

## A Estrada Municipal de 2ª Classe n.º118 de Silves à Cruz de Portugal

Desde tempos remotos que o homem integra e organiza o seu território recorrendo a caminhos e itinerários com os quais vai demarcando e apropriando o espaço. Daí que as estradas sejam, desde sempre, uma preocupação transversal em qualquer sociedade e assumem-se como um elemento determinante no pulsar económico, social e cultural de qualquer comunidade.

No início do século XIX as estradas existentes em Portugal eram de má qualidade e os transportes antiquados, demorando as pessoas imenso tempo a se deslocar de um lugar para o outro.

O Algarve era, nesta altura, considerado como um mundo à parte no vasto território do Reino de Portugal, uma vez que era uma região periférica, de difícil acesso por terra, devido ao seu sistema montanhoso contínuo, a norte, que funcionava como uma barreira natural, tornando praticamente inacessível o seu acesso uma vez que quase não existiam acessos rodoviários que o ligassem devidamente ao restante território nacional. As comunicações existentes entre o Algarve e Lisboa faziam-se através da estrada por S. Bartolomeu de Messines, S. Marcos da Serra e Santa Clara/Saboia ou então recorrendo à estrada “inter-regional” que saía de Faro e que atravessava a Serra do Caldeirão, através do Barranco Velho, porém constituía um autêntico martírio para quem a utilizava, devido ao rigoroso troço e ao facto de no inverno ser praticamente intransitável.

Desta forma, antes da chegada do comboio ao Algarve, que aconteceu a 21 de fevereiro de 1889, eram essencialmente os barcos, nomeadamente os caíques, iates e vapores, que faziam a ligação à capital do reino.



Mapa do Reino do Algarve, 1730

A má qualidade das vias de comunicação era um dos principais motivos do isolamento do Algarve, todavia não era a única razão uma vez que até à segunda metade do século XIX, Portugal enfrentou uma grave crise económica e social motivada pela independência do Brasil (1822) que deixou Portugal sem os lucros dos produtos brasileiros, pelas invasões francesas que deixaram o país quase destruído e pela guerra civil entre os dois irmãos, D. Pedro e D. Miguel, que deixou Portugal dividido em termos sociais.

Terá sido a partir do triunfo do liberalismo, em 1834, e essencialmente depois de 1851, que os governos vão conseguir recuperar Portugal do atraso em que se encontrava, para isso contribuiu uma série de leis com o objetivo de desenvolver e modernizar Portugal, através da definição de objetivos e princípios orientadores para a construção da rede viária.

A política de Obras Públicas do período da Regeneração ficou conhecida como fontismo devido à ação do Ministro das Obras Públicas, Comércio e Indústria, Fontes Pereira de Melo que, preocupado em recuperar o país do retardamento económico e tecnológico, encetou uma política de construção de novas vias de comunicação e

transporte (estradas, caminhos-de-ferro, pontes, faróis e portos) e desenvolvimento dos novos meios de comunicação (telégrafo e telefone), dando-se início a um período de vastas intervenções no sector das comunicações terrestres nacionais.

Assim, ao longo da segunda metade do século XIX foram implementados importantes contributos para a produção de legislação sobre procedimentos para a construção e melhoramento das estradas, que assinalaram uma progressiva consolidação de um conceito de rede de transportes que com base na definição da classificação das estradas, enquanto de 1ª e 2ª classe, estrada real (de âmbito nacional, que em 1910, com a implantação da república, foi substituída pela designação de estrada nacional), distrital (de âmbito regional) e estrada municipal (de âmbito local), viriam a dar origem à estrutura que atualmente se conhece.

