Nuno Augusto Monteiro de Campos Moura

A Foz do Douro: evolução urbana

Porto
2009

Nuno Augusto Monteiro de Campos Moura

A Foz do Douro: evolução urbana

Dissertação de Mestrado em
Planeamento Urbano e Regional
apresentada à Faculdade de Letras da
Universidade do Porto

Porto
2009

Resumo

Este estudo tem como objectivo compreender parte do espaço urbano das actuais freguesias da Foz do Douro e Nevogilde, da cidade do Porto, mais concretamente as áreas da "Foz Velha" e "Foz Nova" que correspondem às faixas litorais daquelas freguesias.

Para tal analisamos a evolução urbana destes espaços desde o século XI/XII até ao segundo quartel do século XX de forma a tentarmos perceber quais os seus grandes ciclos de desenvolvimento que criaram o espaço actual e qual o seu previsível desenvolvimento urbano futuro.

Até ao segundo quartel do século XX existem três grandes períodos históricos na evolução da Foz. Ao primeiro chamamos "Uma terra de pescadores". Neste período a Foz é uma pequena, pobre e periférica terra de pescadores, permanentemente habitada desde o paleolítico. O Império Romano incentivou o desenvolvimento de actividades ligadas ao mar. As Monarquias Ibéricas, ainda antes da formação do Condado Portucalense incentivaram a fixação de população (sempre em torno de uma pequena ermida ou mosteiro cristão[1]) nesta área para lutarem contra os invasores Muçulmanos. Depois da formação de Portugal, a Foz foi crescendo com a crescente importância da cidade do Porto. A riqueza económica e comercial desta e de toda a região Norte dependia do comércio via marítima que passava pela barra do rio Douro. Isto provocou pequenos desenvolvimentos na Foz, mantendo-se sempre, contudo, a sua pequenez, pobreza e periferia na região à volta do Porto.

Ao segundo grande período histórico chamamos "Um forte na defesa da barra", e vai desde a segunda metade do século XVI até ao final do século XVIII. Com o aumento da pirataria internacional foi necessário proteger as principais cidades portuguesas. Na Foz, porto de entrada para a segunda cidade portuguesa, foi ao longo dos séculos sendo construído uma das principais fortalezas do país. Para além de continuar a ser uma terra de pescadores, passou a ser também uma terra militar, de soldados.

[1] Aldoar (944), Campanhã (1058), Cedofeita (1087), Lordelo (1098), Miragaia (1120) e São João da Foz (1145). In GUNTHER,1994-1996, p.128

Ao terceiro grande período histórico chamamos “Uma estância balnear no Porto”, e decorre desde o primeiro quartel do século XIX até ao segundo quartel do século XX. Com a diminuição da pirataria e o surgimento de novas estratégias militares, a Fortaleza de S. João da Foz foi perdendo importância, acabando por ser desactivada já no século XX.

Começou a moda dos banhos de mar, o que levou a que todos os anos, no período do Verão, cada vez mais pessoas se dirigissem à Foz. As ligações terrestres e os transportes públicos foram melhorando a ligação do centro do Porto à Foz, o que cada vez aumentou mais o número de pessoas de todo o Noroeste português que aí passavam férias. Primeiro os pescadores alugavam quartos aos veraneantes. Depois foram-se construindo estabelecimentos hoteleiros e casas de férias para as classes mais abastadas. Aos poucos algumas dessas pessoas começaram a viver permanentemente na Foz, que assim se foi tornando o bairro de luxo da cidade do Porto. Começa o desenvolvimento da Foz Norte, de forma a ser possível construir cada vez mais moradias de luxo. Analisamos outras localidades perto da Foz que tiveram desenvolvimento urbano e social semelhante: Leça da Palmeira e Matosinhos.

Na segunda metade do século XX começam-se a demolir as moradias e no seu lugar constroem-se cada vez mais e maiores edifícios de habitação colectiva de luxo. A Foz mantém-se o bairro de luxo principal da cidade do Porto, mas vai perdendo aos poucos a sua escala humana e o ambiente calmo.

Actualmente as principais funções dos espaços urbanos da Foz são três. Primeiro, os grandes espaços públicos atlânticos e fluviais, através das Avenidas do Brasil e de Montevideu e do Passeio Alegre. Estes espaços têm uma escala não só local mas também regional. Servem utentes de todo o “grande” Porto. O segundo é a função de estância balnear que a Foz ainda mantém, mas a uma escala mais local. A terceira é ser um bairro de luxo, predominantemente habitado por estratos sociais com maior poder económico.

Siglas

A.H.C.M.	Arquivo histórico da Câmara Municipal do Porto
C.N.C.D.P.	Comissão Nacional de Comemoração dos Descobrimentos Portugueses
FLUP	Faculdade de Letras da Universidade do Porto

Abreviaturas

a.C.	antes de Cristo
a.d.	autor desconhecido
cf.	conferir
Coord.	coordenação
Dep. Geo.	Departamento de Geografia
Dir.	direcção
Ed.	edição
Fasc.	fascículo
Id. Méd.	Idade Média
Nº	número
Org.	organizado
o.	página
s.a.	sem autor
s.d.	sem data
s.e.	sem editor
vol.	volume

Introdução

O tema deste trabalho é a evolução urbana da Foz, no concelho do Porto. Corresponde, na actualidade, às freguesias da Foz do Douro e de Nevogilde.

Preferimos chamar a este trabalho “Evolução Urbana da Foz”, e não “ Evolução Urbana das freguesias da Foz do Douro e Nevogilde”, o que seria mais rigoroso do ponto de vista administrativo, pois só no século XIX é que estes dois aglomerados urbanos passaram a pertencer ao Concelho do Porto.

Ao longo de todos os séculos anteriores foram apenas pequenas áreas periféricas e isoladas em relação ao Porto. Por um lado existia uma área litoral mais ligada ao rio e ao mar, enquanto no interior existiam pequenos aglomerados de características rurais.

Este trabalho incide mais no estudo dos espaços da marginal de água da Foz do Douro, primeiro fluviais, e a partir do século XVIII, marítimas, com o desenvolvimento da Foz Nova, pois as áreas do interior tinham muito menos população e importância do que as do litoral.

O período de tempo analisado vai desde a Pré-História, de quando são conhecidos os primeiros vestígios de presença humana na Foz, até ao segundo quartel do século XX. O nosso objectivo inicial era chegar à actualidade e até estudar qual o previsível desenvolvimento desta área no primeiro quartel do século XXI. Infelizmente não tivemos tempo suficiente para esta última parte do trabalho. Houve mais informação e matéria de estudo para os séculos passados do que tínhamos calculado no início do trabalho.

Porquê a escolha deste tema? tínhamos interesse em perceber de que forma um objecto de Arquitectura Militar organiza e cria uma rede de controlo num dado território. Ao discutir-mos estes temas com o Orientador achamos que poderíamos partir de alguns elementos da arquitectura militar da cidade do Porto como a Fortaleza de S. João da Foz e o Forte de São Francisco Xavier e perceber de que forma estes edifícios, pelo seu carácter monumental e singular influenciaram ou potenciaram a criação de malha urbana à sua volta, e de que forma esta se estruturaria com as outras áreas urbanas da cidade do Porto.

Partimos desta ideia e fomos alargando área de estudo entre as duas fortalezas, acabando por quase naturalmente abranger a chamada área da Foz.

Aos poucos chegámos ao objectivo do trabalho, que seria tentar perceber de que forma o espaço urbano actual foi evoluindo ao longo dos tempos e de que modo passou a ter a sua configuração actual. Quais os desenvolvimentos históricos e quais os condicionalismos do território que configuraram aquela área urbana.

Não encontramos nenhum trabalho académico ou publicado que abordasse especificamente este tema pois esta era uma área periférica e distante do "centro" do Porto.

Estes condicionalismos criaram a principal dificuldade na realização deste trabalho que foi a falta de informação histórica, e principalmente cartográfica, sobre a área ocidental do Porto até ao fim do século XIX. Neste período realizou-se a planta de "Telles Ferreira" (Plantas 24 a 26) que regista pela primeira vez com completo rigor toda a área da cidade do Porto.

Que questões pretendemos responder neste trabalho? O nosso objectivo final é tentar perceber o espaço urbano actual da Foz do Douro e Nevogilde, e mais especificamente, como já descrevemos atrás, os seus espaços litorais, que se designam por Foz, ou mais especificamente Foz Nova (na área de Nevogilde) e Foz Velha (na Foz do Douro). Como surgiram aqueles espaços? Como se foram desenvolvendo ao longo dos tempos? Quais os principais condicionalismos históricos e geográficos? Como vivia a população, que tipo de edifícios habitava, e que tipo de cidade foi com eles criada? Também contextualizado na análise do desenvolvimento urbano de outros aglomerados do litoral do Noroeste Português com características semelhantes, como Leça da Palmeira, Matosinhos.

