

Pilar Pinheiro de Melo

A Estrada e a Paisagem

A relação entre a estrada e a paisagem como
contributo para a valorização do património
Paisagístico, Histórico e Cultural.



Universidade do Algarve

Faculdade de Ciência e Tecnologia

2024

Pilar Pinheiro de Melo

A Estrada e a Paisagem

A relação entre a estrada e a paisagem como
contributo para a valorização do património
Paisagístico, Histórico e Cultural.

Mestrado em Arquitetura Paisagista

TRABALHO REALIZADO SOB A ORIENTAÇÃO DE:

Professor Doutor Desidério Baptista

Professora Doutora Maria Jacinta Fernandes



Universidade do Algarve

Faculdade de Ciência e Tecnologia

2024

A Estrada e a Paisagem

A relação entre a estrada e a paisagem como
contributo para a valorização do património
Paisagístico, Histórico e Cultural.

Declaração de autoria de trabalho

“Declaro ser a autora deste trabalho, que é original e inédito. Autores e trabalhos consultados estão devidamente citados no texto e constam da listagem de referências incluída.”

“A Universidade do Algarve tem o direito, perpétuo e sem limites geográficos, de arquivar e publicar este trabalho através de exemplares impressos reproduzidos em papel ou de forma digital, ou por qualquer outro meio conhecido ou que venha a ser inventado, de o divulgar através de repositórios científicos e de admitir a sua cópia e distribuição com objetivos educacionais ou de investigação, não comerciais, desde que seja dado crédito ao autor e editor.”

Agradecimentos

A realização desta dissertação de mestrado contou com importantes apoios e incentivos sem os quais não se teria tornado uma realidade e aos quais estarei sempre grata.

Primeiramente quero agradecer aos professores Doutora Jacinta Fernandes e Doutor Desidério Baptista, pela sua amizade, apoio, disponibilidade, conhecimentos transmitidos, opiniões e críticas. Orientação sem a qual não teria sido possível o desenvolvimento desta dissertação.

Ao professor Doutor Nuno Loureiro, pela colaboração e paciência no esclarecimento de dúvidas do software QGIS e que sem a qual não existiria a cartografia tão importante no desenvolvimento deste trabalho.

A todos os participantes no desenvolvimento deste estudo, em especial à Ana Cristina Martins, responsável de gestão da conservação do departamento de coordenação técnica da direção de gestão da rede rodoviária, das Infraestruturas de Portugal, que se mostrou sempre disponível na partilha de informação indispensável para a concretização desta tese.

Um agradecimento especial aos meus pais, pela educação e valores que me transmitiram e às minhas irmãs que são também as minhas melhores amigas. Serão sempre o meu exemplo.

À minha amiga Letícia, a família que a universidade me deu. Obrigada pelo teu apoio, amizade e persistência.

E por último, mas não menos importante, um grande obrigado ao meu querido Hugo, que me acompanhou desde o primeiro dia desta jornada e nunca me deixou desistir.

Resumo

O conceito de estrada paisagística, chegou da América do Norte há mais de um século e a sua aplicação e desenvolvimento está atualmente a ser levado a cabo na Europa. Ao contrário dos Estados Unidos, a ideia de estrada paisagística alcançou a Europa evidenciando a história e cultura do lugar, pois sendo este um território mais pequeno e intensamente ocupado durante mais tempo, é, na maioria, um espaço carregado de elementos e manifestações da presença humana. A estrada paisagística pode alcançar cidades, povos, elementos de património construído e espaços naturais situados no mesmo trajeto. A relação entre estrada e paisagem tem contribuído para a união e valorização do território, não só porque a estrada ajuda na perceção de um determinado espaço geográfico, mas também pela forma como os trajetos viários condicionam essa visão/perceção. Neste sentido, à estrada paisagística corresponde uma missão: sensibilização paisagística, que através de meios desenvolvidos em paralelo com esta iniciativa pode resultar numa cultura de educação e respeito pela paisagem e consequentemente pelo local frequentado. Surge, neste contexto, a ideia de organização de uma oferta recreativa de mobilidade de baixa velocidade, isto é, definir e estabelecer uma rede de estradas paisagísticas com o objetivo próprio de entendimento e consequente desfrute do espaço pela sociedade atual, que corresponda a uma metodologia precisa e atualizada.

Seguindo de perto a abordagem metodológica usada na vizinha Andaluzia para obtenção de um catálogo de estradas paisagísticas, o objetivo da proposta de catálogo de estradas paisagísticas do Algarve apresentada neste estudo, não é formar uma rede nova de estradas, mas sim valorizar a rede de circulação já existente na região, enriquecendo-a com o reconhecimento paisagístico presente, dando uma nova função a traçados viários existentes que preenchem os parâmetros predefinidos, de forma a incentivar uma atualização das condições de segurança ao acesso de valores paisagísticos e culturais importantes no reconhecimento do território.

O primeiro catálogo de cinco estradas paisagísticas do Algarve aqui apresentado (nos limites Este e Oeste do Algarve, as estradas EM507- Rio Guadiana e EN268 - Costa Vicentina, respetivamente; a Norte, na Serra algarvia, a estrada EN267 - Serra de Monchique, e a Sul, na área do Barrocal, a EN124; englobando as três unidades geomorfológicas do Algarve e atravessando o território algarvio transversalmente, a

estrada património EN2), tem como propósito incentivar o reconhecimento da paisagem algarvia por quem utiliza estas estradas. Em conjunto com outras iniciativas, a presente proposta pode ser considerada como um instrumento na intervenção destas infraestruturas, fazendo da estrada uma ferramenta para o conhecimento do próprio território. Os troços viários selecionados estão distribuídos pelas diferentes zonas do território algarvio, expondo a diversidade paisagística presente ao longo da região através de fichas de reconhecimento, onde se enumeram os aspetos técnicos e de desenho, a caracterização paisagística geral e um parâmetro de diagnóstico descritivo dos valores, conflitos, ameaças e sugestões que visam a valorizar o espaço.

Palavras-Chave: Paisagem Algarvia; Identidade da paisagem; Estradas paisagísticas; Património histórico; Património cultural; Estrada património;

Abstract

A concept of scenic roads originated in North America over a century ago, and its application and development are currently taking place in Europe. In contrast to the United States, the idea of scenic roads has found its way to Europe, highlighting the history and culture of the region. Given that Europe is a smaller and more densely populated territory with a longer history of human occupation, it is mostly characterized by elements and manifestations of human presence. Scenic roads can encompass cities, towns, built heritage, and natural spaces situated along the same route. The relationship between roads and landscapes has contributed to the unity and enhancement of the territory, not only because roads aid in the perception of a particular geographic space but also in the way roadways influence that vision/perception.

In this sense, scenic roads have a mission: landscape awareness. Through means developed in parallel with this initiative, it can result in a culture of education and respect for the landscape and, consequently, for the places visited. In this context, the idea of organizing a recreational offering of low-speed mobility emerges - that is, defining and establishing a network of scenic roads with the specific goal of understanding and subsequently enjoying the space by contemporary society. This corresponds to a precise and updated methodology.

Following closely the methodological approach used in the neighboring Andalusia to create a catalog of scenic roads, the objective of the proposed catalog of scenic roads for the Algarve presented in this study is not to form a new network of roads but to enhance the existing circulation network in the region. This enhancement involves recognizing the existing scenic qualities and giving a new purpose to existing road layouts that meet predefined parameters. The aim is to encourage an improvement in safety conditions for accessing important landscape and cultural values in the recognition of the territory.

The first catalog of five scenic roads presented here (at the eastern and western boundaries, the roads EM507 - Rio Guadiana and EN268 - Costa Vicentina, respectively, define the limits; to the north, in the Algarve mountains, the road EN267 - Serra de Monchique, and to the south, in the Barrocal area, the EN124; encompassing the three geomorphological units of the Algarve and traversing the region transversely, the heritage

road EN2), aims to encourage the recognition of the Algarve landscape by those who use it. Together with other initiatives, this catalog can be considered an instrument in the intervention of these infrastructures, turning the road into a tool for understanding the territory itself. The selected road sections are distributed across different zones of the Algarve region, showcasing the diversity of landscapes present throughout the area through recognition sheets. These sheets enumerate technical and design aspects, provide a general landscape characterization, and offer a descriptive diagnostic parameter of values, conflicts, threats, and suggestions aimed at enhancing the space.

Keywords: Algarve Landscape; Landscape Identity; Scenic Roads; Historical Heritage; Cultural Heritage; Heritage Road.

Índice

1.	Introdução.....	1
2.	Revisão do estado da Arte.....	4
2.1	A paisagem e a estrada.....	4
2.2	A evolução do conceito de estrada e walkscapes	6
2.3	A estrada como património.....	8
2.4	Greenways - A origem das estradas paisagísticas	11
2.5	Carácter da paisagem e identidade paisagística.....	14
2.6	Paisagem mediterrânea algarvia	15
3.	Abordagem metodológica.....	23
3.1	Abordagem geral e procedimento	23
3.2	Critérios gerais de seleção	25
3.2.1	Critérios gerais paisagísticos	25
3.2.2	Critérios gerais técnicos.....	44
3.3	Seleção das Estradas Paisagísticas	49
4.	Resultados.....	50
4.1	Avaliação e descrição das estradas paisagísticas do Algarve.....	50
4.2	Fichas de Reconhecimento	54
1.	EN268 - Costa Vicentina.....	55
2.	EN267 - Serras Espinhaço Cão e Monchique.....	63
3.	EN124 - Barrocal.....	71
4.	EN2 - Estrada Património	79
5.	EM507 - Rio Guadiana.....	88
5.	Conclusão e considerações finais	96
6.	Referências Bibliográficas	98

Índice de Anexos

Anexo I - Acervo de Estradas Património do Algarve - Estradas de Portugal S.A...104

Índice de Figuras

Figura 2.1 - Mapa de localização da estrada transcontinental Lincoln Highway, nos EUA. Fonte: Lincoln Highway Association.....	9
Figura 2.2 - Localização do corredor verde "The Grand River Greenway", nos EUA. Fonte: grandrivergreenway.org.....	12
Figura 2.3 - Enquadramento do Algarve e Mar Mediterrâneo. Fonte: Guia Geográfico - Europa Turismo.....	16
Figura 2.4 - Unidades geomorfológicas do Algarve. (Adaptado de Viegas, 2009)	17
Figura 3.1 - Reserva Agrícola e Ecológica Nacional. (Fonte: Sistema Nacional de Informação Geográfica, DGT.)	34
Figura 3.2 - COS 2018 do Algarve.....	35
Figura 3.3 - Programas de proteção ambiental e rede hidrográfica. (Fonte: Sistema Nacional de Informação Geográfica, DGT.)	38
Figura 3.4 - Rotas histórico- patrimoniais. (Fonte: Turismo de Portugal)	41
Figura 3.5 - - Localização das estradas propostas como património pelas ex-direções de estradas. (Fonte: Acervo de estradas património, Estradas de Portugal S.A.)	42
Figura 3.6 - Património Nacional Imaterial. (Fonte: INPCI - patrimoniocultural.gov.pt)	43
Figura 3.7 - Património Imóvel Classificado. (Fonte: INPCI, DGPC - patrimoniocultural.gov.pt)	43
Figura 3.8 - Sítios Arqueológicos. (Fonte: DGPC - patrimoniocultural.gov.pt)	44
Figura 3.9 - Disposição espacial das estradas do Algarve e respetivas hierarquias. (Fonte: Arcgis - vias rodoviárias e Infraestruturas de Portugal)	48

Figura 4.1 - Estradas paisagísticas selecionadas. (Base: Unidades Geomorfológicas adaptado de Viegas, 2019)	50
Figura 4.2 - COS2018 e estradas paisagísticas	52
Figura 4.3 - Programas de proteção ambiental e seleção de estradas paisagísticas..	53

Índice de Imagens - Fichas de reconhecimento

1. EN268 - Costa Vicentina

Imagem 1.1 - Localização EN268	55
Imagem 1.2 - Corte de perfil EN268 (Sagres - Aljezur). Fonte: Carta Militar, Folha 7 - Esc.1/250 000.....	56
Imagem 1.3 - Áreas protegidas, EN268.....	58
Imagem 1.4 - COS 2018, EN268.....	58
Imagem 1.5 - Fotografia aérea do Farol do Cabo de S. Vicente. Fonte: amn.pt.....	59
Imagem 1.6 - Fotografia da ponta do Telheiro. Fonte: cm-viladobispo.pt.....	59
Imagem 1.7 - Fotografia do miradouro da Carrapateira. Fonte: Google maps.....	61

2. EN267 - Serras Espinhaço Cão e Monchique

Imagem 2.1 - Localização EN267.....	63
Imagem 2.2 - Corte de perfil EN267 (Aljezur - S. Marcos da Serra). Fonte: Carta Militar, Folha 7 - Esc.1/250 000.....	64
Imagem 2.3 - Áreas protegidas, EN267.....	66
Imagem 2.4 - COS 2018 EN267.....	66
Imagem 2.5 - Fotografia aérea da barragem de Odelouca e Serra de Monchique. Fonte: jornaldemonchique.pt.....	68
Imagem 2.6 - Fotografia do miradouro da Foia. Fonte: cm-monchique.pt.....	68
Imagem 2.7 - Fotografia do miradouro da Picota. Fonte: cm-monchique.pt.....	68
Imagem 2.8 - Fotografia dos passadiços do barranco do Demo. Fonte: Google maps.....	69

3. EN124 - Barrocal

Imagem 3.1 - Localização EN124.....	71
Imagem 3.2 - Corte de perfil EN124 (Porto de Lagos - S. Bartolomeu de Messines). Fonte: Carta Militar, Folha 7 - Esc.1/250 000.....	72
Imagem 3.3 - Áreas protegidas, EN124.....	73
Imagem 3.4 - COS 2018, EN124.....	73
Imagem 3.5 - Fotografia da barragem do rio Arade. Fonte: <i>Google maps</i>	74
Imagem 3.6 - Cruz de Portugal, em Silves. Fonte: cm-silves.pt.....	75
Imagem 3.7 - Fotografia da ribeira de Odelouca. Fonte: Autora, 2023.....	76
Imagem 3.8 - Fotografia de pomar de laranjeiras, em Silves. Fonte: Autora, 2023..	76
Imagem 3.9 - Fotografia de muro de pedra seca em abandono. Fonte: autora, 2023.....	77
Imagem 3.10 - - Fotografia de pomar de sequeiro em abandono. Fonte: autora, 2023.....	77

4. EN2 - Estrada Património

Imagem 4.1 - Localização EN2.....	79
Imagem 4.2 - Corte de perfil EN2 (S. Brás Alportel - Rib. do Vascão). Fonte: Carta Militar, Folha 598 - Esc.1/25 000.....	80
Imagem 4.3 - Áreas protegidas, EN2.....	82
Imagem 4.4 - COS2018, EN2.....	82
Imagem 4.5 - Fotografia da vista panorâmica da Serra do Caldeirão. Fonte: autora 2023.....	83
Imagem 4.6 - Fotografia da vista da estrada N2. Fonte: autora 2023.....	85
Imagem 4.7 - Fotografia da vista da estrada N2. Fonte: autora 2023.....	85
Imagem 4.8 - Fotografia do miradouro do caldeirão. Fonte: <i>Google maps</i>	85

5. EM507 - Rio Guadiana

Imagem 5.1 - Localização EM507.....	88
-------------------------------------	----

Imagem 5.2 - Corte de perfil EM507 (Foz de Odeleite - Alcoutim). Fonte: Carta Militar, Folha 50-1 - Esc.1/50 000.....	89
Imagem 5.3 - Áreas protegidas, EM507.....	90
Imagem 5.4 - COS2018, EM507.....	90
Imagem 5.5 - Fotografia da foz da ribeira de Odeleite. Fonte: autora, 2023.....	91
Imagem 5.6 - Fotografia da foz da ribeira de Odeleite. Fonte: autora, 2023.....	91
Imagem 5.7 - Fotografia da vista para o rio Guadiana. Fonte: autora, 2023.....	92
Imagem 5.8 - Fotografia da vista da estrada, sentido Norte. Fonte: autora, 2023.....	92
Imagem 5.9 - Fotografia da vista de Alcoutim para o rio Guadiana. Fonte: autora, 2023.....	93

Índice de Tabelas

Tabela 3.1 - Critérios gerais de identificação e seleção.....	24
Tabela 3.2 - Pontos Panorâmicos.....	26
Tabela 3.3 - Referências Territoriais.....	31
Tabela 3.4 - Lista de estradas do Algarve propostas como património pelas ex-direcções de estradas. Fonte: Acervo estradas património, Estradas de Portugal S.A.	42
Tabela 3.5 - Excerto da tabela de Limites Gerais Máximos de Velocidade Instantânea. (Fonte: ANSR)	47
Tabela 3.6 - Contabilização de estradas por hierarquias.....	48
Tabela 4.1 - Estradas seleccionadas.....	50
Tabela 4.2 - Distribuição por Concelho.....	51
Tabela 4.3 - Distribuição por hierarquia.....	51
Tabela 4.4 - Distribuição por unidade geomorfológica.....	51
Tabela 4.5 - Organização consoante os planos de proteção ambiental.....	52
Tabela 4.6 - Resumo das estradas seleccionadas.....	54
Tabela 4.7 - Catálogo das fichas de reconhecimento.....	54

Lista de Abreviaturas

- ANSR - Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária
- ACP - Automóvel Clube de Portugal
- CEE - Comunidade Económica Europeia
- CEP - Convenção Europeia da Paisagem
- CM - Caminho Municipal
- COS - Carta de uso e ocupação do solo
- CRP - Centro Rodoviário Português
- DGPC - Direção Geral do Património Cultural
- DGT - Direção Geral do Território
- EM - Estrada Municipal
- EN - Estrada Nacional
- EP - Estradas de Portugal
- IC - Itinerário Complementar
- ICNF - Instituto de Conservação da Natureza e das Florestas
- IEP - Instituto das Estradas de Portugal
- INPCI - Inventário Nacional do Património Cultural Imaterial
- IP - Itinerário Principal
- JAE - Junta Autónoma das Estradas
- PNRF - Parque Natural da Ria Formosa
- PROF - Plano Regional de Ordenamento Florestal
- RAN - Reserva Agrícola Nacional
- REN - Reserva Ecológica Nacional

1. Introdução

Ao longo da história da humanidade, os caminhos e as estradas surgiram como meio de desenvolvimento dos núcleos urbanos, favorecendo novas relações e transformando as que já existiam. Como infraestruturas de transporte que nos conduzem pela paisagem e permitem aceder aos locais que apreciamos, as estradas devem ser consideradas parte integrante da organização da paisagem e têm um papel importante na conservação e valorização da mesma.

“O que surgiu primeiro, a casa ou a estrada que nos conduz à casa?” (Jackson, 1994, p.7). A casa, a habitação, conferia prestígio e poder no passado. A casa implica um território, uma soberania, com suas próprias leis e costumes, sua própria história e fronteiras. Uma estrada, apesar de desempenhar um papel muito importante na paisagem não poderia vir antes da casa. A estrada reuniu e formou sociedades, mas sem um destino concreto as estradas não têm razão de ser (Jackson, 1994). Cem anos depois da invenção do automóvel e com a crescente modernização dos meios de transporte, que permitem circular com maior velocidade e segurança, as estradas foram deixando de ser um elo de ligação entre o utilizador e o meio envolvente. Assim, a contemplação da paisagem e dos elementos de valor patrimonial existentes nas estradas foram sofrendo alterações, já que a estrada hoje é vista apenas como um meio para atingir um fim (Soares, 2013).

Em Portugal, as estradas surgiram maioritariamente nas décadas de 30 e 50 do séc. XX, com o principal objetivo de promover desenvolvimento económico e social (Soares, 2013). Portugal era, então, um país sem meios de comunicação, com uma diminuta rede de caminhos de ferro que mal servia as principais cidades, e em todo o restante país uma rede de estradas tão incompleta e deteriorada que tornava impossível um tráfego automobilístico intenso e rápido (Caldeira Cabral, 1993). Caldeira Cabral descreve que após o aparecimento da Junta Autónoma das Estradas (JAE), os portugueses puderam conhecer a sua própria terra, que durante anos fora difícil de percorrer. Enquanto que para uns o benefício terá sido meramente económico, para outros fora a consciência territorial do próprio país. A rede de estradas tornou possível que as pessoas das cidades e as do campo se conhecessem e compreendessem melhor as suas necessidades e o seu valor mútuo. Esta vasta rede viária construída no século passado respeitou o traçado da paisagem. Todavia, hoje, a moderna rede viária corta caminho, por construções antigas, destruindo estruturas das cidades, campos e florestas, para adaptação a novos meios de transporte, que se deslocam em velocidade relâmpago (Caldeira Cabral, 1993), uma rede cuja estrutura atual revela um percurso de luta pela minimização dos tempos de deslocação e de combate à penosidade das viagens.

Ao redefinirmos o conceito de estrada, surge a resposta a uma nova questão: “O que valorizamos mais: o sentimento de lugar ou o sentimento de liberdade?” (Jackson, 1994, pg.10), com o reconhecimento de que as estradas, as ruas e os caminhos, não servem só para nos movimentarmos de um lado para outro. Cada vez mais as estradas são vistas como um cenário de trabalho, de relações sociais e de agitação. As estradas são espaços versáteis que desempenham papéis importantes como promotoras de crescimento e dispersão (Jackson, 1994). As viagens pelas estradas podem definir-se por si mesmas como passeios, nos quais é possível observar e contemplar valores paisagísticos. Além disso, cada estrada possui um carácter próprio que concede características culturais e patrimoniais ao local. Em Portugal existem algumas estradas consideradas ou designadas como estradas paisagísticas (por exemplo a estrada nacional EN2, que liga Faro a Chaves) e panorâmicas (como a estrada nacional EN221, que liga Barca d’Alva a Freixo de Espada à Cinta) (Ferreira, 2018), mas pouco ou quase nenhum trabalho de caracterização-avaliação de estradas paisagistas portuguesas está disponível.

A disponibilidade vulgarizada do veículo particular e a existência de uma densa rede rodoviária, combina, atualmente, com o processo crescente de contacto entre população e natureza, ultrapassando o padrão de turismo básico balnear. Para dar a conhecer paisagens e zonas rurais nas viagens de carro, torna-se necessário intervir a nível das infraestruturas de modo a torná-las mais seguras e proporcionarem a experiência de sensações pelos viajantes. Diversos conceitos e metodologias abordam as estradas de valor patrimonial, tal como métodos para promover estas estruturas, os seus valores e a paisagem que atravessam. As aplicações destas abordagens têm permitido reintroduzir novas funções nas estradas sem prejudicar as suas características e usos originais. A crescente preocupação em desenvolver e habilitar estradas como estruturas de interesse pedagógico e turístico realça o valor histórico, cultural e paisagístico de cada região, permite o reconhecimento da riqueza e da variedade paisagista local e oferece o acesso e disfrute da população aos recursos e valores paisagísticos presentes nos diferentes âmbitos territoriais da uma região. Além disto, propicia a utilização da paisagem como recurso didático e divulgativo, recuperando e dotando de novas funcionalidades estradas atualmente precárias (Junta de Andalucía, 2009).

Em 2009 a Junta da Andaluzia publicou um catálogo de estradas paisagísticas (Junta de Andalucía, 2009). O termo estradas paisagísticas é usado, neste catálogo, como referindo-se a uma tipologia de estrada que faz referência às vias de domínio e uso público, pavimentadas e destinadas ao trânsito de veículos automóveis, que em virtude dos valores e potencialidades paisagísticas presentes ao longo do caminho, merece uma consideração e tratamento especial para que seja acessível, contemplada e interpretada pela população (Junta de Andalucía, 2009). O Algarve, região com similitudes paisagísticas com a vizinha Andaluzia, também dispõe de uma rede de estradas com potencialidades paisagísticas, embora não exista nenhum estudo publicado sobre estradas

paisagísticas do Algarve. O objetivo geral da presente investigação é articular os conceitos de estrada e paisagem ao longo do tempo, expressos no atual conceito de estrada paisagística e proceder à sua aplicação na região do Algarve, como contributo para a valorização do património Paisagístico, Histórico e Cultural da região.

Tendo as paisagens do Algarve muito em comum com as paisagens de Andaluzia, pretende-se, especificamente, proceder à catalogação de alguns exemplos de estradas paisagísticas no Algarve, adaptando e aplicando a metodologia usada no estudo realizado em Espanha. Neste sentido, e independentemente dos valores e potencialidades de cada estrada, o objetivo específico deste trabalho é definir uma proposta de rede de itinerários, que permita o acesso, disfrute e compreensão das paisagens que caracterizam a região algarvia e que potencie a apreciação e reconhecimento da riqueza paisagística do Algarve.

2. Revisão do estado da Arte

2.1 A paisagem e a estrada

A Paisagem designa uma parte do território cujo carácter resulta da ação e da interação de fatores naturais e/ ou humanos, que desempenha importantes funções nos campos cultural, ecológico, ambiental e social. Responsável pela qualidade de vida e bem-estar das populações, a paisagem, seja ela em áreas urbanas ou rurais, em áreas degradadas bem como nas de grande qualidade, é o ponto de encontro entre o homem e o ambiente (C.E., 2000). A paisagem, enquanto figura privilegiada da natureza, tem o poder de aliar as diferenças e tornar sensível a unidade do mundo, e a sua contemplação incita à paz da alma e à sua elevação (Cauquelin, 2013).

Para a Filosofia, a paisagem é considerado o local onde a imaginação não tem fronteiras, mas também onde ganhamos consciência da necessidade de domínio, emparcelamento e de contenção pelo Homem (Sá, 2008), porque para além de ser a imagem do espaço físico e biológico em que vivemos, é também o reflexo da vida e cultura de uma comunidade, onde é possível admirar uma natureza esculpida e gerida pelo homem ao longo dos séculos (Alves et al., 1994). É esta dualidade que torna a paisagem, atraente e complexa. São as suas contradições. É a paisagem que nos dá os limites do que podemos alcançar e, ao mesmo tempo, os meios para os dominar. É na paisagem que a experiência estética do natural ocorre (Sá, 2008).

A paisagem é um sistema complexo, em constante transformação, na qual os diferentes fatores culturais e naturais se influenciam mutuamente. Além destas características objetivas, a paisagem também tem um carácter subjetivo, ligado diretamente ao observador e às sensações que cada paisagem lhe transmite (Cancela d'Abreu et al., 2002). A percepção do observador varia de acordo com as suas vivências ou experiências passadas. Por exemplo, um artista, um cientista, um economista ou um sociólogo não irão “ver” e vivenciar uma dada paisagem de igual modo; e enquanto uma pessoa que vive na cidade vê o lado romântico de uma floresta, já um silvicultor vê a mesma floresta como uma produção de madeira (Forman & Gordon, 1986). A multiplicidade de pontos de vista, de acordo com o conhecimento e experiência do observador, caracteriza a percepção da paisagem. O homem pertence à paisagem e participa nela, na medida em que esta não pode ser posta de parte na vida quotidiana (Besse, 2013). Percepção e contemplação estão intrinsecamente associados ao modo como habitamos e vivemos a paisagem.

Jackson (1994) afirma que muito antes do homem aparecer na terra, esta já estava marcada e cruzada por caminhos feitos pelos animais, sejam para se dirigirem a charcos ou prados de alimentação no seu cotidiano, ou para rotas de migração. Também o Homem tem deixado as suas

próprias marcas no território através de estruturas semelhantes. Archer Butler Hulbert, geógrafo que desenvolveu um dos maiores estudos sobre os caminhos dos índios, e das suas tribos, afirmava que a maioria destes percursos foram originados pelos bisontes, que se moviam em manadas enormes e abriam caminho nos matos densos (Jackson, 1994). Os índios moviam-se, no dia-a-dia, em caminhos estreitos, feitos por eles, mas em viagens de longo curso utilizavam estes percursos feitos pelos bisontes. Os povos tribais tinham o costume de se movimentar muito, estavam em constante marcha, na qualidade de comerciante, de caçador, nómada ou viajante curioso. Para as tribos índias, os caminhos eram significado de expansão, novas aldeias, novas zonas de caça e novas visões da natureza (Jackson, 1994).

Designando de corredores os elementos da paisagem como as estradas e estruturas afins, Forman e Gordon (1986) afirmam que os primeiros exploradores dos trópicos descreveram as suas viagens de barco pelos rios mencionando como a fauna e flora exótica eram fascinantes; também eram da opinião de que os caçadores e caminhantes, que seguiam por trilhas de animais, conseguiriam observar a paisagem de perspetivas únicas.

Durante séculos viajamos a pé, por caminhos agrestes e imprevisíveis, com o objetivo de satisfazer necessidades básicas, ou simplesmente como experiência de liberdade e de aquisição de novos conhecimentos. Com o desenvolvimento da agricultura, das povoações e a invenção da roda, o homem procurou moldar a natureza às suas necessidades, através da abertura de vias que permitissem ligar povoações, efetuar troca de mercadorias, simplificar o intercâmbio cultural, científico e religioso, e facilitar o domínio de um determinado território (Soares, 2013).

As mudanças ocorridas na paisagem desde o começo da história moderna ocidental, inicialmente baseada na expansão imperialista, no comércio continental e na evolução agrícola, e que nos dias de hoje se espelham numa sociedade baseada no crescimento económico, comprometem o equilíbrio, outrora existente, entre o homem e a natureza (Jackson, 1994; Sales, 2015). A vida pedestre, que havia durado milhares de anos e consolidado comunidades, relacionando-as com o meio envolvente, terá sido esquecida (Jackson, 1994). Com o aparecimento do automóvel, o ato de caminhar caiu em desuso e as zonas pedestres foram substituídas por estradas. Atualmente as infraestruturas de transporte têm a finalidade de servir as deslocações de pessoas e bens, e parece não haver espaço para a contemplação da paisagem.

A estrada hoje é vista apenas como plataforma de circulação (Soares, 2013). Mas se o ato de caminhar na paisagem, como forma recreativa, tem vindo, pelo menos em parte, a ser substituído pela circulação automóvel, porque não retirar algum desfrute desta atividade? Porque não encontrar outra perspetiva da funcionalidade das estradas que permita às pessoas aceder e deslocar-se a locais e

paisagens que apreciam, que proporcione passeios de contemplação de valores paisagísticos? A estrada tanto nos pode transportar rapidamente, como também pode abrir caminhos para disfrute e aquisição de novos conhecimentos.

2.2 A evolução do conceito de estrada e *walkscapes*

A percepção e construção do espaço nasce com o vaguear do homem na paisagem, durante o paleolítico. Nos primórdios da humanidade os homens serviam-se dos caminhos já abertos no meio da vegetação pelos animais, mas é provável que a partir de certo momento tenham começado a abrir as próprias vias e a aprender a orientar-se a partir de referências pontuais, como o sol e lua, bem como a criar as suas próprias marcas, deixando na paisagem sinais de reconhecimento cada vez mais estáveis (Careri, 2013).

A história da origem da humanidade é a história do caminhar, a história das migrações dos povos e dos intercâmbios culturais e religiosos. As incessantes caminhadas dos primeiros homens que habitaram a terra devem-se ao início da lenta e complexa operação de apropriação e mapeamento do território, e, conseqüentemente, a construção simbólica e típica de cada paisagem (Careri, 2013). Antes do período neolítico, o espaço estava livre de quaisquer sinais. Com o aparecimento da agricultura e dos primeiros sedentários, a terra foi ficando marcada com a única arquitetura existente na altura, os caminhos. São estes os primeiros símbolos deixados pelo homem, capaz de ordenar artificialmente o território no meio do caos natural (Careri, 2013). Embora o ato de caminhar possa não constituir uma construção física de um espaço, este implica a transformação do lugar e dos seus significados, é um ato criativo e perceptivo que constitui a leitura de um território.

Foi no período Romano que o conceito de estrada ganhou uma nova dimensão. A construção de estradas foi incontestavelmente uma das grandes preocupações da civilização romana e talvez um dos seus maiores legados. Dos pequenos trilhos de terra batida às vias asfaltadas, os caminhos e estradas desenvolveram-se, expandindo civilizações e tornando-se símbolos de modernidade (Correia, 2014). A edificação destes eixos, que numa fase inicial assentava em fins estratégico-militares, foi um fator determinante para a romanização e desenvolvimento de redes comerciais no território que dominavam (Rodrigues, 2004). A estrada Romana, definida como *Cursus Publicus*, era um sistema totalmente hierarquizado, planeado para cobrir o território. As estradas estavam devidamente organizadas como: *Viae Publicae* (também chamadas de militares ou consulares), que formavam a rede principal que interligava todo o Imperio Romano; *Viae Vicinales*, as estradas secundárias que ligavam os povoados às grandes vias; e *Viae Privatae* ou *Viae Agrari*, os caminhos agrícolas ou de acesso privado que interligavam as quintas entre si (Rodrigues, 2004).

Com o fim do Império Romano, na Península Ibérica, os grandes trajetos que ligavam as principais cidades caem em desuso, ficando a rede de estradas segmentada em rotas mais curtas. A rede viária foi evoluindo, de uma forma natural, sem planeamento, criando novas rotas e abrindo novos caminhos e é só em meados do séc. XIX que surge, em Portugal, um novo conceito: as Estradas Reais.

As Estradas Reais vêm recuperar a antiga lógica dos grandes trajetos romanos e ligar os grandes centros populacionais da época. Só nos anos 30, do século XX, com o trabalho da Junta Autónoma das Estradas, foi possível converter a rede viária nacional num sistema uniforme, com padrões modernos de circulação e melhor sinalização, através da recuperação do conceito de miliário, com os marcos quilométricos. O termo miliário deriva do étimo latino *mille*, que significa milha. Assim, os padrões viários, como também podem ser designados os marcos, indicavam a quantidade de milhas percorridas e por vezes o nome das vias. A evolução, até aos dias de hoje, dá-se com o desenvolvimento da rede de autoestradas, quando Portugal entrou para a CEE, na década de 1990's.

Hoje-em-dia, a planificação das estradas, está baseada nas nos parâmetros de tráfego, volume, características de perfil longitudinal e transversal. O seu planeamento já nada tem haver com a beleza natural, com os edifícios históricos e a recuperação das paisagens (McHarg, 2000). As soluções estão ligadas ao balanço custo-benefício. Nas vantagens está considerado o tempo de viagem, o aumento da segurança e a redução dos custos operativos, nos custos estão enumerados os de construção e os de manutenção. A consequência deste tipo de soluções é geralmente trágica para a qualidade da paisagem, do campo e da cidade. Passo a passo, as zonas de maior riqueza paisagística vão perdendo, cada vez mais, o seu carácter. "As novas estradas cortam caminho através das construções antigas, campos, muros ou sebes." (Caldeira Cabral, 1993, p.192). Estes elementos da paisagem deixaram de ser obstáculos para a criação de uma rede rodoviária. Mas uma estrada não se relaciona só com o tráfego rodoviário sem que se relacione com os processos físicos, biológicos e sociais da sua zona de influência. Para McHarg (2000), o melhor traçado é aquele que supõe o melhor benefício social com um menor custo social.