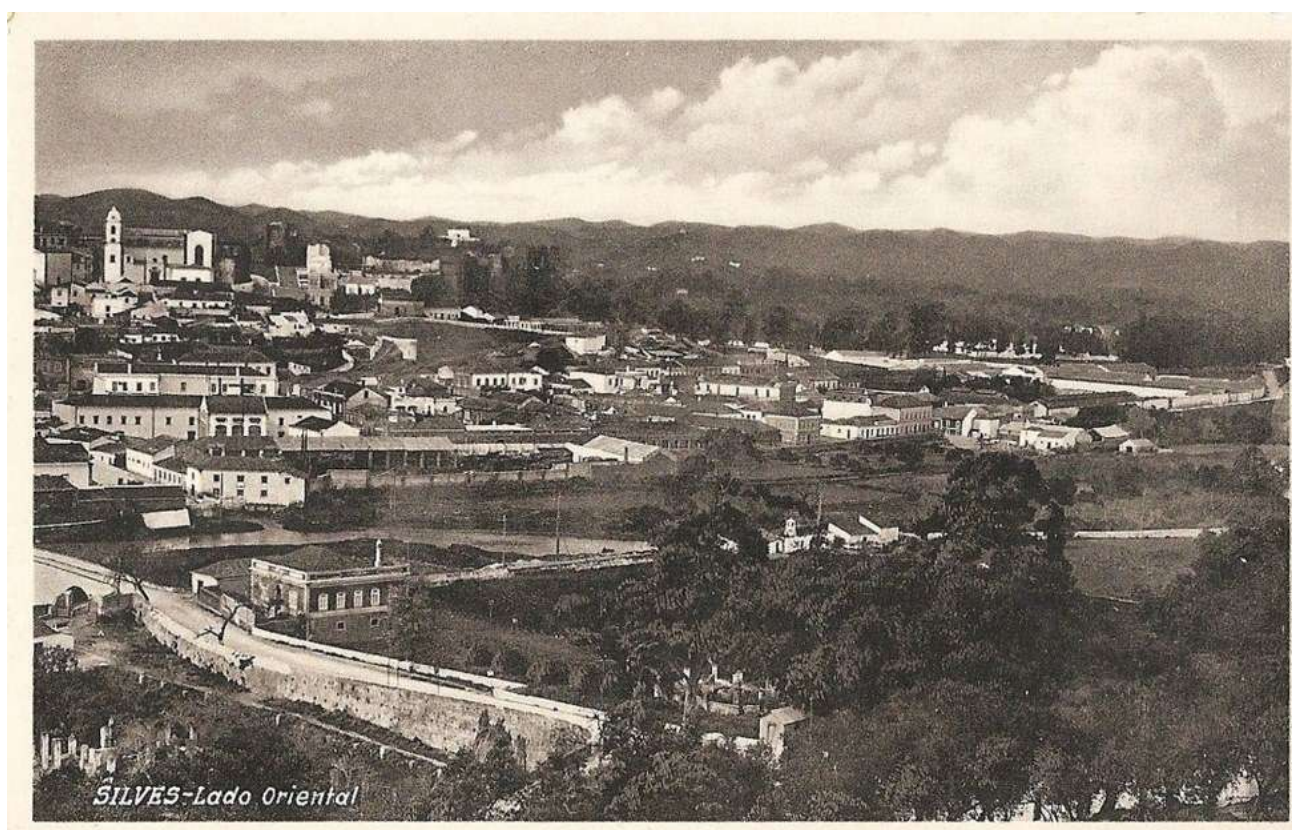
Com a introdução de uma série de melhorias no sistema de vias de transporte, as populações e os governantes locais reconheceram as vantagens na construção de novos eixos ou melhorar os já existentes. Deste modo, as estradas passaram a ser consideradas fundamentais para o desenvolvimento local.



Litografia de Silves, publicada em 1844

Em silves não foi diferente, passando a ser uma das principais preocupações dos presidentes da Câmara Municipal a dotação da cidade e do concelho de novas infraestruturas terrestres bem como o melhoramento das existentes, dando-se, assim, início à realização de alguns trabalhos de construção de estradas municipais, que ligavam diversas localidades do concelho.