Apesar de este estudo parar em 1950, pensamos que conhecendo as principais linhas mestras de desenvolvimento histórico e urbano desta área seremos capazes de perceber porque é que a Foz, hoje, tem a morfologia urbana que tem.

A metodologia usada neste trabalho foi tentar recolher o máximo de informação histórica e cartográfica e de seguida organizá-la por ordem cronológica, fazendo sínteses com o que de mais importante aconteceu em cada período histórico.

As fontes para este trabalho foram as fontes escritas e cartográficas. Houve um predomínio das primeiras sobre as segundas pois como já referimos, até ao final do século XIX havia pouca informação gráfica sobre a área de estudo.

O corpo principal do trabalho é baseado em bibliografia, que por vezes também possui informação cartográfica. Esta foi organizada e tentamos escolher as

plantas e mapas mais significativos de cada período, que reproduzimos no trabalho. No final do século XIX, com o aparecimento da fotografia, surgem uma série de bilhetes-postais de todas as áreas do Porto, o que ajudou bastante o nosso trabalho de análise urbana pois permite visualizar os espaços e compará-los com a actualidade. Destes bilhetes-postais, escolhemos os mais significativos e incluímo-los no trabalho.

Das fontes bibliográficas recolhemos informação principalmente das seguintes áreas: História do Porto; Ligação da cidade ao rio; navegações fluviais e marítimas próximas e distantes; vida dos pescadores; comércio marítimo e fluvial; Porto de Leixões; Alfândega do Porto; moda dos banhistas do século XIX; História da Arquitectura Portuguesa; História da Arquitectura Militar em Portugal; Vistas do Porto; postais ilustrados; História e teoria do Urbanismo em Portugal; cartografia da cidade do Porto; Desenvolvimentos urbanos semelhantes de Leça da Palmeira e Matosinhos.

A organização do trabalho é linear e cronológica. Faz um pequeno resumo até ao século XV e analisa com mais detalhe o período desde o século XVI até 1950. Em cada período histórico, analisamos os principais acontecimentos que influenciaram o aglomerado da Foz, tentando perceber o seu estado actual e prevendo o seu desenvolvimento num futuro próximo.

1- Uma terra de pescadores- antes do século XVI

1.1- O povoamento da Foz do Douro

A ocupação humana da área da cidade do Porto é bastante remota. Foram encontrados vestígios arqueológicos desde o período Paleolítico (500000 a 18000 anos a.C.) em Lavadores, Vila nova de Gaia, e nas áreas da Pasteleira, São João da Foz e Nevogilde, na cidade do Porto. Já nestas épocas remotas os homens pré-históricos deviam aproveitar o solo fértil e a pesca no rio e no mar como forma de subsistência.[1]

A romanização do território ibérico apoiou-se na criação ou melhoramento de uma série de vias que ligavam os vários centros administrativos das várias regiões. No futuro território de Portugal, a mais importante dessas vias e que servia de elemento estruturante de toda esta região, ligava o Sul ao Norte do Litoral Peninsular. Vinda do Sul passava por Lisboa e continuava até Braga, indo depois para Norte (Mapa 1).

Com a "pax romana" terá sido incentivado um certo desenvolvimento das actividades económicas ligadas ao mar e aos rios. As populações ribeirinhas terão desenvolvido novas formas de pescaria, extracção de sal e pequenas viagens marítimas com povoados litorais próximos.[2] Os romanos trouxeram também consigo novas técnicas de construção de barcos e a sua ampla experiência de navegação nos rios e no mar mediterrâneo.

A partir do século XI a monarquia asturiana adopta uma política de povoamento em áreas que era fundamental ocupar permanentemente[3], devido à ameaça do invasor muçulmano[4]. A área do Porto é o limite sul da reconquista cristã. É essencial fixar nesta área população. A estratégia não é tanto ampliar aglomerados preexistentes mas antes fomentar a criação de novos e pequenos focos urbanos, que estão aliás na origem da maioria das freguesias do noroeste português e peninsular. Na área portucalense surge uma malha de póvoas que definirão o futuro desenvolvimento da cidade.

[1] RAMOS, Luís, 2000, p.56
[2] OLIVEIRA, J., 1960, p.164
[3] OSÓRIO, Maria, 1994, p.73
[4] GUNTHER, Anni, 1994-1996, p. 128

Havia povoações que já remontavam à época romana. Outras provavelmente foram criadas durante as invasões bárbaras pois constituem topónimos de raiz germânica: Nevogilde, Gondarém, Requesende, Contumil, Godim. [5]

Provavelmente também a povoação de São João da Foz tal como todas estas pequenas localidades que de futuro se tornarão nas várias freguesias da cidade do Porto, teve um relativo desenvolvimento neste período.

Foi-se desenvolvendo um povoamento disperso em torno de pequenas ermidas e mosteiros na proximidade de desenvolveria o povoamento[6]. Este elemento religioso permitia uma identificação da própria comunidade, e o direito a um espaço de culto e de enterramento[7] (planta 1).

Apesar da referência a um mosteiro já no século VI,[8] os primeiros registos fiáveis e as escavações arqueológicas apontam para vestígios só a partir do século XII. Há referência num documento de 1145 a uma igreja e também a uma ermida (que não sabemos se seria o mesmo edifício) na Foz do Douro, dedicada a S. João Baptista. Escavações recentes no forte da Foz descobriram estruturas pertencentes aos alicerces e restos da capela-mor de um templo proto-românico. Pelo tipo de construção pensa-se que terá sido edificada no século XI, ou um pouco antes, no início da reconquista[9] (Planta 2). Esta pequena ermida continuou a exercer a função de igreja paroquial durante toda a Idade Média.[10]

Um maior desenvolvimento urbano da área do Porto só se poderia verificar, havendo uma pacificação das margens do Douro. Só com a reconquista sucessiva do sul de Portugal, principalmente de cidades como Coimbra, Santarém e Lisboa, ao longo dos séculos XI e XII, foi possível o controle cristão do tráfego marítimo costeiro e o incremento da actividade portuária e comercial ao longo do litoral português[11].

---

[5] FERRÃO, Bernardo,1997, p.121
[6] RAMOS, Luís, 2000, p.107
[7] MOREIRA, Rafael,1994, p.73
[8] "No »ANACRISIS HISTORIAL», Frei Manuel Pereira de Novais, religioso Beneditino, falando sobre a Vila de São João da Foz, na Barra da cidade do Porto, diz o seguinte: por terem aportado ao rio Douro, uns Embaixadores do Rei Suevo Reciário, o Ariarico, no ano de 559, que transportavam umas relíquias (que mais tarde foram conduzidas e expostas em S. Martinho de Cedofeita) foi ordenado que, em agradecimento por aquele desembarque se construísse um Mosteiro dedicado ao gloriosos Baptista. Foi seu fundador S. Martinho, bispo de Tours, que havia sido discípulo do padre S. Bento. Esse Mosteiro foi durante os primeiros tempos conhecido por Mosteiro Fraucotense ou Mosteiro da Foz, nascendo depois a Vila de S. João da Foz, situada na margem setentrional do rio Douro, tendo à vista o mar oceano. MAIA, 1998, p. 15
[9] RAMOS, Luís, 2000, p.108
[10] BARROCA, Mário, 2001, p. 17
[11] FERRÃO, Bernardo,1997,p.121

Neste Período, existe a "fundação" simbólica da vila de São João da Foz. Apesar da sua existência remota, nesta época passa a fazer parte de uma rede estratégica de pequenas localidades à volta da cidade do Porto, permitindo uma ocupação permanente do território. É construído um local de culto e mantêm-se as duas principais actividades da vila: a lavoura e a pesca. Acentua-se o contacto marítimo com outros portos portugueses**.**

Em 1196 D. Sancho I e D. Dulce assinam uma carta de doação do Mosteiro de S. Salvador de Bouças em favor de sua filha, D. Mafalda. "*O couto do Mosteiro de Bouças estendia-se até à margem norte do rio Douro, abrangendo…a povoação de São João da Foz".* D. Mafalda, doa, por volta de 1210, o couto de São João da Foz ao Mosteiro Beneditino de Santo Tirso. Esta acção teve um enorme impacto na povoação pois ficou sob administração dos monges durante seis séculos, até 1834. Como diz Mário Barroca, durante toda a Idade Média o perfil da Foz pode-se definir como um pequeno povoado piscatório, com escassa população e com magros recursos económicos,[12] apesar de alguma especulação sobre a "grandiosidade" da ermida ou do "rendimento do couto".[13]

As terras banhadas pelo rio Douro eram extremamente férteis e a pesca do rio abundante. Foi esta uma das razões para a fixação de população desde sempre nesta área. Mas por outro lado sempre se faz referência à pobreza do povoamento de São João da Foz. A grande parte dos lucros destas actividades económicas iam para a Ordem e não para os agricultores e pescadores que nela trabalhavam. Está aqui a razão histórica do pouco desenvolvimento deste povoamento enquanto pertenceu à Ordem Beneditina.