Um método mais ajustado teria que incorporar os valores dos recursos, os valores sociais e os valores estéticos. A estrada deveria oferecer um benefício social máximo e um custo social mínimo, maximizando os benefícios públicos e privados. Para tal, os planeadores e designers deveriam seguir uma metodologia que aumentasse a facilidade, conveniência, o disfrute e a segurança no trânsito, e que simultaneamente salvaguardasse os recursos bióticos e abióticos, contribuindo para o desenvolvimento urbano e regional através da conservação e potenciação das qualidades estéticas da paisagem, tal como dos usos do solo (McHarg, 2000). "Quando planeamos um novo sistema de estradas,

temos de pensar que não estamos só a trabalhar em prol da gente importante da cidade, que se desloca com velocidade de relâmpago, de um lugar para outro; temos de dar também oportunidades à gente do campo, ou das pequenas cidades, para quem isso também é bom.” (Caldeira Cabral, 1993, p.192). Nos E.U.A. é comum a designação *scenic road* (estrada cénica); historicamente refere-se a vias que respeitam critérios estabelecidos pelos profissionais de engenharia e design (Lew, 1991). Esta designação aponta para a importância e qualidade da paisagem, das vistas notáveis que são possíveis desfrutar, para quem percorre estas vias.

2.3 A estrada como património

Os conceitos associados a estradas com valor patrimonial surgiram, mais frequentemente, a partir de finais dos anos 80 do século XX. Quer a estrada, enquanto património construído, quer a paisagem que lhe está adjacente ou o património a que se tem acesso através dela, são valores atualmente reconhecidos internacionalmente por autores, comunidades e instituições. Na Europa, esses valores foram formalmente reconhecidos em documentos como a Carta de Cracóvia e a Convenção Europeia da Paisagem.

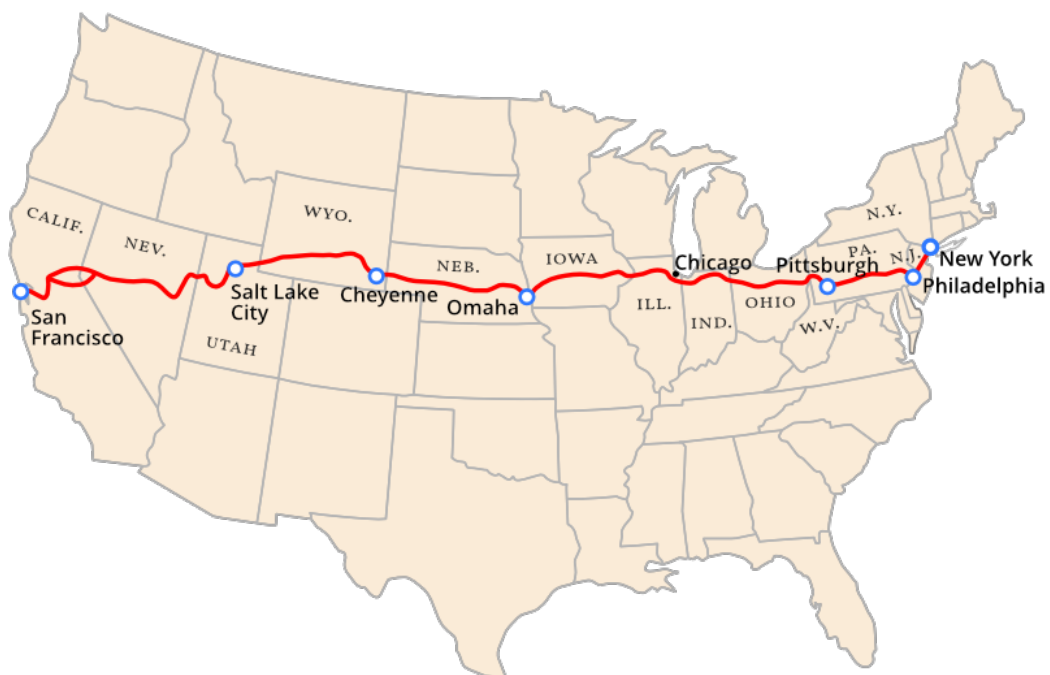
A Carta de Cracóvia, assinada em Cracóvia (Polónia) a 26 de Outubro de 2000, descreve os princípios para a conservação e o restauro do património construído, considerando que cada comunidade, tendo em conta a sua memória coletiva e consciente do seu passado, é responsável pela identificação e gestão do seu património. Além disso, assume-se que as paisagens reconhecidas como património cultural são o resultado e o reflexo da interação prolongada entre o homem, a natureza e o ambiente físico, são testemunhos da relação evolutiva das comunidades com o seu ambiente (Carta de Cracóvia, 2000).

A Convenção Europeia da Paisagem, ou Convenção de Florença, redigida pelo Conselho da Europa no ano 2000, considera que a paisagem desempenha importantes funções de interesse público, nos campos cultural, ecológico, ambiental e social, e constitui um recurso favorável à atividade económica. Sendo a base da formação de culturas locais, a paisagem representa uma componente fundamental do património cultural e natural europeu, contribuindo para o bem-estar humano (C.E., 2000). Na 4ª Conferência dos Estados-Membros do Conselho da Europa sobre a Convenção Europeia da Paisagem, que decorreu em Estrasburgo em 2007, foi apresentado o documento “Infrastructure and Landscape: Roads”, inserido no tema de debate sobre a integração da paisagem nas políticas nacionais. Este documento analisa as qualidades da paisagem das estradas e considera o ato de viajar como uma atitude paisagística atual. Revê assuntos como o acesso a paisagens e valores dos itinerários rodoviários, havendo um apelo para a qualidade da paisagem de todos os lugares e a necessidade de

melhorá-las através de políticas públicas. Também a percepção da paisagem pelos utilizadores dos veículos e a possível observação de todos os fatores envolvidos, desde o roteiro cénico até ao alinhamento e atenção dos motoristas, é analisada, considerando que as estradas não são apenas infraestruturas que levam a paisagens, são percursos cénicos que possibilitam desfrutar da paisagem, bem como dos seus valores e carácter («Infrastructure and Landscape: Roads», 2007).

Os Estados Unidos da América foram um dos primeiros países a abordar o conceito de estradas património. A *Lincoln Highway*, criada em 1913 e que se estendia entre as costas do Atlântico (Nova Iorque) e do Pacífico (São Francisco) - figura 2.1, foi a primeira estrada transcontinental dos EUA. Projetada com objetivos funcionais para evitar o congestionamento das grandes cidades e ser o mais direta possível no seu trajeto, esta estrada possuía também objetivos cénicos, sendo planeada para circular junto de áreas de elevado valor paisagístico. Mais tarde, parte do traçado desta estrada foi incluído na rede de auto estradas dos EUA, e com isso tornou-se necessário preservar as restantes partes, classificando-as como *Historic Roads* (Lincoln Highway Association, 1998; Soares, 2013).

Figura 2.1 - Mapa de localização da estrada transcontinental *Lincoln Highway*, nos EUA. Fonte: *Lincoln Highway Association*.



Em Portugal, a designação Estrada Património e a ideia de se classificarem as estradas enquanto elemento patrimonial surgiram no início do séc. XXI, quando o Instituto das Estradas de Portugal (IEP) e o Centro Rodoviário Português (CRP) se questionaram acerca do futuro da Estrada Nacional 2 (EN2), durante a renovação/conservação do troço da EN2 entre Almodôvar e S. Brás de Alportel, através da Serra do Caldeirão. Estabeleceram como objetivo incentivar o interesse para a salvaguarda e valorização do património rodoviário nacional e das infraestruturas em geral, tal como acontece com outras formas de património construído existentes no país (Vasconcelos & Graça, 2010). Surge, então, o projeto Estradas Património. Considera que estradas antigas, pelas suas características, constituem percursos reapreciáveis por outras razões que não as simplesmente associadas ao conforto e fluidez do tráfego automóvel, ou seja, associados a critérios de importância patrimonial, proporcionando viagens em si mesmas agradáveis. A Estrada Nacional 2 foi a primeira estrada do país a receber a classificação de Estrada Património (Lamas, 2003).

Qualquer estrada pode obter estatuto de Estrada Património, desde que tenha uma das três características seguintes (Lamas, 2003):

a) Interesse Histórico; correspondem a percursos com origem e importância histórica assinaláveis, como por exemplo antigas estradas romanas contruídas com técnicas de engenharia avançadas, ou os caminhos de Santiago, percorridos por peregrinos desde o séc. IX.

b) Vistas Panorâmicas; correspondem a percursos com interesse paisagístico e que podem proporcionar pontos de vista notáveis, por exemplo as estradas que atravessam parques naturais ou zonas protegidas.

c) Rotas turísticas ou turístico-patrimoniais; constituem percursos que proporcionam o acesso a valores de interesse cultural com potencial turístico.

Desta forma, as Estradas Património pretendem promover e valorizar o património rodoviário, complementando as rotas que promovem as regiões e os valores turístico-culturais que a estrada atravessa.

Neste seguimento, considerou-se a criação de um registo nacional, com a colaboração das instituições que editam cartografia de apoio aos automobilistas e turistas, como é o caso do ACP e do Turismo de Portugal, de forma a promover a compreensão do percurso e a visita às zonas envolventes do mesmo, pelos viajantes (Lamas, 2003). Foi reunido um conjunto de informação, solicitada às diversas Direções de Estradas, referente às rodovias que se identificassem com o conceito Estradas Património, o que levou à criação de uma listagem de todas as estradas de valor patrimonial assinalável em Portugal (Vasconcelos & Graça, 2010).

O projeto Estradas Património, antigamente da responsabilidade da E.P. - Estradas de Portugal, S.A. e desde 2015 a encargo da I.P. - Infraestruturas de Portugal, S.A., assume também os princípios enunciados na Carta de Cracóvia (2000) e na Convenção Europeia da Paisagem (2000), ou seja, o objetivo de preservar e valorizar o património rodoviário, bem como a sua paisagem envolvente, divulgar o seu valor e contribuir para o enriquecimento cultural e para o desenvolvimento económico das comunidades. Desta forma pretendeu-se promover o território, nas suas diversas vertentes, e reconhecer o valor presente em cada região (Vasconcelos & Graça, 2010).

A estrada nacional EN2, que liga Faro a Chaves, é a estrada de maior extensão do país, atravessando Portugal de Norte a Sul (onze distritos, quatro Serras, onze rios). É considerada património, por caber em todas as tipologias referidas por Lamas (2013). Este trajeto confunde-se com a própria história, pois inclui em muitos segmentos as principais vias romanas que atravessavam a Lusitânia, no passado distante. Grande parte da atual EN2 foi, até ao final do séc. XIX, considerada Estrada Real. Foi alcatroada durante o Estado Novo, entre 1930 e 1945 e desde 2003 que o troço que liga Almodôvar a São Brás de Alportel se encontra classificado como Estrada Património (Lamas, 2003).

2.4 *Greenways* - A origem das estradas paisagísticas

Muitos autores reconhecem em Frederick Law Olmsted o pai da ideia que gerou as *greenways*. Olmsted foi o primeiro a reconhecer o potencial dos espaços abertos lineares como o acesso aos parques, estendendo os seus benefícios ao conectá-los com o tecido urbano circundante.

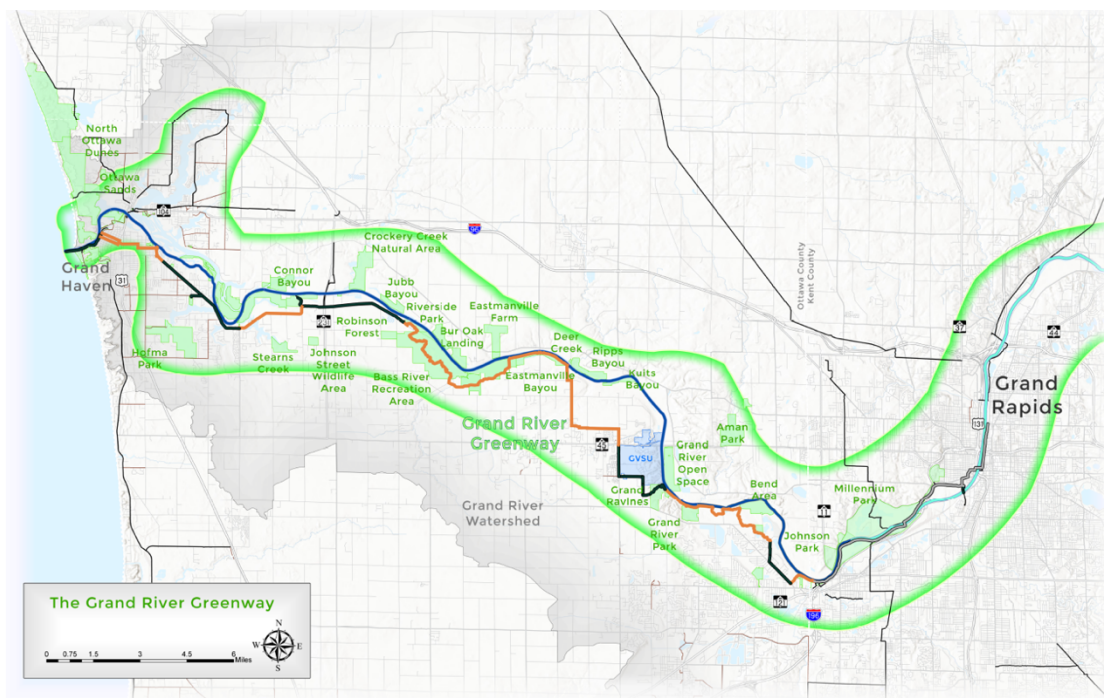
As políticas urbanas atuais, baseadas nos corredores verdes, antes de oferecer sítios naturalizados para o disfrute dos cidadãos perto das cidades, propõem-se a dar resposta à degradação dos recursos e a restabelecer o sistema ambiental dando continuidade ao meio. Por exemplo, a *greenway 'Grand River Corridor'*, que atravessa cinco cidades dos Estados Unidos da América (Figura 2.2), é constituída por áreas urbanas, agrícolas, reservas naturais e parques equipados. Os usos potenciais deste corredor incluem atividades de recreio diversas, localizadas em função da vulnerabilidade ambiental do local e do contexto urbano. Há campos de golf, áreas de acampamento, parques de merendas, zonas de jogos e parques urbanos. Sobre as margens do rio foram disponibilizadas vias para peões, ciclistas ou cavaleiros, acessíveis desde as cidades e conectados com as principais vias urbanas (Angrilli, 1999).

Desta ideia derivou, nos Estados Unidos, no séc. XIX, o conceito de estrada paisagística, que, tal como, os *greenways* têm como objetivo alcançar os níveis máximos de qualidade e integração paisagística. Surge como forma de apoio à proteção da natureza e têm vindo a desenvolver-se, desde então, com muitos bons resultados. Como afirma Florêncio Naranjo, no estudo de catalogação das

estradas paisagísticas de Andaluzia, “É surpreendente ver como estão desenvolvidas e aproveitadas, (...), as oportunidades para fazer ver, a quem recorre, as paisagens mais belas, com pontos de miradouro perfeitamente assinalados e condicionados para disfrutar deles com segurança e conforto.” (Junta de Andalucía, 2009, p.12).

Os países signatários da Convenção Europeia da Paisagem comprometem-se a adotar medidas particulares para a sensibilização da população quanto ao respeito pelos valores paisagísticos, pelas suas funções e pela sua transformação. Mas a rede rodoviária sofreu um rápido desenvolvimento nos últimos anos, projetada com base na melhoria da sua capacidade, no aumento da velocidade e na segurança das vias, os critérios paisagísticos, como a integração da estrada na envolvente, foram deixados para segundo plano. Rodríguez (2006) afirma que, na verdade, as estradas oferecem muito mais do que podemos ver à primeira vista; a sua extensão e as possibilidades de acesso facilitado, a qualquer parte do território, sustentam uma elevada potencialidade como instrumento para o reconhecimento de paisagens. A maioria das imagens que os habitantes têm das ‘suas’ paisagens, são observadas através do veículo. As estradas podem oferecer várias funções para além do simples transporte, é apenas necessário a implementação de medidas concretas que não comprometam a sua função principal (Rodríguez, 2006).

Figura 2.2 - Localização do corredor verde “The Grand River Greenway”, nos EUA. Fonte: grandrivergreenway.org



Em Espanha, o reconhecimento e a proteção de algumas estradas, que atravessam paisagens únicas, sofreram um impulso nos últimos anos, tanto na legislação como nos planos e programas sectoriais. Estas estradas, denominadas de *Carreteras Verdes*, ou mais frequentemente *Carreteras* ou *Vías Paisagísticas*, têm capacidade para constituir uma atração turística e, portanto, um fator de desenvolvimento económico para determinadas áreas, cumprindo assim um dos princípios básicos da Convenção Europeia da Paisagem (Rodríguez, 2006). A consideração da paisagem como estratégia para qualificar a infraestrutura tornou-se prioritária. A *Junta de Andalucía*, consciente deste objetivo, avançou com o estabelecimento de parâmetros a serem implementadas no planeamento, conceção e execução das suas estradas, editadas pelo Departamento de Obras Públicas e Transportes (“La carretera en el paisaje - criterios para su planificación, trazado y proyecto”). Ao estabelecer critérios e diretrizes que permitam uma adequada intervenção na paisagem, promove o papel ativo que as estradas têm na divulgação e conhecimento das paisagens, neste caso, da Andaluzia.

O conceito de *Carretera Paisajística* refere-se às vias de domínio e uso público, pavimentadas e destinadas ao trânsito de veículos automóveis, que em virtude dos valores e potencialidades paisagísticas presentes ao longo do caminho, merece uma consideração e tratamento especial para que seja acessível, contemplada e interpretada pela população. Este conceito deve materializar-se através de um conjunto de medidas que reconheçam a funcionalidade paisagística da infraestrutura viária, assim como medidas de gestão e equipamentos que permitam compatibilizar as funções de comunicação e transporte com a contemplação da paisagem, favorecendo igualmente a integração adequada no desenvolvimento ambiental, paisagístico e territorial (Junta de Andalucía, 2009). Durante a identificação e catalogação das *Carreteras Paisajísticas da Andalucía*, os principais objetivos foram:

- a) Permitir o reconhecimento da riqueza e da variedade paisagística do local, a partir de uma perspetiva sistémica e integrada.
- b) Possibilitar o acesso e o disfrute da população aos recursos e valores paisagísticos presentes nos diferentes âmbitos territoriais da região.
- c) Proporcionar a utilização da paisagem como recurso didático e divulgativo para compreensão dos fatores, processos e formas identificáveis no território.
- d) Recuperar e dotar de novas funcionalidades as estradas abandonadas ou pouco utilizadas.

O conceito de estrada paisagística pressupõe a plena integração da estrada na paisagem contribuindo para a sua valorização sociocultural e histórico-patrimonial, aproximando as populações da história natural e cultural dos lugares que conecta e interliga.

2.5 Caráter da paisagem e identidade paisagística

O conceito de caráter de paisagem surge associado, na maioria das vezes, às características do ambiente físico-natural que torna distinto cada panorama (Bell, 2013). Todavia, as paisagens foram sendo moldadas e marcadas com elementos físicos, pela humanidade, ao longo dos séculos, e as suas características são frequentemente resultado de tal intervenção. Assim sendo, o termo de caráter identitário da paisagem deve abranger os elementos patrimoniais naturais e contruídos, pois são ambos marcos na história que identificam determinada paisagem. A identidade da paisagem, o que a distingue das envolventes ou o que a torna única, é designado, pela convenção Europeia da Paisagem (CEP), como carácter da paisagem, que resulta da interação de fatores naturais e humanos (Convenção Europeia da Paisagem, 2000).

A observação da paisagem, a sua avaliação e apreciação é um tema abrangente e pode ser encarado segundo várias perspetivas. A avaliação estética da paisagem deve ser interligada com dimensões sociais, ambientais, económicas e na compreensão da perceção do que as pessoas possam ter dos seus valores e significados, que também está associada á experiência, ao contexto pessoal e cultural do observador e à sua visão do mundo, nomeadamente na sua relação com a natureza e a paisagem (Ramos, Saraiva, Bernardo, & Batista e Silva, 2009).

Como a descrevem Campos Costa e Louro (2009, p.28), “A paisagem é um sem fim de evocações”. Comparam-na, estes autores, a um texto de múltiplas dimensões e interpretações, manipulado por quem dá a ver ou por quem vê. A identidade da paisagem não está só relacionada com caráter de cada lugar, na respetiva escala (local, região, país), às características naturais biofísicas (condições ambientais, geológicas, habitats, etc.) ou aos fatores culturais (tradições religiosas, étnicas, etc.), mas também pelo modo como estas particularidades se conjugam entre si e são percebidas por quem as observa (Campos Costa & Louro, 2009).

Os utilizadores da paisagem são mais do que meros usuários ou proprietários do espaço, são observadores críticos. Assim, a sua opinião é importante e deverá ser contabilizada para os responsáveis das transformações planeadas para o território (arquitetos, arquitetos paisagistas, engenheiros, engenheiros agrónomos, etc.) (Bell, 2013). Existem vários métodos periciais ou profissionais que pretendem definir critérios de avaliação estética, uns baseados em estudos técnicos de planeamento da paisagem e outros concentrados nas ciências sociais que integram os estudos cognitivos do meio, da perceção e preferências do público, na abordagem comportamental face à paisagem (Kaplan & Kaplan, 1978). A aplicação destas metodologias tem possibilitado cartografar tipos, unidades e valores de paisagem, que demonstram importância no aumento da eficiência das decisões políticas sobre o ordenamento e gestão do território (Ramos, Bernardo, Ribeiro, & Van Eetvelde, 2016).

Além disto, as paisagens são lugares que fazem parte das experiências cognitivas dos seres humanos e são, por isso, vistas, também, como um produto da mente (*mindscape*) ligada a processos conscientes e inconscientes, que criam memórias, pessoais ou coletivas, que inspiram e representam emoções (O’Keeffe, 2007). É neste contexto que deve ser entendida a identidade da paisagem, pois são os atributos da paisagem que definem a percepção das características únicas de determinado lugar (Stobbelaar & Pedroli, 2011). A relação pessoas-paisagem, ou usuários-paisagem é recíproca, e é neste fluxo entre identidade, memória, património, cultura e lugar que encontramos os processos de planeamento e desenvolvimento das paisagens. As pessoas afetam as paisagens, são agentes de construção e transformação através das suas ações; e as paisagens, que são o cenário, a base essencial da vivência da população e das suas interações, fazem parte da identidade individual e coletiva (O’Keeffe, 2007).

2.6 Paisagem mediterrânea algarvia

O Algarve, descrito por Orlando Ribeiro (1998) como a última terra mediterrânea, apresenta-se numa posição geográfica que, em termos biofísicos, importa destacar as suas características diferenciadoras - protegido dos ventos de Norte e Noroeste pela Serra e envolvido pelo oceano, esta região apresenta, assim, uma redução das amplitudes térmicas e o aumento da humidade relativa do ar, traduzindo-se num clima marítimo mediterrâneo muito particular. Segundo a classificação de Köppen, o Algarve caracteriza-se por um clima do tipo Csa (clima mediterrânico de verão quente), ou seja, com verões longos, quentes e secos, e fraca queda de precipitação no inverno (Ribeiro, 1998).

Em termos biogeográficos, o território algarvio está inserido na designada Região Mediterrânica. Compreende dois setores biogeográficos: 1) o setor *Mariano-Monchiquense*, inclui o distrito “Monchiquense”; e 2) o setor *Algárvico*, inclui os distritos “Costeiro Altoalgárvico”, “Promontório Vicentino” e “Algárvico” (Costa et al., 1998).

A variedade do relevo em conjugação com o clima mediterrânico reflete-se nas diversidade de comunidades bióticas, mas também no diversificado mosaico de usos do solo, que tem vindo a sofrer alterações em consequência das necessidades socioeconómicas da população rural (Guerreiro, 1991).

As comunidades vegetais naturais são dominadas por espécies (árvores e arbustos) de folhas esclerofilas (pequenas, coriáceas e persistentes). Os bosques xerófitos, densos quando pouco intervencionados, são dominados por quercíneas autóctones de folha persistente, espécies arbóreas do género *Quercus*, especialmente o sobreiro (*Quercus suber*) e a azinheira (*Quercus rotundifolia*). Os matos e matagais também são dominados por espécies de folha persistente, nomeadamente pelo carrasco (*Quercus coccifera*), aroeira (*Pistacia lentiscus*), zambujeiro (*Olea europaea* var. *sylvestris*),

espinheiro-preto (*Rhamnus oleoides*), sanguinho-das-sebes (*Rhamnus alaternus*), aderno (*Phillyrea latifolia*), lentisco-bastardo (*Phillyrea angustifolia*), palmeira-das-vassouras (*Chamaerops humilis*), folhado (*Viburnum tinus*), murta (*Myrtus communis*), medronheiro (*Arbutus unedo*), entre outros. Inúmeras plantas herbáceas, muitas delas com elevado valor de conservação, completam o elenco florísticos das comunidades vegetais mediterrânicas do Algarve (Costa et al, 1998).

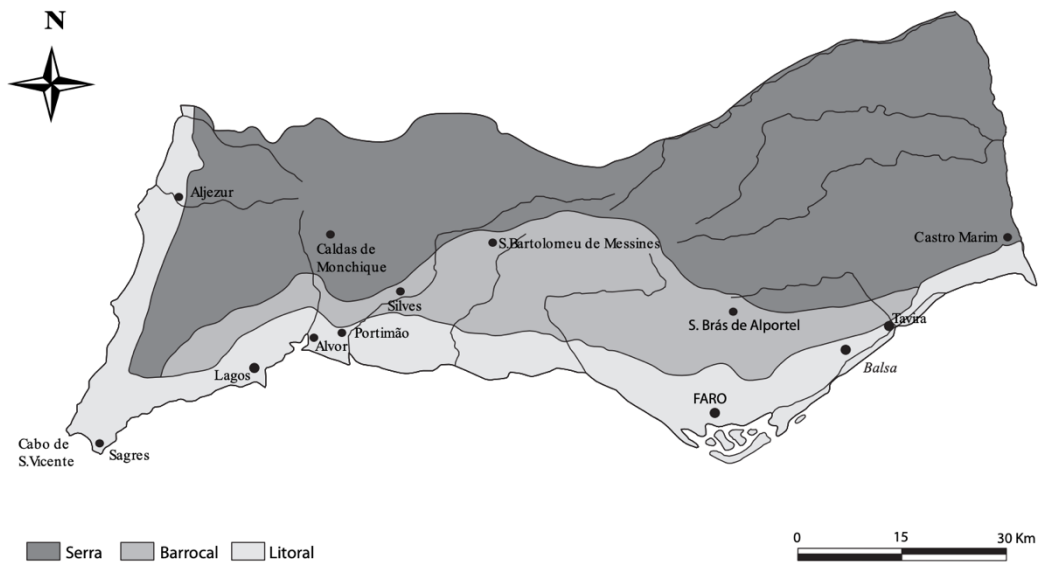
O Algarve é efetivamente uma região com alguma complexidade em função da sua localização geográfica na entrada ocidental do mediterrâneo (Figura 2.3). A variedade geológica e litológica, a orientação dominante da costa definindo um anfiteatro virado a Sul (Feio, 1983) e a relação com o mar, definiu a cultura deste território e concedeu-lhe a diversidade que marca o carácter da paisagem em termos gerais.

Figura 2.3 - E enquadramento do Algarve e Mar Mediterrâneo. Fonte: Guia Geográfico - Europa Turismo;



Contudo, o território algarvio pode diferenciar-se em unidades com fatores mais heterogêneos, como por exemplo, considera-se que a região se divide em duas partes, segundo a influência dos ventos de Oeste: o setor Sagres-Faro é denominado de Barlavento algarvio e o setor Faro-Vila Real de Santo António de Sotavento algarvio (Cancela d'Abreu et al., 2004). Em termos edafoclimáticos, a região do Algarve é delimitada a Norte pela Serra algarvia e a Sul pelo oceano Atlântico; e além destas duas faixas distintas surgem ainda mais duas, também grosseiramente paralelas à linha de costa Sul - o Barrocal e o Litoral (Figura 2.4).

Figura 2.4 - Unidades geomorfológicas do Algarve. (Adaptado de Viegas, 2009)



A Serra é o sistema orográfico que atravessa de Oeste a Este o território algarvio e o separa administrativamente do Alentejo.

A Serra algarvia é responsável pelos processos biofísicos fundamentais desta região, como é o caso do ciclo hidrológico e de sedimentos. A sua pedologia, com exceção dos solos sieníticos (Psn, Mns) do maciço da Serra de Monchique, é caracterizada pela dominância de solos incipientes (Ex) resultantes de xistos e grauvaques (Quinto-Canas et al., 2012). Constituída pela Serra do Caldeirão e pela Serra de Monchique, esta unidade insere-se, biogeograficamente, na Província *Luso-Extremadurensis* da região Mediterrânica. A vegetação da Serra é caracterizada por comunidades associadas aos sobreirais, carvalhais e azinhais.

Os sobreirais da Serra algarvia correspondem à comunidade madura da série climatófila, *Araceno - Monchiquense*, termomediterrânica subhúmida a húmida, silicícola do sobreiro: *Lavandulo viridis - Quercus suberis sigmetum*. Os bosques são dominados pelo sobreiro (*Quercus suber*), com a presença de *Lavandula viridis*, um subarbusto endémico do sudoeste da Península Ibérica. O medronheiro (*Arbutus unedo*) domina nos matagais (da associação *Cisto popullifolii - Arbutetum unedonis*), e as comunidades de matos (associações *Lavandulo viridis - Cytisetum striati*, *Quercus lusitanicae - Stauracanthetum boivinii*, *Erico australis - Cistetum populifolii* e *Cisto ladaniferi - Ulicetum argentei*) são dominadas por espécies arbustivas mais baixas como *Stauracanthus boivinii*, *Quercus lusitânica*, *Cistus ladanifer* e *Ulex argenteus*. Algumas comunidades desta série de vegetação

encontram-se classificadas como habitats naturais e semi-naturais classificados (Habitats 4030, 5330, 6220, 6310, e 9330) (Quinto-Canas et al., 2012).

Nalguns locais da Serra de Monchique também se encontram comunidades associadas aos carvalhais, da série climatófila Araceno-Monchiquense, mesomediterrânica húmida, mesofítica, silicícola do carvalho-de-monchique (*Quercus canariensis*): *Euphorbio monchiquensis* - *Quercus canariensis sigmetum*. A comunidade do carvalhal (*Euphorbio monchiquensis* - *Quercetum canariensis*) é dominada pelo carvalho-de-monchique (*Quercus canariensis*), uma espécie relíquia do sudoeste da península Ibérica, acompanhada por vezes do carvalho-cerquinho (*Quercus faginea* subsp. *broteroi*). Matagais de *Cisto popullifolii* - *Arbutetum unedonis*, dominados por medronheiro (*Arbutus unedo*), e de *Adenocarpo anisochili* - *Cytisetum scoparii*, constituem as comunidades de substituição do carvalhal. Na etapa de substituição dos matagais, encontram-se matos dominados por carvalhiça (*Quercus lusitanica*), de *Centaureo crocatae* - *Quercetum lusitanicae* e *Erico australis* - *Cistetum populifolii*, e ainda charnecas de Cisto - *Ulicetum minoris*, comunidade exclusiva do território Monchiquense. As comunidades associadas à série do carvalhal-de-monchique correspondem aos seguintes habitats naturais e semi-naturais: Habitats 4030, 5330, 6220, e 9240. Destacam-se ainda a elevada originalidade florística associada ao afloramento sienítico de Monchique, nomeadamente os taxa: *Centaurea crocata*, *Rhododendrum ponticum* subsp. *baeticum*, *Campanula primulifolia*, *Senecio lopezii*, *Quercus canariensis*, *Euphorbia paniculata* subsp. *monchiquensis*, *Ilex aquifolium* (Quinto-Canas et al., 2012).

Os azinhais da serra algarvia enquadram-se na série climatófila Rifenha, Betica e Mariano-Monchiquense, termomediterrânica seca a subhúmida, silicícola da azinheira (*Quercus rotundifolia*): *Myrto communis* - *Quercus rotundifoliae sigmetum*. O bosque climácico, a comunidade que corresponde à associação *Myrto communis* - *Quercetum rotundifoliae*, é dominada pela azinheira. O matagal de substituição do bosque, a associação *Asparago albi* - *Rhamnetum oleoidis*, é dominado por arbustos grandes de *Rhamnus oleoides*, *Asparagus albus*, *Phlomis purpurea*, entre outras espécies; e em solos siliciosos por um giestal de *Genistetum polyanthi*. A degradação do matagal promove o desenvolvimento de matos de *Genisto hirsutae* - *Cistetum ladaniferi*, onde dominam espécies como *Cistus ladanifer*, *Ulex eriocladus* e *Genista hirsuta*; e em estados de degradação mais avançados desenvolvem-se comunidades herbáceas de *Tuberarion guttatae*. Algumas destas comunidades estão classificadas como habitats naturais e semi-naturais (Habitats 4030, 5330 e 9340) (Quinto-Canas et al., 2012).

Geralmente os sobreirais, azinhais e carvalhais estão transformados em montado. Entre as comunidades de substituição do bosque destacam-se os matagais de carvalhiça (*Quercus lusitanicae* - *Stauracanthetum boivinii*), e os estevais/urzaís (como *Erico australis* - *Cistetum populifolii* e *Cisto*

ladaniferi-Ulicetum argentei). Entre as espécies endêmicas e diferenciais deste território, destacam-se *Armeria beirana* subsp. *monchiquensis* e *Lavandula viridis*.

A Serra do Algarve, sofreu ao longo do tempo diversas intervenções humanas que contribuíram para o processo de desertificação que é visível nos dias de hoje. A desarborização, as campanhas cerealíferas no início do séc. XX e as plantações de eucaliptos para a indústria da pasta de papel no final do mesmo século foram as principais causas para o agravamento da perda de qualidade e erosão dos solos da região, levando ao êxodo de grande parte dos habitantes destes locais.

Em consequência da alteração da paisagem serrana, a fauna selvagem sofreu também alguma degradação, mas ainda assim é possível encontrar-se diversos mamíferos entre os quais o raro lince ibérico e várias espécies de avifauna de interesse biológico, entre elas, águias, mochos e corujas (Pessoa, 1999).