Neste sentido, no final da década de 60 e início da década de 70 de oitocentos foi resolvido proceder-se aos trabalhos de construção da **Estrada Municipal de 2ª Classe que liga esta cidade de Silves a Armação de Pera**, passando pela povoação de Alcantarilha. Deste modo, na sessão de Câmara de 6 de julho de 1873, aquando da arrematação dos trabalhos de construção do 3º lanço, compreendido entre Alcantarilha e Armação de Pera foi decidido proceder-se ao alargamento deste troço uma vez que *“sendo muito concorrido o caminho para Armação, especialmente na epocha da carregação do figo, em que a maior parte dos habitantes das freguesias do Algoz, Alcantarilha e Pera, conduzem para ali aquele género”*, bem como a *“construção d’um pequeno ramal que ligue a povoação de Pera com o mencionado terceiro lanço de que muito carecem os habitantes da mesma povoação, cuja necessidade é bem reconhecida”*. A construção deste lanço de Pera à Estrada de Alcantarilha a Armação de Pera teve início em 1878.



Em **1874** iniciou-se a construção da **Estrada de 2ª Classe n.º72 de Pera a S. Bartolomeu de Messines**, compreendido entre esta povoação e o Barranco Longo, em **1875** a construção da **Estrada de Lagoa a Silves**, lanço do sítio do Loubite a Silves, em **1878** principiou-se os trabalhos de requalificação do 3º lanço da **Estrada Real n.º77 de Portimão a S. Bartolomeu de Messines**, compreendido entre esta cidade de Silves e o Porto de Lagos, sendo esta a “*única comunicação directa desta cidade com Monchique e o Banho*” e **1885** tiveram início as obras de construção da **Estrada Municipal de 1ª Classe n.º13 de S. Bartolomeu de Messines ao Ameixial**, concelho de Loulé, lanço de S. Bartolomeu de Messines a Messines de Baixo, com uma extensão 5938 metros.