Nas inquirições de 1258, a sua população pouco deveria exceder a centena de habitantes[14]. Também terá sido nesta época de povoamento mais intenso a seguir à reconquista cristã que terão aumentando os lugares de culto na área de São João da Foz.

Os pescadores portugueses, principalmente os do Noroeste, são extremamente devotos e religiosos. Daí a importância da ermida inicial, que entretanto se

[12] BARROCA, Mário, 2001, p. 17

[13] "O Mosteiro de Santo Tirso tinha muitas igrejas dispersas por toda a região, mas não consta que alguma delas tivesse tido monges seus a residir. Com a ermida de São João da Foz foi diferente: atribuíram-lhe doze monges com residência permanente. A razão de um tão grande número de monges só pode ser explicada pela grandiosidade da ermida ou pelo rendimento do couto." MAIA, Sebastião, 1988, p. 26

[14] Existiam 37 *casais* e 14 *cabanas*. In BARROCA, Mário, 2001, p. 17

transformou em igreja paroquial e também explica o surgimento de pequenas capelas e ermidas por toda esta área [15].

A igreja paroquial encontrava-se onde hoje se situa o Forte de S. João Baptista. Só com a sua construção é que foi reconstruída no local onde hoje se encontra (em 1640).

O dinamismo comercial do Porto aumenta a cada século que passa. No reinado de D. Dinis é criada uma bolsa marítima no Porto. São também assinados contratos de comércio com o Rei Inglês Eduardo III.[16] O comércio por via marítima, de curto, médio e longo curso aumenta. É provável que da nossa localidade saiam marinheiros e pilotos de barra. A troço final do Douro é a plataforma portuária de todo este movimento. Existem praias e estaleiros navais tanto em Miragaia como em Vila Nova.[17]

> *Em 1339 o Porto era uma cidade importante…decididamente comercial e marítima, capital de vastíssima região económica.*
>
> *A cidade é uma encruzilhada obrigatória para todo aquele que, no Centro e Norte do país, aspira ao trato comercial.*
>
> *O caminho da Europa rica passava pela barra do Douro.*[18]

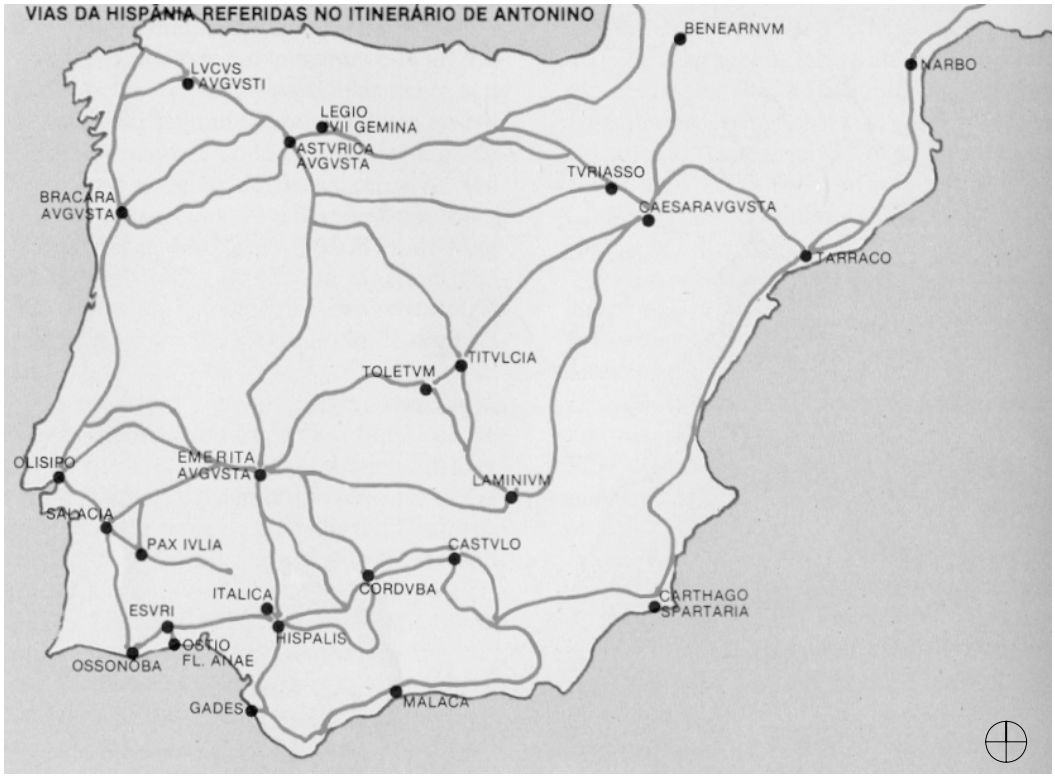
No início do Século XIV a povoação de São João da Foz tinha aumentado, mas a sua população não ultrapassaria as três centenas de habitantes.[19] É ainda neste século que se dá a construção de uma das várias capelas que vão surgindo neste povoado. Em 1390 é erigida a Capela de Nossa Senhora da Lapa. Nos séculos seguintes foi sofrendo obras e o exemplar que hoje se encontra na Rua do Passeio alegre em frente ao cais do marégrafo é de 1819[20] (Imagens 1, 2 e 3).
Com o início da expansão ultramarina portuguesa aumentou e muito, nas cidades e vilas costeiras, o comércio marítimo e todas as actividades a ele relacionadas.

Em 1484, o Porto era já considerado o segundo aglomerado do país, a seguir a Lisboa, e a mais importante cidade do Norte de Portugal. Era a sede de uma

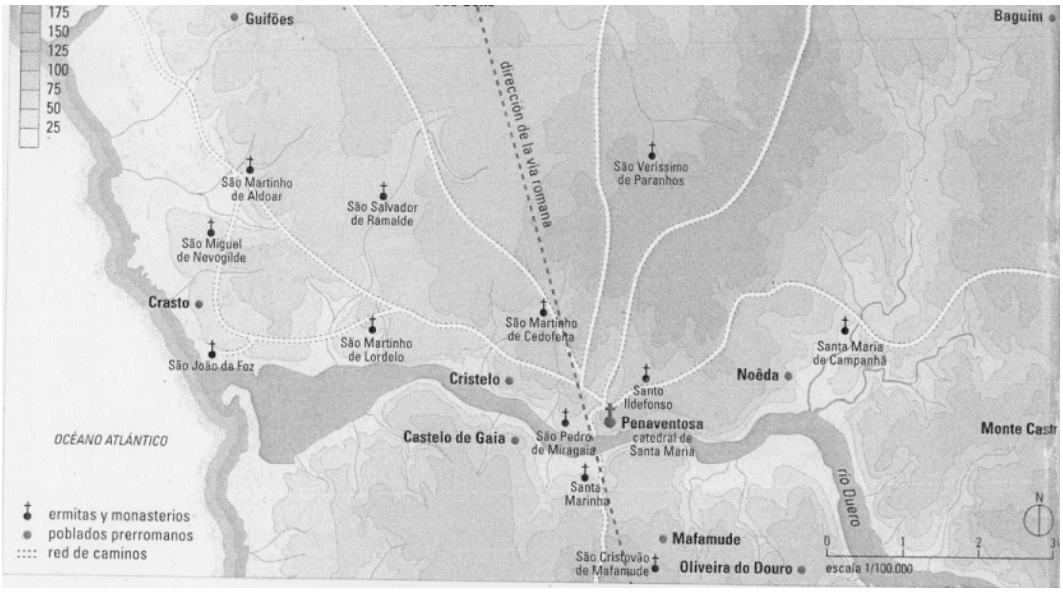
[15] MARQUES, Hélder, 1990, p.57
[16] PEREIRA, Gaspar, 2001, p.99
[17] SOUSA, Fernando, 2002. p.24
[18] RAMOS, Luís, 2000, p.134
[19] BARROCA, Mário, 2001, p. 17
[20] Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 9 Julho 2008]

próspera indústria naval e de um prometedor entreposto comercial.[21] Aumenta a navegação comercial a longa distância.[22]