O Barrocal, encaixado entre a Serra algarvia e o Litoral, corresponde a uma faixa de largura variável e de relevo ondulado de baixa altitude. Estende-se desde Castro Marim até ao cabo de S. Vicente, em Sagres. Apresenta elevados índices térmicos e fracas precipitações. Distingue-se pela particularidade do seu relevo, de formação calcária, denominado por solos alcalinos marga (Vc, Pc), solos vermelhos e amarelos mediterrâneos (Vcd) normalmente associados a afloramentos rochosos calcários (Arc) que contrastam com o tom barrento dos solos margosos ricos em argila (Quinto-Canas et al., 2012).

Nesta área, onde predominam os substratos calcários, as comunidades vegetais enquadram-se predominantemente na série da azinheira (série climatófila bética e algarviense, termomediterrânica seca a sub-húmida, calcicola e calco-dolomítica da azinheira *Rhamno oleoidis-Quercus rotundifoliae* Sigmetum faciação algarviense com *Juniperus turbinata*). A comunidade climática, os bosques da associação *Rhamno oleoidis - Quercetum rotundifoliae juniperetosum turbinatae*, são dominados pela azinheira (*Quercus rotundifolia*). A primeira etapa de substituição do azinhal, os matagais de *Asparago albi - Rhamnetum oleoidis*, são dominados pelo carrasco (*Quercus coccifera*), e outros arbustos grandes, como *Pistacia lentiscus*, *Rhamnus oleoides*, e por trepadeiras, como *Lonicera implexa* e *Smilax aspera* var. *aspera*. A degradação do matagal dá origem a matos de *Siderito lusitanicae - Genistetum algarbiensis* e a tomilhais de *Thymo lotocephali-Coridothymetum capitati*, que, quando degradados, são substituídos por comunidades herbáceas de *Velezio-Astericetum*. Algumas destas comunidades encontram-se classificadas como habitats naturais e semi-naturais (Habitats 5330, 6220, 9340, 8210, e 9560) (Quinto-Canas et al., 2012).

No Barrocal algarvio podem, também, encontrar-se carvalhais, a etapa de bosque da série relíquia, termomediterrânica, subhúmida a húmida do carvalho português ou cerquinho (*Quercus faginea* subsp. *alpestris*): *Quercus alpestris - broteroi sigmetum*. Esta é uma série exclusiva do Algarve e típica dos calcários do Barrocal. Os carvalhais do Barrocal formam um coberto denso, dominado pelo carvalho-cerquinho (*Quercus faginea* subsp. *alpestris*), e os matagais de substituição do carvalhal são dominados por medronheiros, *Arbutus unedo* (associação *Aristolochio baeticae - Arbutetum unedonis*). A degradação do medronhal dá origem a matos baixos, como tomilhões de *Thymo lotocephali - Coridothymetum capitati* e tojais de *Siderito lusitanicae - Genistetum algarbiensis*. Algumas destas comunidades estão classificadas como habitats naturais e semi-naturais (Habitats 5330, 6220 e 9240) (Quinto-Canas et al., 2012).

Mais próximo do litoral, nos terrenos siliciosos de baixa altitude, podem-se encontrar sobreirais, pertencentes à série de vegetação costeira Lusitano - Andalusia e Tingitana, termomediterrânica seca a subhúmida, psamófila do sobreiro (*Quercus suber*): *Aro neglecti - Quercus suberis sigmetum* (anteriormente designada de *Oleo sylvestris - Quercetum suberis sigmetum*). O sobreiral, neste território litoral, é dominado pelo sobreiro. Nas comunidades de substituição do sobreiral destacam-se, por exemplo, os matos psamólilos costeiros de *Halimio halimifolii - tauracanthetum genistoidis*, as comunidades costeiras Vicentinas de *Genisto triacanthi - Stauracanthetum vicentini* com a presença da espécie endémica *Stauracanthus spectabilis* subsp. *vicentinus*, ou os matos de *Tuberario majoris - Stauracanthetum boivinii* em litossolos ferruginosos. Várias destas comunidades estão classificadas como habitats naturais e semi-naturais (2150; 2230; 2260; 2330; 4030; 5330; 6220; 9330) (Quinto-Canas et al., 2012).

O Barrocal algarvio é considerado uma unidade de paisagem muito particular, resultado do clima mediterrâneo, da geologia e também da forte presença milenar do homem: extensos pomares de sequeiro (oliveira - *Olea europaea*, figueira - *Ficus carica*, amendoeira - *Prunus dulcis* e alfarrobeira - *Ceratonia siliqua*) alternados com as plantações de cereais (Cancela d'Abreu et al., 2002). O aproveitamento agrícola tradicional de sequeiro do Barrocal está associado a uma tipologia de povoamento disperso, e relativamente denso, distribuindo-se ao longo das estradas, que constitui outra das suas características marcantes (Fernandes, 2013). Em locais onde a humanização desta paisagem foi mais intensa, levou a que as áreas ocupadas com vegetação natural correspondam, no presente, essencialmente a manchas de matos e matagais, comunidades vegetais de substituição do azinhal. Também aqui a fauna silvestre já foi muito abundante, mas ainda assim, com um certo abandono de zonas mais remotas a ligarem com a serra, conservam-se muitas espécies. Há muitos

passeriformes, sedentários e de migração, que enchem os matos e o arvoredado do barrocal com múltiplos trinados (Pessoa, 1999).

No Litoral algarvio, por sedimentação fluvial, encontram-se solos litólicos vermelhos e cinzentos (Vtc) e solos mediterrâneos vermelhos e amarelos (Vtc). Junto ao mar depara-se com a formação dunar, constituída por uma camada de areia (Rg) com espessura variável, sendo que na costa Oeste essas areias são altamente acidificadas e podzólicas (Pz) (Quinto-Canas et al., 2012).

Conferindo-lhe características únicas de valor ecológico e científico, económico e social, encontra-se, aqui, a Ria Formosa (concelhos de Loulé, Faro, Olhão, Tavira, Vila Real de S. António e Castro Marim). Compreendida entre a linha de costa, a Norte, e um cordão dunar, a Sul, a Ria Formosa ocupa a maior parte do Litoral do sotavento algarvio. Consiste num sistema húmido de acumulação de sedimentos provenientes de terra e do mar, que, regido pelas correntes marítimas e pela atividade das marés, apresenta zonas permanentemente submersas e outras que emergem durante a baixa-mar. A profundidade média deste sistema lagunar é de 2 metros.

O Parque Natural da Ria Formosa é rico em habitats, como as ilhas barreira (Península do Ancão, ilha da Barreta, ilha da Culatra, etc.), sapais, bancos de areia, dunas, salinas, lagoas de água doce e salobra e cursos de água.

Os sapais do litoral algarvio também possuem vegetação original, como as comunidades de *Spartinetum maritimi*, *Sarcocornio perennis-Puccinellietum convolutae*, *Cistancho phelypaeae-Arthrocnemetum fruticosae*, *Inulo crithmoidis - Arthrocnemetum glauci*, *Polygono equisetiformis-Juncetum maritimi*, ou de *Halimiono portulacoidis - Salicornietum patulae*. E nos muros das salinas e outros biótopos halonitrófilos desenvolvem-se as comunidades igualmente relevantes, como *Spergulario bocconei - Mesembryanthemetum nodiflori* e *Frankenio laevis - Salsoletum vermiculatae* (Costa et al., 1998).

A flora dos sistemas dunares litorais inclui numerosos endemismos, como *Armeria macrophylla*, *Helichrysum picardii* subsp. *virescens*, *Limonium algarviense*, *Linaria lamarckii*, *Linaria ficvalhoana*, *Scilla odorata*, *Stauracanthus genistoides*, *Stauracanthus spectabilis* subsp. *vicentinus*, *Thymus albicans*, *Thymus carnosus*, ou *Ulex subsericeus*. Além disso, as dunas consolidadas e dunas fósseis sobre xistos do território costeiro vicentino são ricas em endemismos, como *Avenula hackelii*, *Centaurea vicentina*, *Chaenorrhinum serpyllifolium* subsp. *lusitanicum*, *Linaria algarviana*, ou *Serratula monardii* subsp. *algarbiensis* (Costa et al., 1998).

Associada à elevada diversidade florística, destacam-se a riqueza da avifauna e numerosas espécies de peixes, moluscos e crustáceos, reptéis e mamíferos (ICNF, 2017).

Deve ainda ser destacado o grupo de unidades do barlavento algarvio da Costa Vicentina, que concentra um conjunto invulgar de valores naturais, o que se traduz na inclusão total da sua área na Rede Nacional de Áreas Protegidas. É constituída por uma planície Litoral, delimitada por arribas sobre o oceano e na zona entre a Serra de Espinhaço Cão e o Litoral Oeste encontra-se uma extensa e densa mancha arbustiva, que apesar dos sucessivos incêndios apresenta um enorme valor botânico, onde se contabilizam cerca 750 espécies e subespécies de plantas superiores, das quais cerca de 46 são endémicas de Portugal e, destas, 12 encontram aqui o seu único habitat em todo o mundo, sendo quatro exclusivas de Sagres e Cabo de S. Vicente (*Astragalus tragacanta subsp. vicentinus*, *Biscutella vicentina*, *Diplotaxis vicentina* e *Silene rothmaler*). A conjugação entre a diversidade de substratos rochosos (solos) e as condições particulares do clima, possibilita, a ocorrência de uma grande variedade de habitats únicos, bem como um património florístico distinto e de extrema importância científica a nível mundial (David & Rosa Pinto, 2014).

No litoral é comum a presença de espaços edificados, concentrados ao longo de uma faixa contínua e densificando-se junto ao mar, onde predomina a ocupação turística (maioritariamente no barlavento algarvio), e dispersando-se no sentido do Barrocal, onde alterna com áreas agrícolas. À medida que se avança para Norte, a paisagem vai assumindo um carácter progressivamente mais rural e apesar de os aglomerados populacionais assumirem maior expressão que no passado, mantêm-se algumas áreas agrícolas, com uso diversificado entre regadio e sequeiro.

É possível estabelecer uma relação visual com o mar ao longo de quase todo o litoral algarvio, e apesar de apresentar um claro desequilíbrio funcional e ecológico da paisagem, a proximidade do mar e a facilidade em aceder aos areais brancos, que caracterizam a costa algarvia, torna esta zona eleita para o turismo balnear.

3. Abordagem metodológica

3.1 Abordagem geral e procedimento

A observação da paisagem e a sua avaliação e apreciação é um tema abrangente e pode ser encarado segundo várias perspetivas. A avaliação estética da paisagem deve ser interligada com dimensões sociais, ambientais, económicas e integrar a perceção que as pessoas possam ter dos seus valores e significados. Está associada à experiência, ao contexto pessoal e cultural do observador, e à sua visão do mundo, nomeadamente à relação com a natureza e a paisagem (Ramos et al., 2009).

Existem vários grupos de métodos periciais ou profissionais que pretendem definir critérios de avaliação estética. Uns são baseados em estudos técnicos de planeamento da paisagem, outros concentrados nas ciências sociais, que integram os estudos cognitivos do meio, da perceção e preferências do público, e abordagem comportamental face à paisagem (Kaplan & Kaplan, 1978). Outro tipo de avaliação debruça-se ainda sobre os significados simbólicos e culturais das paisagens, que inspiram e representam emoções ligadas aos locais, mas as tendências mais recentes apontam para a integração de diferentes abordagens cruzando linhas de investigação e procurando abranger toda a complexidade referente à apreciação dos valores estéticos da paisagem.

Na presente investigação, a abordagem metodológica é uma adaptação muito próxima da utilizada no catálogo das “Carreteras Paisajísticas” de Andaluzia (Junta de Andalucía, 2009). Pretende-se, pois, numa primeira fase, proceder à: 1) identificação das zonas representativas de cada unidade de paisagem do território algarvio, consoante os elementos panorâmicos, culturais e simbólicos do território, e 2) sua representação num mapa indicativo de potencial cénico do território e das paisagens mais relevantes. Assim, neste estudo assume-se existirem dois tipos de critérios gerais, os paisagísticos e os técnicos (Tabela 3.1).

Esta componente da investigação iniciou-se pela análise e descrição particular dos critérios gerais paisagísticos e técnicos, recorrendo a obras de vários autores que se debruçam sobre conceitos fundamentais de caracterização da paisagem algarvia (como Orlando Ribeiro e Cancela d'Abreu), e ao estudo desenvolvido na Andaluzia. Assim, a revisão bibliográfica inicia a própria investigação e acompanha-a até ao final, complementando o desenvolvimento do estudo passo-a-passo. Também nesta fase inicial são formuladas questões sobre o objetivo desta seleção, qual o nível de detalhe e escala de trabalho.

Tabela 3.1 - Critérios gerais de identificação e seleção

Critérios gerais paisagísticos	Critérios gerais técnicos
a) Potencial cénico	a) Definição de estrada
b) Referências territoriais	b) Inventário de estradas local
c) Referências culturais	
d) Espaços naturais protegidos	
e) Rotas históricas e histórico-patrimoniais	c) Segurança rodoviária

A segunda fase consiste na aplicação dos critérios gerais paisagísticos na paisagem algarvia, enumerando os possíveis pontos cénicos, as referências territoriais, culturais e históricas presentes no território. Para tal foi necessário reunir informação relativa a fatores biofísicos (topografia e vegetação) e culturais (usos do solo, povoamento e património histórico), para cruzar com informação sobre cadastro e cartografia temática relativa aos critérios gerais técnicos.

A terceira fase consistiu no cruzamento da informação recolhida anteriormente, e, idealmente com o auxílio das cartas militares, fotografias aéreas e catálogo das estradas algarvias, dar início ao levantamento de roteiros na sua generalidade. No presente estudo apenas serão selecionados um número exemplificativo de roteiros, que pelas suas características mostrem ser ilustrativos do conceito “Estrada Paisagística”.

Feita a seleção dos itinerários/estradas paisagísticas a incluir no presente roteiro, a paisagem envolvente foi avaliada a uma escala menor, e cartografada (com auxílio da informação bibliográfica recolhida anteriormente, e de cartografia, como cartas militares, fotografias aéreas e imagens do Google Earth).

Posteriormente, as estradas selecionadas foram organizadas e tabeladas de acordo com critérios de localização, titularidade, hierarquia e unidades de paisagem. Também os valores e sítios de maior interesse paisagístico são reconhecidos e as vistas de maior importância assinaladas cartograficamente. Nesta etapa da investigação, o trabalho de campo possibilitou fazer algumas correções e validar o levantamento cartográfico efetuado anteriormente, e, ainda, fazer um diagnóstico do estado de conservação atual das estradas. Foram identificadas as qualidades percetuais e estéticas,

e reconheceram-se características não identificáveis através da cartografia, facilitando a avaliação da condição atual da paisagem.

A quarta e última fase consiste no reconhecimento e inventariação dos recursos das estradas. Cada estrada pré-selecionada foi descrita com base em bibliografia de vários autores e no trabalho de campo, elaborado na fase anterior.

A caracterização de cada estrada é apresentada numa ficha técnica, que descreve cada troço identificado como estrada paisagística de forma objetiva, seguindo os seguintes parâmetros: 1) Aspectos técnicos e de desenho, 2) Caracterização paisagística geral e 3) Diagnóstico.

Os procedimentos e técnicas concretas utilizadas no desenvolvimento deste trabalho estão descritos detalhadamente em seguida.

3.2 Critérios gerais de seleção

3.2.1 Critérios gerais paisagísticos

O principal objetivo da identificação de estradas de interesse paisagístico é, neste trabalho, procurar representar a riqueza e a diversidade da paisagem algarvia, por isso, os critérios considerados foram os de natureza ambiental e/ou patrimonial com potencial visual, que ofereçam perspetivas atrativas ao longo dos itinerários.

Além disso, na relação estrada-paisagem devem ser consideradas as vistas que, independentemente dos valores estéticos apreciados ao longo do itinerário, apresentam uma correlação entre fatores naturais, processos antrópicos e morfológicos de perceção clara, que facilite a compreensão dos aspetos sistémicos, evolutivos e formais das paisagens em torno das estradas (Junta de Andalucía, 2009).

Os critérios paisagísticos de caracterização da paisagem algarvia considerados no presente estudo foram:

a) Potencial cénico

Com a aplicação deste critério pretende-se a definição de itinerários com potencial cénico, isto é, itinerários associados a vistas de acentuadas profundidades ou amplitudes que conservem aspetos de equilíbrio, e formem, assim, panorâmicas esteticamente agradáveis ao longo do trajeto ou em determinados pontos.

De acordo com o Dicionário da Língua Portuguesa, uma das definições da palavra panorama é “grande extensão da paisagem que se desfruta de um ponto elevado”; e relaciona também a palavra

panorâmico com paisagem. Pode entender-se, então, que as vistas mais abrangentes da paisagem se localizam nos pontos de maior altitude.

De facto, Fernando Pessoa descreve a Serra algarvia como um sistema orográfico de altitudes que, de Oeste a Este atravessa o território algarvio e o separa, administrativamente, do Alentejo. Distingue-se pelos grandes panoramas, o relevo, os grandes contrastes de volumes, as cores mediterrânicas (Pessoa, 1999). E Cancela d'Abreu descreve as Serras do Algarve e Litoral alentejano como um conjunto de unidades de paisagem que se particulariza por relevos muito movimentados onde se encaixa uma densa rede hidrográfica. Erguem-se a partir da peneplanície Alentejana e constituem a maior barreira física a Sudoeste e a Sul do país (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Da aplicação deste critério, foram considerados um total de 13 pontos panorâmicos, distribuídos pelas unidades geomorfológicas do Algarve (Serra, Barrocal e Litoral), para efeitos deste estudo - Tabela 3.2.

Tabela 3.2 - Pontos Panorâmicos.

Serra	Barrocal	Litoral
Serra Espinhaço Cão	Rocha da Pena Cerro do Picavessa	Cabo de S.Vicente e Ponta de Sagres
Serra de Monchique	Rocha da Gralheira Cerro do Guilhim	Forte de Almádena
Serra do Caldeirão	Cerro de S.Miguel Cerro da Cabeça	Ferragudo Costa do Carvoeiro

Na Serra algarvia foram caracterizados pelo seu potencial cénico, associados a vistas de grande profundidade e amplitude, com observatórios e pontos panorâmicos, três pontos importantes:

- Serra de Espinhaço Cão - Localizada no Litoral Oeste de Vila do Bispo e Aljezur, atinge pouco mais de 300m de altitude. É possível observar os vales cultivados, matos, matagais e bosques mediterrâneos (Pessoa, 1999). É onde se inicia, de Oeste para Este, o conjunto de cordilheiras da Serra algarvia.
- Serra de Monchique - Pertence aos concelhos de Odemira, Aljezur, Vila do Bispo, Lagos, Portimão, Silves e de Monchique. É a zona de maior altitude do Sul de Portugal, com o seu ponto mais alto situado na Fóia, a 902 metros de altitude. Local onde o fresco da altitude

contrasta com o calor de verão alentejano e algarvio, tem alargadas vistas panorâmicas (Pessoa, 1999). A Fóia é o ponto panorâmico por excelência, embora seja possível encontrar outros pontos de vista interessantes, como Picota, Volta da Vagarosa, Mirante, Alto do covão da Águia, Covas de Areia, Portela dos Moinhos, Portela do Vento, Portela das Corchas e Portela da Macieira.

- Serra do Caldeirão - Zona da Serra algarvia que abrange mais unidades administrativas - os concelhos de Ourique, Odemira, Silves, Almodôvar, Loulé, S. Brás de Alportel, Tavira, Alcoutim, Castro Marim e Vila Real de St. ^o António. Fora, antes da construção do IC1 e autoestradas, a principal entrada para o *Reino dos Algarves*, através da estrada EN2. A Serra não ultrapassa os 600m de altitude, mas apresenta uma vasta área acima de 400m (Pessoa, 1999).

O Barrocal Algarvio corresponde à zona de transição da Serra para o Litoral e abrange áreas de cerro inseridas nas primeiras cadeias montanhosas da Serra. O nome 'Serra', corresponde a uma cadeia ou a um contraforte numa certa extensão, 'Cerro' designa uma montanha de pouca altitude (Bonnet, 1990). O Barrocal distingue-se pela particularidade do seu relevo suave, e pelo contraste entre as cores claras dos afloramentos rochosos e as cores barrentas dos solos calcários (Pessoa, 1999).

Em comparação com a Serra, a observação da paisagem a partir do Barrocal é menos abrangente, mas a escala é menor e o pormenor maior e mais definido. Se na Serra é possível observar a generalidade da paisagem, e distinguir as diferenças de relevo e geológicas ao longo do território envolvente, no Barrocal são mais evidentes os elementos culturais que ao longo do tempo moldaram o território.

Nesta unidade de paisagem algarvia, o Barrocal, os pontos e linhas panorâmicos oferecidos são:

- Rocha da Pena - Localizado no concelho de Loulé, o cerro conhecido como Rocha da Pena ergue-se na transição da Serra para o Barrocal. Com escarpas íngremes de altitude média de 400 metros, este cerro é um biótopo de grande interesse aos níveis faunístico, geológico e paisagístico, tendo-lhe sido atribuído o estatuto de sitio classificado em 1992 (Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, 1991; Pessoa, 1999).
- Cerro da Picavessa - Localizado no concelho de Loulé, este ponto panorâmico, em conjunto com a Nave do Barão, a Nave das Mealhas, o algar de Almiros, etc., forma a segunda maior área cársica do país. "Sobe-se a ladeira da Pica Versa: panorama muito belo à direita para uma baixa e algumas colinas todas cobertas de verdura. À esquerda

o cerro do Espragal. Ao cimo da ladeira vêem-se a Rocha da Pena e a casaria de Benafrim.”(Proença, 1983. p.230).

- Rocha da Gralheira - Localizado no concelho de Faro, mais precisamente a Norte de S. Brás de Alportel, conta com um miradouro onde é possível observar-se, a Sul, o cerro de S. Miguel, o cerro do Guilhim, S. Brás de Alportel e o mar; a Norte a Serra Algarvia.
- Cerro do Guilhim - Localizado a Este de Santa Barbara de Nexe e a Oeste de Estoi, este cerro entra no alinhamento do cerro de S. Miguel e do cerro da Cabeça e atinge os 313 metros de altitude. No seu topo a vista alcança o mar. “Mas logo ao lado passa a estrada que nos conduz a S. Brás de Alportel, um trecho sem rival em todo o Algarve. (...). É sem dúvida um quadro único na terra algarvia.” (Proença, 1983. p.195).
- Cerro de S. Miguel - Localizado nos concelhos de Faro e Olhão, o cerro de S. Miguel tem uma altura de 411m e é o mais alto do conjunto de montes do relevo calcário do Barrocal algarvio, conjunto esse denominado em muitos mapas de Serra Monte Figo (Bragança dos Santos & Fernandes, 2018). “O horizonte vai-se alargando à medida que vamos subindo (...). E, quando, ao termo, a vista se espraia em redor, o cenário é inesquecível. O olhar abrange, com a atmosfera clara, (...) areas de Portugal e terras de Espanha.” (Proença, 1983. p.254).
- Cerro da Cabeça - Localizado no concelho de Olhão, o cerro da Cabeça ou monte pequeno, tem 240 metros no seu ponto culminante e possui uma configuração muito recortada (Bonnet, 1990). É um sítio particular de elevado valor paisagístico e científico, pertencente à lista de sítios Natura 2000. (Presidência do Conselho de Ministros, 2000) Não é possível aceder ao seu cume através de automóvel.

O Litoral apresenta, na sua generalidade, paisagens mais planas e tem por isso uma forte relação com o oceano.

As vistas de maior amplitude nesta unidade encontram-se a barlavento, mais precisamente nas arribas da linha de costa. As falésias, por vezes com elevada expressão pela sua altura, conferem um carácter específico à paisagem costeira e oferecem vistas panorâmicas sobre o oceano, que correspondem a uma imagem turística muito particular.

Os principais pontos onde se observam vistas privilegiadas de contemplação do oceano e da costa são:

- Cabo de S. Vicente e Ponta de Sagres - Localizado no concelho de Vila do Bispo, o cabo de São Vicente completa o recortado da costa com marcados escarpados que podem atingir os 80 metros de altura. São pontos privilegiados de contemplação do mar e da costa. É pontuado por um dos maiores faróis da Europa e por uma imponente fortificação, que é o prolongamento humano do rochedo natural e foi, durante séculos a principal praça de guerra de um sistema defensivo marítimo geoestratégico. Está inserido numa unidade de paisagem que concentra valores naturais e culturais excepcionais o que se traduz na inclusão total da sua área na Rede Nacional de Áreas Protegidas (David & Rosa Pinto, 2014; Direção Geral de Cultura do Algarve, sem data).
- Forte de Almádena - Localizado em Vila do Bispo e considerado Imóvel de Interesse Público, consiste numa antiga fortaleza costeira posicionada favoravelmente sobre o alto das arribas (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, 2023). Para além da sua importância histórica, a sua localização estratégica oferece vistas panorâmicas muito interessantes, onde é possível observar desde Sagres até à baía de Lagos, paul de Budens, a foz da ribeira e o areal. A vereda que serpenteia pelo alto das arribas, a Leste do forte, é referida como das melhores vistas desta costa (Cancela d'Abreu et al., 2002).
- Ferragudo - É uma vila localizada no concelho Lagoa, situada junto à foz do rio Arade. As suas falésias dão acesso a panorâmicas interessantes, de onde é possível observar o oceano, a foz do rio e a cidade de Portimão. O troço final do rio Arade apresenta uma importante zona húmida com elevado interesse paisagístico, ecológico e histórico (Cancela d'Abreu et al., 2002; Freguesia de Ferragudo, 2021).
- Costa do Carvoeiro - Situado no concelho de Lagoa, o Carvoeiro é uma das aldeias algarvias consideradas como principal ponto de turismo. Apresenta uma costa composta por praias e arribas, com sucessão de grutas, cavernas e enseadas, de onde é possível ter vistas panorâmicas das falésias sobre o oceano (Cancela d'Abreu et al., 2002; União das freguesias de Lagoa e Carvoeiro, 2023).

b) Referências territoriais

Este critério de seleção pretende identificar, fundamentalmente, elementos que se destacam no conjunto da unidade de paisagem pela sua diferença, pela sua qualidade intrínseca ou pelo impacto (sensitivo, cultural ou ecológico) que possa ter.

Neste caso, através de pesquisa biográfica individual de cada concelho algarvio, com a ordem geográfica Oeste-Este, Barlavento - Sotavento, procurou-se encontrar todas as referências e singularidades paisagísticas de cada área, como cerros, vales e outras unidades marcantes. Como base, teve-se em consideração o estudo “Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental” de Cancela d'Abreu e cartografia de análise fisiográfica do Algarve e informações disponibilizadas pelas respetivas juntas de freguesia.

Os pontos considerados como referências territoriais, para efeitos deste estudo, são apresentados, de forma resumida e organizada por unidades geomorfológicas e concelhos do Algarve, na Tabela 3.3.

Tabela 3.3 - Referências Territoriais

Unidades Geomorfológicas	Referências Territoriais	Concelho (NUTS III)
Serra	Serra Espinhaço Cão	Aljezur
	Serra de Monchique	Monchique
	Serra do Caldeirão	Silves - Loulé - S.Brás de Alportel - Távira - Alcoutim - Castro Marim - VRSA
	Barragem da albufeira de Odelouca	Monchique
	Albufeira de Odeleite	Castro Marim
	Albufeira de Beliche	Castro Marim
Barrocal	Rocha da Pena	Loulé
	Cerro do Picavessa	Loulé
	Rocha da Gralheira	S.Brás de Alportel
	Cerro do Guilhim	Faro
	Cerro de S.Miguel	Olhão
	Cerro da Cabeça	Olhão
	Nave do Barão	Loulé
	Nave das Mealhas	Loulé
	Ribeira de Algibre	Loulé
	Ribeira de Alte	Loulé
	Rio Arade	Portimão
	Barragem da Bravura	Lagos
Litoral	Ria Formosa	Faro - Olhão - Távira
	Rio Guadiana	Alcoutim - Castro Marim - VRSA
	Rio Gilão	Távira
	Ribeira de Quarteira	Loulé
	Estuário da ribeira de Bensafrim	Lagos
	Ria de Alvor	Portimão
	Paul de Budens	Vila do Bispo
	Promontório de Sagres	Vila do Bispo

As três importantes unidades de paisagem do Algarve, também definidas como unidades geomorfológicas - a Serra, o Barrocal e o Litoral - por si só, são referências territoriais que conferem à região uma enorme variedade paisagística, com identidade mediterrânea. A relação, tanto funcional, como em termos cénicos ou visuais, entre a Serra - Barrocal e a faixa Litoral, na qual se concentra atualmente a população urbana do Algarve, revela uma certa evidência. As colinas da Serra e do Barrocal, que marcam o pano de fundo da paisagem Litoral ajudam a revelar essa interdependência historicamente documentada (Feio, 1983). Poderá passar despercebido, mas o Barrocal que as pessoas vêm como cenário no seu dia-a-dia, constitui uma referência fundamental da paisagem algarvia, com importância funcional, histórica e emocional, distinta do caráter de paisagem que lhe advém.

Também como elementos de destaque, considerados referências territoriais da Serra algarvia, destaca-se a barragem de Odelouca, a segunda maior barragem de aterro do país, cujo a albufeira tem como objetivo o fornecimento de água para abastecimento público da região do Algarve (Águas do Algarve S.A., 2023). Com planos de água menores, as albufeiras de Odeleite (na ribeira de Odeleite) e de Beliche (na ribeira de Beliche) apresentam-se também como elementos contrastantes e de frescura na paisagem.

No Barrocal localizam-se as barragens e albufeiras de Odelouca, do Funcho, e da Bravura. Os cursos de água com maior significado na paisagem são o rio Arade (onde as albufeiras de Odelouca e do Funcho estão inseridas), as ribeiras de Alte e de Algibre. Também aqui estão localizadas a nave do Barão e a nave das Mealhas, que representam a segunda maior área cársica do país. A Rocha da Pena e o cerro da Picavessa, em Loulé, e os cerros de São Miguel e da Cabeça, em Moncarapacho são dos principais locais do Barrocal, por se considerarem elementos singulares na paisagem ou pontos panorâmicos (Bragança, Gonçalves, & Prates, 2016; Cancela d'Abreu et al., 2002). Também o mosaico tradicional de pomares de sequeiro que tanto caracteriza a paisagem rural algarvia constitui um traço distinto que se conserva atualmente em algumas zonas e que proporciona não só a obtenção de produtos alimentares, como a alimentação de gado e é ainda fonte de rendimento devido à exportação destes frutos (a alfarroba, o figo e a amêndoa) (Feio, 1983).

No Litoral, a orla costeira encontra-se interrompida pelos troços inferiores de cursos de água que apresentam algum significado, como os estuários da ribeira de Bensafrim (Lagos), de Odiáxere (onde está inserida a barragem da Bravura), de Quarteira, do rio Arade, do rio Gilão (Tavira) e do rio Guadiana. Este último, localizado a sotavento, apresenta-se como fronteira natural entre Portugal e Espanha e é, por isso, um marco na história do Algarve e do País, e um elemento de referência territorial e de elevado interesse ecológico (Cancela d'Abreu et al., 2002).

A Ria Formosa oferece à paisagem do Litoral do sotavento algarvio sensação de calma e tranquilidade, pela presença constante de água e riqueza biológica. Estende-se paralelamente à linha de costa e é delimitado, a sul, por um cordão arenoso, com respetivo sistema dunar, que se traduz nas ilhas barreira de Faro, Barreta, Culatra, Armona e Tavira. Deve referir-se que é na ilha da Culatra, mais propriamente na povoação do Farol de Santa Maria, que se localiza o ponto mais a Sul de Portugal continental.

A Barlavento encontra-se os sistemas húmidos do paul de Budens, a ria de Alvor, os pequenos sistemas estuarinos na foz das ribeiras da Carrapateira e de Aljezur e o promontório de Sagres, em Vila do Bispo. Caracterizado pela sua costa talhada e recortada de arribas calcárias, representa uma referência territorial e histórica da paisagem.

c) Referências culturais

Para a análise deste critério determinante de seleção de roteiros paisagísticos foi necessário recordar a definição de paisagem cultural, considerada, na Convenção Europeia da Paisagem (C.E., 2000), como integrante do património natural e cultural europeu e contributo para a construção das culturas locais e consolidação da identidade europeia.

Este tipo de paisagem é considerado como dominante no espaço europeu e expressão de diversos fatores naturais e antiga ação humana, concluindo-se assim que a paisagem cultural abrange a generalidade das paisagens, pois de forma direta ou indireta, todas registam intervenção humana (Cancela d'Abreu et al., 2002).

“Não há paisagens para sempre, sobretudo neste país que é tão velho como os “egrégios avós” do Hino Nacional(...)” (Campos Costa & Louro, 2009. p.28). A paisagem é o espelho da transformação da sociedade e reflete a sua evolução através das marcas deixadas, ao longo dos séculos, pelos diferentes povos e culturas que por lá passaram.