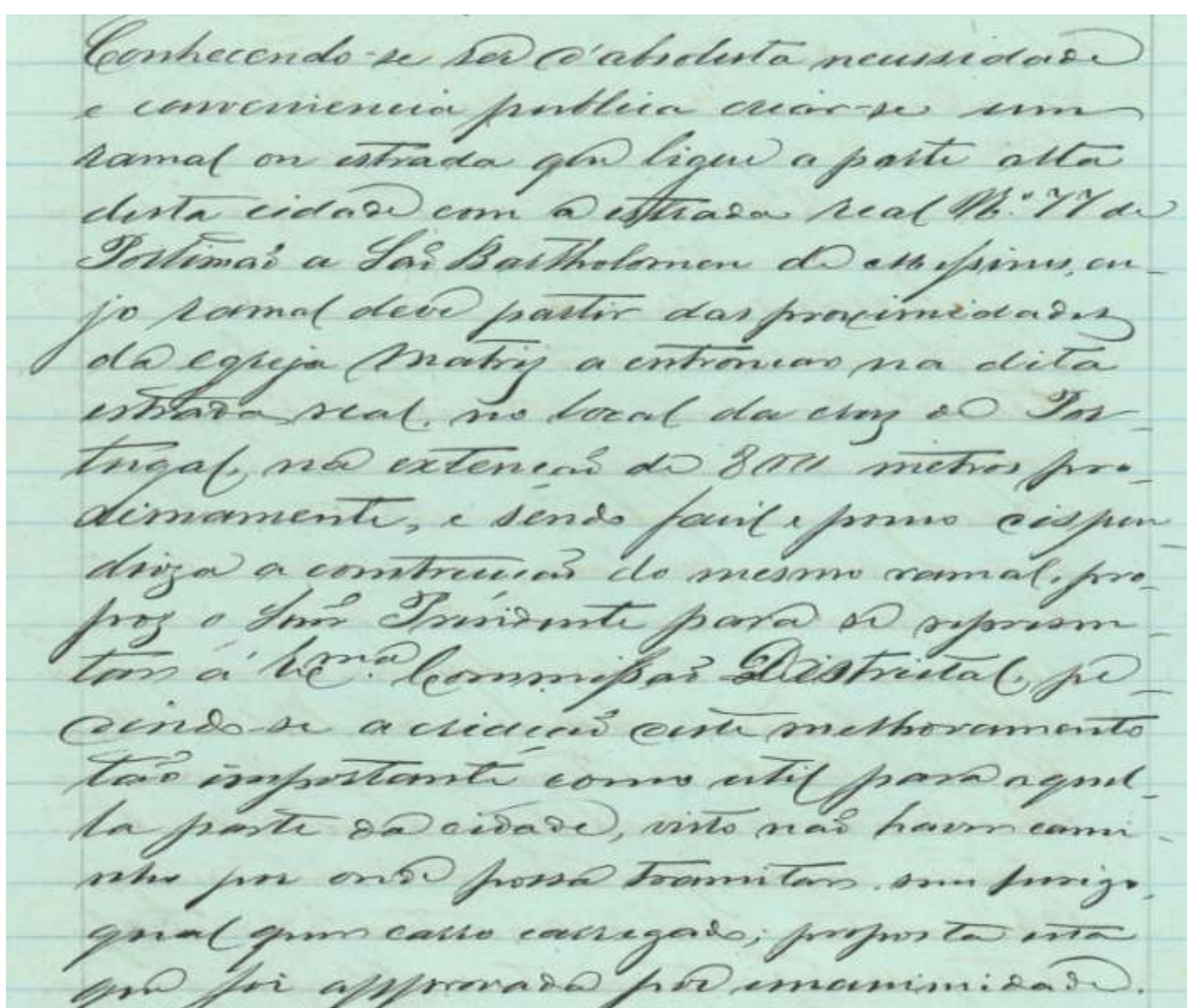


Silves, 1883

Para além destas estradas sentiu-se a conveniência de melhorar as artérias existentes na cidade de Silves, que apresentavam-se em péssimas condições, bem como a necessidade de alargamento e calçamento de algumas ruas e a projeção de novos alinhamentos. Assim, em **1880** projetou-se o alinhamento de uma nova rua à qual foi “*julgado apropriado que a nova rua tenha o nome de = rua de canellas*”, atual Rua Gago Coutinho. Dois anos depois, em **1882**, foi proposto o alinhamento e melhoramento da Rua das Hortas (atual Rua Cruz de Portugal) à Rua da Amoreira (atual Rua Elias Garcia) uma vez que “*sendo estreitíssima e turtuosa a entrada da rua das Ortas para esta cidade, por isso insuficiente para o transito, entende ser de muita conveniencia publica ligar a mesma Rua com a da Amoreira, não só pela utilidade conhecida deste melhoramento d’ambas as ruas*” sendo necessário proceder-se à expropriação de “*algumas pequênas cazas que teem de ser demolidas para se levar a effeito a abertura da indicada rua*”.

De modo a facilitar o trânsito de veículos, bem como o aformoseamento da cidade procedeu-se ao alargamento de diversas ruas, nomeadamente da Rua Moinho da Porta, Rua Nova da Boa Vista, Rua da Azóia, Rua e Largo da Sé, Largo da Ponte (atual Largo Coronel Figueiredo) e Largo António Enes e à pavimentação e calçamento da Rua Mascarenhas Gregório e do Largo do Poço Novo (atual Largo Conselheiro Magalhães de Barros).