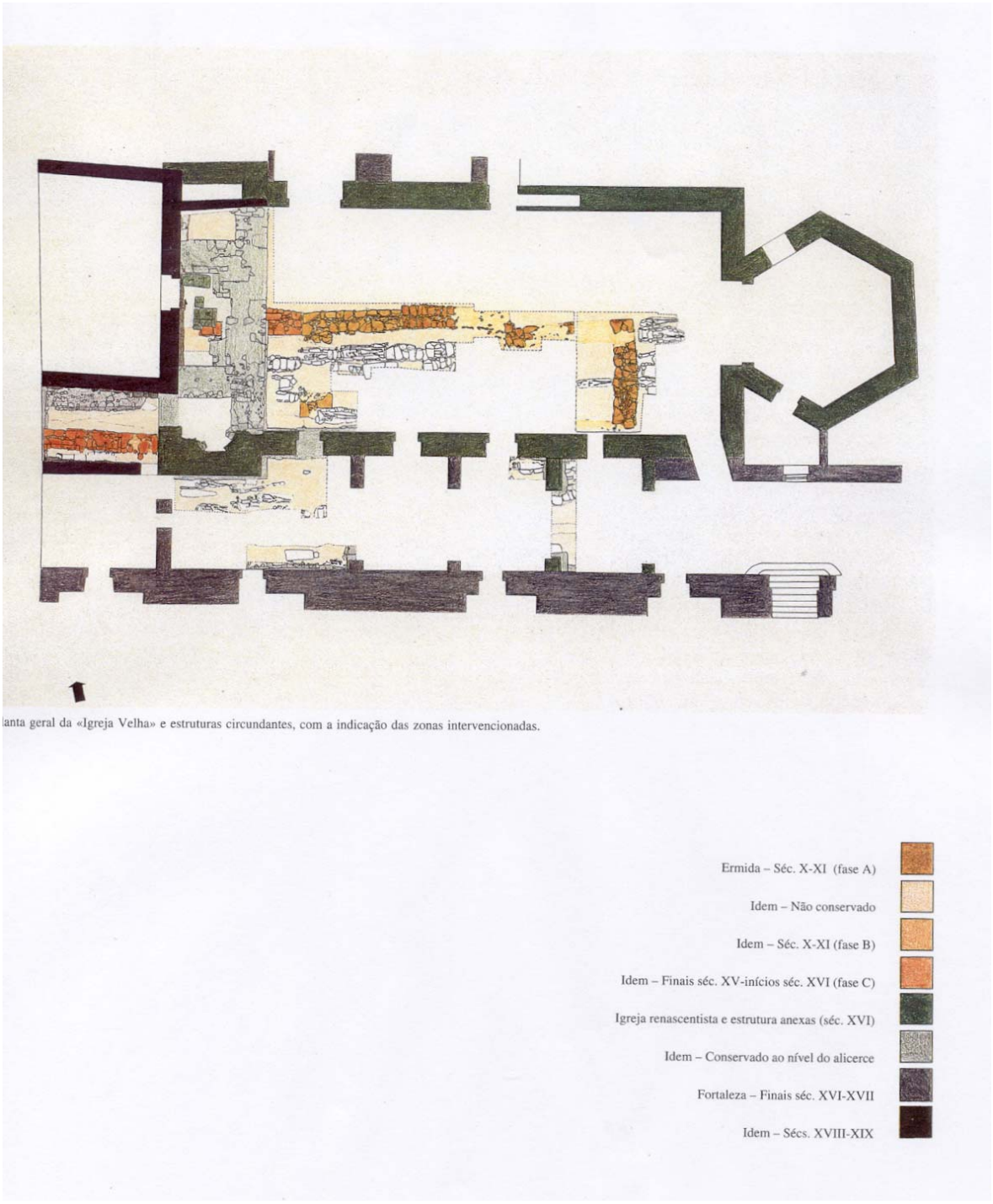
[21] FERRÃO, Bernardo, 1997, pp. 139, 141
[22] SOUSA, Fernando de, 2002, p.24



Mapa 1- Traçado das principais vias romanas da Península Ibérica. Início séc. III d. C.
In SARAIVA, 1983, p. 164



Planta 1- Mapa conjectural da gestão territorial da área do Porto no séc. XII
In GUNTHER, 1994-1996, p. 128



Planta 2- Planta arqueológica da zona da igreja do Castelo da Foz
In MOREIRA, 1989, p. 72

Imagem 1

Imagem 2

Imagem 2 e 3 disponíveis na Internet em:
http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Julho 2008]

Imagem 3- A Capela de Nossa Senhora da Lapa está à esquerda na imagem.
Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Julho 2008]

1.2 - A presença de D. Miguel da Silva na Foz do Douro

A cada século que passa aumenta a população, o comércio marítimo e o poder económico do Porto. Na nossa pequena povoação, se no século XIII existiam cerca de 100 habitantes, em 1527 seriam 286 pessoas. Em Leça e Matosinhos havia 677 habitantes e na Azurara 371. A partir destes dados verifica-se que apesar da riqueza da terra e da pesca, a Foz do Douro continuava uma pequena e humilde terra de pescadores.[1] Esta certa apatia e imobilismo iriam mudar no segundo quartel deste século com a chegada à Foz de D. Miguel da Silva, o primeiro mecenas de tipo renascentista em Portugal.[2] Vamos analisar os seus principais elementos biográficos para de seguida tentar perceber o espírito das obras que realizou em Portugal e especificamente na Foz do Douro:

> *D. Miguel da Silva, segundo filho de D. Diogo da Silva e Meneses e de D. Maria de Ayala, nasceu em Évora, por volta de 1480. Seu pai desempenhou diversos cargos de confiança junto da coroa: foi aio de D. Manuel…seu vedor da fazenda…e escrivão da puridade…*
>
> *Ao contrário dos seus irmãos, D. Miguel da Silva não casou e seguiu a carreira eclesiástica. Adquiriu uma sólida formação humanística, tendo estudado em Portugal e depois em Paris, onde frequentou a sua prestigiada universidade e se veio a doutorar.*

Regressou a Portugal, apenas com 22 anos e desempenhou vários cargos importantes tanto para D. João II como para D. Manuel I. Foi este último monarca que, em 1514 o nomeou embaixador de Portugal junto do V concílio de Latrão, convocado pelo papa Júlio II e que se prolongou até 1517. D. Miguel da Silva permanece em Roma durante uma década, de 1515 a 1525. Primeiro como embaixador do Rei de Portugal no Concílio de Latrão, depois como representante da coroa Portuguesa junto da Santa Sé.[3] Em Roma torna-se amigo íntimo dos papas Leão X, Adriano IV e Clemente VII. O primeiro e o terceiro tentaram nomeá-lo Cardeal em várias alturas[4]. Era enorme a estima que tinham por D. Miguel. Conviveu com os maiores vultos do Renascimento como Leonardo da

[1] BARROCA, Mário, 2001, p. 17
[2] MOREIRA, Rafael,1995-1999, p. 332
[3] BARROCA, Mário, 2001, pp. 17, 18
[4] Leão X em 1516 e Clemente VII em 1525. In Barroca, 2001, p. 18

Vinci, Miguel Ângelo, Rafael e Ticiano. Privou com intelectuais de renome e à maneira do espírito renascentista cultivou várias artes: foi botânico e matemático, entre outras actividades. Tinha-se tornado um típico cortesão e intelectual renascentista. O seu prestígio era tão grande que Leão X quis nomeá-lo cardeal em 1516 mas D. Miguel "declinou" esse convite de forma que fosse D. Afonso, filho de D. Manuel I, a ascender a esse cargo. Em 1525 o papa Clemente VII voltou a insistir na ideia mas o rei português D. João III opôs-se tenazmente e ordenou o regresso de D. Miguel a Portugal. Clemente VII tentou convencer o Rei a mudar de ideias elogiando D. Miguel e chegando mesmo a dizer que ele teria qualidades suficientes para ocupar a cadeira de S. Pedro. Por aqui se pode ver o prestígio que D. Miguel cultivou durante estes dez anos em Roma. Muito contrariado voltou a Portugal. Na sua comitiva vinha um arquitecto, Francesco Cremonês. D. João III nomeou D. Miguel para vários cargos, entre os quais abade comendatário do Mosteiro Beneditino de Santo Tirso (ao qual pertencia o couto de São João da Foz) e também bispo de Viseu.

D. Miguel, provavelmente influenciado pelo espírito mecenas renascentista, em apenas quinze anos que permaneceu em Portugal, iniciou uma série de construções em várias regiões do país: Viseu, Landim, Santo Tirso e Foz do Douro.[5] Em Viseu Francesco Cremonês desenha o claustro da Sé de Viseu. A primeira construção *à Italiana* desta cidade. As obras começaram em 1528 e terminaram em 1534. D. Miguel também encomendou uma série de pinturas ao mais prestigiado pintor português da época Vasco Fernandes. Promoveu obras no paço de Fontelo. Encomendou outra pintura a Vasco Fernandes para a capela deste paço. No Mosteiro de Landim quase não realizou nenhuma obra devido a dificuldades económicas. No Mosteiro de Santo Tirso reformou a área da capela-mor e encomendou diverso mobiliário.

