Portugal: Os próximos 20 anos. Vol. I. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1987;

GUEDES, Rui Gonçalves, (2001), Tavira, história viva : Camara Municipal de Tavira, 2001;

LAMAS, José M. Ressano Garcia - Morfologia Urbana e Desenho da Cidade. Edição Fundação Calouste Gulbenkian. Lisboa, 1992;

MAIA, Maria Garcia Pereira [et al.] ; Tavira, patrimónios do mar, Edição CM Tavira e Palácio da Galeria. Tavira, 2008;

MAIA, Maria Garcia Pereira [et al.] ; Tavira, território e poder , Edição CM Tavira e Museu Nacional de Arqueologia. Tavira, 2003;

MARQUES, António Henrique de Oliveira - História de Portugal, 3ª Edição. Lisboa: Editorial Presença, 1973;

MARQUES, Maria da Graça Maia - O Algarve da Antiguidade dos nossos dias. Edições Colibri. Lisboa, 1999;

MARTINS, José António de Jesus - O Reino do Algarve nos Fins da Idade Média – os concelhos algarvios do século XV. 1ª Edição. Lagos, 2007;

MARTINS, Susana Palma - Evolução Urbana da Cidade de Tavira – Entre a fundação e o fim da Idade Moderna. Departamento de Arquitetura, Faculdade de Ciências e Tecnologia, Universidade de Coimbra, Coimbra: [S.n.], 2009. Dissertação de Mestrado;

Portugal Virtual - (s.d.). História de Tavira, disponível em:

https://portugalvirtual.pt/_tourism/algarve/tavira/pthistory.html , consultado em Junho de 2018.

RIBEIRO, Orlando – “Milho”. in Dicionário de História de Portugal, Vol. III, Iniciativas Editoriais: Lisboa, 1971;

ROMBA, Sandra, (2008), Evolução Urbana de Olhão. 1ª Edição. Olhão : Sul, Sol eSal, 2015;

SALGUEIRO, Teresa Barata - (1997), A Cidade em Portugal, Edições Afrontamento, Lisboa, 1997;

SERRÃO, Joaquim Verissimo - A Concessão de Fôro de Cidade em Portugal dos séc. XII a XIX, Portugália Histórica, vol. I, Instituto Histórico Infante D. Henrique, Fac. De Letras de Lisboa. Lisboa,1973;

VALENTE, Ana Sofia Rodrigues., (2017), Evolução Urbana da Cidade de Tavira. Universidade Lusíada de Lisboa, Lisboa: [S.n.], 2017. Dissertação de Mestrado;

SITES CONSULTADOS NA WEB

<https://arquitecturaportuguesa.com/historia-das-cidades-portuguesas/>

<https://www.jfcarvalhosa.pt/web/index.php/turismo1/item/9-citania-de-sanfins>

<http://tempocaminhado.blogspot.com/2017/06/o-fim-de-balsa-antiga-cidade-romana-de.html>

<http://marinhadeguerraportuguesa.blogspot.com/2015/05/mazagao-seculo-xvi-meados-do-seculo.html>

http://fortalezas.org/index.php?ct=fortaleza&id_fortaleza=687

<https://www.cm-porto.pt/historia-da-cidade>

<https://lisboadeantigamente.blogspot.com/2017/09/avenida-da-liberdade-com-rua-barata.html>

<https://journals.openedition.org/cp/1964>

<https://www.jf-alvalade.pt/alvalade/historia/>

http://www.scielo.mec.pt/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2182-12672016000100006

[https://www.passeios-ria-formosa.com/pt/galeria/#prettyPhoto\[pp_gal_12\]/6/](https://www.passeios-ria-formosa.com/pt/galeria/#prettyPhoto[pp_gal_12]/6/)

<https://www.cm-olhao.pt/conhecer-olhao/galeriafotos/category/35-antigamente>

<http://www.cm-tavira.pt/site/content/turismo-concelho/história>