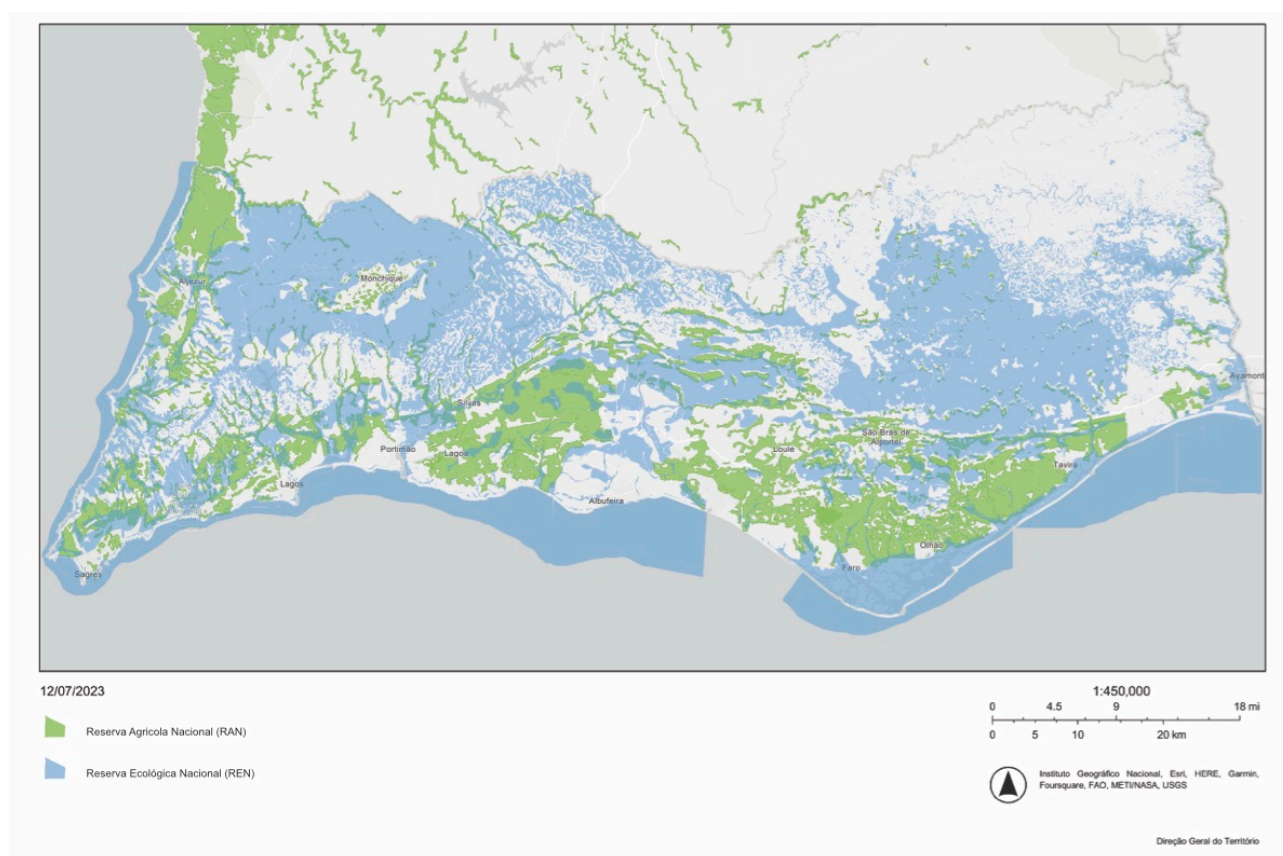
O objetivo desta investigação é a identificação das paisagens que suscitem mais interesse cultural e, portanto, se apresentam como referência. Na região algarvia destacam-se os pomares de sequeiro tradicionais, culturas que foram em tempos a base da economia regional e ainda hoje são negócios de subsistência familiar, as habitações típicas caiadas contrastantes com as cores do Barrocal, as chaminés rendilhadas e as amendoeiras em flor. Os muros de pedra seca que modelam o terreno e o apropriam para a agricultura, a ria formosa e todas as atividades que daí emergem, como a pesca, o marisco e as salinas, etc. A Ponta de Sagres e o Cabo de S. Vicente, que constituem um conjunto

imponente que corresponde ao encontro da costa atlântica ocidental com a costa algarvia e apresenta-se com um carácter bem distinto.

O Algarve é muito conhecido pela 'cultura' do turismo balnear e da laranja, mas é muito mais que isso.

Para a identificação destas referências culturais, recorreu-se à carta de utilização dos solos (COS2018) do Algarve, de modo a obter-se informação relativa às atividades exercidas nos vários pontos da região, e à carta de delimitação das áreas de reserva RAN e REN - Figura 3.1.

Figura 3.1 - Reserva Agrícola e Ecológica Nacional. (Fonte: Sistema Nacional de Informação Geográfica, DGT.)

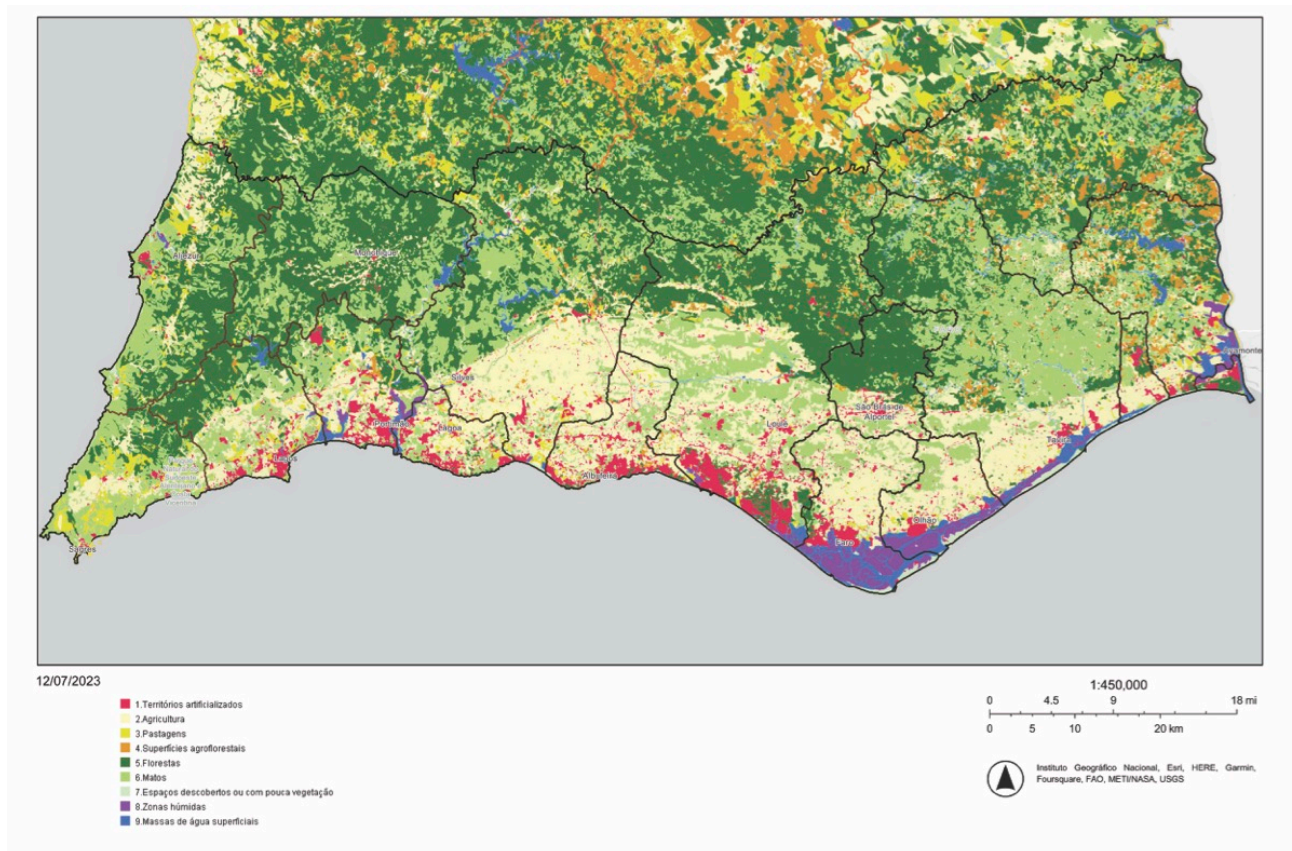


As características das unidades geomorfológicas que definem a paisagem algarvia influenciaram, ao longo do tempo, os costumes e cultura dos seus habitantes. Ao longo da história o Algarve foi ocupado e influenciado por diferentes culturas, traduzidas, nomeadamente em atividades de subsistência adaptadas às condicionantes geográficas e àquilo que a paisagem tinha para oferecer. No que diz respeito aos usos e ocupação do solo, especialmente na Serra e Barrocal podem-se

encontrar marcas de uso e produção agrícola e florestal, diferentes tipos de culturas e modos de utilização dos solos, em função da disponibilidade de água e da qualidade dos mesmos - Figura 3.2.

Por exemplo, na Serra de Monchique, que apresenta vasta riqueza de flora e fauna, por ter um microclima mais húmido, observam-se pomares de sequeiro (de medronheiros, carvalhos, sobreiros e castanheiros) mas também pomares de regadio.

Figura 3.2 - COS 2018 do Algarve.



No Barrocal algarvio, por ser mais seco, a produção agrícola predominante é de sequeiro (sobreiro, alfarrobeira, amendoeira, figueira, oliveira, etc.). O azeite é um dos principais produtos, tal como a alfarroba, os figos e as amêndoas. Além disto, existem zonas do Barrocal que oferecem condições ótimas para a extração de barro, o que influenciou a cultura oleira na fabricação de peças em terracota, nomeadamente pavimento e chaminés rendilhadas que tanto caracterizam a arquitetura algarvia.

No Litoral encontram-se pomares de regadio, como de laranjeiras e mais recentemente de abacateiros, mas destacam-se a pesca e a apanha de marisco como uma das principais atividades favorecidas pelas condições geográficas que o território oferece.

Tal diversidade e oferta de produtos de excelência, para além da localização geograficamente favorável, fazem do Algarve uma das maiores potências turísticas do país, sendo esta uma das principais atividades económicas da região, atualmente.

d) Espaços naturais protegidos

Caldeira Cabral et al. (1978), estabelece uma distinção entre paisagem natural, resultado da interação exclusiva dos fatores físicos e bióticos, anteriores à ação do Homem, e paisagem humanizada, resultante da ação multissecular, contínua ou intermitente, do homem sobre a paisagem natural, apropriando-a e modificando-a a fim de a adaptar pouco a pouco às suas necessidades, segundo o que a sua experiência, os seus conhecimentos e a sua intuição lhe foram ensinando, experiência transmitida de geração em geração (Caldeira Cabral, Gonçalves, & Cabral, 1978).

Assim sendo, a paisagem natural seria aquela em que os seus fatores naturais não fossem afetados, ao longo do tempo, pelas comunidades humanas, e tal só acontece em raras exceções. Neste critério de definição serão contabilizados os espaços que incluam áreas protegidas pela sua exposição de suscetibilidade, de gestão pública ou privada e que se destinem à preservação de ecossistemas ou regiões seminaturais e de áreas ou elementos de singular valor e sensibilidade científica, cultural ou paisagística.

Pretende-se aqui identificar as áreas que pela presença de valores naturais e paisagísticos relevantes para a garantia da conservação da natureza e da biodiversidade, estão abrangidos por vários programas de proteção existentes no Algarve, como a Rede hidrográfica, a Reserva Ecológica Nacional (REN), a Reserva Agrícola Nacional (RAN), o Plano Regional de Ordenamento Florestal (PROF), a Rede Natura 2000, Rede Nacional de áreas protegidas (RNAP), Parque natural da Ria Formosa (PNRF) entre outros planos de ordenamento de áreas protegidas. O Algarve apresenta um importante conjunto de recursos naturais, cerca de 47108 hectares de área classificada, sendo que 43723 hectares pertencem a parque natural, 2307 ha pertencem a reserva natural e 1078 ha representam a paisagem protegida de âmbito regional (INE, 2020).

A Reserva Ecológica Nacional (REN) consiste numa estrutura biofísica que integra o conjunto das áreas que, pela sensibilidade, função e valor ecológicos ou pela exposição e suscetibilidade perante riscos naturais, justifica uma proteção especial, sob a forma de utilidade pública.

O Sistema Nacional de Áreas Classificadas - SNAC, foi estruturado pelo Dec. Lei n.º 142/2008, de 24 de julho, alterado e republicado pelo Dec. Lei n.º 242/2015, de 15 de outubro, e é constituído pela Rede Nacional de Áreas Protegidas, pelas áreas classificadas integradas na Rede Natura 2000 e pelas demais áreas classificadas ao abrigo de compromissos internacionais assumidos pelo Estado Português, isto é, sítios RAMSAR, Geoparques e Reservas da Biosfera (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, sem data).

A Rede Natura 2000 no Algarve compreende as áreas classificadas como zona especial de conservação - ZEC, e as áreas classificadas como zona de proteção especial - ZPE (Figura 3.3). As Zonas de Proteção Especial (ZPE) foram estabelecidas ao abrigo da Diretiva Aves, destinam-se essencialmente a garantir a conservação das espécies de aves, e seus habitats. As Zonas Especiais de Conservação (ZEC) foram criadas ao abrigo da Diretiva Habitats, com o objetivo expresso de contribuir para assegurar a Biodiversidade, através da conservação dos habitats naturais e dos habitats de espécies da flora e da fauna selvagens, considerados ameaçados no espaço da União Europeia (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, sem data). Com a integração destas áreas na Rede Natura 2000, cerca de 38% da área total do Algarve possui estatuto de conservação, o que consagra a sua importância biológica e paisagística em termos europeus (Região de Turismo do Algarve, 2021).

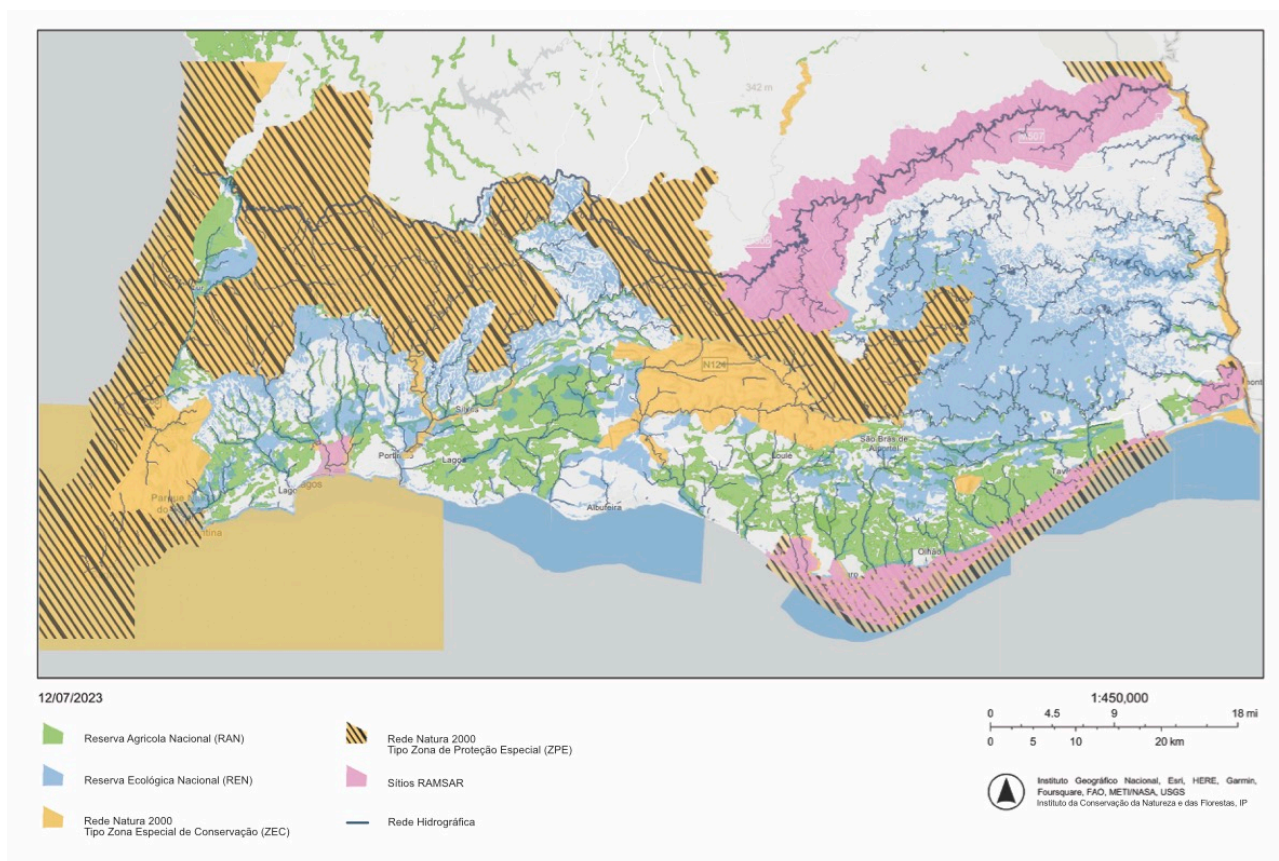
O Tratado RAMSAR surgiu no âmbito da *Convenção de Ramsar*, em 1971, sobre zonas húmidas, e representa o primeiro dos tratados globais sobre conservação.

As Zonas Húmidas são definidas como zonas de pântano, charco, turfeira ou água, natural ou artificial, permanente ou temporária, com água estagnada ou corrente, doce, salobra ou salgada, incluindo águas marinhas cuja profundidade na maré baixa não exceda os seis metros e podem incluir zonas ribeirinhas ou costeiras, assim como ilhéus ou massas de água marinha com uma profundidade superior a seis metros em maré baixa, integradas dentro dos limites da zona húmida. Esta definição inclui, assim, todos os ambientes aquáticos do interior e a zona costeira marinha do Algarve (Figura 3.3).

O Estado Português assinou a Convenção sobre Zonas Húmidas em 1980, Decreto n.º 101/80, de 9 de outubro, e ratificou-a em 24 de novembro desse mesmo ano, tendo como obrigações designar Zonas Húmidas para inclusão na Lista de Zonas Húmidas de Importância Internacional; elaborar Planos de Ordenamento e de Gestão para as Zonas Húmidas, com vista à sua utilização sustentável; e promover a conservação de Zonas Húmidas e de aves aquáticas, estabelecendo Reservas Naturais, e providenciar a sua proteção apropriada (Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas, sem data).

A figura 3.3 mostra a localização de todas as áreas com estatuto legal de proteção da paisagem e ecossistemas, isto é, as áreas de reserva agrícola nacional (RAN) e de reserva ecológica (REN), as áreas que constituem a Rede Natura 2000, os sítios RAMSAR e ainda a rede hidrográfica do Algarve. Conclui-se que a maior parte do território se encontra abrangido por algum estatuto de proteção ambiental, revelando a riqueza paisagística e ecológica da região.

Figura 3.3 - Programas de proteção ambiental e rede hidrográfica. (Fonte: Sistema Nacional de Informação Geográfica, DGT.)



e) Rotas históricas e histórico-patrimoniais

No dicionário da língua portuguesa o termo *Património* define-se como “bem, ou conjunto de bens, de natureza material ou imaterial, de reconhecido interesse (cultural, histórico, ambiental, etc.) para determinada região, país, etc.” (J. Costa & Sampaio e Melo, 1998), e engloba todos os aspetos que é desejável incluir neste critério.

O Património é um universo amplo e complexo, permanentemente presente no nosso quotidiano. O Património Cultural é indissociável da realidade socioeconómica e responsável pela

diversidade paisagística. O Algarve é uma região marcada por ocupação humana antiga, influenciada por várias culturas exteriores e com vários acontecimentos e processos de afirmação de uma nação.

Esta componente da investigação desenrolou-se concelho a concelho, sentido Barlavento-Sotavento, com a procura detalhada de tradições e costumes típicos de cada zona (roteiros religiosos, estradas romanas, caminhos históricos, etc.) e elementos de património construído que possam ser observados a partir das estradas (pontes romanas, fontes, ermitas, estações, casas de cantoneiros, etc.). Foram utilizadas informações de documentos como a lista de monumentos nacionais classificados, imóveis de interesse público, roteiros e guias histórico-patrimoniais e o inventário de estradas património.

Em Portugal, a designação *Estrada Património* e a ideia de se classificarem as estradas enquanto elemento patrimonial surgiram no início do séc. XXI, abordando “estradas antigas que pelas suas características constituem percursos reapreciáveis (...) por critérios eminentemente patrimoniais” (Lamas, 2003, p.9). Na obra “Carreteras Paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía” é referido que as estradas de interesse paisagístico devem ter em conta, não só os valores ambientais como patrimoniais. As áreas de alta qualidade paisagística devem ser mencionadas, tal como as zonas com presença de elementos de património histórico-artístico, pois as rotas históricas com interesse patrimonial, cultural ou etnográfico são itinerários caracterizados pela presença de elementos ou circunstâncias que refletem a evolução histórica de uma determinada situação geográfica (Junta de Andalucía, 2009).

No âmbito deste estudo, o principal objetivo foi a identificação das infraestruturas rodoviárias que, pelas suas características, valores inerentes e localização, se identifiquem com este tema. Para se proceder à análise desta componente, teve-se em especial atenção a matéria escrita sobre as estradas património de Portugal, não descurando o cruzamento de outra informação, como cartografia de monumentos nacionais classificados, imóveis de interesse público, roteiros e guias histórico-patrimoniais (roteiros religiosos, estradas e pontes romanas, locais de interesse arqueológico, fontes, ermitas, estações, casas de cantoneiros, património imaterial, etc.) - Figuras 3.6, 3.7 e 3.8.

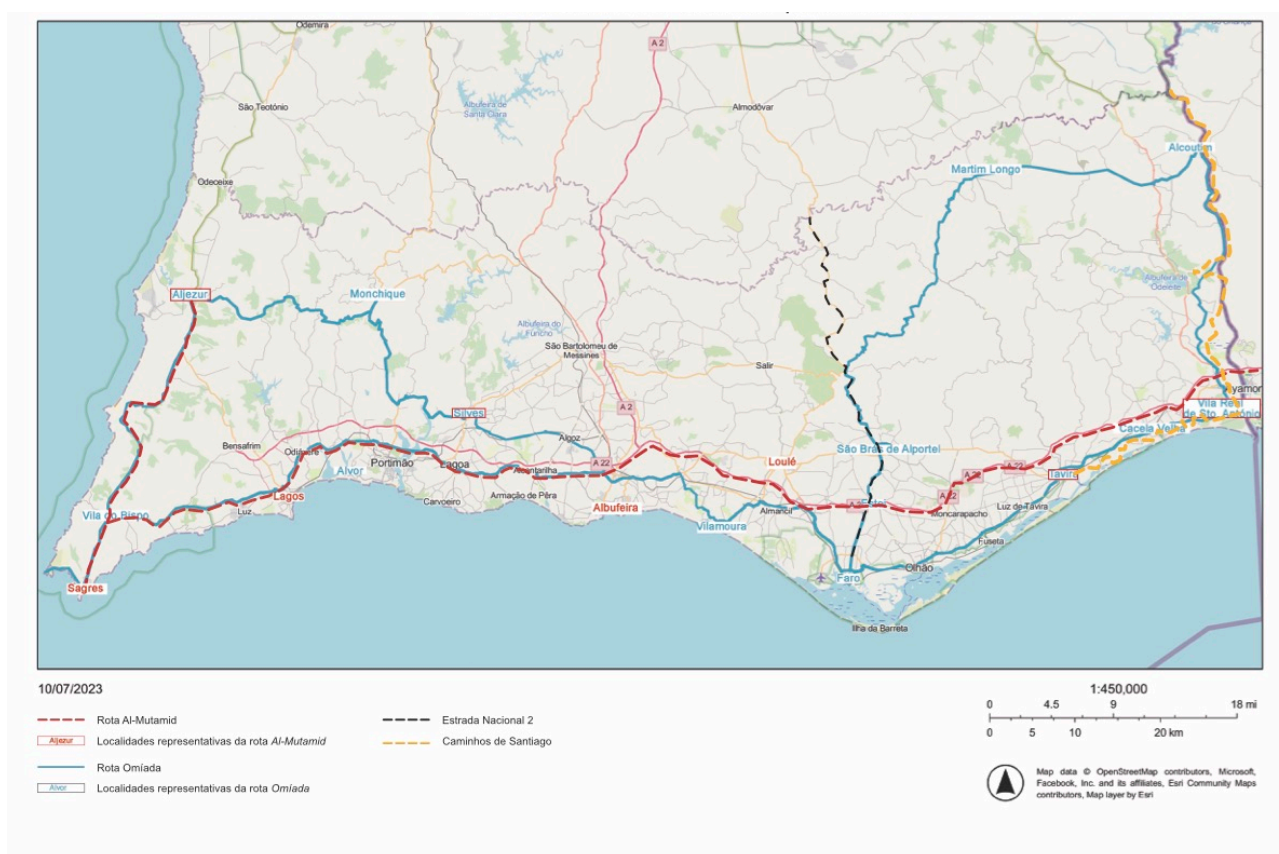
As rotas turísticas, ou turístico-patrimonial, são percursos que proporcionam o acesso a valores regionais ou de interesse cultural com potencial turístico (Vasconcelos & Graça, 2010).

De acordo com o Turismo de Portugal, existem cinco rotas no Algarve que devem aqui ser consideradas (Figura 3.4):

- Rota Al-Mutamid - Uma rota em honra daquele que foi conhecido como o rei poeta, nascido em Beja e que chegou a ser rei da Taifa de Sevilha. Apaixonado e erudito conhecedor de música e poesia, o seu percurso de vida levou-o a ser governador de Silves antes de ser senhor de Sevilha. É um cativante percurso que nasce em terras portuguesas e que através de dois itinerários abraça o ângulo Sudoeste da Península Ibérica. Paisagens muito diferentes fazem desta rota uma das mais ricas, não só no que respeita o património monumental, mas também no que concerne os espaços naturais. É possível sentir uma continuidade histórica das povoações do Alentejo e do Algarve com a Andaluzia ocidental, porque de facto houve um período em que no passado toda esta zona do mundo se chamava al-Andalus. A Rota inicia-se em Lisboa, mesmo em frente ao Oceano Atlântico, e acaba em Sevilha, onde reinou esta dinastia. O trecho que aqui apresentamos começa na vila de Aljezur e finaliza em Vila Real de Santo António («Rota Al-Mutamid», sem data) (Figura 3.4).
- Rota Omíada - É um itinerário centrado no período de domínio omíada no mediterrâneo e abrange a Jordânia, o Líbano, o Egito, a Tunísia, a Sicília, Espanha (Andaluzia) e o Algarve (figura 3.4). Ilustra a profunda relação humana, cultural, artística e científica que se estabeleceu entre o Oriente e o Ocidente, sendo o Algarve o território português com a mais longa presença muçulmana (séculos VIII a XIII) (Região de Turismo do Algarve, 2018; Região de Turismo do Algarve, Direção Regional de Cultura do Algarve, & Fundação Pública Andaluza, 2016).
- Caminhos de Santiago - A sua origem remonta à Idade Média, a partir do século IX, como rota de peregrinação, com o objetivo de venerar as relíquias do apóstolo Santiago Maior cujo sepulcro se encontra na catedral de Santiago de Compostela. No século XX são declarados Itinerário Cultural Europeu e alguns deles Património da Humanidade. Entre as várias rotas históricas existentes, o Caminho Português está ramificado por vários percursos no território nacional (Figura 3.4) (Via Lusitana & Turismo de Portugal, 2021).

- EN2 - É a mais extensa estrada de Portugal e a única na Europa que atravessa um país em toda a sua longitude, no mundo apenas existem mais duas com o mesmo propósito: Route 66, nos EUA, e Ruta 40, na Argentina. Faro, Loulé e São Brás de Alportel são os concelhos algarvios atravessados pela histórica Estrada Nacional 2, (Figura 3.4), e o troço entre S. Brás de Alportel e Almodôvar considerado como estrada património, convida a uma viagem sem pressa onde é possível descobrir paisagens, Serranias e planícies, cidades antigas, aldeias, natureza, património, sabores e tradições (Turismo de Portugal, sem data).

Figura 3.4 - Rotas histórico-patrimoniais. (Fonte: Turismo de Portugal)



Por se reconhecer que o património rodoviário, construído ao longo de séculos, deve ser valorizado e divulgado como parte da herança cultural do País com potencial interesse turístico, a Estradas de Portugal S.A. entendeu ser oportuno continuar o projeto Estradas património iniciado a propósito da classificação do troço S. Brás de Alportel - Almodôvar da EN2. Em 2009, liderado pelo ainda Instituto de Estradas de Portugal (IEP), foi criado o Acervo Estradas Património, que consiste num conjunto de informação, solicitada às diversas Direções de Estradas, referente às estradas que se identificassem com o conceito Estradas Património, o que levou à criação de uma listagem de todas

as estradas de valor patrimonial assinalável em Portugal (Anexo I) (Vasconcelos & Graça, 2010) - Tabela 3.4 e Figura 3.5.

Tabela 3.4 - Lista de estradas do Algarve propostas como património pelas ex-direcções de estradas. Fonte: Acervo estradas património, Estradas de Portugal S.A.

Designação	Localização	Observações
EN(R)267	Aljezur - Monchique - S.Marcos da Serra	
ER124	Cruzamento com a estrada Nacional 266 - Silves - S.Bartolomeu de Messines...	
EN2	S.Brás de Alportel	Classificada Estrada-Património
EN268	Sagres - Cabo de S.Vicente	

Figura 3.5 - Localização das estradas propostas como património pelas ex-direcções de estradas. (Fonte: Acervo de estradas património, Estradas de Portugal S.A.)

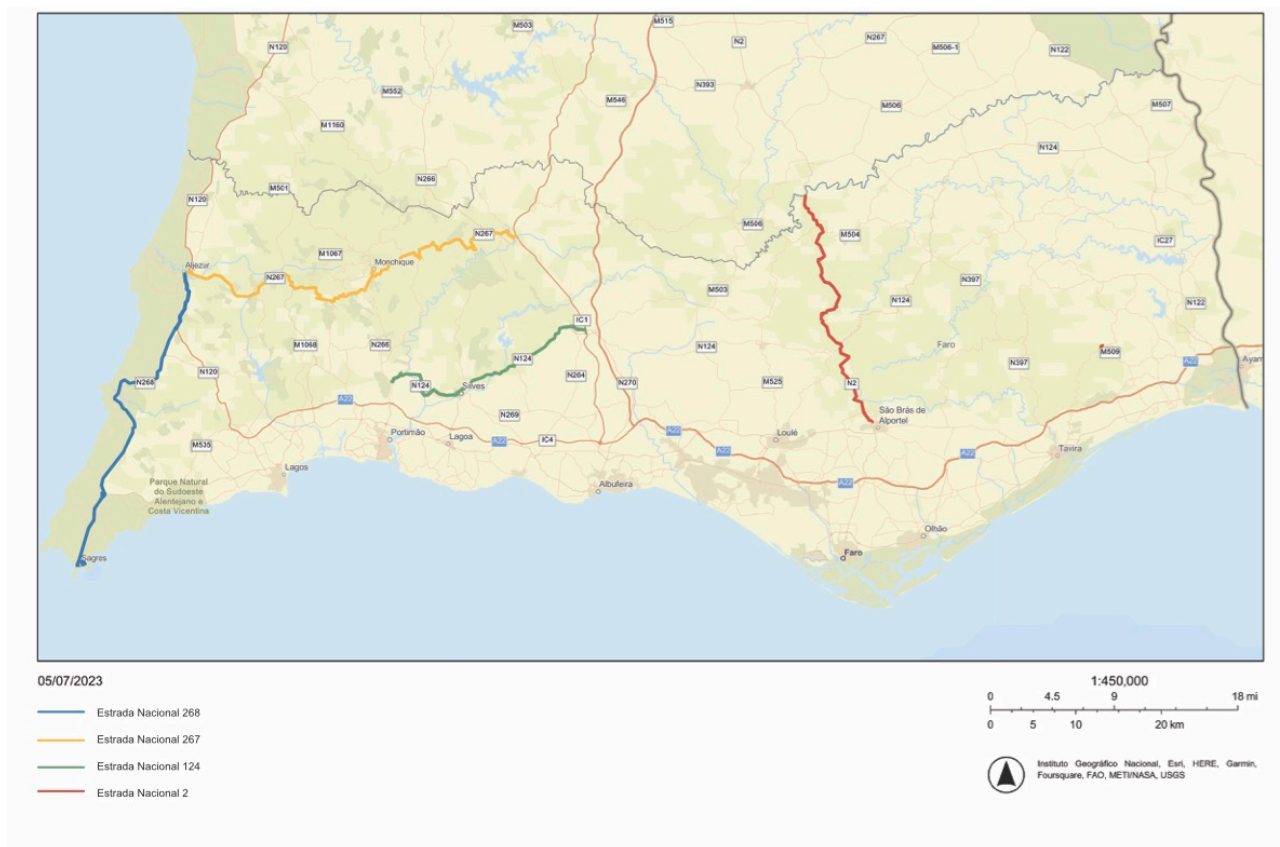


Figura 3.6 - Património Nacional Imaterial. (Fonte: INPCI - patrimoniocultural.gov.pt)

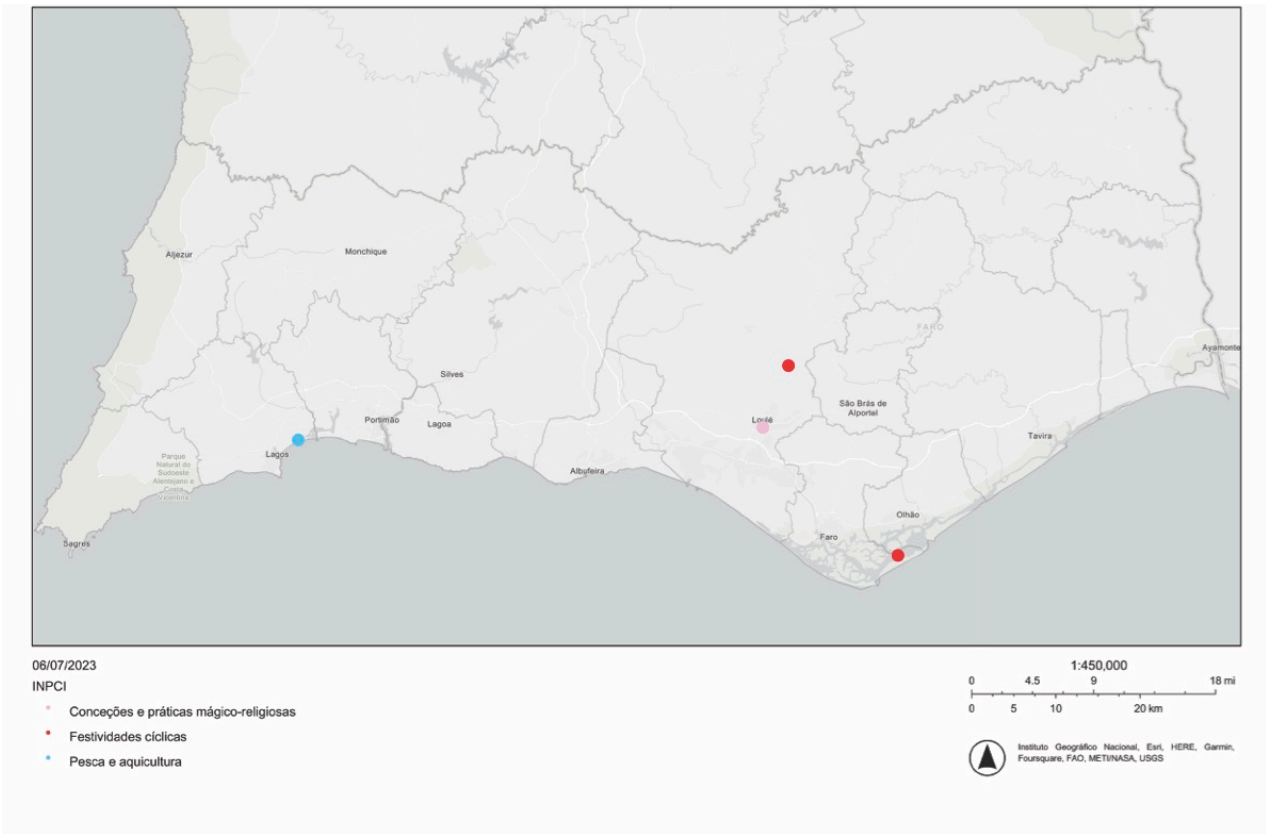


Figura 3.7 - Património Imóvel Classificado. (Fonte: INPCI, DGPC - patrimoniocultural.gov.pt)



em três níveis. A rede nacional apresentava cerca de 20 600 km e foram estipuladas as larguras mínimas de plataforma para cada nível (Infraestruturas de Portugal, 2021b).