A arquitectura encomendada por D. Miguel, com forte cunho renascentista italiano, afirmava-se como inovadora num panorama nacional ainda muito preso à estética manuelina.[6] Porquê este enorme dinamismo e obsessão em "construir", em espalhar as novas ideias renascentistas em Portugal? E porque é que se dedicou tanto à Foz do Douro enquanto se manteve em Portugal (teve de se

[5] BARROCA, Mário, 2001, pp. 19, 21, 23
[6] Idem. p. 27

exilar em Roma a partir de 1540)? Segundo Rafael Moreira[7], D. Miguel habituara-se a uma vida de luxo em Roma, em pleno apogeu do Renascimento. Durante dez anos participou da vida cultural da cidade ao ponto de lhe ser dedicada, em termos de grande admiração e amizade, uma das obras principais da literatura renascentista, *o libro de cortegiano* do legado papal Baltasar Castiglione.

Provavelmente devido a esse sucesso mundano e à sua insaciável ambição de fama, perdeu os favores do novo rei, D. João III, que o fez retornar a casa em 1525. Conquistara assim a inimizade da família real, principalmente dos infantes D. Afonso e D. Henrique, filhos de D. Manuel I, que como vimos atrás, queriam ser eles cardeais em vez D. Miguel. Esta inimizade levou à sua fuga para Roma em 1540, nunca mais voltando a Portugal. Nessa cidade foi finalmente nomeado cardeal e chegou a ser um sério candidato a Papa no conclave de 1550. só entravado por uma campanha difamatória paga por D. João III.

Em 1525, quando regressou a Portugal a mando de D. João III, trouxe, para além de uma pequena comitiva, uma rica biblioteca (hoje incorporada à Biblioteca Apostólica do Vaticano) e um arquitecto privativo - um luxo a que poucos europeus dessa época se podiam dar.[8] Quem era Francesco Cremonês? Italiano, de Roma (ou Lombardo?), trabalhou na Basílica de S. Pedro como um dos empreiteiros de confiança de Rafael e provavelmente já desde Bramante e Giuliano Leno. Terá sido por estes recomendado a D. Miguel. A sua missão seria desenhar os grandes monumentos "*à romana*" com que D. Miguel visionava encher de assombro e "civilizar" o país natal, ao qual regressava para um exílio dourado.

D. João manteve-o longe da Corte e de Lisboa. Será essa a principal razão para a sua missão se ter realizado a norte, em Viseu, Landim, Santo Tirso e Porto (Foz)? No norte do país existe um clima favorável à renovação artística, principalmente de sectores com um gosto mais tradicional como alguns sectores da nobreza e burguesia mercantil com interesses ultramarinos que D. Miguel tenta captar, protegendo, por exemplo, a comunidade de cristãos-novos da cidade do Porto e sendo um dos principais opositores ao estabelecimento da Inquisição em Portugal (Tendo sido D. João III quem introduziu a Inquisição em Portugal,

[7] MOREIRA, Rafael, 1995-1999, p. 332
[8] Idem. p. 333

percebe-se que a sua relação cada vez se deteriorou mais com o tempo, levando ao seu exílio final).

D. Miguel da Silva procurou criar raízes nesta região, aceitando por isso o abaciado comendatário de Santo Tirso e Landim (Famalicão), e o bispado de Viseu. Porquê a Foz do Douro? Diferentes autores apontam diferentes razões. Oliveira Maia[9] apresenta duas razões, uma mais ingénua, outra mais credível.

> *Quando, em 1526, D. Miguel visitou pela primeira vez (?) o pequeno mosteiro que existia junto à Foz do rio Douro percebeu que deveriam ser muito bons e benéficos os ares do mar, para a sua saúde, pelo que, a partir dessa altura, passou a mostrar vontade de para lá ir viver algum tempo.*

A outra razão, a que já fizemos referência, deve-se à discordância e oposição de D. Miguel da Silva à introdução da inquisição em Portugal. D. João III envia-o para locais longe da corte de Lisboa: Landim, Santo Tirso, Viseu e foz do Douro.[10] A grande cultura e liberdade intelectual de D. Miguel não eram bem vindas na corte. Deram-lhe liberdade apenas durante quinze anos. Rafael Moreira descreve um complexo suporte teórico para a intervenção de D. Miguel na Foz do Douro. Pretendeu monumentalizar a Foz do Douro como lugar emblemático, auxiliando a navegação e criando um simbolismo cosmográfico assente na ideia de *cidade marítima*, ligada tanto aos descobrimentos portugueses como às ruínas da Óstia (ou foz) antiga, complexo portuário da Roma imperial. Pretendeu também rivalizar com as construções monumentais da foz do Tejo, no Restelo.

D. Miguel queria elevar aqui um monumento à sua própria glória, uma obra de utilidade pública e um compêndio de maravilhas do mundo romano. Se não foi aceite na corte de D. João III, quis então com ele rivalizar, criando um estado dentro do estado e instituindo um pólo de cultura humanística alternativa à coroa (protegendo diversos artistas e intelectuais) directamente filiado na imagem da Roma papal do renascimento.[11]

Como já vimos, a barra do Douro foi sempre um enorme obstáculo (mas também uma enorme protecção contra piratas e corsários) à navegação do Douro. Possuía um fundo repleto de saliências, cavados[12] e depressões. Existiam inúmeros penedos que se elevavam na maré vazante mas que eram invisíveis

[9] MAIA, Sebastião, 1988, p. 69
[10] Id. Ibid.
[11] MOREIRA, Rafael, 1995-1999, p. 336
[12] PACHECO, Hélder , 1988, p.217

nas marés-vivas. Tinha um forte caudal e um cabedelo que se alarga ou alonga, tornando variável a profundidade do rio.[13] Era comum a existência de tempestades, cheias, jogos de correntes e ventos fortes. Por todos estes factores, foi sempre, desde a antiguidade até ao século XX, um cemitério de navios e embarcações.[14]

D. Miguel, ao perceber as dificuldades de navegação da barra do Douro, decidiu construir um farol que sinalizasse a entrada da barra. Aproveitando um pequeno esporão rochoso que avançava pela água dentro mandou construir o farol de S. Miguel-o-Anjo[15] (Imagens 4 e 6). O seu arquitecto foi Francesco Cremonês. É o primeiro edifício datado que se constrói em Portugal totalmente no estilo renascentista, sem vestígios do sistema gótico. É um torreão paralelipípedo coberto por cúpula oitavada. No entablamento toscano, existem duas citações tiradas de Homero saudando, em grego e latim, os navegantes que chegavam ou partiam.[16] Numa inscrição aparece a data de 1528, provável data da construção assim como a referência a D. Miguel, que o terá erguido (Imagem 6). É considerado não só o farol mais antigo de Portugal mas também da Europa, chegando até hoje com a sua estrutura quase completamente intacta.[17] No seu interior a torre apresenta um espaço poligonal com três nichos: um para a imagem do arcanjo S. Miguel, homónimo de D. Miguel, outro para São João Baptista, orago da paróquia da Foz e a S. Bento, patrono do Mosteiro de Santo Tirso, instituição que detinha o senhorio do Couto da Foz.

A sinalização da barra do Douro era garantida por meio de fachos que eram acesos de noite na cobertura do edifício. O acesso até esse local fazia-se através de uma escada em caracol, embutida na parede de pedra.[18]

No século XIX, com o alargamento dos terrenos da margem e construção do passeio alegre e dos cais até ao castelo da Foz, o farol de S. Miguel-o-Anjo ficou em terra firme. Em 1841 é construído o edifício dos pilotos da barra, junto a uma das paredes do farol e em 1852 é construída a torre dos semáforos junto também

[13] MAIA, Sebastião, 1988, p. 168
[14] E o problema ainda hoje não está resolvido. Só deixou de haver naufrágios porque quase todo o tráfego marítimo passou, na primeira metade do século XX para o porto de Leixões.
[15] BARROCA, Mário, 2001, p. 38
[16] MOREIRA, Rafael,1995-1999, p. 337
[17] BARROCA, Mário, 2001, p. 39
[18] Idem. p. 45

a outra das suas paredes (Imagem 7). Foi assim destruído o enquadramento paisagístico e urbano desta simbólica e delicada peça renascentista.

Em conclusão podemos dizer que D. Miguel, não quis, como é óbvio, construir apenas "um farol", ou seja uma estrutura utilitária e funcional. Pelo contrário, quis criar um pequeno templo que representasse um resumo das suas ideias e cultura clássica e renascentista. A intenção de D. Miguel foi criar um edifício simbólico da entrada do rio Douro. Um pequeno templo que tinha como missão ser um monumento em honra de D. Miguel da Silva.