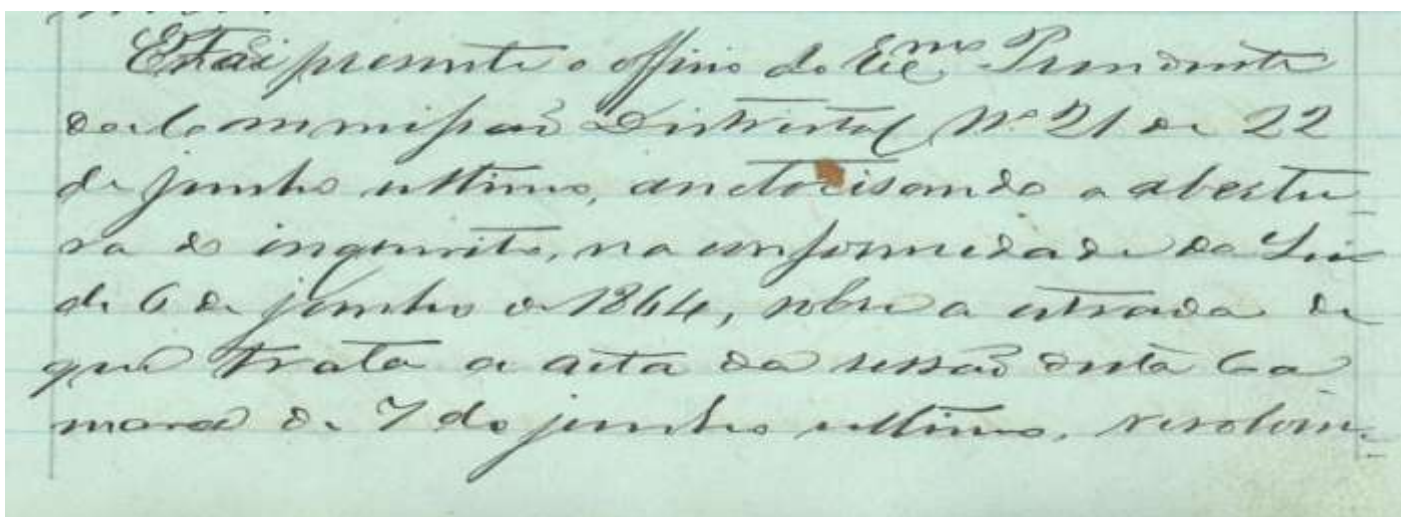
Em **1882**, sob a presidência de Gregório Nunes Mascarenhas, a Câmara Municipal de Silves sentiu a absoluta necessidade de construir um importante



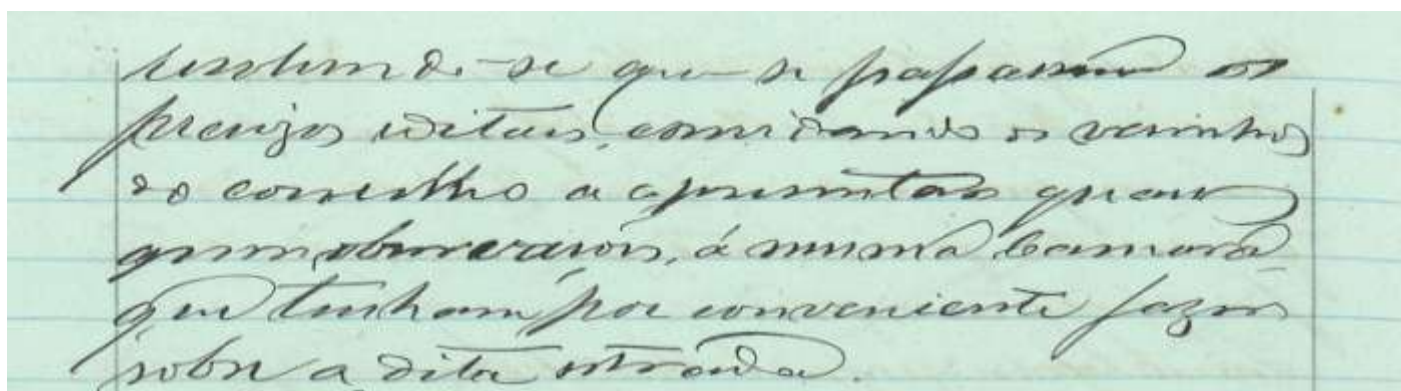
Ata da sessão da Câmara Municipal de Silves - 7 de junho de 1882  
CMSLV/B/A/001/Lv9