Em 1985 é publicado um novo plano rodoviário nacional, surge como resposta ao desenvolvimento tecnológico do automóvel e às novas metodologias de desenvolvimento com base nas previsões de tráfego.

Surgiu uma rede rodoviária nacional com cerca de 10 000 km, mas com a mesma hierarquização de três níveis (Infraestruturas de Portugal, 2021).

A última revisão do plano rodoviário ocorreu em 1998 (conhecido por PRN2000) para dar resposta ao desenvolvimento socioeconómico verificado após a adesão de Portugal à União Europeia (Infraestruturas de Portugal, 2021b). Segundo o decreto de lei 222/98 de 17 de Julho, do diário da república, a rede rodoviária é constituída pela rede nacional fundamental e a rede nacional complementar (Ministério das obras públicas - Gabinete do Ministro, 1971).

A rede nacional fundamental integra os itinerários principais (IP) e são estes vias de comunicação de maior interesse nacional que servem de base de apoio a toda a rede nacional rodoviária, assegurando ligações entre os centros urbanos e os pontos de principal interesse socioeconómicos, como os aeroportos, os portos e as fronteiras. A rede nacional complementar é composta pelos itinerários complementares (IC) e pelas estradas nacionais (EN). Esta rede de estradas complementares tem como objetivo assegurar as ligações entre a rede fundamental de circulação e os centros urbanos de influência concelhia ou supraconcelhia, mas infra distrital. Estas vias são as que, no plano rodoviário nacional (PRN), estabelecem as ligações de maior interesse regional.

As estradas municipais não estão incluídas no plano rodoviário nacional, mas integram as redes municipais. (Ministério do equipamento - do planeamento e da administração do território, 1998)

Na investigação da junta de Andaluzia, "Carreteras Paisajística" as estradas consideradas estão incluídas no catálogo de estradas da região. Neste estudo, e seguindo o mesmo princípio, as estradas a considerar deverão pertencer ao Plano Rodoviário Nacional (PRN) ou à rede de estradas municipais.

b) Inventário de estradas locais

Atendendo à definição exposta anteriormente, só devem ser consideradas estradas paisagísticas aquelas que cumpram os seguintes critérios:

- Possuir estatuto de estrada - Segundo o código de estrada português, têm esta designação as vias públicas especialmente destinadas ao trânsito de veículos, denominadas de faixa de rodagem.

- Pertencer ao PRN do Algarve - Este parâmetro facilita a seleção das estradas paisagísticas, atuando como método de exclusão todas aquelas que são apenas itinerários, caminhos de terra ou vias que mesmo favorecendo o acesso público a espaços ou recursos de interesse natural, ecológico, patrimonial ou paisagístico, não estão especificamente destinadas ao trânsito automóvel.

c) Segurança rodoviária

Além de favorecer o acesso a recursos de interesse paisagístico, as estradas denominadas de “paisagísticas” deverão oferecer condições de segurança e conforto, de modo a que possam constituir um equipamento complementar da própria paisagem. Estas condições podem ver-se afetadas por fatores de diversas origens (meteorológicos, estilos de condução, decorrer de obras, etc.) e dependem das características técnicas e condições de tráfego existentes na própria estrada.

Relativamente ao tráfego automóvel e velocidade média, o disfrute dos recursos paisagísticos torna-se mais difícil e inadequado quando as estradas apresentam baixos níveis de serviços e/ ou velocidades elevadas. Sem prejuízo dos limites que se possam estabelecer em função das características do traçado e das condições do trânsito existentes em determinados pontos e circunstâncias específicas, o limite de velocidade geral nas estradas ou troços considerados paisagísticos deverá ser, em média, 50 quilómetros por hora.

A importância do perfil longitudinal e transversal reflete-se nos traçados que se caracterizam pela abundância de curvas apertadas, cruzamentos, interseções ou bermas e taludes pouco protegidos. Estas estradas requerem, por norma, uma maior concentração por parte do condutor e dificultam a contemplação dos recursos paisagísticos. Quando necessário, deverá ser proposta a reformulação do modelo de mobilidade, com a sugestão de uma nova legislação dos elementos funcionais e estéticos, assim como da reordenação do tráfego para estes itinerários, de forma a manter a segurança e a possível contemplação da paisagem ao longo do trajeto, como por exemplo a sugestão de serviços recreativos ao longo dos percursos que motivem o abrandamento da circulação.

As estradas consideradas paisagísticas devem, dentro dos possíveis, contar com itinerários alternativos, que permitam realizar o mesmo trajeto sem prejudicar a mobilidade de pessoas ou transporte de mercadorias que querem apenas chegar ao seu destino.

É imprescindível estabelecer-se uma série de critérios básicos que promovam as condições mínimas de segurança e conforto nestes itinerários, que pelas suas qualidades e potencialidades têm, também, função paisagística (Junta de Andalucía, 2009).

Na aplicação destes critérios gerais técnicos ao presente estudo foram considerados os três principais fatores, enumerados anteriormente: a) definição de estrada (que, de acordo com o código de estrada, se refere à parte da via pública especialmente destinada ao trânsito de veículos); b) Inventário de estradas locais, (consideradas as estradas que pertençam ao Plano Rodoviário Nacional (PRN) ou à rede de estradas municipais - informação disponível no website da Direção Geral do Território (DGT) e que foi cedida para este trabalho pelas Infraestruturas de Portugal - (Anexo I); c) Segurança rodoviária (explicita a presença de condições de segurança e conforto, afetas ao tráfego automóvel e à velocidade média de circulação, ao traçado da estrada, que consoante o seu perfil deverá ter-se em conta a presença de curvas apertadas, cruzamentos, interseções ou bermas e taludes, e itinerários alternativos). Informação sobre a velocidade média de circulação está disponível no site da Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária (ANSR) - Tabela 3.5. Em relação ao traçado da estrada, é possível observar-se em cartografia existente como cartas militares e mapas virtuais, como o Google maps ou o Open street map, mas o trabalho de campo é determinante para o apontamento de situações que só na prática são perceptíveis, como as condições de visibilidade e as condições da estrada, bermas e taludes.

Tabela 3.5 - Excerto da tabela de Limites Gerais Máximos de Velocidade Instantânea. (Fonte: ANSR).

	Dentro das localidades		Autoestradas	Vias Reservadas a automóveis e motociclos	Restantes vias públicas
	Zonas de coexistência	Outras zonas			
Motociclos:					
De cilindrada superior a 50cm ³ e sem carro lateral	20	50	120	100	90
De cilindrada não superior a 50cm ³	20	40	--	--	60
Triciclos	20	50	100	90	80
Automóveis ligeiros de passageiros e mistos:					
sem reboque	20	50	120	100	90
com reboque	20	50	100	80	70

Nesta investigação consideraram-se apenas os meios de transporte comuns, como os automóveis ligeiros de passageiros sem reboque e os motociclos de cilindrada superior ou igual a 50cm³. Ainda que mais tarde, em algumas estradas seja necessário ajustar a velocidade máxima autorizada, considera-se então que as velocidades não devem exceder os 50km/h, de forma a manter a segurança e simultaneamente possibilitar a contemplação da paisagem ao longo do trajeto. Por essa razão os trajetos considerados Autoestradas/ Itinerários Principais não são incluídos, até porque o seu

intuito é a redução de tempo entre destinos e não o desfrute da viagem. O mesmo se pode dizer das vias reservadas a automóveis e motociclos, isto é, os Itinerários Complementares (IC), cujo objetivo é semelhante e as velocidades de circulação igualmente altas.

Consideraram-se, assim, para efeitos deste estudo, as Restantes vias públicas, que abrangem as Estradas Nacionais (EN), as Estradas Regionais (ER) e as Estradas Municipais (EM) - Figura 3.9. A maioria das estradas incluídas (cerca 60%) são estradas municipais - Tabela 3.6. Nos casos das estradas de velocidade máxima 90km/h, implica que, no futuro, seja proposta a retificação deste critério nos trajetos classificados.

Figura 3.9 - Disposição espacial das estradas do Algarve e respetivas hierarquias. (Fonte: Arcgis – vias rodoviárias e Infraestruturas de Portugal)

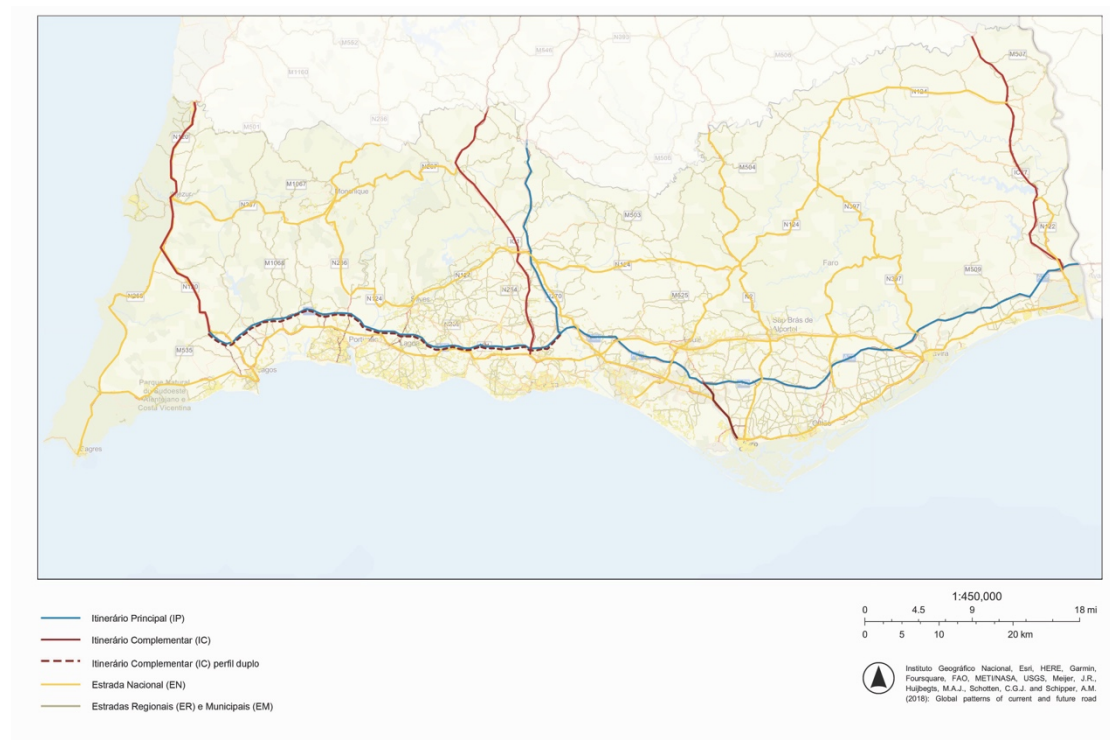


Tabela 3.6 - Contabilização de estradas por hierarquias.

Hierarquia	Nº de Estradas
Itinerário Principal (IP)	2
Itinerário Complementar (IC)	3
Estrada Nacional (EN)	11
Estrada Regional (ER)	5
Estrada Desclassificada	15
Estrada Municipal (EM)	63

3.3 Seleção das Estradas Paisagísticas

Feita uma pré-seleção de estradas, tendo em conta os critérios anteriormente descritos, efetuou-se trabalho de campo e investigação bibliográfica sobre valores cénicos e patrimoniais da rede de estradas e da paisagem algarvia.

No presente estudo, por se tratar de um trabalho académico, na seleção final foi considerado apenas um número exemplificativo de estradas, que inclui rotas descritas bibliograficamente como vias paisagísticas ou culturalmente interessantes, ou por sugestão da autora por serem representativas da diversidade de paisagens regional.

Selecionaram-se cinco exemplos de trajetos ou troços de estradas paisagísticas do Algarve. Após a seleção final, as estradas/trajetos foram organizadas, identificadas e contabilizadas, de acordo com critérios de hierarquia, localização e caracterização paisagística, de modo a facilitar a comparação entre concelhos, titularidade e unidades de paisagem.

Uma vez reconhecidas e inventariadas, as estradas são descritas numa ficha de reconhecimento individual. A ficha de reconhecimento está organizada em três grupos principais:

1. Dados básicos da estrada: identifica, localiza e caracteriza a infraestrutura viária. Enumera a matrícula da estrada, os pontos de início e fim do troço e a hierarquia dentro do sistema viário. Também se referem aspetos técnicos como o perfil longitudinal e transversal.

2. Caracterização paisagística geral: identifica os recursos paisagísticos presentes na envolvente do troço viário e assinala a relação da estrada com os aspetos físico-ambientais (solos, vegetação, geologia, relevo, uso dos solos, paisagens protegidas e elementos singulares) e histórico-patrimoniais. As condições de visibilidade são referidas, com identificação e avaliação das vistas mais significativas do trajeto, tal como os equipamentos paisagísticos presentes.

3. Diagnóstico: uma breve conclusão sobre a relação dos recursos paisagísticos anteriormente identificados, reconhecimento de potencialidades, conflitos e ameaças presentes, e uma proposta (se necessário) de valorização do itinerário, que segue os critérios descritos em “Estradas Património” das Estradas de Portugal (Vasconcelos & Graça, 2010).

4. Resultados

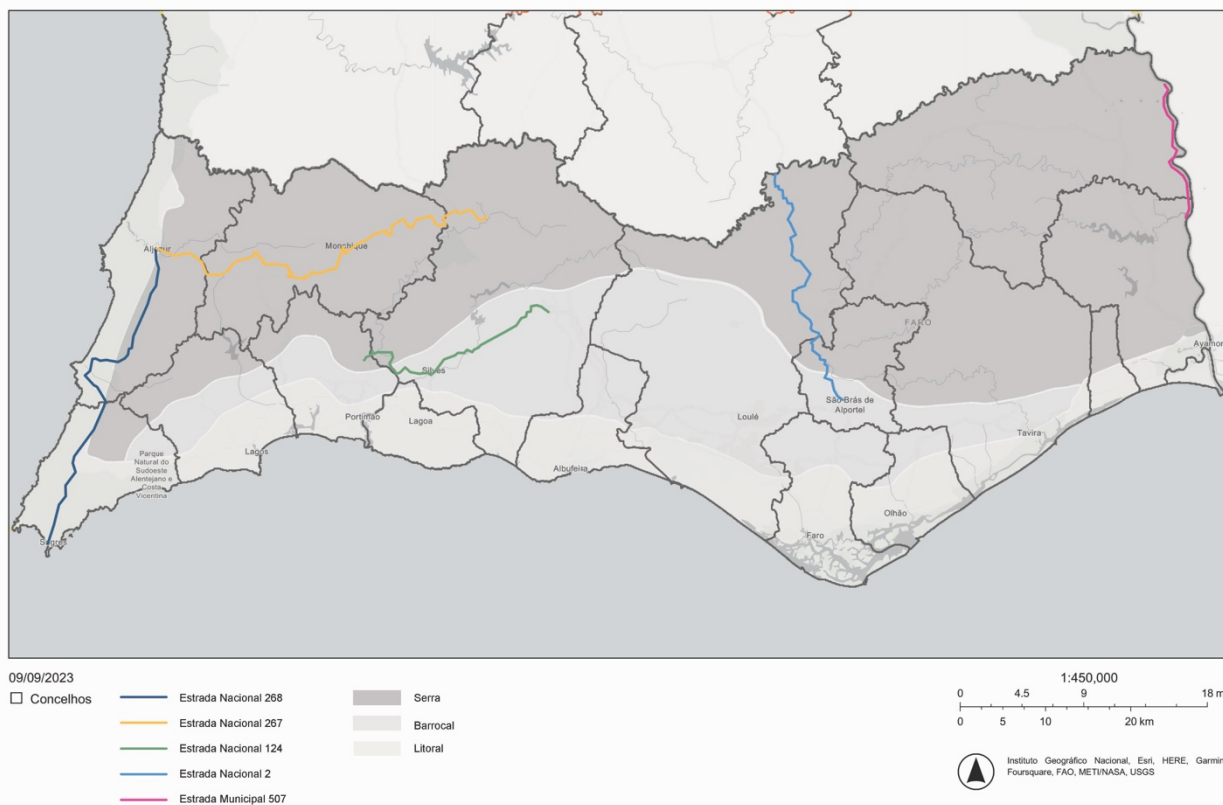
4.1 Avaliação e descrição das estradas paisagísticas do Algarve

Os cinco exemplos de trajetos escolhidos para ilustrar as estradas paisagísticas do Algarve são apresentados na tabela 4.1 e na figura 4.1.

Tabela 4.1 - Estradas selecionadas.

Matricula	Denominação	Fonte
EN268	Estrada que liga Aljezur a Sagres;	Rota Omíada/ Rota Al-Mutamid/ Acervo de estradas património
EN267	Estrada que segue de Aljezur até S. Marcos da Serra;	Acervo de estradas património
EN124	Estrada que segue de Porto de Lagos até S. Bartolomeu de Messines;	Acervo de estradas património
EM507	Estrada que segue da Foz de Odeleite até Alcoutim;	Caminhos de Santiago/ Rota Omíada
EN2	Estrada que segue de S.Brás de Alportel até á Rib.do Vascão;	Estrada património

Figura 4.1 - Estradas paisagísticas selecionadas. (Base: Unidades Geomorfológicas adaptado de Viegas, 2019)



Esta proposta compreende um total de 186km de vias públicas, distribuídos por nove concelhos algarvios - Aljezur, Vila do Bispo, Monchique, Silves, Portimão, Loulé, S. Brás de Alportel, Vila Real de St. António e Alcoutim) - Tabela 4.2.

Tabela 4.2 - Distribuição por Concelho.

Concelhos	Nº de Estradas	Quilómetros	Matriculas
Aljezur	2	32	EN268/EN267
Vila do Bispo	1	19	EN268
Monchique	1	41	EN267
Silves	2	38	EN267/EN124
Portimão	1	1	EN124
Loulé	1	28	EN2
S.Brás de Alportel	1	12	EN2
VRSA	1	3	EM507
Alcoutim	1	12	EM507
Total:		186	

As estradas seleccionadas pertencem maioritariamente à rede de estradas nacionais (EN) - quatro estradas a que correspondem aproximadamente 170km - e uma estrada da rede estradas municipais (EM), num trajeto de 15km - Tabela 4.3.

Tabela 4.3 - Distribuição por hierarquia.

Hierarquia	Nº de Estradas	Quilómetros
Estradas Nacionais (EN)	4	171
Estradas Municipais (EM)	1	15

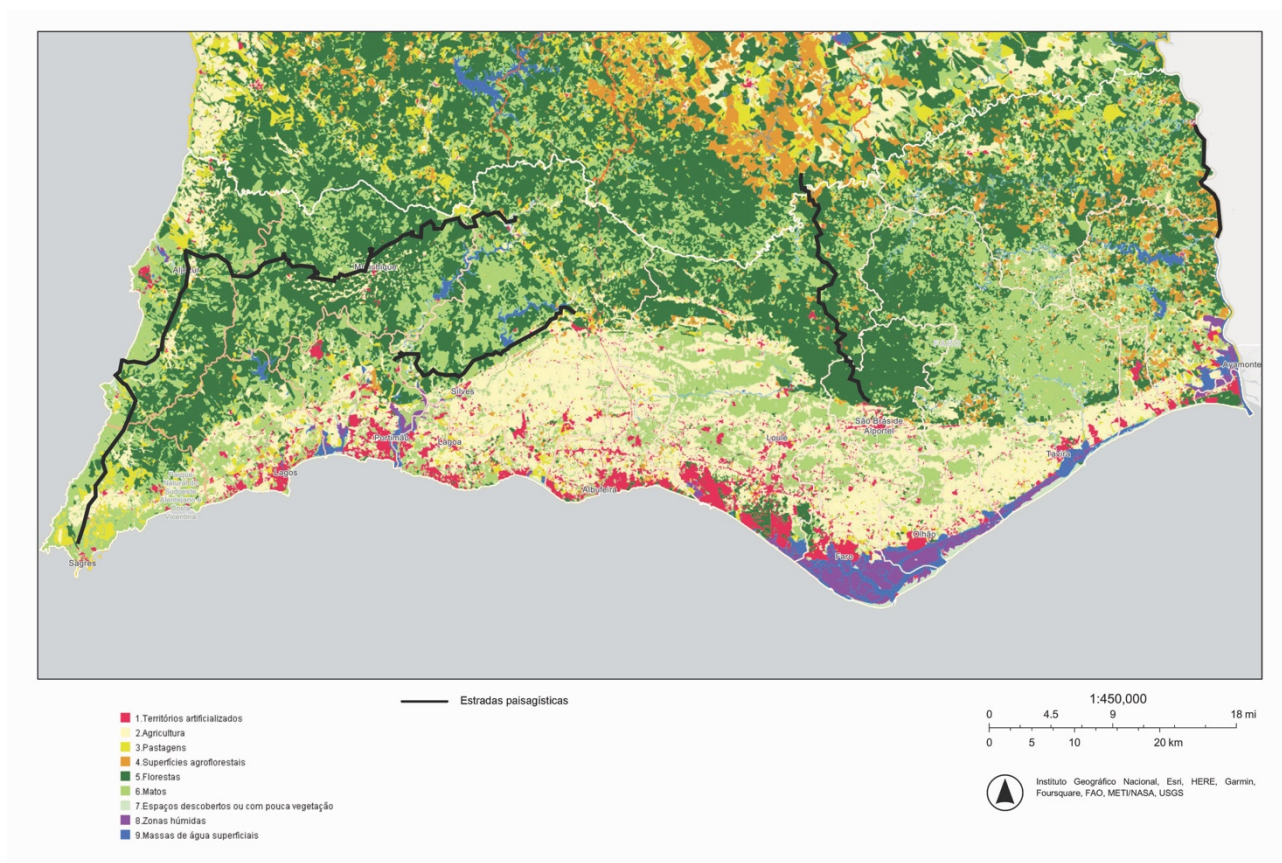
Estas estradas localizam-se maioritariamente na Serra algarvia (123km), mas também no Barrocal (35km) e Litoral (28km) - Tabela 4.4.

Tabela 4.4 - Distribuição por unidade geomorfológica.

Unidade Geomorfológica	Nº de Estradas	Quilómetros
Serra	4	123
Barrocal	2	35
Litoral	1	28

As estradas atravessam sobretudo áreas de floresta e matos, áreas de agricultura e pastagens e superfícies agroflorestais. Ocasionalmente também cruzam os territórios artificializados e massas de água superficiais (Figura 4.2).

Figura 4.2 - COS2018 e estradas paisagísticas.

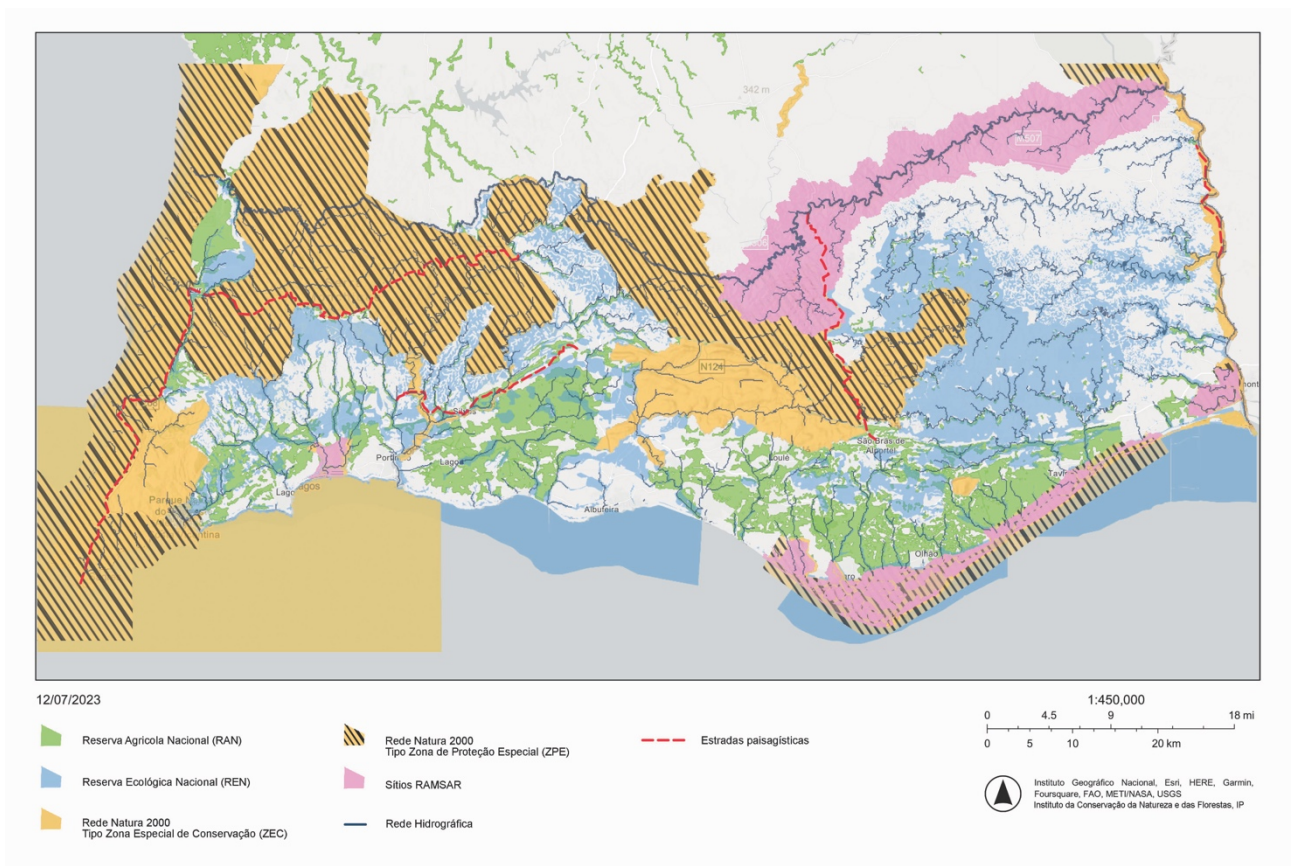


Todas as estradas/roteiros aqui propostos estão inseridos em áreas protegidas (Figura 4.3). A Rede Natura 2000 é o plano mais abrangente, no qual estão inseridas as cinco estradas; na Rede Ecológica Nacional (REN) estão incluídas quatro e três na Rede Agrícola Nacional (RAN); uma das estradas atravessa a zona Ramsar (Tabela 4.5).

Tabela 4.5 - Organização consoante os planos de proteção ambiental.

Planos de proteção Ambiental	Nº de Estradas	Matrículas
RAN	3	N268/ N267/ N124
REN	4	N268/ N267/ N124/N2/ M507
Rede Natura ZEC	3	N124/N2/M507
2000 ZPE	3	N268/N267/N2
Sítios RAMSAR	1	N2

Figura 4.3 - Programas de proteção ambiental e seleção de estradas paisagísticas.



Em síntese, todas as estradas estão localizadas em mais do que um concelho algarvio. Apenas dois dos cinco trajetos ocupam mais do que uma unidade geomorfológica. Todas as vias incluídas estão inseridas em algum programa de proteção ambiental (Tabela 4.6).

Longitudinalmente, o troço da estrada N267 é o mais longo (57km), está inserido em três concelhos (Aljezur, Monchique e Silves) (Tabela 4.2) e numa unidade geomorfológica da paisagem algarvia (Serra). À estrada N2, a única com estatuto de estrada património, corresponde um troço de 40km, localizado maioritariamente na Serra algarvia (35km) (Tabela 4.6) e que atravessa quatro áreas com estatuto de proteção ambiental. O troço selecionado da EN268 percorre 43km, atravessando duas unidades distintas da paisagem - a Serra e o Litoral; o único trajeto, dos considerados no estudo, com localização (também) Litoral (Costa Vicentina) (Figura 4.1). À EM507 corresponde o menor troço viário aqui referido, sendo o único pertencente à rede de estradas municipais do Algarve. O trajeto na EN124, de 30km, é o único que se localiza, na totalidade, no Barrocal (Figura 4.1).

Tabela 4.6 - Resumo das estradas selecionadas.

Matrícula	Concelho(s)	Quilómetros	Nº de Unidades geomorfológicas	Nº de Uso dos solos (COS)	Nº de Paisagens protegidas (RAN,REN,Rede Natura 2000, Sítios RAMSAR)
EN268	2	43	2	5	3
EN267	3	57	1	5	3
EN124	2	30	1	5	3
EM507	2	15	1	5	2
EN2	2	40	2	5	4

4.2 Fichas de Reconhecimento

As fichas de reconhecimento, dos cinco itinerários que configuram esta uma proposta exemplificativa de estradas paisagísticas do Algarve apresentadas seguidamente, estão organizadas de acordo com a sua distribuição espacial, no sentido barlavento - sotavento (Tabela 4.7).

Tabela 4.7 - Catálogo das fichas de reconhecimento.

Nº de Ficha	Denominação	Matrícula	Longitude (km)
1	Aljezur - ponta de Sagres	EN268	43
2	Aljezur - São Marcos da Serra	EN267	57
3	Porto de Lagos - São Bartolomeu de Messines	EN124	30
4	S.Brás de Alportel - Ribeira do Vascão	EN2	40
5	Foz de Odeleite - Alcoutim	EM507	15
			185

1. EN268 - Costa Vicentina

Esta estrada faz parte do Acervo de Estradas Património, desenvolvido no ano 2010 pela instituição responsável, à data, Estradas de Portugal S.A., para o qual foi solicitada informação às diversas direções de estradas (APORBET, a Direcção-Geral de Turismo, o DEC/FCTUC, o ICERR, o IPPAR e a UNL) no sentido de proceder à identificação de possíveis Estradas património (Anexo I). Além disso esta estrada também está referenciada nas rotas turístico-culturais Omíada e Al-Mutamid.

- Aspetos técnicos e de desenho

Matrícula: EN268.

Designação: Estrada que liga Aljezur a Sagres.

Ponto de Origem: Aljezur.

Ponto Final: Ponta de Sagres.

Hierarquia: Estrada Nacional (EN).

Velocidade máxima de circulação: 90km/h.

(Imagem 1.1)

Conexões:

Nos primeiros 7km de estrada, existe sobreposição com a EN120, e no primeiro km um cruzamento com a EM1003, que dá acesso às praias da Arrifana e Monte Clérigo, e ao *Ribat* da Atalaia - um importante ponto histórico-patrimonial de Aljezur.

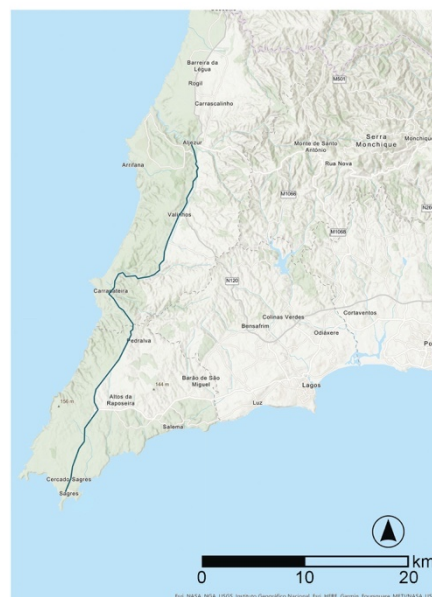
Aos 21km cruzamento com a EM 1134 que dá acesso à Carrapateira. Aos 25km interseção com a estrada municipal EM1135 que oferece ligação à Serra de Espinhaço Cão.

Conecta Vila do Bispo aos 35km e cruza a EN125. Seguindo mais 8km chega a Sagres e a 1,8km do centro da vila encontra a famosa fortaleza, na ponta de Sagres.

Acessibilidade:

Este é o único troço da estrada nacional 268. É possível aceder a partir de Aljezur ou Sagres. O acesso a Aljezur pode ser feito através da estrada N120 que segue desde o Alentejo, ou da N267 que

Imagem 1.1 - Localização EN268.



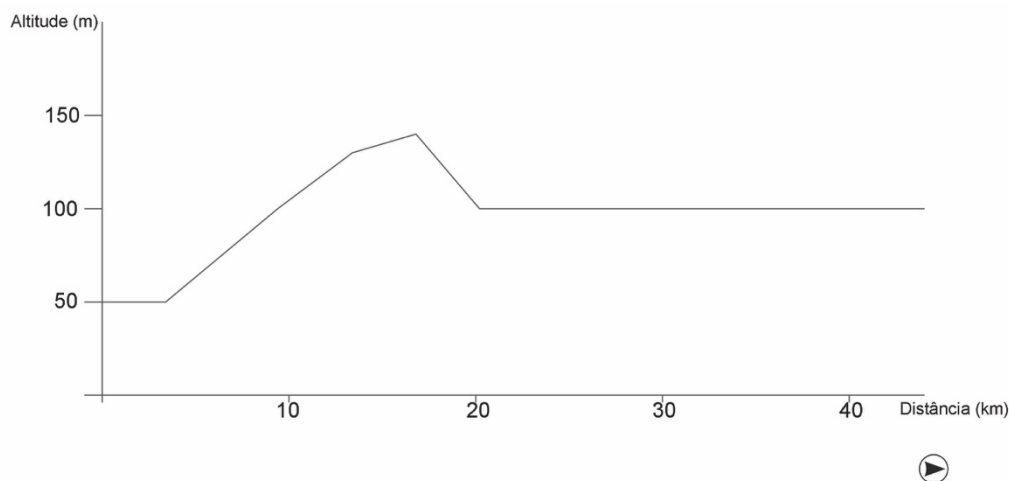
atravessa as Serras de Espinhaço Cão e Monchique. À vila de Sagres o acesso pode ser feito através da N125.

Perfil Longitudinal:

De Aljezur até à Carrapateira, a estrada mantém-se em volta dos 100m de altitude apenas apresentando leves variações entre a praia do Amado e o parque de merendas da Raposeira. (Imagem 1.2)

O seu perfil é bastante linear com curvas leves. A via passa essencialmente no meio de vales e planícies e as vistas são na maioria amplas para encostas de pinheiros bravos, eucaliptos, áreas agrícolas e pastagens. Só ao chegar perto de Vila do Bispo se vislumbra o mar e aí as paisagens mais amplas e pedregosas. Ao longo do decorrido, são visíveis elementos de energia eólica.