No ponto mais elevado da área da Foz, a ermida de Nossa Senhora da Luz, D. Miguel mandou erguer um farol, também para ajudar a dirigir a navegação na barra do Douro.[19] Há pouca informação sobre esta construção e há até dúvidas se teria sido D. Miguel a construir este farol.[20]

Para além do farol de S. Miguel-o-Anjo, D. Miguel mandou construir, por volta de 1536, em plena foz do rio, um templete de planta circular sobre uns penedos. De inspiração clássica, no seu interior mandou colocar uma estátua representando *Portumnus*, o deus romano dos portos. A figura representava um homem togado, de braço estendido, indicando o itinerário seguro. O pequeno templo teria uma planta circular com colunata. Baseia-se, por um lado no famoso *tempietto* de Bramante, erguido em 1502 em Roma, mas principalmente na arquitectura clássica. Em Roma existia o templo de *Portumnus*, que na época de D. Miguel se julgava ser de planta circular com colunata.

Também por volta de 1536, D. Miguel achou por bem colocar quatro colunas assinalando outros tantos rochedos perigosos para ajudar a navegação.

Estes dois últimos elementos não chegaram até hoje. Foram provavelmente destruídos no decurso do século XVIII. Nessa altura realizaram-se obras para melhorar a navegação da barra, e quebraram-se alguns rochedos mais salientes para facilitar a navegação.[21]

Ao começar a visitar o seu novo couto, D. Miguel da Silva terá reparado na modéstia e pequenez do mosteiro e igreja matriz aí existentes. Decidiu, como sua primeira grande construção, edificar uma nova igreja de São João da Foz. Em 1527 Francesco Cremonês começa a erguer uma estrutura profundamente

[19] MOREIRA, Rafael,1995,1999, p. 336
[20] BARROCA, Mário, 2001, p. 49
[21] Idem. pp. 47, 49

inovadora em Portugal. Um dos primeiros edifícios modernos (renascentistas) que se construíram no nosso país. Para a escala do pequeno povoado e do mosteiro e ermida existentes, esta nova igreja tem generosas dimensões: 26,2 m de comprimento (o dobro do templo medieval) e 10,9 m de largura (Planta 3). Possuía uma série de requintes estilísticos para demonstrar a cultura e erudição de D. Miguel da Silva. Um dos elementos mais originais seria a planta hexagonal da capela-mor e a sua cúpula semicircular (Imagens 9, 10 e 11). A construção da igreja prolongou-se por muitos anos e D. Miguel nunca teve o prazer de ver a sua obra concluída. Só em 1546 foi concluída a construção (ainda por Francesco Cremonês).

Ao lado da igreja renascentista D. Miguel mandou erguer uns paços abaciais para se alojar quando se deslocava à Foz. Até há pouco tempo havia pouca informação sobre esta estrutura pois estava encoberta por outras construções mais recentes. Só com as ultimas intervenções na fortaleza se descobriu a qualidade de desenho desta estrutura[22].

Cmo já se disse, as relações entre D. João III e D. Miguel da Silva foram-se degradando de tal forma que este teve de se exilar à pressa em Roma, em 1540, escapando por pouco à prisão. Saiu de Portugal em Agosto de 1540, e nunca mais voltou.

Prova de que mantinha em Roma o seu prestígio intacto, foi o facto de ter sido (finalmente) nomeado cardeal pelo papa Paulo III (o seu velho amigo Cardeal Alessandro Farnese). Ao saber da notícia, a ira de D. João III foi tal que promulgou um decreto de desnaturalização do cardeal, despojando-o de todos os seus bens em Portugal, impedindo-o de regressar ao reino e de ser contactado por seus familiares e amigos. Em 1549, na eleição do novo papa, recebeu 161 votos o que demonstra que muitos dos seus pares achavam que D. Miguel da Silva tinha qualidades suficientes para ocupar a "*cadeira de Pedro*".[23] Morreu em Roma, em 1556, sem nunca mais ter voltado a Portugal.

O seu templete e colunas clássicas duraram provavelmente até ao século XVIII. A sua igreja teve menos sorte. Em 1570 começa a construção da fortificação da Foz do Douro no exacto local de implantação da igreja. Em 1640 o corpo da sua

[22] Idem. pp. 49, 28, 31, 37
[23] Idem. pp. 37, 55

nave é demolido para dar lugar a um pátio de um edifício militar no interior da fortaleza. Só a capela-mor e a sua belíssima cúpula, juntamente com o farol de S. Miguel-o-Anjo sobrevivem até hoje.

A Foz do Douro que D. Miguel da Silva imaginara nunca chegou a ser construída.

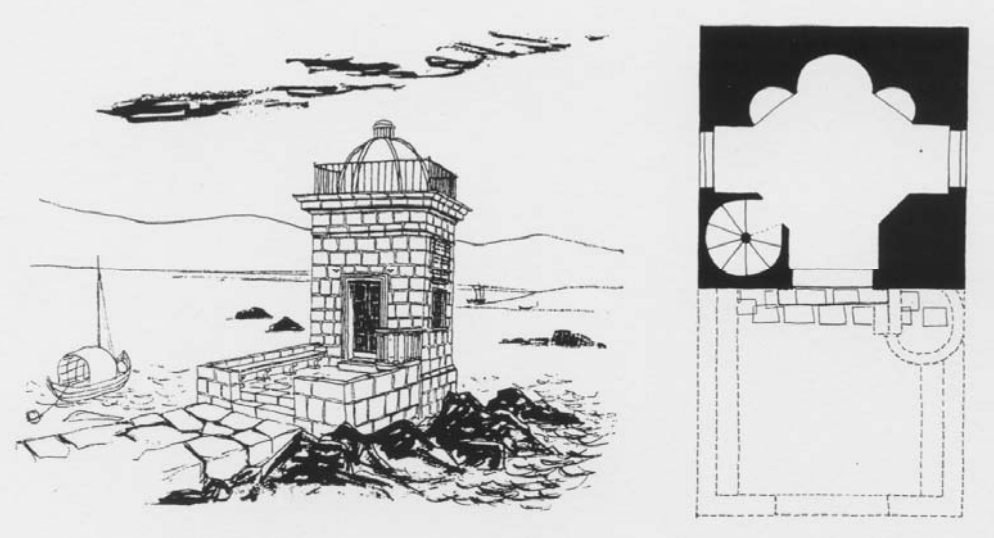


Imagem 4- Imagem do farol de S. Miguel-o-Anjo no seu enquadramento inicial e planta do edifício. In BARROCA, 2001, p. 39

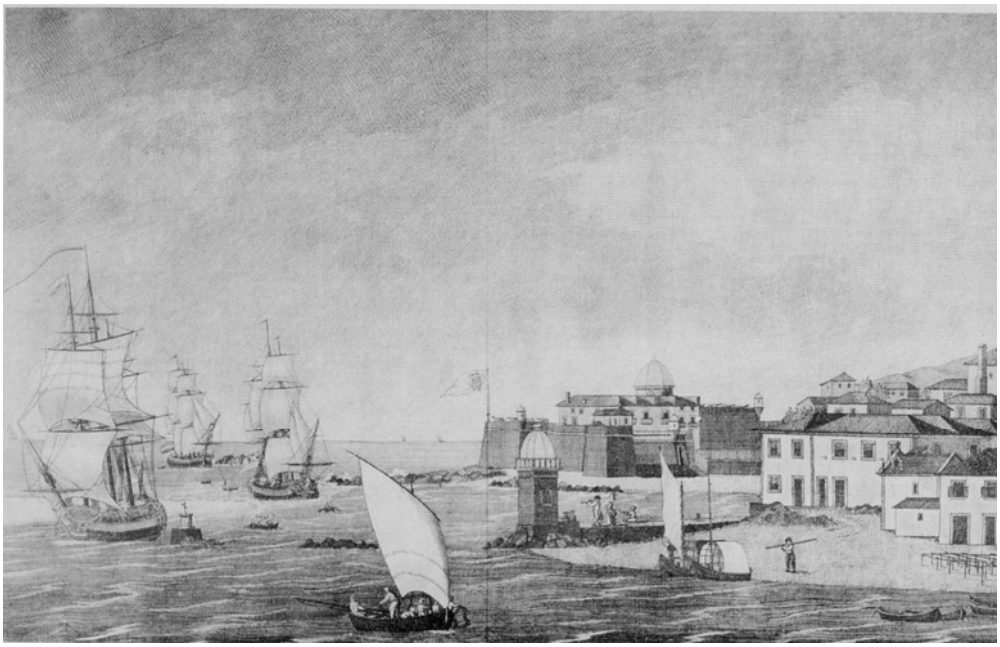


Imagem 5- Perspectiva da barra do douro, de 1790, representando o farol ainda sem as construções que se adoçaram no século XIX. In BARROCA, 2001, p. 38