arruamento nesta cidade, designadamente a **Estrada Municipal de 2ª Classe n.º118 de Silves à Cruz de Portugal** que consistia num **lanço único de Silves à Cruz de Portugal**, ou seja, “ramal ou estrada que ligue a parte alta desta cidade com a estrada real n.º77 de Portimão a São Bartholomeu de Messines, cujo ramal deve partir das proximidades da igreja Matriz a entroncar na dita estrada real, no local da Cruz de Portugal, na extensão de 800 metros proximamente, e sendo facil e pouco dispendioza a construcção do mesmo ramal, propoz o Snr.º Presidente para se representar á Ex<sup>ma</sup>. Commissão Districtal, pedindo-se a criação deste melhoramento tão importante como util para aquella parte da cidade, visto não haver caminho por onde possa transitar, sem perigo, qual quer carro carregado” e **ramal da Rua Cruz de Portugal** (atual Rua Cândido dos Reis) **ao perfil 24 do lanço supramencionado**, extensão de 242,42 metros, ou seja, construcção do lanço que atualmente corresponde à Rua do Mirante.

Na sessão de Câmara de 12 de julho de 1882 foi presente o ofício n.º21, datado de 22 de junho, do Presidente da Comissão Distrital, autorizando a abertura do inquérito sobre a referida estrada, resolvendo-se que “se passassem os precizos editaes, convidando os vesinhos do concelho a apresentar quaes quer observações á mesma Camara que tenham por conveniente fazer sobre a dita estrada”.



Está presente o offício do Sr. Presidente da Comissão Districtal n.º 21 de 22 de junho ultimo, autorizando a abertura da de inquerito, na conformidade do Dec.º de 6 de junho de 1882, sobre a estrada de que trata a ata da sessão desta Camara de 7 de junho ultimo, resolvendo

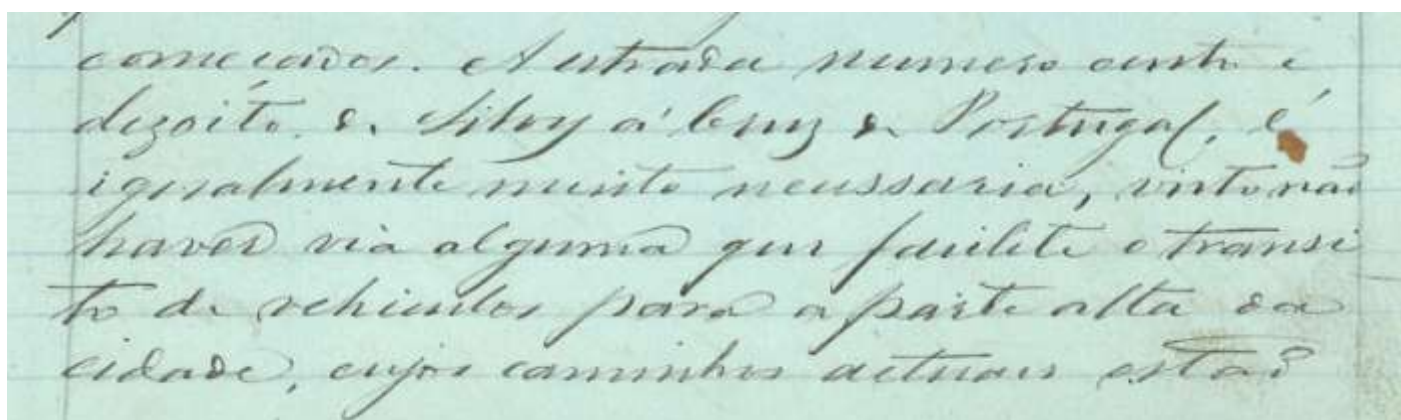


resolvendo-se que se preparassem os precizos editaes, convidando os vesinhos do concelho a apresentar quaes quer observações, á mesma Camara que tenham por conveniente fazer sobre a dita estrada.