Imagem 1.2 - Corte de perfil EN268 (Sagres - Aljezur). Fonte: Carta Militar, Folha 7 – Esc.1/250 000.



Perfil Transversal:

Trajeto de largura pouco variável, sempre com duas faixas de circulação e dois sentidos. A estrada está, à data desta dissertação, em condições razoáveis, com bermas limpas e rails de proteção nos troços mais elevados.

A sinalética presente é suficiente para que se conduza em segurança e informativa para que se chegue ao destino.

Traçado:

A estrada desenrola-se entre Aljezur e Sagres, no sentido N-S e com um traçado predominantemente retilíneo e plano, com vistas amplas na maior parte do trajeto. A estrada contorna a Serra de Espinhaço Cão e ao chegar à zona de Bordeira (km17) faz um desvio no sentido Oeste de modo a contornar a cadeia montanhosa, voltando à mesma direção 9km mais adiante.

- Caracterização paisagística geral

Aspetos físico-ambientais

Esta via está situada na unidade de paisagem do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (Imagem 1.3), que inclui vários estatutos legais de proteção como o Sítio Natura 2000 ZPE (Zona de Proteção Especial para aves da Costa Sudoeste), a Reserva Biogenética da Ponta de Sagres, a Convenção CITES (Comercio Internacional de Espécies Ameaçadas), Convenção de Berna (referente à conservação da vida selvagem e dos «habitats» naturais da europa) e Convenção de Bona (relativa à proteção de espécies migradoras da fauna selvagem), o que indica a presença de valores naturais singulares (David & Rosa Pinto, 2014).

O Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina (PNSACV) é uma área protegida criada em 1995 - Dec. Lei nº 26/95 de 21 de Setembro (Ministério do Ambiente e Recursos Naturais, 1995), com uma área aproximada de 90 ha. Estende-se pelo litoral dos concelhos de Sines, Odemira, Aljezur e Vila do Bispo, numa extensão aproximada de 150km (desde a ribeira da Junqueira, em Sines, até ao Burgau, em Vila do Bispo), com uma faixa costeira de 2km de largura (David & Rosa Pinto, 2014).

Esta é uma unidade de paisagem com elevada identidade, com elementos naturais muito expressivos em que se destacam a força do mar e as arribas.

A avifauna constitui um aspecto de interesse do ponto de vista da conservação, utilizando as arribas e rochedos litorais como zonas de nidificação e/ou dormitório.

A Sul de Aljezur domina os eucaliptais, na continuidade da mancha que se prolonga das Serras de Monchique e Espinhaço Cão (Imagem 1.4). Entre a Serra de Espinhaço Cão e o Litoral encontra-se uma densa mancha arbustiva com importante valor botânico, onde se podem encontrar cerca de 46 espécies endémicas de Portugal e quatro com exclusividade de Sagres e S. Vicente - alquitira-do-algarve (*Astragalus tragacanta subsp. vicentinus*), biscutela-vicentina (*Biscutella vicentina*), grizandra-de-sagres (*Diplotaxis vicentina*) e silene-vicentina (*Silene rothmaleri*) (Cancela d'Abreu et al., 2002; David & Rosa Pinto, 2014).

Imagem 1.3 - Áreas protegidas, EN268.

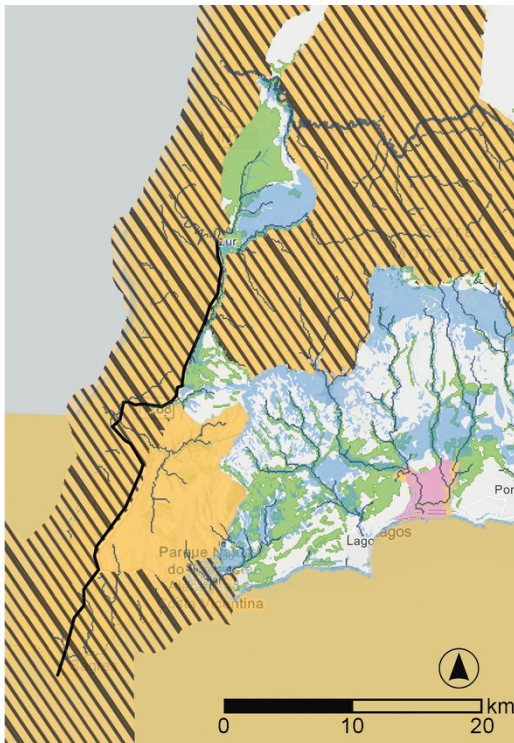
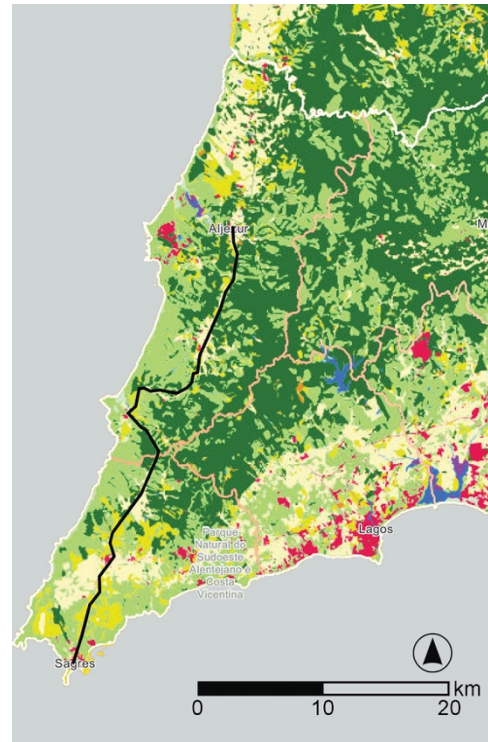


Imagem 1.4 - COS 2018, EN268.



Ao longo da costa sucedem-se diversos tipos de ambiente sobre as arribas - antigas praias quaternárias, campos de fósseis vegetais, flora muito rica com diversos endemismos e formações dunares, que adquirem especial expressão na Carrapateira. Também a ribeira da Carrapateira, encaixada entre vertentes escarpadas, constitui uma elevada diversificação ecológica e paisagística.

Os zimbrais do sudoeste vicentino têm aqui uma expressão muito característica, pois correspondem a séries de vegetação que não chegam a atingir a etapa de bosque devido às restrições ambientais, como o vento e a salinidade. Destacam-se espécies como a sabina-da-praia (*Juniperus turbinata*), a camarinha (*Corema album*), o carrasco (*Quercus coccifera*), o bracejó (*Stipa gigantea*) e o esparto (*Stipa tenacissima*) (David & Rosa Pinto, 2014).

Tratam-se de paisagens costeiras raras no país e muito singulares no contexto da costa atlântica europeia, correspondendo a situações com elevado valor científico (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Aspetos histórico-patrimoniais:

Em Aljezur pode-se encontrar o castelo mourisco de Aljezur, o centro histórico de arquitetura algarvia, o *Ribat* da Arrifana (um dos mais importantes casos de arqueologia ibérica e europeia), a fortaleza da Carrapateira entre outros monumentos, vestígios arqueológicos e galerias (Câmara Municipal de Aljezur, 2019)

Em vila do Bispo destacam-se a ponta de Sagres e o Cabo de São Vicente, que estão associados à epopeia dos descobrimentos e à personagem do infante D. Henrique.

Este era um ponto de passagem das grandes rotas marítimas entre o Mediterrâneo e o Atlântico, tornando este lugar um importante marco na história da navegação portuguesa.

O cabo de S. Vicente é pontuado por um dos maiores faróis da Europa e a sua luz pode ver-se a 95km da costa (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Imagem 1.5 - Fotografia aérea do Farol do Cabo de S. Vicente.

Fonte: amn.pt



Imagem 1.6 - Fotografia da ponta do Telheiro.

Fonte: cm-viladobispo.pt



Configuração Cénica:

As diferentes paisagens que configuram os cenários desta estrada, apresentam tanto planícies e zonas montanhosas com influência da Serra, como amplas paisagens com vista mar. (Imagens 1.5 e 1.6)

“(…)e mal se dobra uma pequena altura, começa a avistar-se o mar e os dois cabos de Sagres e S. Vicente ao longe. A paisagem torna-se ainda mais ampla e erma.” (Proença, 1983, p.311).

As cores predominantes a Norte deste trajeto são os verdes dos pinheiros e matos, cinzas dos eucaliptos e os dourados das pastagens.

Nos solos a cor cinza acastanhada com tons tostados da mistura entre os xistos e os areais.

Ao longo da costa sucedem-se diversos tipos de ambiente transmitindo sensações de amplitude e frescura, fortemente influenciadas pelo oceano, revelando-se agressivo e bravo em tempestade. O frio é muitas vezes rude, mesmo de Verão. As formas da linha de costa, as cores do mar, das falésias e dos campos que sobre elas se estendem, os cheiros, a luz, as povoações, criam ambientes que dão identidade a este lugar (Cancela d'Abreu et al., 2002; Proença, 1983).

Vistas significativas e pontos panorâmicos:

Dentro da variedade de vistas que ocorrem ao longo deste trajeto, destacam-se a panorâmica sobre a ribeira da Carrapateira, que oferece, a Este, vista para e vale e cordilheira das Serras de Espinhaço Cão e Monchique, e a Oeste a ribeira que vai desaguar na praia.

Na praia da Bordeira alcança-se uma boa vista sobre a linha de costa entre o Cabo de S. Vicente e o cabo Sardão.

Num pequeno desvio pela estrada M1265, pode-se encontrar o miradouro da Cordoama, onde é possível observar-se a costa oceânica na sua plenitude.

A ponta da Atalaia, o extremo do cabo de S. Vicente e a ponta de Sagres são os pontos privilegiados na observação do mar e da costa.

Equipamentos paisagísticos:

Exatamente com acesso direto pela estrada, é possível encontrar dois parques de merendas, um na Bordeira e outro na Raposeira. Os miradouros existentes são desviados do caminho em pequenas distâncias, mas vale a pena a visita (Imagem1.7).

- Diagnóstico

Valores:

A envolvente visual da estrada conta com numerosos valores naturais de reconhecimento público (Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina, Sítio Natura 2000 da Costa Sudoeste - ZPE), assim como valores patrimoniais e culturais.

Imagem 1.7 - Fotografia do miradouro da Carrapateira. Fonte: Google maps.



Esta zona, onde está inserida a estrada paisagística EN268, corresponde a uma unidade de paisagem de elevada riqueza biológica.

Os núcleos urbanos principais (Aljezur e Vila do Bispo) contam com diversas ofertas culturais e histórico-patrimoniais, e uma vasta organização de trilhos na natureza onde é possível reconhecer-se os valores naturais presentes na paisagem.

Apresenta interessantes interseções ao longo do decorrido, como com a ribeira da Carrapateira (no km 27) e com estradas terciárias, que dão acesso a outros valores paisagísticos como a EM 1134 que faz ligação à Carrapateira e a EM1135 que conduz à Serra de Espinhaço Cão.

Conflitos e ameaças:

Esta paisagem, especialmente a ponta de Sagres, é muito procurada por visitantes que procuram conhecer melhor os valores naturais e culturais que estão a ela associados, pelo que é importante estabelecer-se infraestruturas e equipamentos de apoio que ofereçam informação de modo a ser possível uma melhor organização deste fluxo e dê a conhecer o património natural e cultural, transmitindo informação de forma educativa e assim manter-se a preservação de tais valores (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Na paisagem da zona da Serra, é importante controlar-se melhor a limpeza dos matos pois é uma zona suscetível a incêndios. Por outro lado, nas zonas litorais, a proteção das arribas é um fator

importante, que pela sua natureza erosiva são mais suscetíveis ao desgaste pelo tempo e devem ser preservadas (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Sugestões:

Estabelecer velocidade de circulação máxima de 50km/h e incorporar de elementos que visam a limitar a mesma.

Sinalizar os trajetos que dão acesso a pontos de miradouros.

Restaurar a ponte que passa sobre a ribeira da Carrapateira e colocar sinalização informativa sobre os seus valores.

Para facilitar a divulgação e o reconhecimento de uma estrada, ou troço de estrada, segundo o conceito Estrada Paisagística torna-se importante que seja alvo de sinalização específica que deve ser aplicada de acordo com os vários tipos de sinalização indicativa (de informação, de pré-sinalização e de direção) e apresentada de forma a permitir uma apreensão fácil e rápida por parte dos utentes que circulam nas estradas.

Por exemplo, nos Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC), bem como nas Estradas Nacionais (EN), através dos quais se tem acesso às Estradas Paisagísticas. Nas localidades situadas nas proximidades de uma Estrada-paisagística, à semelhança do que acontece atualmente relativamente a algum património cultural (ex.: indicação de ponte medieval, anta, etc.), e no início de uma estrada ou troço de estrada classificada como Estrada Paisagística.

2. EN267 - Serras Espinhaço Cão e Monchique

Esta estrada faz parte do Acervo de Estradas Património desenvolvido no ano 2010 pela Estradas de Portugal S.A. (Anexo I).

- Aspetos técnicos e de desenho

Matrícula: EN267.

Designação: Estrada que segue de Aljezur, pelas Serras de Espinhaço Cão e Monchique, até à conexão com a IC1.

Ponto de Origem: Aljezur.

Ponto Final: Conexão com IC1.

Hierarquia: Estrada Nacional (EN).

Velocidade máxima de circulação: 90km/h.

(Imagem 2.1)

Conexões:

Nos primeiros 500m cruzamento com a EM1002, que oferece acesso ao centro de Aljezur. No 10º quilómetro, cruzamento com uma estrada local que oferece acesso à barragem da Bravura. Em 15km encontra-se a estrada que faz ligação com o Alentejo e 2 km adiante cruzamento com o CM1068, que te conduz até à A22 (a Sul). No quilómetro 20 cruzamento com a EM1067 que conduz para Norte, e 3km à frente a EM532 que guia para Sul.

Cruzamento com a estra N266 aos 29km e chegada a Monchique aos 30km.

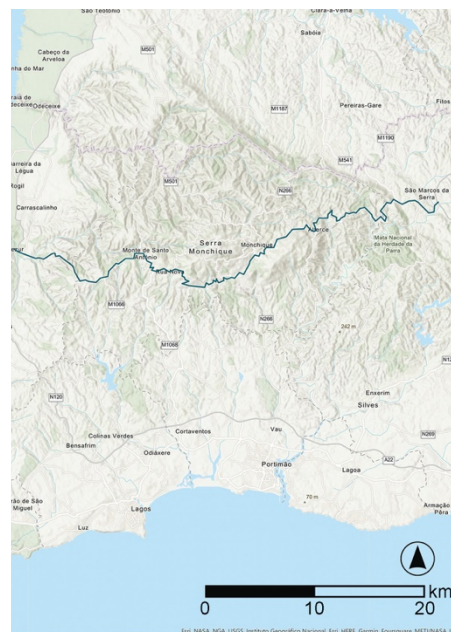
A estrada segue para Este e cruza com a EM502 aos 54km, que segue para Silves. Aos 56km cruza com o a estrada M542, dando acesso a São Marcos da Serra, e termina aos 57km no cruzamento com a IC1.

Acessibilidade:

A estrada nacional 267 tem início em Aljezur e termina, exatamente, no cruzamento com o IC1. É a estrada que liga as Serras de Espinhaço cão e Monchique.

Pode ser acedida a Oeste, pela N122, em Aljezur, a Este pelo IC1, ou no km30 pela estrada 266, que desce desde o Alentejo e atravessa Monchique.

Imagem 2.1 - Localização EN267.



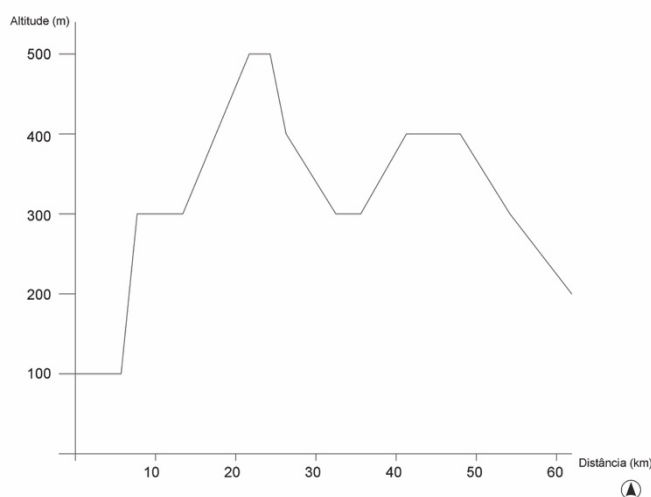
Perfil Longitudinal:

De Aljezur até ao cruzamento com a IC1, a estrada varia entre os 100 e os 500 metros de altitude e é na zona de Monchique que apresenta os maiores valores (Imagem 2.2).

O seu perfil é bastante curvilíneo, e intensifica-se na zona da Serra de Monchique. (Imagem 2.2)

Sendo esta a estrada que liga as Serras de Espinhação e Monchique, a maior parte do trajeto é feito em zonas de maior altitude, oferecendo vistas panorâmicas de elevado interesse sobre as encostas que descem progressivamente e ao longo das quais se vê frequentemente o mar na linha de horizonte (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Imagem 2.2 - Corte de perfil EN267 (Aljezur - S. Marcos da Serra). Fonte: Carta Militar, Folha 7 - Esc.1/250 000.



Perfil Transversal:

Trajeto de largura pouco variável, sempre com duas faixas de circulação e dois sentidos. A estrada está, à data desta dissertação, em condições razoáveis, com bermas limpas e rails de proteção nos troços mais elevados.

A sinalética presente é suficiente para que se conduza em segurança e informativa para que se chegue ao destino.

Traçado:

Este troço desenrola-se entre Aljezur e IC1, no sentido O-E e com um traçado mais sinuoso que linear. Apresenta vistas amplas ao longo de todo o trajeto, que segue encaixado na Serra.

- Caracterização paisagística geral

Aspetos físico-ambientais:

Esta unidade de paisagem é um maciço que se destaca em toda a região. A Serra é vista da envolvente e da Serra vê-se a envolvente.

O relevo em toda a unidade organiza-se em função da Serra de Monchique, onde se evidenciam dois cumes (Foia e Picota) que atingem 902m e 744m de altitude e são as mais altas elevações do Algarve e do Sul de Portugal.

Na parte central da Serra, o uso do solo organiza-se por vezes em socalcos agrícolas, envolvidos por vegetação associada às comunidades de sobreirais, carvalhais e azinhais.

Nalguns contrafortes da Serra, o sobreiral atinge a fisionomia de um bosque e os matagais são dominados pelos medronheiros (*Arbutus unedo*) e espécies arbustivas mais baixas como o tojo-gatum (*Stauracanthus boivinii*), a carvalhiça (*Quercus lusitânica*), a esteva (*Cistus ladanifer*) e o tojo-prateado (*Ulex argenteus*) (Quinto-Canas et al., 2012).

É possível observar-se a presença maciça de eucaliptos, que ocuparam o lugar do sobreiral, embora na encosta Sul da Serra, entre Alferce e Marmeleite, onde passa a estrada N267, domine o sobreiro, alternado com hortas e pomares.

Na encosta Norte, virada para a Saboia, os medronhais são a formação vegetal dominante, que para além do interesse ecológico, apresenta também um valor económico importante para a região (Cancela d'Abreu et al., 2002).

A vegetação natural em Monchique reflete o contacto do extremo meridional da flora atlântica com a flora mediterrânica. Em altitude predomina a flora atlântica, enquanto a flora mediterrânica é dominante a média e baixa altitude especialmente nas encostas viradas a sul. Em altitude, destacam-se espécies arbustivas como o tojo (*Ulex minor*), a arenária (*Arenaria montana*), a urze (*Erica australis*), e espécies arbóreas relativamente raras como a adelfa (*Rhododendron ponticum*), a faia (*Myrica faya*) e o azevinho (*Ilex aquifolium*) (Quinto-Canas et al., 2012).

As linhas de água associadas à Serra de Monchique são acompanhadas por galerias ripícolas densas, resultado da influência de um clima húmido e de caudais mais abundantes que no resto na

região. A vegetação ripícola é composta por tamujal (nos leitos de estiagem dos rios torrenciais), freixial ribeirinho (com *Fraxinus angustifolia*), amial (com *Alnus glutinosa*) e salgueiral no leito torrencial de rios e ribeiras (Quinto-Canas et al., 2012).

Nesta unidade encontram-se paisagens raras no contexto do Sul do país, com combinações de características particulares, tanto em termos naturais (relevo, clima, vegetação) como de humanização. (Imagem 2.4)

Esta paisagem está inserida no plano de ordenamento e gestão da paisagem Sítio Natura 2000 de Monchique e Sítio Natural 2000 de Arade/Odelouca (Câmara Municipal de Monchique, 2023; Cancela d'Abreu et al., 2002). (Imagem 2.3)

Imagem 2.3 - Áreas protegidas EN267.

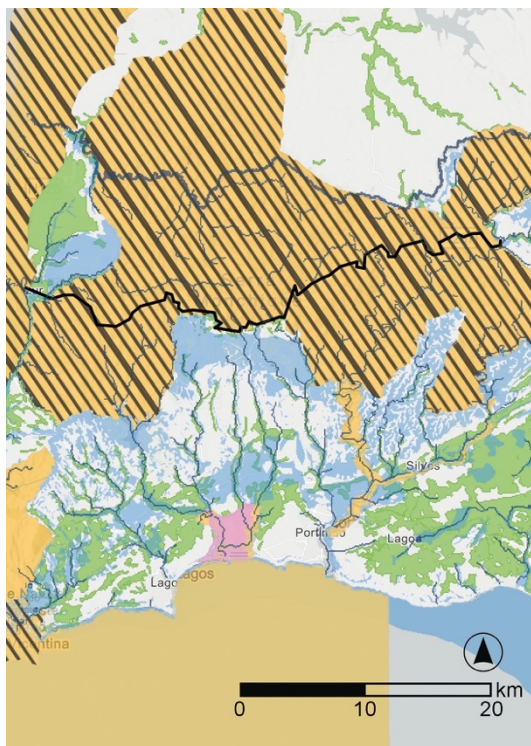
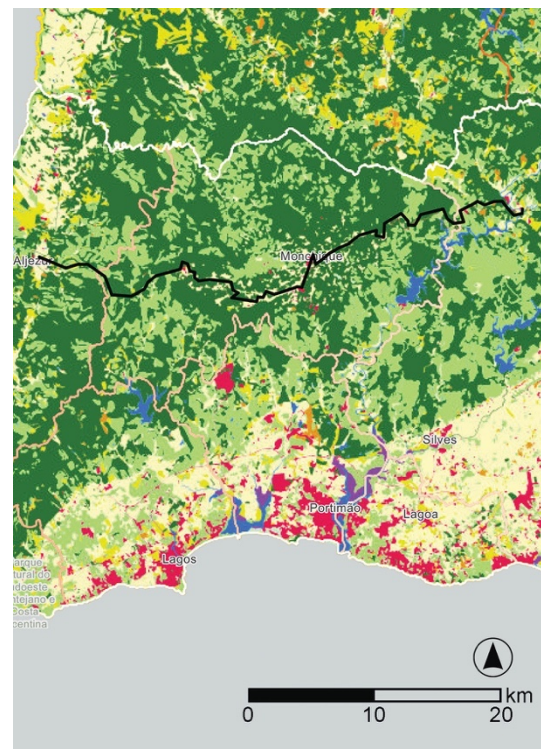


Imagem 2.4 - COS 2018 EN267.



Aspetos histórico-patrimoniais:

Esta estrada pertence aos Concelhos de Aljezur, Silves e Monchique, locais que apresentam enorme riqueza histórico-patrimonial.

Em Aljezur pode-se encontrar o castelo mourisco de Aljezur, o centro histórico de arquitetura algarvia, o *Ribat* da Arrifana (um dos mais importantes casos de arqueologia ibérica e europeia), a fortaleza da Carrapateira entre outros monumentos, vestígios arqueológicos e galerias (Câmara Municipal de Aljezur, 2019).

Silves, antiga capital Islâmica do Algarve, é um dos pontos indicados na rota histórica dos Omíadas pelas suas origens que remontam ao período árabe que deixou vários vestígios presentes até hoje, tornando a cidade rica em património histórico (Câmara Municipal de Silves, 2023; Região de Turismo do Algarve et al., 2016).

Monchique, muito conhecido pelas termas e benefícios das águas sódicas, era considerado no período islâmico por “montanha sagrada”.

Apresenta dois principais locais de interesse arqueológico: o Cerro do Castelo de Alferce, que apresenta ruínas de uma fortificação islâmica da época emiral-omíada e não só, dados científicos disponíveis confirmam que este local foi ocupado e reocupado em diferentes épocas e em distintos momentos civilizacionais. O Sítio Arqueológico do Cerro do Castelo de Alferce está classificado como sítio de interesse público desde junho de 2013 (Portaria n.º 429-A/2013, de 28 de junho) pois está associado a um assentamento rural do período islâmico, com fortificação e zona residencial. Toda a área classificada possui sensibilidade arqueológica máxima, tendo sido definida uma zona especial de proteção que inclui toda a elevação. (Câmara Municipal de Monchique, 2023).

Configuração Cénica:

A estrada desenrola-se pelas Serras de Espinhaço Cão e Monchique, mas é a de Monchique que mais se sobressai no cenário, pela sua verdura e frescura que contrastam com as condições envolventes mais secas (Cancela d'Abreu et al., 2002).

“Monchique é um algarve diferente: mais alto, mais pluvioso e mais temperado. Distingue-se por um tipo vegetal diverso; são mais variados os seus tons de verde; vêem-se castanheiros de mistura com eucaliptos e alfarrobeiras, plantas dos países húmidos com plantas dos climas secos.” (Proença, 1983, p.195).

A vista para Sul abrange todo o Algarve, com o oceano no horizonte, a Norte a continuação da Serra que termina no Alentejo e que de um ponto mais alto é possível observar.

Aos 47km do decorrido, a vista Sul altera-se com a presença do plano de água da barragem de Odelouca, trazendo uma nova sensação a este percurso (Imagem 2.5).

Imagem 2.5 - Fotografia aérea da barragem de Odelouca e Serra de Monchique. Fonte: jornaldemonchique.pt



Vistas significativas e pontos panorâmicos:

Dentro da variedade de vistas que ocorrem ao longo deste trajeto, destacam-se panorâmicas sobre as encostas algarvias que descem e têm o mar como remate no horizonte.

Num desvio de 7km pela estrada N266-3, é possível o acesso ao miradouro da Fonte Santa e ao miradouro da Foia (Imagem 2.6), que apresenta um panorama descrito como de máxima beleza.

Imagem 2.6 - Fotografia do miradouro da Foia.

Fonte: cm-monchique.pt



Imagem 2.7 - Fotografia do miradouro da Picota.

Fonte: cm-monchique.pt



Equipamentos paisagísticos:

Ao longo deste percurso é possível encontrar inúmeros acessos a miradouros, que oferecem diferentes perspetivas da paisagem. (Imagens 2.6 e 2.7)

A Norte da povoação de Águas Belas, o Miradouro dos picos, a 1km de desvio da estrada principal. Pela estrada N266-3, em 5km é possível encontrar-se o miradouro da Fonte Santa e seguindo caminho, o miradouro da Fóia. Em Alferce, aos 40km deste roteiro paisagístico, é possível encontrar um parque de merendas junto à estrada, os passadiços do Barranco do Demo (Imagem 2.8), com vistas de cortar a respiração e a estrada municipal M1073 que conduz ao parque da barragem de Odelouca (Imagem 2.5).

No final da estrada, em São Marcos da Serra é possível encontrar o parque de merendas de Fonte Nova do Serrado, que fica num desvio de 2km da EN267.

- Diagnóstico

Valores:

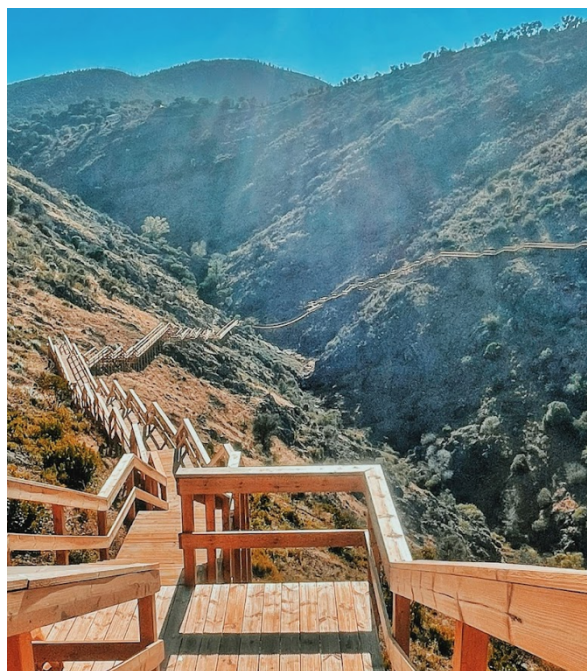
A envolvente visual da estrada conta alguns valores naturais com reconhecimento publico (Sítio Natura 2000 de Monchique e Sítio Natura 2000 de Arade/ Odelouca, assim como valores patrimoniais e culturais (Câmara Municipal de Monchique, 2023; Cancela d'Abreu et al., 2002).

Os principais valores aqui presentes são o conjunto de características naturais de clima, relevo e vegetação que proporcionam a paisagem particular da Serra algarvia e rara no contexto do Sul do País.

Os núcleos urbanos principais como Aljezur, Silves e Monchique contam com importantes ofertas culturais e histórico-patrimoniais, como a cobiçada gastronomia ou as termas de Monchique.

Ao longo de todo o percurso é possível obter inúmeros panoramas da paisagem algarvia, mas é nos miradouros que se conseguem as melhores vistas, podendo-se observar o Algarve na sua generalidade.

Imagem 2.8 - Fotografia dos passadiços do barranco do Demo. Fonte: Google maps.



Conflitos e ameaças:

Esta paisagem atualmente encontra-se bastante descaracterizada na sequência do incoerente processo de florestação e dos incêndios. (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Apresenta controvérsia no uso dos solos, onde se constata a coexistência de situações de elevada biodiversidade com ocorrências de áreas de baixo interesse biológico.

Sugestões:

Estabelecer velocidade de circulação máxima de 50km/h e incorporar elementos que visam a limitar a mesma.

Para facilitar a divulgação e o reconhecimento de uma estrada, ou troço de estrada, segundo o conceito Estrada Paisagística torna-se importante que seja alvo de sinalização específica que deve ser aplicada de acordo com os vários tipos de sinalização indicativa (de informação, de pré-sinalização e de direção) e apresentada de forma a permitir uma apreensão fácil e rápida por parte dos utentes que circulam nas estradas.

Por exemplo, nos Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC), bem como nas Estradas Nacionais (EN), através dos quais se tem acesso às Estradas Paisagísticas. Nas localidades situadas nas proximidades de uma Estrada-paisagística, à semelhança do que acontece atualmente relativamente a algum património cultural (ex.: indicação de ponte medieval, anta, etc.), e no início de uma estrada ou troço de estrada classificada como Estrada Paisagística.

3. EN124 - Barrocal

Esta estrada faz, igualmente, parte do Acervo de Estradas Património desenvolvido no ano 2010 pela Estradas de Portugal S.A. (Anexo I).

- Aspetos técnicos e de desenho

Matrícula: EN124.

Designação: Estrada que segue de Porto de Lagos (Portimão), até São Bartolomeu de Messines.

Ponto de Origem: Porto de Lagos (Portimão).

Ponto Final: São Bartolomeu de Messines.

Hierarquia: Estrada Nacional (EN).

Velocidade máxima de circulação: 90km/h.

(Imagem 3.1)

Conexões:

No primeiro quilómetro, cruzamento com a estrada municipal M1073, que faz ligação com Alferce, Monchique.

Aos 10km, cruzamento com a EM502 que oferece acesso a Silves, situado a Norte deste trajeto e aos 12km cruzamento com a 124-1 a Sul, que faz ligação com a A22.

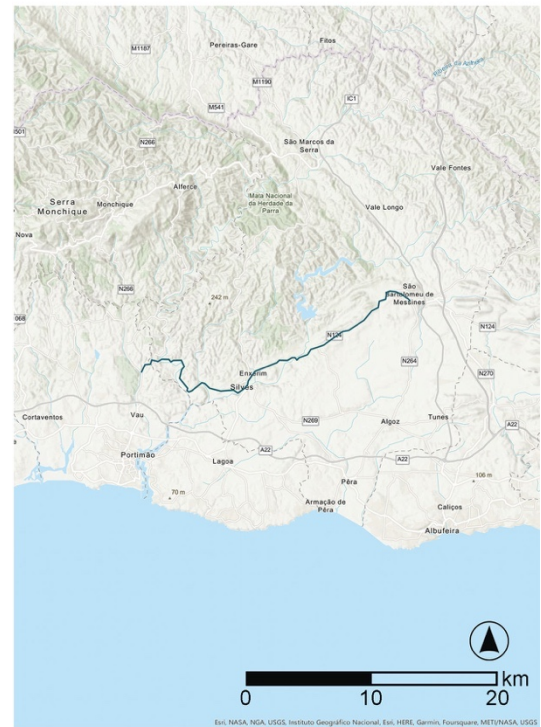
Aos 17km, acesso com a EM1152 que oferece acesso às povoações localizadas a Sul desta estrada, voltando a cruza-la aos 20km.

Aos 19km, conexão com a estrada municipal 124-3, que guia até à barragem do Arade e do Funcho.

No quilómetro 23 cruzamento com a M1163 a Sul e aos 26km com a M1079 a Norte, dando acesso à barragem do Funcho.

Já no troço final, aos 30km, acesso a São Bartolomeu de Messines.

Imagem 3.1 - Localização EN124.



Acessibilidade:

A estrada N124 tem na sua totalidade 143km e une Portimão a Alcoutim, passando pelo Barrocal e Serra do Algarve. O troço aqui destacado são apenas os 30km compreendidos entre Porto de Lagos e São Bartolomeu de Messines.

O acesso ao Porto de Lagos pode ser feito por Sul, através do primeiro troço da N124, que inicia na cidade de Portimão, através da N125 ou A22.