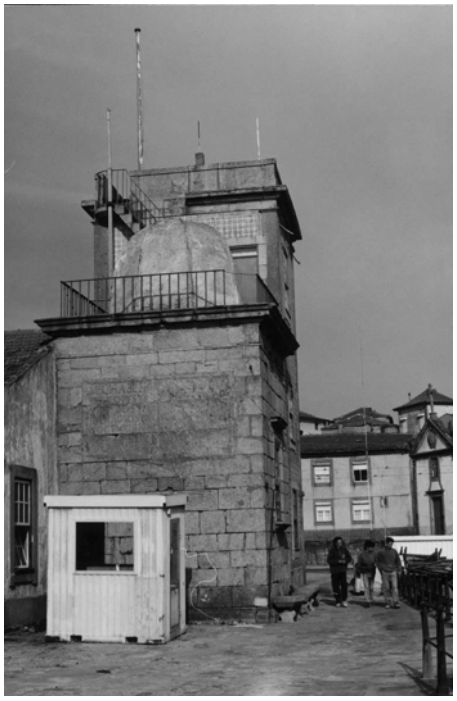


Imagem 6- Vista actual do farol, onde se pode ver uma das inscrições gravadas no edifício. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Julho 2008]

Imagem 7- Vista actual do farol, com as construções dos pilotos da barra e da torre dos semáforos. In BARROCA, 2001, p. 44

Imagem 8- Farol do monte da luz no século XIX. In BARROCA, 2001, p. 48

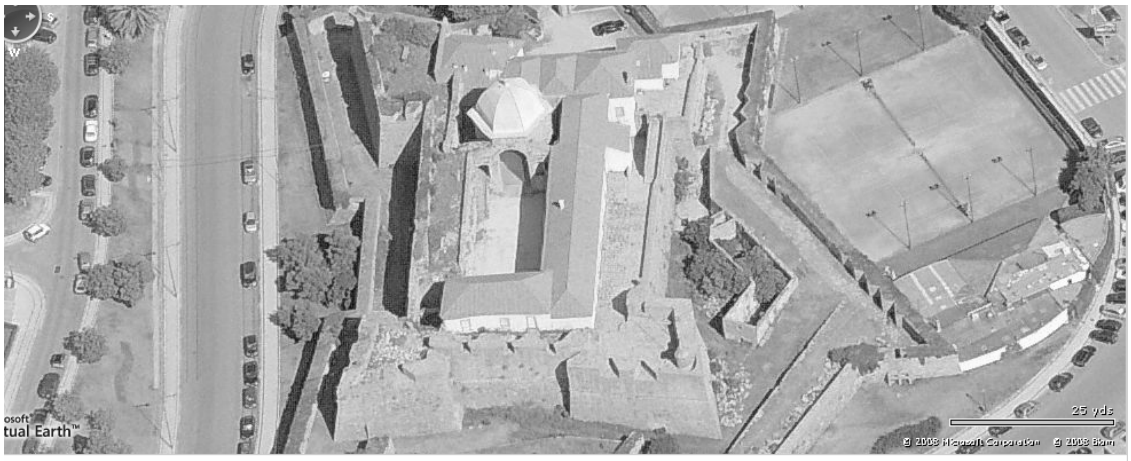
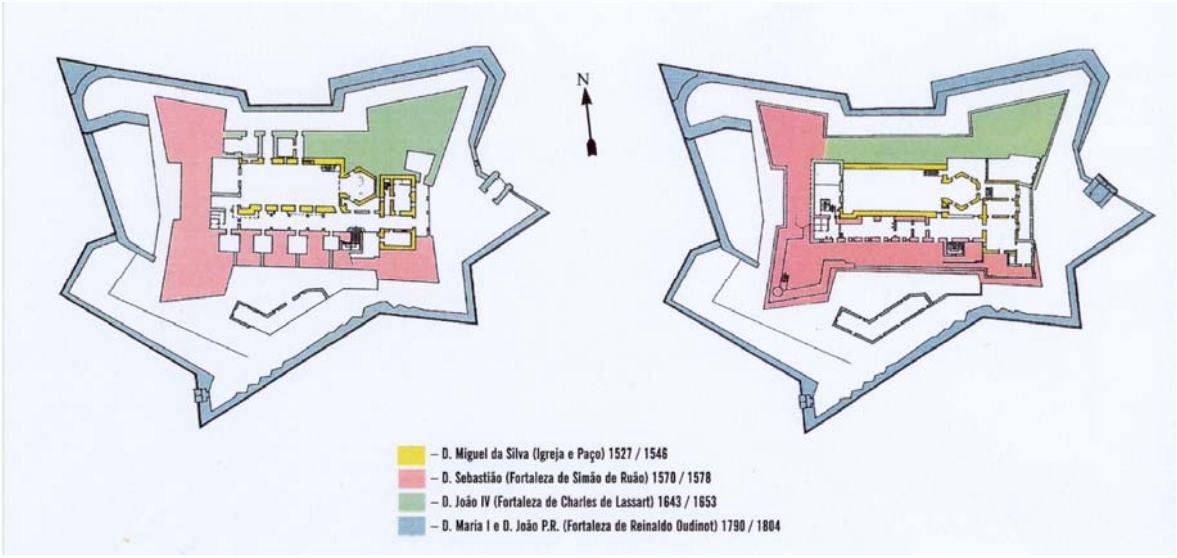


Imagem 9- Vista aérea da Fortaleza de São João da Foz Disponível na Internet em: Google Earth

Imagem 10- Vista aérea da Fortaleza de São João da Foz Disponível na Internet em: Google Earth



Planta 3- Fortaleza de São João da Foz: fases de construção. A Amarelo o período de D. Miguel da Silva. In BARROCA, 2001, p. 65

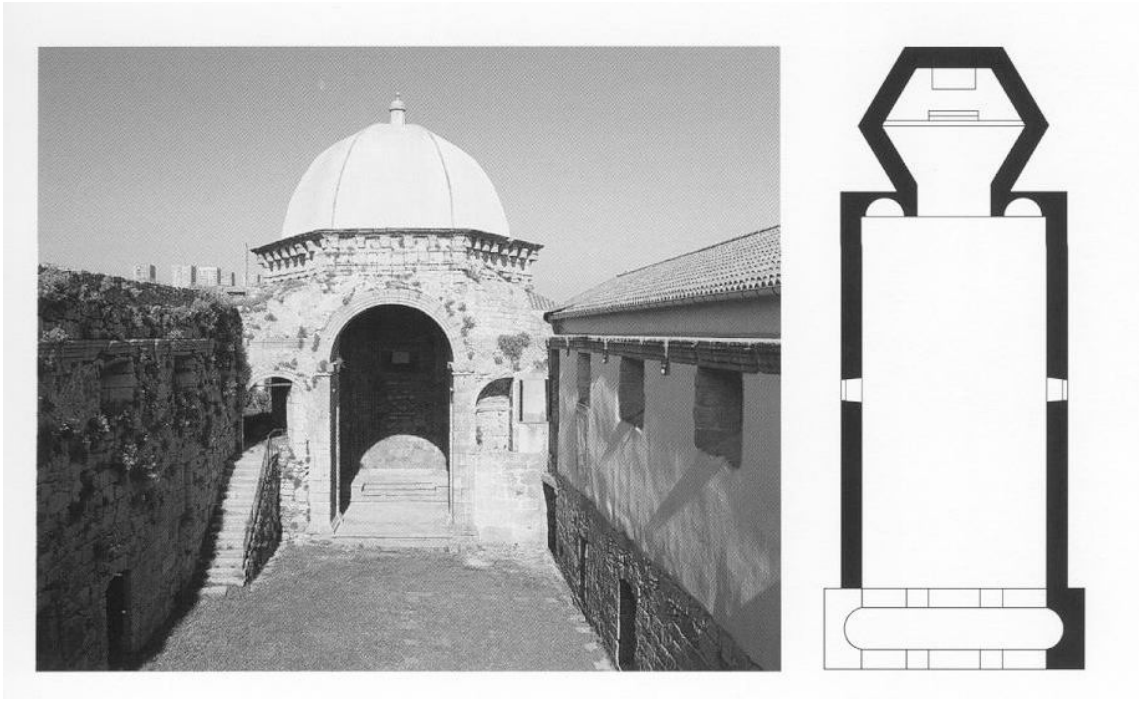


Imagem 11- Vista actual da capela-mor da igreja renascentista e planta. In BARROCA, 2001, p.28

Planta 4- Foz do Douro e Nevogilde Sul

2- Um forte na defesa da barra- da segunda metade do século XVI a finais do século XVIII

2.1- Início da Fortificação de defesa da barra do Douro

Na segunda metade do século XVI as defesas costeiras da costa portuguesa, tanto no continente como nas ilhas estavam a ficar obsoletas. Em 1566 um nobre (e corsário) francês atacou e conquistou a cidade do Funchal, tendo-a pilhado ao longo de dezasseis longos dias. Esta trágica notícia enviou ondas de choque por todo o reino e o governo português percebeu finalmente que não podia continuar a gastar todos os seus recursos técnicos e financeiros nas várias construções militares ultramarinas, mas teria de começar a proteger a costa portuguesa com os mais recentes avanços da arquitectura militar da época.