Ata da sessão de Câmara Municipal de Silves - 12 de julho 1882  
CMSLV/B/A/001/Lv9

O projeto desta estrada, com a extensão total de **1.171,94 metros**, é da autoria do excelentíssimo senhor **José Lopes do Rosário**, condutor auxiliar de Obras Publicas e data de **18 de novembro de 1882**.

A 29 de novembro do mesmo ano o assunto da construcção desta estrada regressa à sessão de Câmara, reforçando-se a sua importância, uma vez que é “muito necessaria, visto não haver via alguma que facilite o transito de vehiculos para a parte alta da cidade, cujos caminhos actuaes estão nas mais pessimas condições”.



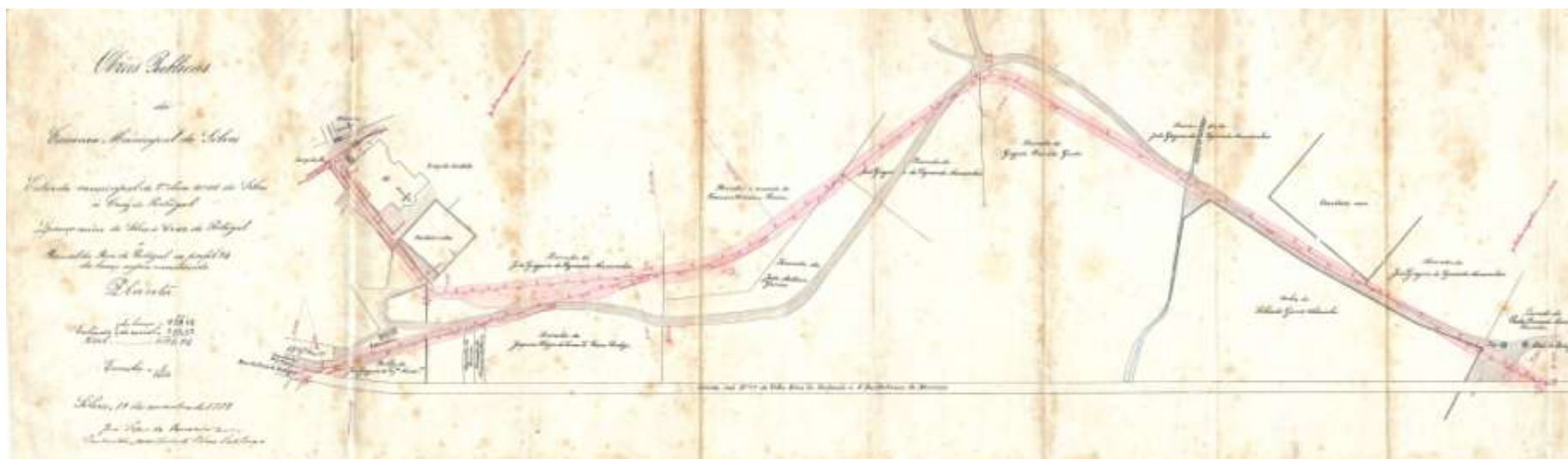
conhecidos. A estrada numero cento e dezote de Silves a Cruz de Portugal, é igualmente muito necessaria, visto não haver via alguma que facilite o transito de vehiculos para a parte alta da cidade, cujos caminhos actuaes estão

Ata da sessão de Câmara Municipal de Silves - 29 novembro 1882  
CMSLV/B/A/001/Lv9

Encontrando-se aprovados os estudos para a sua construcção, bem como reconhecida a necessidade de ser construída com a maior brevidade, foi deliberado contrair um empréstimo para a construcção da dita estrada, visto ser insufficiente o financiamento da obra por parte do fundo da Comissão de Viação, fazendo-se a amortização do empréstimo através

dos rendimentos da viação municipal. A 19 de agosto de 1883 foram postos em praça, por licitação verbal, os **trabalhos de construção** e dez dias depois foi assinada uma representação dirigida a Sua Majestade pedindo a “*concessão do subsídio de 1.197.876 reis*” para a construção da mesma. Em maio de 1884 estavam concluídos os trabalhos de terraplanagem, faltando somente o calçamento.