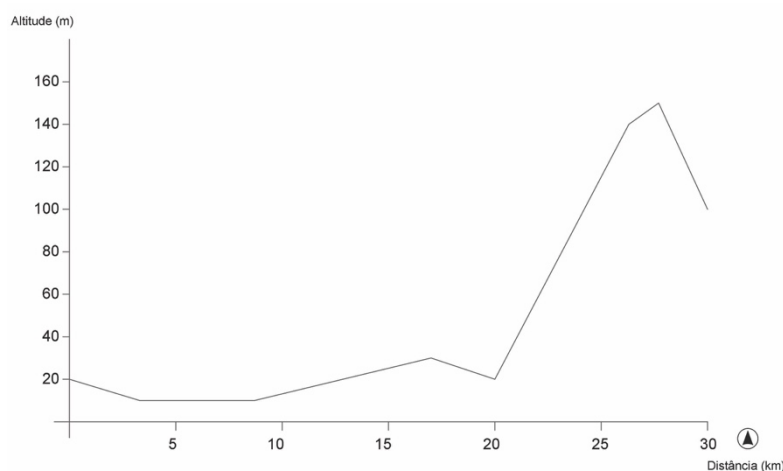
Por Norte, a estrada N266 dá acesso desde Monchique.

Perfil Longitudinal:

Do Porto de Lagos até São Bartolomeu de Messines, a estrada varia entre os 10 e os 150m de altitude, sendo na zona de São Bartolomeu onde apresenta as maiores altitudes (Imagem 3.2).

O seu perfil apresenta-se bastante curvilíneo até Silves, tornando-se mais linear nos últimos quilómetros.

Imagem 3.2 - Corte de perfil EN 124 (Porto de Lagos - S. Bartolomeu de Messines). Fonte: Carta Militar, Folha 7 – Esc.1/250 000.



Perfil Transversal:

Trajeto de largura pouco variável, sempre com duas faixas de circulação e dois sentidos. A estrada está, à data desta dissertação em más condições, com bermas pouco cuidadas e sem segurança.

A sinalética presente é explicativa das fracas condições da estrada, suficiente para que se conduza em segurança e informativa para que se chegue ao destino. Apenas após a cidade de Silves se constata um troço em boas condições físicas.

Traçado:

Este troço desenrola-se entre Porto de Lagos e São Bartolomeu de Messines, no sentido O-E e com um traçado sinuoso nos primeiros quilómetros antes de Silves, tornando-se linear nos últimos.

Apresenta vistas, ao longo do trajeto, para serros e vales do barrocal, com alguns vislumbres do rio Arade. Nas zonas de maior altitude observam-se vistas mais amplas para a Serra de Monchique.

- Caracterização paisagística geral

Aspetos físico-ambientais

Esta estrada está inserida no Barrocal algarvio, que corresponde a uma extensa faixa, de largura variável, entre a Serra algarvia e o Litoral.

Esta faixa, sensivelmente paralela à linha da costa sul, apresenta um substrato dominante de calcários do Jurássico e Cretácico, o que origina um conjunto de colinas de relevo irregular - os cerros, também caracterizados pelo vermelho forte dos solos e frequente presença de afloramentos rochosos que têm grande realce na paisagem pelo contraste das suas cores claras comparativamente às tonalidades barrentas de onde surgem (Bragança dos Santos & Fernandes, 2018).

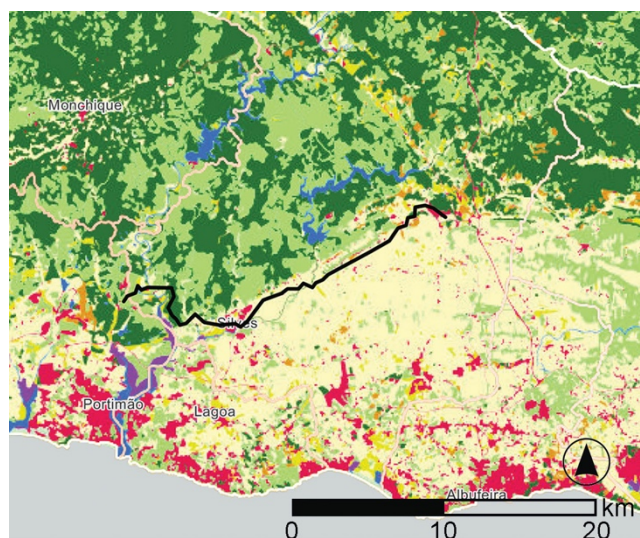
O povoamento nesta zona é relativamente denso e disperso, distribuindo-se tradicionalmente ao longo das estradas (Imagem 3.4).

O mosaico típico de pomares de sequeiro, que segundo Mariano Feio (1983) constitui o traço distintivo da paisagem rural algarvia ainda se conserva em muitas zonas.

Imagem 3.3 - Áreas protegidas e EN124.



Imagem 3.4 - COS 2018 e EN124.



Característico da paisagem do Barrocal algarvio e intrinsecamente associada aos pomares de sequeiro, nos quais dominam a oliveira (*Olea europea*), a figueira (*Ficus carica*), a alfarrobeira (*Ceratonia siliqua*) e a amendoeira (*Prunus dulcis*), destaca-se a presença de muros de pedra seca.

Os bosques do barrocal são dominados pela azinheira (*Quercus rotundifolia*) e por vezes pelo carvalho (*Quercus faginea subsp. alpestris*). Nos matagais destacam-se o carrasco (*Quercus coccifera*), o medronheiro (*Arbutus unedo*) e outros arbustos de maior porte como a aroeira (*Pistacea lentiscus*), o espinheiro preto (*Rhamnus oleoides*), e trepadeiras, como a madressilva (*Lonicera implexa*) e o alegrão (*Smilax aspera var. aspera*). A degradação dos matagais dá origem aos matos, dominados por tojos e tomilhos, como *Thymus lotocephalus*, espécie endémica do Algarve (Quinto-Canas et al., 2012).

O rio Arade e barragem com o mesmo nome (Imagem 3.5), que se localiza a Norte de N124, é um dos cursos com maior significado nesta paisagem, pela importância que tem na proteção do habitat da boga-portuguesa e outros ciprinídeos, da lontra e algumas espécies de morcegos (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Esta paisagem está inserida no plano de ordenamento e gestão da paisagem Sítio Natura 2000 de Arade/Odelouca, Sítio Natura 2000 do Barrocal, Reserva Ecológica Nacional (REN) e Reserva Agrícola Nacional (RAN) (Imagem 3.3).

Imagem 3.5 - Fotografia da barragem do rio Arade. Fonte: Google maps.



Aspetos histórico-patrimoniais:

Esta estrada pertence aos Concelhos de Portimão e de Silves.

Portimão é uma cidade com uma imagem muito industrial característica da sua história relacionada com a indústria piscatória, a sua vila de Alvor é um dos locais referidos na rota Omíada como tendo sido um antigo e próspero porto no período árabe (Região de Turismo do Algarve et al., 2016).

Silves, antiga capital Islâmica do Algarve, é um dos pontos indicados na rota histórica dos Omíadas pelas suas origens que remontam ao período árabe que deixou vários vestígios presentes até hoje, tornando a cidade rica em património histórico (Câmara Municipal de Silves, 2023; Região de Turismo do Algarve et al., 2016).

Junto à estrada N124, pode-se encontrar, em Silves, a Cruz de Portugal classificada como Monumento Nacional desde 1910 (Câmara Municipal de Silves, 2023) (imagem 3.6).

Imagem 3.6 - Cruz de Portugal, em Silves. Fonte: cm-silves.pt



Configuração Cénica:

A estrada desenrola-se pelo barrocal algarvio, e tem como cenário a serra de Monchique a Norte e vales do barrocal a Sul.

No início ainda é possível observar-se reflexos da Serra, pelos solos escuros e vegetação existente como os eucaliptos. À medida que se vai percorrendo a estrada, a sensação de secura do barrocal vai-se instalando, com a presença dos solos mais barrentos e a vegetação dos pomares de

sequeiro como alfarrobeiras (*Ceratonia siliqua*) e oliveiras (*Olea europaea*) e dos bosques de azinheiras (*Quercus rotundifolia*) e sobreiros (*Quercus suber*).

As vistas são, na maioria, sobre vegetação de sequeiro espontânea, pomares de sequeiro e pomares de regadio (laranjeiras) (Imagem 3.8) junto às zonas mais povoadas, muros de pedra seca e aglomerados urbanos típicos do algarve rural, resultando num mosaico paisagístico muito característico.

“Alargam-se por um momento os vales, ameniza-se um pouco a paisagem, mas dentro em breve aproximam-se de novo os cerros, o solo agita-se mais e volta a dominar a fâcies atormentada e agreste(…)” (Proença, 1983, p.218).

Ao longo do percurso a estrada cruza-se com a ribeira de Odelouca (Imagem 3.7) e com o rio Arade, que corre da barragem localizada a Norte deste trajeto. Em Silves a estrada segue paralelamente ao rio durante 300m e volta a intercetá-lo a Norte, no km17. A estrada M124-3 conduz à sua barragem num percurso de 3km.

Imagem 3.7 - Fotografia da ribeira de Odelouca.

Fonte: Autora, 2023.



Imagem 3.8 - Fotografia de pomar de laranjeiras, em Silves.

Fonte: Autora, 2023.



Equipamentos paisagísticos:

Ponte sobre a ribeira de Odelouca aos 2km, e sobre o rio Arade aos 8km e aos 17km.

À entrada de Silves, um parque de merendas sob um frondoso pinheiro manso (*Pinus pinea*) e o parque municipal de Silves junto ao rio Arade.

Na estrada M124-3, acesso aos parques de merendas adjacentes às barragens do Arade e Funcho. Na estrada M1161, a uma distância de 240m da estrada N124, um parque de merendas. Na estrada M1079, acesso a um outro parque de merendas da zona Este da barragem do Funcho.

- Diagnóstico

Valores:

A envolvente visual da estrada conta alguns valores naturais com reconhecimento publico (Sítio Natura 2000 e na Reserva Ecológica Nacional (REN)).

Os principais valores aqui presentes são a própria paisagem envolvente à estrada, representativa da paisagem do Barrocal, a ribeira de Odelouca e rio Arade com que cruza ao longo do decorrido e os pomares de citrinos que são um marco na identidade da região.

O núcleo urbano de Silves, que conta com diversas ofertas culturais e histórico-patrimoniais.

Conflitos e ameaças:

A tendência para o abandono é a maior ameaça para a degradação desta paisagem, é o caso dos muros de pedra seca e de culturas tradicionais deterioradas (Imagens 3.9 e 3.10).

Imagem 3.9 - Fotografia de muro de pedra seca em abandono. Fonte: autora, 2023.



Imagem 3.10 - Fotografia de pomar de sequeiro em abandono. Fonte: autora, 2023.



As margens dos rios e ribeiras apresentam galerias ripícolas com a presença de canavial invasor - *Arundo donax*.

Tendência para a instalação de pomares de regadio (citrinos) junto aos recursos hídricos, fomentando a contaminação das águas (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Este troço, aqui descrito, pertence à estrada EN124, que liga o interior da região do Algarve transversalmente, desde Portimão a Alcoutim, sendo que o seu trânsito é na maioria das vezes afluyente e utilizado por veículos pesados de transporte de mercadorias, tornando o seu decorrido menos seguro para observação paisagística durante a viagem.

Sugestões:

Estabelecer velocidade de circulação máxima de 50-70km/h e incorporar elementos que visam a limitar a mesma.

Criar pontos para observação da paisagem junto das bermas, em locais situados estrategicamente sobre vistas mais abrangentes, onde os utentes desta estrada possam descansar e observar a envolvente em segurança.

Para facilitar a divulgação e o reconhecimento de uma estrada, ou troço de estrada, segundo o conceito Estrada Paisagística torna-se importante que seja alvo de sinalização específica que deve ser aplicada de acordo com os vários tipos de sinalização indicativa (de informação, de pré-sinalização e de direção) e apresentada de forma a permitir uma apreensão fácil e rápida por parte dos utentes que circulam nas estradas.

Por exemplo, nos Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC), bem como nas Estradas Nacionais (EN), através dos quais se tem acesso às Estradas Paisagísticas. Nas localidades situadas nas proximidades de uma Estrada-paisagística, à semelhança do que acontece atualmente relativamente a algum património cultural (ex.: indicação de ponte medieval, anta, etc.), e no início de uma estrada ou troço de estrada classificada como Estrada Paisagística

4. EN2 - Estrada Património

Esta estrada foi a pioneira no conceito estradas património. Em 2001, o troço entre Almodôvar e S. Brás de Alportel foi o primeiro troço de estrada, em Portugal, a ser recuperado com base no conceito de “Estrada Património”. Está por isso presente no Acervo de Estradas Património desenvolvido no ano 2010 Estradas de Portugal S.A. (Anexo I).

- Aspetos técnicos e de desenho

Matrícula: EN2.

Designação: Estrada que segue de S. Brás de Alportel até ao cruzamento com a ribeira do Vascão, na fronteira com o Alentejo.

Ponto de Origem: S. Brás de Alportel.

Ponto Final: Ribeira do Vascão.

Hierarquia: Estrada Nacional (EN).

Velocidade máxima de circulação: 90km/h.

(Imagem 4.1)

Conexões:

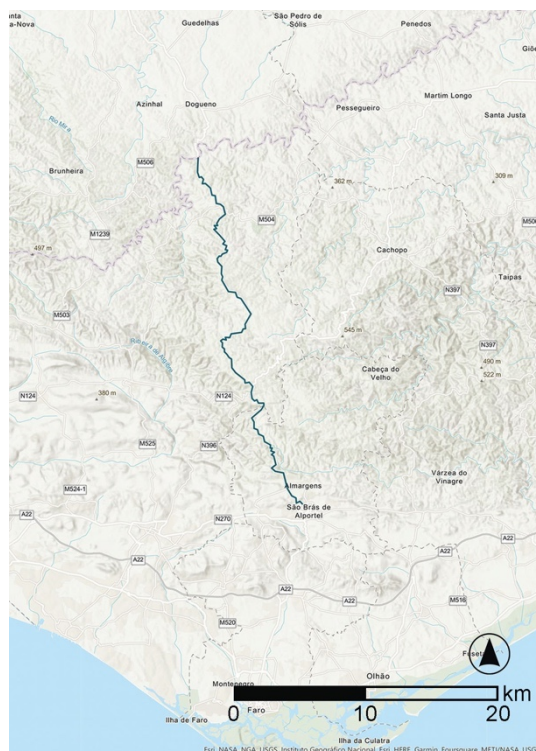
Após saída do núcleo urbano de S. Brás, no sentido Norte, aos 3km, cruzamento com a estrada municipal M1203, que oferece acesso terciário para Oeste, e aos 3,5km cruzamento com a M1202 que dá acesso a povoações localizadas a Este.

Aos 13km desta estrada, na zona de Barranco do Velho, cruzamento com a estrada N124, que liga o Algarve desde Silves a Alcoutim, pelo Barrocal e Serra.

No quilómetro 34, cruzamento com a estrada M504, na zona do Ameixial, que segue para Cachopo.

Por fim, aos 40km, cruzamento com a ribeira do Vascão, que faz a fronteira com o Alentejo.

Imagem 4.1 - Localização EN2.



Acessibilidade:

A estrada nacional 2 tem início em Faro e termina em Chaves, sendo a única estrada que une Portugal de Norte a Sul num só trajeto.

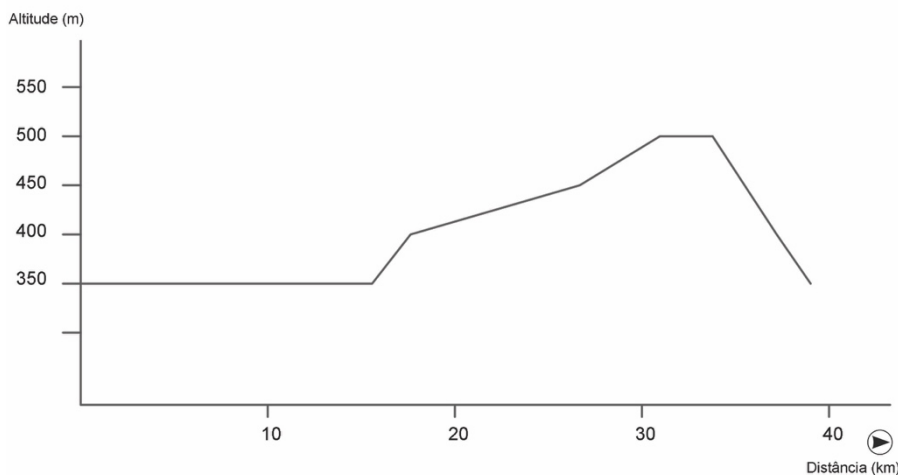
O troço selecionado para esta descrição está compreendido entre S. Brás de Alportel e Faro, podendo ser acedido pela estrada N270, que conduz até S. Brás, tanto por Este e Oeste da sua localização, ou pela própria estrada N2 que segue desde Faro, no sentido Sul-Norte.

Perfil Longitudinal:

De S. Brás de Alportel até à ribeira do Vascão, a estrada varia entre os 200 e os 500 metros de altitude e é entre o vale Maria Dias e o vale de Cavalos, no km 18 e no 26, respetivamente, que apresenta os maiores valores topográficos, chegando aos 550m de altitude (Imagem 4.2).

O trajeto é bastante curvilíneo ao longo de toda a sua longitude, e estando este inserido na Serra algarvia, as vistas panorâmicas sobre as encostas e vales da Serra do Caldeirão são de elevado interesse.

Imagem 4.2 - Corte de perfil EN2 (S. Brás Alportel - Rib. do Vascão). Fonte: Carta Militar, Folha 598 - Esc.1/25 000.



Perfil Transversal:

Trajeto de largura pouco variável, a rondar os 8 metros, sempre com duas faixas de circulação e dois sentidos. A estrada está, à data desta dissertação, em condições razoáveis, com bermas limpas e rails de proteção nos troços mais elevados.

A sinalética presente é suficiente para que se conduza em segurança e informativa para que se chegue ao destino.

Traçado:

Este troço desenrola-se entre S. Brás de Alportel e ribeira do Vascão, no sentido S-N e com um traçado sinuoso.

Apresenta vistas amplas ao longo de todo o trajeto, que segue encaixado na Serra.

- Caracterização paisagística geral

Aspetos físico-ambientais:

A estrada N2 fica localizada na Serra do Caldeirão, que juntamente com a Serra de Monchique formam a Serra Algarvia.

O povoamento é escasso nesta paisagem e desenvolveu-se em pequenos aglomerados, paralelamente à estrada que, durante séculos, foi a principal ligação do Algarve com o resto do país.

A Serra do Caldeirão individualiza-se por ser significativamente mais seca, mais isolada e despovoada que a Serra de Monchique. Este complexo montanhoso separa o Alentejo do Algarve e constitui uma extensa formação de relevos com altitudes que pontualmente passam dos 500 metros. As temperaturas são mais moderadas que no baixo Alentejo, a vegetação é mais densa e o verde da vegetação mais intenso.

O coberto vegetal é composto por manchas de vegetação arbórea introduzida, isto é, de eucalipto e pinheiro bravo, (Imagem 4.4), de bosques de sobreiro (*Quercus suber*) e de azinheira (*Quercus rotundifolia*), bem como de matagais de substituição do bosque, com a predominância de arbustos grandes de medronheiro (*Arbutus unedo*), espinheiro preto (*Rhamnus oleoides*), espargo-bravo (*Asparagus albus*), entre outras espécies. A degradação do matagal dá origem à presença de matos onde dominam espécies como a esteva (*Cistus ladanifer*) e tojo (*Ulex argenteus*) (Quinto-Canas et al., 2012).

S. Brás de Alportel até aos anos 20 do século passado tinha as maiores fábricas transformadoras de cortiça do país, aproveitando a aptidão natural desta região para o sobreiro (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Imagem 4.3 - Áreas protegidas e EN2.

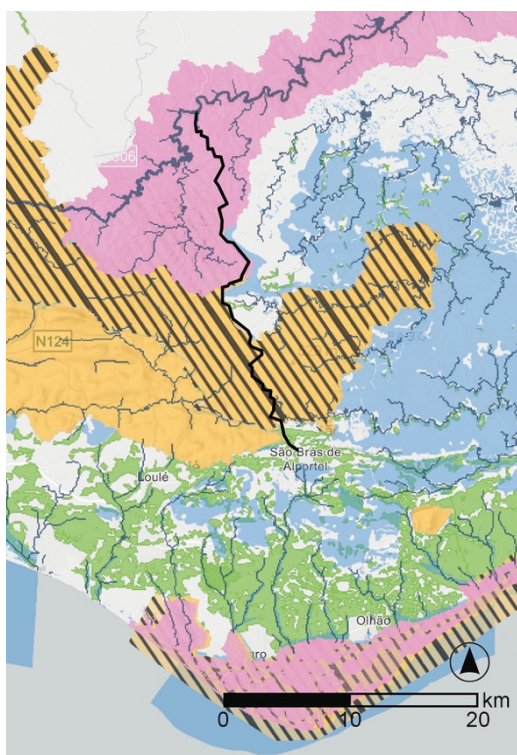
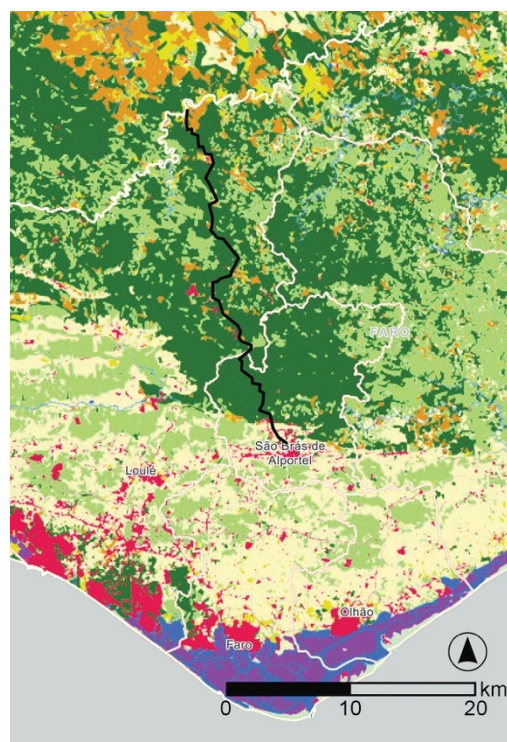


Imagem 4.4 - COS 2018 e EN2.



O sítio Natura 2000 “Caldeirão”, com uma área aproximada de 50 000 hectares, inclui o “núcleo de vegetação melhor conservado da parte Leste da Serra algarvia, sendo a sua importância justificada pela ótima estrutura e densidade do coberto vegetal. Relativamente à fauna é de realçar a importância desta área para o lince ibérico, associado ao núcleo da ribeira de Odeleite, que desempenha um papel importante para a conservação da espécie na região do Sotavento algarvio. (Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve, 2004).

Esta paisagem está inserida no plano de ordenamento e gestão da paisagem Sítio Natura 2000 do Caldeirão, em áreas mais reduzidas Sítio Natura 2000 de Monchique e do Guadiana. Sítios RAMSAR na área adjacente à ribeira do Vascão, Rede Ecológica Nacional (REN) e pequenas áreas pertencentes à Rede Agrícola Nacional (RAN) (Imagem 4.3) (Direção Geral do Território, 2023).

Aspetos histórico-patrimoniais:

Esta estrada pertence aos Concelhos de S. Brás de Alportel e Loulé, locais com importante património natural, cultural e histórico.

Em S. Brás de Alportel há registo de ocupação humana desde a pré-história, sendo o período romano e islâmico os que representam mais testemunhos, como é o caso da “calçadinha”, um antigo

caminho romano, ou o moinho do Bengado, elemento que representa a cultura rural (Câmara Municipal de São Brás de Alportel, sem data).

Loulé, o maior concelho do Algarve, habitado, em tempos, pelos romanos, visigodos e árabes, foi um importante centro urbano, comprovando-se atualmente pelos diversos elementos patrimoniais que marcam a história e a identidade deste lugar. Desde o castelo medieval, passando pelas ruas estreitas de casas brancas, ao mercado municipal de estilo neoárabe (Câmara Municipal de Loulé, sem data).

A EN2 é considerada estrada património, que descrito por António Lamas, são estradas de um de três tipos: No primeiro estão estradas com interesse histórico - porque correspondem a percursos com origem e importância histórica assinaláveis (como antigas estradas romanas, caminhos de Santiago, estradas abertas por motivos históricos relevantes) ou porque são estradas cuja construção constituiu um marco importante na história da comunicação e dos transportes ou na história das técnicas construtivas.

Imagem 4.5 - Fotografia da vista panorâmica da Serra do Caldeirão. Fonte: autora 2023.



No segundo tipo situam-se as que se podem designar por estradas panorâmicas. Equivalem a percursos que, pelo interesse paisagístico ou beleza da sua envolvente natural, podem oferecer pontos de vista distintos, por exemplo, estradas que atravessam parques naturais ou áreas protegidas (Imagem 4.5).

Por último, rotas turísticas ou rotas turístico-patrimoniais, que são itinerários que proporcionam o acesso a valores de interesse cultural com potencial turístico.

A estrada nacional 2 cabe em todos os tipos de Estrada Património, permitindo ilustrar o conceito de forma eficaz (Lamas, 2003).

Em 2001, o troço da EN2 entre Almodôvar e S. Brás de Alportel foi recuperado com base no conceito de “Estradas Património”, assumindo o valor da estrada como património cultural e de interesse turístico, incentivando a salvaguarda e valorização do património *Estrada* e de todos os elementos que o compõem.

A intervenção consistiu na melhoria do pavimento, da sinalização e das condições de segurança, com recuperação de marcos e guardas de segurança antigas. Foram também intervencionados equipamentos como áreas de repouso com parques de estacionamento e de merendas, casetas de material e abrigos de autocarros, ajardinamento de um fontanário e de um miradouro. Também foram recuperadas, como elemento patrimonial, as casas dos cantoneiros localizadas à beira da estrada, que serviam o cantão - funcionário responsável pela manutenção de uma rede de estradas numa dada região (Infraestruturas de Portugal, 2021).

Configuração Cénica:

A estrada desenrola-se pela Serra do Caldeirão, com paisagens amplas que transmitem tanto a sensação de tranquilidade como de isolamento. O cheiro a eucalipto traz frescura, o verde dos pinheiros e dos sobreiros enche a paisagem e por vezes vislumbres de barragens no meio da vegetação, trazendo o elemento de água para a paisagem.

Durante o decorrer deste trajeto, entre curva e contracurva, pequenas povoações vão surgindo junto à estrada, representando a cultura rural algarvia.

“À direita o olhar estende-se, por montes e vales, num horizonte de muitas léguas, logo seguido à esquerda por outro soberbo panorama sobre a incomparável ondulação das colinas e dos cerros. De tal maneira se abusou da expressão ‘mar de montanhas’ que ela perdeu a força para exprimir esta maravilha.” (Proença, 1983, p.215).

Os panoramas ao longo da viagem são sempre surpreendentes, umas vezes para Este outras para Oeste, conforme o desenrolar da estrada (Imagens 4.6 e 4.7).

É no km24 que está localizado o miradouro com a vista mais abrangente, aí tem-se a noção da imponência da Serra algarvia.

Imagem 4.6 - Fotografia da vista da estrada N2. Fonte: autora 2023.



Imagem 4.7 - Fotografia da vista da estrada N2. Fonte: autora 2023.



Vistas significativas e pontos panorâmicos:

À medida que se vai percorrendo a estrada, as vistas vão se tornando mais abrangentes e cativantes. Logo à saída de S. Brás, a 2,4km de distância, o miradouro do Alto da Arroteia, aos 8km o miradouro do Bispo, com a oferta de vistas com mais profundidade. Mas destaca-se o miradouro do caldeirão (Imagem 4.8), aos 24km, na altitude de 542m, com admiráveis panoramas da Serra algarvia.

Imagem 4.8 - Fotografia do miradouro do caldeirão. Fonte: Google maps.



Equipamentos paisagísticos:

Para além da oferta de miradouros ao longo do trajeto, é possível encontrar-se o parque da Fonte Férrea, no início da EN2, com área de merendas, fonte de águas férreas e equipamentos de apoio ao visitante (Câmara Municipal de S.Brás de Alportel, 2023).

O miradouro do caldeirão, aos 24km, com zona de estacionamento e área de merendas.

Mais adiante, no Vale da Rosa, um pequeno parque de merendas do lado direito no sentido S-N. No quilómetro 35 deste troço, a Fonte da Seiceira, localiza-se a 1km do Ameixial, onde em 2016 foi inaugurado um espelho de água e conta com área de merendas e lavabos.

- Diagnóstico

Valores:

A envolvente visual da estrada conta alguns valores naturais com reconhecimento público (Sítio Natura 2000 do caldeirão, em áreas mais reduzidas Sítio Natura 2000 de Monchique e do Guadiana, Reserva Ecológica Nacional (REN) e Sítios RAMSAR), assim como valores patrimoniais e culturais.

A EN2 e a Serra do Caldeirão complementam-se nesta dinâmica de estrada paisagística e deve ser íntima a relação entre a estrada e a paisagem (a estrada permite visualizar paisagens, sendo ela própria um importante elemento constituinte da paisagem), não há dúvida que as estradas que melhor se integram na paisagem, acompanham as curvas de nível e contornam as encostas permitindo revelar subitamente, um elemento marcante na paisagem (ex.: um maciço arbóreo relevante ou um Castelo no cimo de uma colina) (Vasconcelos & Graça, 2010).

Conflitos e ameaças:

Os espaços florestais deverão ser objeto de especiais preocupações com os povoamentos de espécies exóticas e falta de manutenções de prevenção dos fogos florestais.

Sugestões:

Estabelecer velocidade de circulação máxima entre 50-70km/h e incorporar elementos que visam a limitar a mesma.

Nas áreas de miradouros constata-se alguma degradação, pelo que se sugere requalificações e mobiliário de sombreamento para que as zonas de merendas destes pontos sejam de facto utilizadas nesse sentido.

Nesta estrada em específico, com as curvas e contracurvas, o trânsito de pesados de mercadorias deve ser limitado a velocidades menores, de forma a favorecer a segurança de todos os utilizadores.

Para facilitar a divulgação e o reconhecimento de uma estrada, ou troço de estrada, segundo o conceito Estrada Paisagística torna-se importante que seja alvo de sinalização específica que deve ser aplicada de acordo com os vários tipos de sinalização indicativa (de informação, de pré-sinalização e de direção) e apresentada de forma a permitir uma apreensão fácil e rápida por parte dos utentes que circulam nas estradas.

Por exemplo, nos Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC), bem como nas Estradas Nacionais (EN), através dos quais se tem acesso às Estradas Paisagísticas. Nas localidades situadas nas proximidades de uma Estrada-paisagística, à semelhança do que acontece atualmente relativamente a algum património cultural (ex.: indicação de ponte medieval, anta, etc.), e no início de uma estrada ou troço de estrada classificada como Estrada Paisagística.

5. EM507 - Rio Guadiana

Esta estrada faz parte das rotas turístico-patrimoniais Caminhos de Santiago e Omíada, e pretende servir de exemplo da paisagem do sotavento, tornando a proposta de seleção de estradas exemplificativas mais equilibrada em termos de distribuição na paisagem algarvia.

Imagem 5.1 - Localização EM507.

- Aspetos técnicos e de desenho

Matrícula: EM507.

Designação: Estrada que segue da Foz de Odeleite até Alcoutim.

Ponto de Origem: Foz do rio de Odeleite.

Ponto Final: Alcoutim.

Hierarquia: Estrada Municipal (EM).

Velocidade máxima de circulação: 90km/h.

(Imagem 5.1)

Conexões:

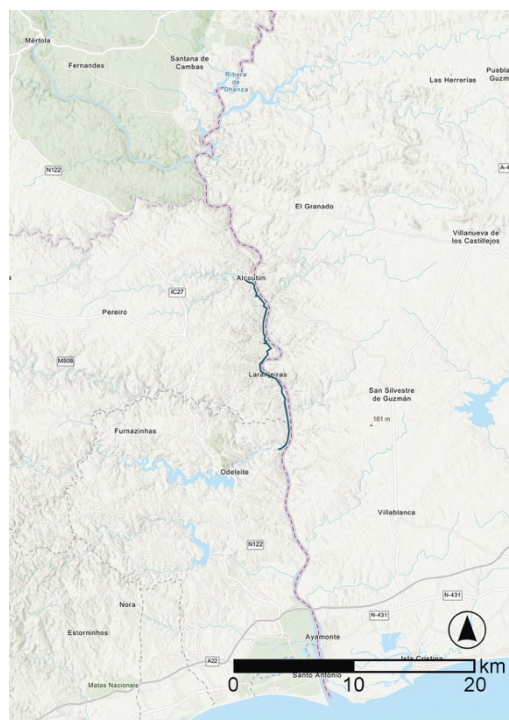
Considerando que o troço de estrada paisagística é iniciado sobre a foz do rio de Odeleite, tem, aqui, denominação de EM1063 e na sua continuação muda para EM507.

No primeiros 5km um cruzamento com a EM507-2, que faz ligação com a EN122. A partir deste ponto as conexões apenas são estabelecidas por pequenas estradas locais sem expressão.

Acessibilidade:

A estrada municipal 507 tem início a Norte, no Alentejo, que coliga ao IC27. A Sul pode ser acedida pela EM1063.

Especificamente, este troço de estrada selecionado, fica compreendido entre a foz do rio de Odeleite, onde se tem acesso através da EM1063, e a vila de Alcoutim onde a estrada atravessa e segue até ao IC27. O acesso a Alcoutim pode ser feito através da estrada IC27 - EM507 ou através da EN122.



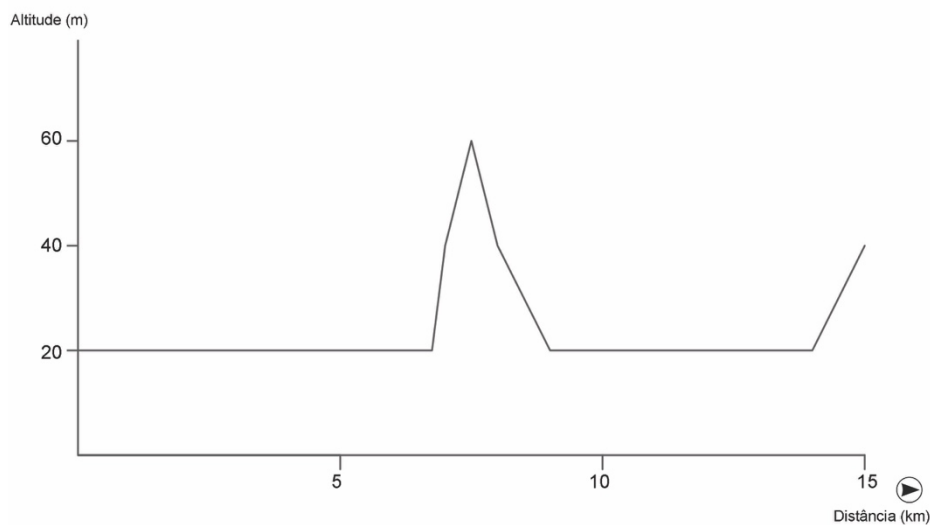
Perfil Longitudinal:

Da foz de Odeleite até Alcoutim, a estrada mantém-se em volta dos 20m de altitude apenas apresentando leves variações na zona do Castelinho dos Mouros (Imagem 5.2).