Deste modo, no final do segundo semestre do ano de **1884 a Estrada Municipal de 2ª Classe n.º118, compreendida entre o Largo da Sé de Silves e a Cruz de Portugal e o ramal da atual Rua do Mirante, ficou concluída** passando os silvenses a usufruir deste importante melhoramento que para além de permitir a circulação de veículos também ligava a zona alta da cidade com a estrada principal, correspondendo a uma estratégia de reordenamento do território.



Planta da Estrada Municipal de 2.ª Classe n.º118 de Silves à Cruz de Portugal, 1882

Até ao final do século XIX e à implantação da República a cidade e o concelho de Silves usufruiu de grandes melhoramentos a nível da rede viária, no que respeita ao melhoramento, alargamento e calçamento das artérias, bem como a construção de novas ruas e estradas. Tendo sido criadas importantes vias, nomeadamente, construção do ramal que liga a atual Rua Cândido dos Reis ao Largo Mártires da Pátria, o ramal que liga a Cruz de Portugal à Rua Cruz da Palmeira, a Rua Comendador Vilarinho (que ligava a Rua da Amoreira ao Largo dos Legumes), prolongamento da Rua Elias Garcia (ligar a Rua da Amoreira com a Rua do Pelourinho (atual Rua 5 de Outubro)), construção do ramal de estrada que parte de Alcantarilha passando pelo sítio das Sentieiras, aldeia dos Montes Raposos a entroncar na Estrada Distrital no sítio dos Estevais, construção da Estrada Municipal de 2ª Classe entre Amorosa e a Estrada Real n.º11, construção do lanço de Estrada Municipal n.º129 de Albufeira a Pera, entre a povoação de Pera e o Ribeiro dos Pinchos, lanço da Estrada Municipal n.º16, compreendido entre o Algoz e Tunes, estrada que liga Armação de Pera à Senhora da Rocha e construção de estrada que liga a estação do caminho-de-ferro com a povoação de S. Marcos da Serra.



Tendo em consideração que no final do século XIX aumentou a circulação de veículos, nomeadamente veículos de tração animal, na sessão de Câmara realizada no dia 26 de abril de 1902, sob a presidência de Gregório Nunes Mascarenhas, foi aprovada uma Postura que regula o trânsito e polícia dos veículos nas estradas públicas e ruas das povoações deste concelho “*cohibindo assim diversos abusos que diariamente são commettidos pelos conductores dos*

mesmos, pondo em grave risco a segurança dos trausentes e bem assim fixar taxas que devem ser cobradas” e na sessão de 26 de março de 1903 foram “designados os largos Serpa Pinto e Magalhães Barros, bem como a entrada da cidade junto a estrada que vae para Lagoã e Alcantarilha para a permanência dos carros que tenham d’estacionar temporariamente n’esta cidade”. Todavia os primeiros automóveis começaram a circular em Portugal por volta de 1895, e o primeiro que surge em Silves data de 1915, pertencente a Gregório Mascarenhas.

Enquanto principal centro industrial corticeiro do Algarve e terra de grandes potencialidades agrícolas e económicas, com um mercado aberto ao exterior através da exportação de frutos secos e citrinos, Silves beneficiou com a construção destas novas infraestruturas de transportes terrestres que são o resultado de esforços empreendidos por homens que, por razões económicas, políticas e sociais foram (re) construindo ao longo do tempo uma malha viária condicionada por fatores geográficos e pelos avanços técnicos. Não obstante a época, o valor das estradas liga-se, não só ao seu traçado, mas também à exclusiva necessidade que os homens têm de se servir delas.



#### **Bibliografia:**

PACHECO, Elsa – Alteração das acessibilidades e dinâmicas territoriais na Região Norte: expectativas, intervenções e resultantes. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, GEDES, 2004.

PROMONTORIA MONOGRÁFICA – Fragmentos para a História do Turismo no Algarve. Faro: Centro de Estudos em Património, Paisagem e Construção, Universidade do Algarve, 2015.