O seu perfil é bastante linear nos primeiros 8km, apresentando apenas curvas leves. Depois desse ponto a via torna-se um pouco mais sinuosa até chegar a Alcoutim.

A estrada passa entre as colinas da Serra algarvia e o rio Guadiana, e as vistas são na maioria amplas para a zona de encaixe do rio e limitadas, em alguns troços, no sentido da Serra.

Imagem 5.2 - Corte de perfil EM507 (Foz de Odeleite - Alcoutim). Fonte: Carta Militar, Folha 50-1 – Esc.1/50 000.



Perfil Transversal:

Trajeto de largura pouco variável, sempre com duas faixas de circulação e dois sentidos. A estrada está, à data desta dissertação, em condições razoáveis, com bermas limpas e rails de proteção nos troços mais elevados.

A sinalética presente é suficiente para que se conduza em segurança e informativa para que se chegue ao destino.

Traçado:

Este troço desenrola-se entre a foz de Odeleite e Alcoutim, no sentido S-N e com um traçado linear nos primeiros quilómetros e mais sinuoso nos últimos. A estrada segue paralelamente ao rio

Guadiana, menos na zona do Castelinho dos Mouros, aos 8km, onde o rio se mostra mais tortuoso e a estrada segue pelo interior. É um quilómetro apenas em que se perde de vista o rio e onde a estrada alcança uma altura de 60m por breves momentos.

- Caracterização paisagística geral

Aspetos físico-ambientais:

Esta paisagem resulta do prolongamento da Serra do Caldeirão. As zonas envolventes mostram um relevo acidentado, onde se alternam vales e cabeços, que se ameniza no vale do Guadiana.

A cultura de cereais praticada extensivamente desde o final do séc. XIX até meados do séc. XX, conduziu a um acentuado desgaste dos solos da serra algarvia. Como consequência disso, atualmente a paisagem é dominada por pastagens ('comunidades herbáceas') ematos, nos quais dominam espécies como a esteva (*Cistus ladanifer*) e tojos (*Ulex argenteus* e *Genista hirsuta*), pontuada por pequenos bosques de azinheira (*Quercus rotundifolia*) ou sobreiro (*Quercus suber*). Noutras manchas arbóreas, o coberto é dominado por espécies introduzidas, quer florestais como o pinheiro bravo e o pinheiro manso (*Pinus pinaster* e *Pinus pinea*), quer, mais ocasionalmente, por espécies frutícolas de sequeiro, sobretudo amendoeiras (*Prunus dulcis*) e oliveiras (*Olea europaea*) junto às zonas habitacionais (Imagem 5.4).

Imagem 5.3 - Áreas protegidas e EM507.

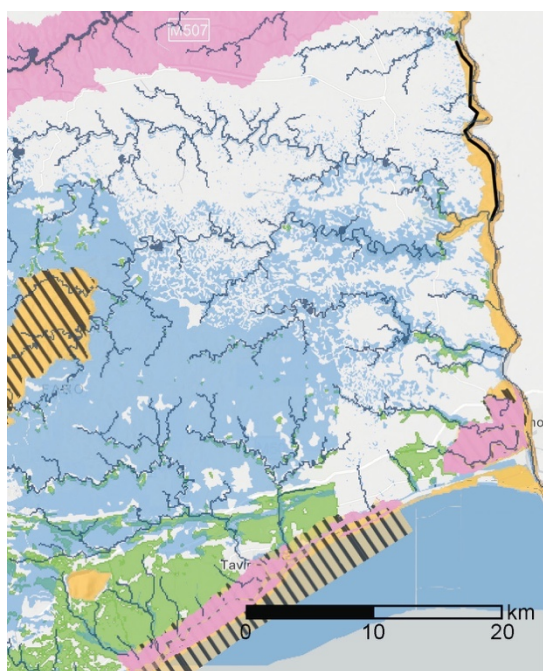
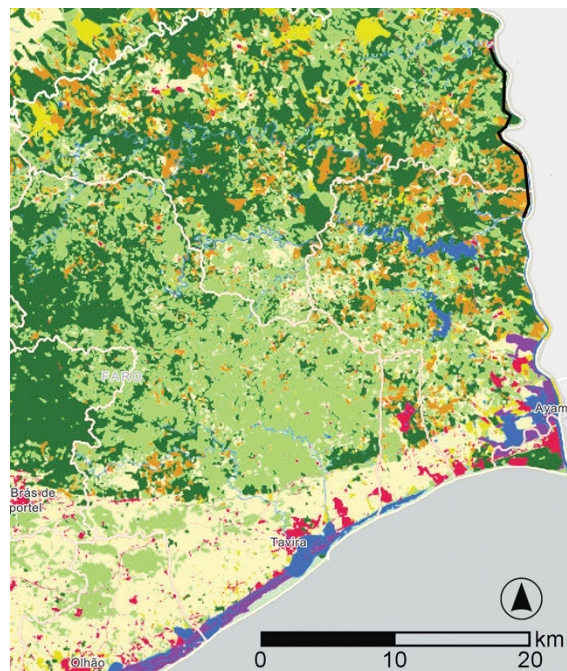


Imagem 5.4 - COS 2018 e EM507.



A albufeira de Odeleite, na ribeira do mesmo nome, é um plano de água com uma dimensão razoável e que atenua a sensação de secura dominante nesta paisagem.

O rio Guadiana, conhecido como o “grande rio do Sul”, nasce em Espanha e tem uma extensão total de 820km, sendo 235 em Portugal. Desagua no oceano Atlântico entre Vila Real de Santo António e Ayamonte. É navegável 48km desde a sua foz.

Esta paisagem está inserida no plano de ordenamento e gestão da paisagem Sítio Natura 2000 e na Reserva Ecológica Nacional (REN) (Imagem 5.3).

Imagem 5.5 - Fotografia da foz da ribeira de Odeleite. Fonte: autora, 2023.



Imagem 5.6 -Fotografia da foz da ribeira de Odeleite. Fonte: autora, 2023.



Aspetos histórico-patrimoniais:

Este troço pertence aos Concelhos de Vila Real de Santo António (VRSA) e de Alcoutim e ambos os locais apresentam enorme riqueza histórico-patrimonial.

Em VRSA o próprio centro urbanístico (com influências pombalinas) merece destaque, tal como o Farol e a Fortaleza de Cacela Velha, que tiveram importantes funções pela sua localização geograficamente estratégica na defesa e proteção da fronteira portuguesa (Câmara Municipal de Vila Real de Santo António, sem data).

Alcoutim teve em tempos importância pela presença de jazidas de alguns metais, tendo sido o povo romano a desenvolver a indústria mineira na região. A sua localização, tal como VRSA, teve grande relevância na defesa nacional. A vila é composta por um conjunto de casas que se debruçam

sobre o rio e oferece vistas panorâmicas de grande beleza. É, ainda, possível visitar o conhecido “Castelinho dos Mouros”, localizado nas margens do rio e alguns vestígios romanos arqueológicos (Câmara Municipal de Alcoutim, sem data; Direção-Geral do Património Cultural, 2023).

“É um cone formidável que se destaca dos outros montes; é Alcoutim num fundo risonho de amendoeiras (...).” (Proença, 1983, p.213).

Configuração Cénica:

As diferentes paisagens que configuram os cenários desta estrada, apresentam tanto planícies e zonas montanhosas com influência da Serra, como amplas paisagens com vista rio (Imagem 5.5, 5.6, 5.7 e 5.8).

As cores predominantes a Oeste deste trajeto são os verdes das estevas, os cinzas das azinheiras e oliveiras, os tons quentes dos dourados das pastagens e os castanhos escuros dos solos. A Este os tons mais frescos da vegetação ripícola e do rio Guadiana.

Imagem 5.7 - Fotografia da vista para o rio Guadiana. Fonte: autora, 2023.



Imagem 5.8 - Fotografia da vista da estrada, sentido Norte. Fonte: autora, 2023.



Sucedem-se diversos tipos de ambiente, transmitindo mistura de sensações entre árido e fresco, amplitude e confinamento, fortemente influenciadas pelo rio sinuoso e a Serra que ali termina.

É possível encontrar vários núcleos habitacionais ao longo da estrada e junto destes a vegetação é diferente e com função de produção, como a vinha, a romãzeira, figueira, laranjeira, alfarrobeira e amendoeira. À medida que se afasta destas zonas, a vegetação presente é a de sequeiro, como as oliveiras e azinheiras, tendo alguns pontos com a presença de pinheiros mansos e bravos, e choupos, junto das linhas de água terciárias que desaguam no rio.

Vistas significativas e pontos panorâmicos:

Dentro da variedade de vistas que ocorrem ao longo deste trajeto, destacam-se a panorâmica sobre o rio de Odeleite, que oferece um panorama do seu serpentear entre a cadeia montanhosa e o desaguar, a Sul, no Guadiana. E o panorama do miradouro do pontal, aos 10km, onde também é possível observar o rio a partir de um ponto mais elevado.

A vila de Alcoutim é também um ponto panorâmico (Imagem 5.9) e oferece acesso a Espanha através de pequenas embarcações. Além disso é onde está presente a única tirolesa transfronteiriça do mundo.

Imagem 5.9 - Fotografia da vista de Alcoutim para o rio Guadiana. Fonte: autora, 2023.



Equipamentos paisagísticos:

Exatamente no início deste percurso pode-se encontrar a ponte sobre o rio de Odeleite. Mais adiante, a 4km de distância, a barragem romana de Álamo. Com acesso direto pela estrada, é possível encontrar apenas um miradouro, o miradouro do pontal, localizado no km 10.

Com um desvio de 8km para sul, pela estrada M1063, pode observar-se a albufeira da barragem de Odeleite, também com um miradouro que oferece paisagens muito interessantes.

- Diagnóstico

Valores:

A envolvente visual da estrada conta alguns valores naturais com reconhecimento público (Sítio Natura 2000 e na Reserva Ecológica Nacional (REN)), assim como valores patrimoniais e culturais.

Os principais valores aqui presentes são o rio da ribeira de Odeleite e o rio Guadiana.

Os núcleos urbanos principais (VRSA e Alcoutim) contam com diversas ofertas culturais e histórico-patrimoniais.

Apresenta interessantes interseções ao longo do caminho, como a foz do rio de Odeleite, vestígios romanos (Castelinho dos Mouros, Vila Romana do Montinhos das laranjeiras, a barragem romana de Álamo), o museu do rio no km 6 e o miradouro do pontal aos 10km.

Conflitos e ameaças:

Esta paisagem, de relevo acidentado até ao encontro do rio, apresenta solos muito degradados. A zona, onde está inserida a estrada paisagística EM507, corresponde a uma unidade de paisagem que nasce na continuação da Serra do caldeirão e apresenta enormes fragilidades no geral (Cancela d'Abreu et al., 2002).

Na paisagem da zona da Serra, é importante um melhor controlo e limpeza dos matos, sendo esta uma zona suscetível a incêndios.

A vegetação ripícola é composta na sua maioria por canas invasoras (*Arundo donax*), e a margem do rio está maioritariamente ocupada por habitação ilegal em caravanas e contentores.

Sugestões:

Estabelecer velocidade de circulação máxima de 50km/h e incorporar elementos que visam a limitar a mesma.

Colocar sinalização informativa sobre os valores ambientais presentes ao longo da estrada.

Na foz da ribeira de Odeleite, percebe-se a intensão de criar um parque de merendas, e teria potencial para tal. No miradouro do pontal, tem informação sobre trilhos e localização, mas falta investimento em equipamento e zonas de sombra.

Existe falta de indicações sobre alguns elementos culturais, como da barragem romana e Castelinho dos Mouros.

Para facilitar a divulgação e o reconhecimento de uma estrada, ou troço de estrada, segundo o conceito Estrada Paisagística torna-se importante que seja alvo de sinalização específica que deve ser aplicada de acordo com os vários tipos de sinalização indicativa (de informação, de pré-sinalização e de direção) e apresentada de forma a permitir uma apreensão fácil e rápida por parte dos utentes que circulam nas estradas.

Por exemplo, nos Itinerários Principais (IP) e Complementares (IC), bem como nas Estradas Nacionais (EN), através dos quais se tem acesso às Estradas Paisagísticas. Nas localidades situadas nas proximidades de uma Estrada-paisagística, à semelhança do que acontece atualmente relativamente a algum património cultural (ex.: indicação de ponte medieval, anta, etc.), e no início de uma estrada ou troço de estrada classificada como Estrada Paisagística.

5. Conclusão e considerações finais

O surgimento da rede viária, em Portugal, para além dos benefícios estratégicos, económicos e políticos trouxe consigo a oportunidade de dar a conhecer o País, pois a estrada, para além do objetivo que é fazer chegar para tornar a partir, oferece a possibilidade de entender a paisagem e consequentemente a cultura de um lugar, que a modelou com a sua arquitetura, campos e estradas. Francisco Caldeira Cabral afirma que “A realidade das coisas aumenta com o conhecimento que dela temos (...)” (Caldeira Cabral, 1993, p.137) e por isso, a consciência das situações será tanto mais viva e eficiente quanto mais conhecimento tivermos de um lugar. A leitura da própria paisagem é a melhor forma de valorização do ambiente envolvente, e o conhecimento desta facilita o acesso da população a informações básicas que dão a oportunidade de participação nas políticas que se desenvolvem em âmbito regional, interferindo nas decisões que repercutam sobre a paisagem de forma consciente (Junta de Andalucía, 2009). As estradas paisagísticas oferecem uma oportunidade excepcional para ajudar a conhecer a paisagem como elemento fundamental do ambiente que frequentamos, expressando a diversidade do património cultural e natural como fundamento da identidade de um povo (Convenção Europeia da Paisagem, 2000). A aplicação do conceito de Estrada Paisagística surge, neste estudo, como um modo de dar a conhecer a paisagem, oferecendo um novo sentido ao ato de viajar na região do Algarve.

As estradas paisagísticas, na sua maioria, atravessam espaços naturais protegidos e zonas com elementos patrimoniais relevantes. Assim, pode considerar-se que potenciam os valores do território, promovendo o turismo cultural, científico e iniciativas de divulgação e educação ambiental relacionadas com os recursos patrimoniais, entre eles a paisagem. A proposta de rede de estradas paisagísticas apresentada no presente estudo, estradas que atravessam quer espaços naturais protegidos quer zonas com elementos patrimoniais relevantes, espera constituir um meio para a educação e cultura da população, com um recurso associado ao lazer e turismo cultural e ecológico.

Após o estudo da paisagem do Algarve e da definição do conceito de estrada paisagística, apresentou-se uma proposta para cinco estradas paisagísticas. Parte destas são estradas referidas na bibliografia como estrada com potencial paisagístico, outras surgem por proposta da autora do estudo. Pretende-se que o catálogo apresentado constitua uma primeira proposta de estradas paisagísticas do Algarve, considerando um número exemplificativo (cinco).

O estudo desenvolvido para obter este primeiro catálogo de estradas paisagísticas do Algarve seguiu uma abordagem metodológica adaptada da utilizada em Espanha pela Junta de Andaluzia. Todavia, a presente investigação não incluiu a fase de intervenção de pré-seleção, nem a realização de entrevistas aos responsáveis dos serviços das estradas e dos meios de transporte, de modo a

identificar-se as infraestruturas que de um ponto de vista funcional (volume de tráfego, percentagem de veículos pesados, velocidade média de circulação, etc.) não se adequem aos requisitos básicos de estrada paisagística, ao mesmo tempo que podem ser reconhecidos novos trajetos que em virtude dos seus recursos deverão ser considerados neste estudo (Junta de Andalucía, 2009). Seria, pois, desejável que em futuros desenvolvimentos, de um roteiro de estradas paisagística do Algarve, sejam efetuados esses procedimentos, e realizados os devidos ajustes neste primeiro catálogo de estradas paisagísticas do Algarve, agora proposto. Também será desejável desenvolver um trabalho de campo mais aprofundado, que não só consolide a informação contida na ficha de identificação de cada estrada, mas também que apresente um conjunto de propostas diretamente relacionadas com o uso cultural e educativo da paisagem, sejam elas a partir de recursos já existentes ou na criação de novos.

Para concluir, apesar das limitações acima referidas, o diagnóstico apresentado neste estudo permite apontar para a clara necessidade de melhoria das condições básicas de circulação da rede rodoviária nas estradas sugeridas, como pavimentos e bermas, para que cumpram os critérios de classificação das estradas paisagísticas. Além disso, também se verificou que existem algumas instalações que podem valorizar o espaço a percorrer e a observar pelos viajantes, sejam miradouros, painéis explicativos, centros de visitantes e museus de conteúdo específico. Em geral, as medidas propostas neste estudo, para cada estrada, surgem como uma necessidade de aprofundar a gestão do território, sejam iniciativas ambientais, turísticas e culturais, ou novos planeamentos para a execução de obras públicas. É necessário desenvolver ideias e implementar boas práticas que melhorem esta situação, para que se possa disfrutar do património paisagístico e utilizá-lo na direção que aqui se propõe.

As condições naturais, históricas e socioeconómicas que caracterizam a paisagem mediterrânea do Sul da Europa fazem do Algarve uma das regiões com maior diversidade e riqueza paisagísticas do continente europeu. Apesar desta proposta contemplar apenas um número reduzido de potenciais estradas paisagísticas do Algarve, e das limitações inerentes a um primeiro estudo desta natureza no Algarve, espera-se que o roteiro proposto cumpra a função principal a que se propõe - de dar a conhecer a riqueza da paisagem, património e cultura da região algarvia, contribuindo para o bem-estar social.

6. Referências Bibliográficas

- Águas do Algarve S.A. (2023). Águas do Algarve. Obtido de www.aguasdoalgarve.pt
- Alves, A. A. M., Espenica, A., Caldas, E. C., Cary, F. C., Ribeiro Telles, G., Alves de Araújo, I., & Raposo de Magalhães, M. (1994). *Paisagem.pdf* (Direção Ge). Lisboa.
- Angrilli, M. (1999). *Greenways. Urbanistica* (Vol. nº113). Roma.
- Autoridade Nacional de Segurança Rodoviária. CÓDIGO DA ESTRADA Lei n.º 72/2013 (2013). Portugal. Obtido de <https://antigo.ualg.pt/>
- Bell, S. (2013). *Elements of Visual Design in the Landscape*. Routledge. <https://doi.org/10.4324/9780203358146>
- Besse, J.-M. (2013). Estar na paisagem, habitar, caminhar. Em I. L. Cardoso & A. Tavares (Eds.), *Paisagem Património* (pp. 33–52). Porto: Dafne Editora | CHAIA.
- Bonnet, C. (1990). *Memória sobre o Reino do Algarve. Descrição Geográfica e Geológica*. (M. A. T. R. Viegas, Ed.). Lisboa: Delegação Regional do Sul da S.E.C.
- Bragança, C., Gonçalves, M., & Prates, G. (2016). *Estruturas mediterrânicas tradicionais. A utopia da paisagem urbano-turística do Algarve. I Colóquio Ibérico da Paisagem*.
- Bragança dos Santos, C., & Fernandes, J. (2018). Cuidado com a Paisagem. Viagem ao cerro de São Miguel (Algarve, Portugal). Em *A paisagem como Problema: Conhecer para proteger, gerir e ordenar* (Vol. I, p. 350). Lisboa: Instituto de história contemporânea da Faculdade de ciências sociais e humanas da universidade nova de Lisboa.
- C.E. (2000). A Convenção Europeia da Paisagem. Em C. Europeu (Ed.), *Ciência e Cultura*. Florença. <https://doi.org/10.21800/2317-66602015000400021>
- Caldeira Cabral, F., Gonçalves, J. E., & Cabral, J. C. (1978). *Ordenamento da Paisagem Rural. Ensaio de Sistematização*. Lisboa: DGPU.
- Caldeira Cabral, Francisco. (1993). *Fundamentos da Arquitectura Paisagista*. (C. Moreira, Ed.) (2ª). Lisboa.
- Câmara Municipal de São Brás de Alportel. (sem data). Município de São Brás de Alportel. Obtido 24 de Junho de 2020, de <https://www.cm-sbras.pt/pt/menu/211/natureza.aspx>
- Câmara Municipal de Alcoutim. (sem data). Município de Alcoutim. Obtido 24 de Junho de 2020, de <http://www.cm-alcoutim.pt/pt/menu/235/o-silencio-das-mares.aspx>
- Câmara Municipal de Aljezur. (2019). Município de Aljezur. Obtido 19 de Junho de 2020, de <https://cm->

aljezur.pt/pt/1241/vila-de-aljezur.aspx

Câmara Municipal de Loulé. (sem data). Município de Loulé. Obtido 24 de Junho de 2020, de <http://www.cm-loule.pt/pt/menu/167/areas-protegidas.aspx>

Câmara Municipal de Monchique. (2023). Município de Monchique. Obtido de <https://www.cm-monchique.pt/pt/menu/159/o-que-visitar.aspx>

Câmara Municipal de S.Brás de Alportel. (2023). Município de S.Brás de Alportel. Obtido de www.cm-sbras.pt

Câmara Municipal de Silves. (2023). Visitar Silves. Obtido de www.cm-silves.pt

Câmara Municipal de Vila Real de Santo António. (sem data). Município de Vila Real de Santo António. Obtido 24 de Junho de 2020, de <http://www.cm-vrsa.pt/pt/menu/157/patrimonio-natural.aspx>

Campos Costa, P., & Louro, N. (2009). *Duas Linhas*. (P. Campos Costa & N. Louro, Eds.).

Cancela d'Abreu, A., Correia, T. P., Oliveira, R., Magro, I., Freire, C., Lecoq, N., ... Santos, H. (2002). Contributos para a Identificação e Caracterização da Paisagem em Portugal Continental. Volume: I e V. (DGOTDU). Lisboa.

Careri, F. (2013). *O Caminhar Como Prática Estética*. São Paulo: Gustavo Gili, SL.

Carta de Cracóvia. (2000). Em *Princípios para a conservação e o restauro do património construído*. Polónia. Obtido de <http://www.patrimoniocultural.gov.pt>

Cauquelin, A. (2013). Paisagem e virtual, dois mundos separados. Em I. L. Cardoso & A. Tavares (Eds.), *Paisagem Património* (pp. 19–30). Porto: Dafne Editora | CHAIA.

Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Algarve. (2004). *Plano Regional de Ordenamento do Território - Recursos Hídricos, Planeamento e Gestão do Recurso Água* (Vol. II). Obtido de <https://prot.ccdr-alg.pt>

Convenção Europeia da Paisagem. Decreto-Lei nº4/2005 (2000). Florença. Obtido de <https://apap.pt/convencao-europeia-da-paisagem/>

Correia, R. (2014). *Reintegração Paisagística de Infraestruturas Rodoviárias: O caso da Estrada Nacional 122 e do itinerário complementar 27*. Universidade do Algarve.

Costa, J. C., Aguiar, C., Capelo, J., Lousa, M., & Neto, C. (1998). Biogeografia de Portugal Continental. *Quercetea*, 0, 5–56.

Costa, J., & Sampaio e Melo, A. (1998). Dicionário da língua portuguesa (6ª). Porto: Porto Editora, Lda.

David, M., & Rosa Pinto, J. (2014). *Zimbrais do Parque Natural do Sudoeste Alentejano e Costa Vicentina - Ecologia Vegetal, Aula de campo*.

Direção-Geral do Património Cultural. (2023). Património Cultural. Obtido de www.patrimoniocultural.gov.pt

Direção Geral de Cultura do Algarve. (sem data). Monumentos do Algarve. Obtido de www.monumentosdoalgarve.pt

Direção Geral do Território. (2023). Sistemas de Informação. Obtido de <https://www.dgterritorio.gov.pt/>

Direção-Geral do Território. (2023). Instituto Geográfico Nacional. Obtido de <https://snig.dgterritorio.gov.pt>

Esri products. (2023). ArcGis. Obtido de <https://www.esri.com>

Feio, M. (1983). Le Bas Alentejo et l'Algarve. Em U. de Évora (Ed.). ÉVORA: Évora, Portugal: Centro de Ecologia Aplicada da Universidade de Évora.

Fernandes, R. M. A. (2013). *Regadios tradicionais no território português: O caso de Querença no Barrocal Algarvio*. Obtido de <http://hdl.handle.net/10400.1/7574>

Ferreira, J. R. (2018). As 9 melhores estradas de Portugal para fazer uma road trip – MAGG. Obtido 29 de Janeiro de 2019, de magg.pt/2018/07/26/as-melhores-estradas-de-portugal-para-fazer-uma-road-trip/

Forman, R. T. T., & Gordon, M. (1986). *Landscape Ecology* (Quinn-Wo). Canadá.

Freguesia de Ferragudo. (2021). Património. Obtido de www.f-ferragudo.pt

Guerreiro, M. G. (1991). *O mundo Mediterrâneo - Sua diversidade e seu futuro*. Loulé: Santelmo, Coop. de Artes Gráficas, CRL.

ICNF. (2017). Parque Natural da Ria Formosa. Obtido 18 de Fevereiro de 2019, de www.icnf.pt/conservacao/rnapareasprotegidas/parquesnaturais/pnriiformosa

INE. (2020). *Estatísticas do Ambiente 2020*. Lisboa. Obtido de https://www.ine.pt/ngt_server/attachfileu.jsp?look_parentBoui=536539609&att_display=n&att_download=y

Infraestruturas de Portugal. (2021a). Património. Obtido de www.ippatrimonio.pt

Infraestruturas de Portugal. (2021b). PRN | Infraestruturas de Portugal. Obtido de <https://www.infraestruturasdeportugal.pt/pt-pt/prn>

Infrastructure and Landscape: Roads. (2007). Em *European Landscape Convention*. Estrasburgo. Obtido de <https://www.coe.int>

Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas. (sem data). SNAC. Obtido de www.ICNF.pt

- Instituto da Conservação da Natureza e das Florestas. (2023). NaturalPT. Obtido de www.natural.pt
- Jackson, J. B. (1994). *Las carreteras forman parte del paisaje. GG mínima*. Barcelona. <https://doi.org/10.1038/onc.2009.351>
- Junta de Andalucía. (2009). *Carreteras paisajísticas. Estudio para su catalogación en Andalucía*. (Centro de Estudios Paisaje y Territorio, Ed.). Sevilla: Junta de Andalucía, Consejería de Obras Públicas y Transportes. Obtido de <http://paisajeyterritorio.es/assets/a-2302.pdf>
- Kaplan, S., & Kaplan, R. (1978). *Humanscape: Environment for people*. California: Duxbury Press.
- Lamas, A. (2003). Estradas - Património. *Pedra & Cal*, 19, 8–13.
- Lew, A. A. (1991). Scenic roads and Rural Development in the U.S. *Tourism Recreation Research*, 16(2), 23–30. <https://doi.org/10.1080/02508281.1991.11014623>
- Lincoln Highway Association. (1998). Obtido 30 de Janeiro de 2019, de www.lincolnhighwayassoc.org/info/
- Marriot, P. D. (2010, Junho). The preservation office guide to historic roads. Obtido 23 de Maio de 2022, de www.fitchfoundation.org
- McHarg, I. (2000). *Proyectar con la naturaleza*. Barcelona: Gustavo Gili, SL.
- Ministério das obras públicas - Gabinete do Ministro. Decreto-Lei nº13/71, Pub. L. No. Série I, nº17 (1971). Portugal. Obtido de <https://diariodarepublica.pt/>
- Ministério do Ambiente e Recursos Naturais. Decreto-Lei nº392/91, Pub. L. No. Série I-A (1991). Portugal. Obtido de <https://diariodarepublica.pt/>
- Ministério do Ambiente e Recursos Naturais. Decreto-Lei nº26/95, Pub. L. No. Série I-B (1995). Portugal. Obtido de <https://diariodarepublica.pt/>
- Ministério do equipamento - do planeamento e da administração do território. Decreto-Lei nº222/98, Pub. L. No. Série-A, nº163 (1998). Portugal. Obtido de <https://diariodarepublica.pt/>
- O’Keeffe, T. (2007). Landscape and Memory: Historiography, Theory, Methodology. *N. Moore & Y. Whelan (Eds.), Heritage, Memory, and the Politics of Identity. New perspectives on the Cultural Landscape, Ashate Pub(2)*, 3–19. Obtido de <http://journals.sagepub.com/doi/10.1111/j.1467-9558.2010.01369.x>
- OpenStreetMap (OSMF). (2023). OpenStreetMap - Base de dados aberta. Obtido de <https://www.openstreetmap.org>
- Pessoa, F. S. (1999). *Algarve: Paisagens e espaços naturais (1ª)*. Faro: CCDR- Algarve.
- Presidência do Conselho de Ministros. Resolução do Conselho de Ministros nº 76/2000 de 05 de Julho, Pub. L. No. Série I-B (2000). Portugal. Obtido de <https://diariodarepublica.pt/>

- Proença, R. (1983). Volume II - Estremadura, Alentejo, Algarve. Em *Guia de Portugal* (1ª, pp. 187–320). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Quinto-Canas, R., Vila-Viçosa, C., Paiva-Ferreira, R., Cano-Ortiz, A., & Pinto-Gomes, C. (2012). *The Algarve climatophilous vegetation series – Portugal: a base document to the planning, management and nature conservation - Les séries de végétation climatophiles de l'Algarve*. *Acta Botanica Gallica* (Vol. 159). <https://doi.org/10.1080/12538078.2012.737150>
- Ramos, I. L., Bernardo, F., Ribeiro, S. C., & Van Eetvelde, V. (2016). Landscape identity: Implications for policy making. *Land Use Policy*, 53, 36–43. <https://doi.org/10.1016/j.landusepol.2015.01.030>
- Ramos, I., Saraiva, M. da G., Bernardo, F., & Batista e Silva, J. (2009). A qualificação da paisagem ribeirinha: perspetivas para avaliação estética de rios urbanos. Em *Cidades e Rios, perspectivas para uma relação sustentável* (pp. 127–129). Lis: Parque Expo.
- Região de Turismo do Algarve. (2018). Rotas Culturais. Obtido de www.visitalgarve.pt
- Região de Turismo do Algarve. (2021). *Plano de marketing estratégico do Turismo do Algarve | 2020-2023*. [visitAlgarve](https://www.visitalgarve.pt) Portugal. Obtido de https://www.turismoalgarve.pt/upload_files/client_id_1/website_id_3/Biblioteca/PMETA_2_0_Rev2021_vs_final.pdf
- Região de Turismo do Algarve, Direção Regional de Cultura do Algarve, & Fundação Pública Andaluza. (2016). *Algarve. Rota dos Omíadas* (1ª). Fundação Pública Andaluza El legado andalusí.
- Ribeiro, O. (1998). *Portugal o Mediterrâneo e o Atlântico* (7ª). Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora.
- Rodrigues, S. (2004). *As vias Romanas do Algarve*. (J. P. Bernardes, Ed.). Faro.
- Rodríguez, L. R. (2006). Carreteras Verdes y Vías Paisajísticas. Em *Una Propuesta para la Comunidad Autónoma de Andalucía*. Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Trabsportes. Junta de Andalucía.
- Rota Al-Mutamid. (sem data). Obtido de rutadealmutamid.com/pt-pt/
- Sá, L. (2008). O Regresso da Natureza á experiência estética. Em *Filosofia e Arquitetura da Paisagem* (Centro de, pp. 191–195). Lisboa.
- Sales, M. T. (2015). *Percursos na Paisagem*. Tese de doutoramento, Universidade de Évora, Évora.
- Soares, N. E. T. (2013). *Manual para a recuperação de estradas património*. Tese de mestrado, Universidade de Trás os Montes e Alto Douro, Vila Real.
- Stobbelaar, D., & Pedrolí, B. (2011). Perspectives on Landscape Identity: A Conceptual Challenge. *Landscape Research*, 36, 321–339. <https://doi.org/10.1080/01426397.2011.564860>
- Turismo de Portugal. (sem data). Estrada Nacional 2. Obtido de <https://www.rotan2.pt/>

União das freguesias de Lagoa e Carvoeiro. (2023). Turismo. Obtido de www.uf-lagoaecarvoeiro.pt

Vasconcelos, T., & Graça, P. (2010). *Estradas-Património - Conceito e Concretização em Portugal*. Gabinete do Ambiente.

Via Lusitana, & Turismo de Portugal. (2021). Caminhos de Santiago. Obtido de caminhosdesantiago.pt

Viegas, C. (2009). *A ocupação romana do Algarve: estudo do povoamento e economia do Algarve central e oriental no período romano*. (Vol.1). Coimbra: Universidade de Coimbra.

Anexos

I. Acervo de Estradas Património do Algarve – Estradas de Portugal S.A.

Excerto da “Lista de Estradas Propostas pelas ex-Direções de Estradas”.

	EN 305	EN 103-1 / L.D.	
	EN 307	Terras de Bouro / Covide	
	EN(R) 308	L.D. Viana do Castelo / Amares	
	EN 308-1	Gerês / Portela de Leonte	
	EN 309	Braga / Bom Jesus / Taipas	
	ER 311-1	Cabeceiras de Basto / L.D. Vila Real	
BRAGANÇA	EN 325-1	Freixo / EN 325	
	EN 325	Ligares / EN 221	
	EN 221	EN 325-1 / Barca d'Alva	
CASTELO BRANCO	EN 339	Ligação da Covilhã à Serra da Estrela	
		Vários Itinerários	
COIMBRA	EN(R) 2	Portela do Vento / Portela de Góis / Alvares	
	ER 110	Penacova / Ponte da Portela (Coimbra)	
	ER 112	Pampilhosa da Serra / L.D. Castelo Branco	
	EN 230	Venda de Galizes / Alvoco das Várzeas	
	ER 342	Arganil / Coja / EN 230 (Avô)	
	EN(R)344	Pampilhosa da Serra / Amoreira Cimeira	
ÉVORA	ER 381	Estremoz / Redondo	Travessia da Serra de Ossa
FARO	EN(R) 267	Aljezur / Monchique / S. Marcos da Serra	
	ER 124	Cruzamento com a EN 266 / Silves / S. Bartolomeu de Messines / ...	
	EN 2	L.D. / S. Brás de Alportel	Faz parte do projecto acompanhado pela D.E de Beja
	EN 268	Sagres / Cabo S. Vicente	
GUARDA	EN 16	L.D. Viseu / Vilar Formoso	
	EN 18-1	E.N.18 (Vale da Estrela) / Valhelhas (proximidades)	
	EN 102	L.D. Bragança (prox. de Pocinho) / cruzamento com a EN 222	
	EN 221	Barca de Alva / Pinhel	