Na segunda metade do século XVI havia apenas três estruturas em Portugal em sistema abaluartado. E estavam apenas a começar a serem construídas. Com o uso cada vez mais intenso da artilharia na guerra moderna, as finas e altas muralhas medievais deixaram de oferecer qualquer protecção contra uma força atacante. A nova arquitectura militar segue o chamado princípio dos baluartes angulosos. Estes têm "paredes" mais baixas, mas muito mais grossas que as muralhas medievais, resistindo melhor ao impacto da artilharia. Também têm um desenho mais geométrico de modo a que todo o espaço exterior da fortificação possa ser controlado por poucas peças de artilharia.

Benedito de Ravena, arquitecto de Carlos V, tinha, em 1541 ensinado dois dos principais arquitectos Portugueses da sua época, Miguel de Arruda e Diogo de Torralva a construir "à maneira italiana", ou seja, com o novo princípio dos baluartes angulosos. O problema é que estes novos conhecimentos só foram aplicados em Fortificações fora de Portugal, em Ceuta, Tanger, Ilha de Moçambique, Diu e Baía de todos os santos.[1] D. Henrique organizou então três missões para organizar uma nova defesa costeira do reino. Uma delas dirigiu-se à ilha da Madeira e depois aos Açores. Outra dirigiu-se para Sul, e a terceira para Norte, para a região de entre Douro e Minho. Esta era coordenada por Simão de Ruão, arquitecto.[2]

[1] BARROCA, Mário, 2001, p. 59
[2] Idem . p. 60

Nos últimos meses de 1567 e no início do ano seguinte Simão de Ruão permaneceu no norte do país onde estudou as Fortificações das barras do Porto, de Vila do Conde e de Viana do Castelo, desenhando diversas obras de defesa…projectou a Fortaleza de S. João Baptista da Foz do Douro (1567), de um forte para a barra do Ave, em Vila do Conde e do forte de Santiago da Barra, em Viana do Castelo.

O início das obras na Foz do Douro só começou três anos depois pois Simão de Ruão teve de se dirigir primeiro à Índia.[3] D. Sebastião acaba por nomear D. João Gomes da Silva como vedor das obras da Fortaleza de S. João da Foz cuja construção finalmente vai arrancar. Em 5 de Março de 1571 D. Francisco de Sá de Meneses foi nomeado pelo mesmo rei capitão do forte. Em 1578 a obra estava em princípio concluída, segundo um relatório dirigido a Filipe I. D. Francisco de Sá de Meneses lajeou os baluartes de D. João Gomes da Silva e construiu mais um, do lado noroeste. Construiu também vários edifícios no interior[4] da Fortaleza para albergarem a força militar.

A Fortaleza desenhada por Simão de Ruão…em 1567-68 e erguida entre 1570-78 formava um rectângulo com 63 metros de comprido e 36 metros de largura, dotado de três grandes baluartes nos seus ângulos: dois grandes baluartes voltados ao mar (noroeste e sudoeste) e um meio-baluarte, de proporções mais modestas, voltado à barra (sudeste).

(…)

A Fortaleza sebástica de S. João da Foz obedecia ao que poderíamos designar a »arte italiana de edificar« dominada pelo grande rigor de desenho geométrico, com baluartes angulosos de elegante traçado.[5]

(…)

A estrutura militar erguida entre 1570 e 1578 conviveu durante muito tempo com a igreja renascentista…a igreja de D. Miguel da Silva permaneceu ao culto até ao ano de 1643, quando as estruturas civis e religiosas foram definitivamente afastadas do interior do espaço militar…Este aspecto ajuda a compreender a ausência do baluarte nordeste já que era neste ângulo que se

[3] Idem . pp. 60, 61
[4] Ainda não foi nesta época que a nave da igreja de D. Miguel da Silva foi destruída.
[5] Idem . pp. 66

concentravam as estruturas monásticas e se fazia o acesso ao interior da Fortaleza.[6] (Planta 5)

Durante estes períodos da história era comum haver surtos de peste que ceifavam um elevado número de vidas humanas. Nesta época a única cura que as pessoas conheciam para este flagelo era a oração a Deus. Entre 1575 e 1577 houve um enorme surto de peste no Porto e nos povoados vizinhos. Mas, por milagre, no povoamento de São João da Foz os efeitos da peste quase não se fizeram sentir. "*Reconhecido, o povo cumpre a promessa feita e constrói uma capela com um só andar dedicada à Martir Santa Anastácia."*[7] O edifício hoje lá existente, não é o original, foi provavelmente construído no século XVII. [8] (imagem 12)

A mais antiga representação cartográfica com algum detalhe, da área do Porto e da Foz do Douro que chegou até aos nossos dias é de 1583. Foi realizada por Lucas Wagenaer (Mapa 2). Estas cartas serviam de auxílio à navegação e só representavam os edifícios e elementos geográficos que pudessem servir de ponto de referência à navegação. Como se pode ver no Mapa 2 aparecem representadas as barras e as localidades de Viana do Castelo (rio Lima), Vila do conde (rio Ave), Leça da Palmeira (rio Leça), Foz do Douro (rio Douro) e Aveiro (ria de Aveiro). Apesar do pouco detalhe, na área da foz podem-se observar pequenas manchas de povoamento mas sem nenhum tipo de detalhe para se poder tirar alguma conclusão sobre o desenho urbano do povoado nessa época.

Devido aos constantes perigos da barra do Douro a Câmara do Porto decidiu criar, em 1584, um corpo de pilotos que guiasse a entrada e saída das embarcações que chegassem ao Douro.[9] Este corpo cresceu em número e importância, e subsistiu até 1832.[10]

No século XVI, apesar de provavelmente manter-se uma terra pequena e relativamente pobre, a Foz do Douro vê aumentado o seu poder simbólico. Primeiro com D. Miguel da Silva que criou uma nova e muito maior igreja, mais o seu paço, o que constitui sinal de prestígio social e cultural para a terra.

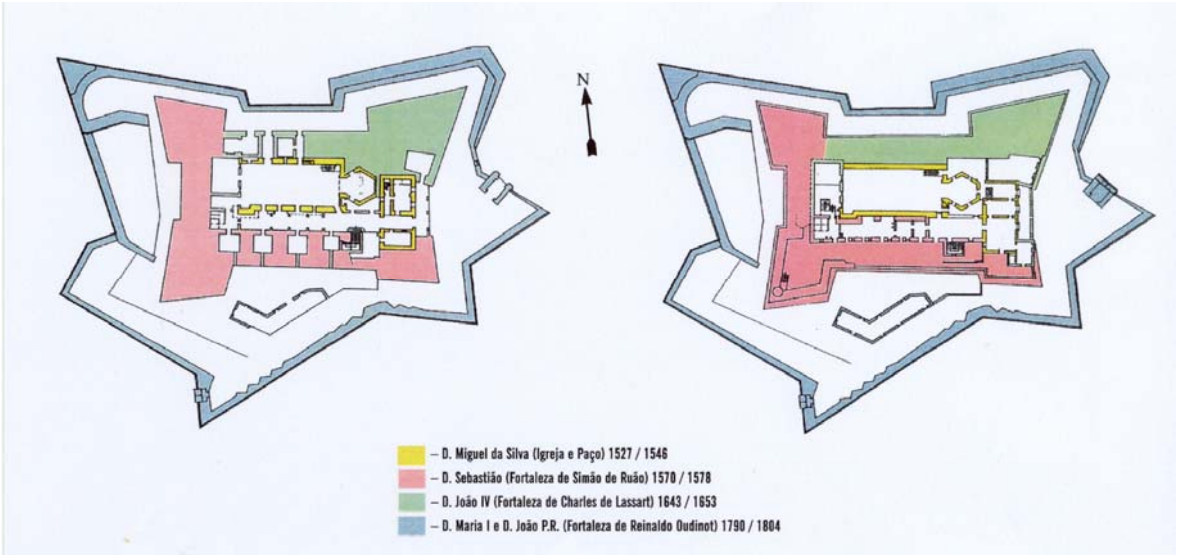
---

[6] Idem. p. 67
[7] MAIA, Sebastião, 1988, pp. 109, 110
[8] Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 27 Julho 2008]
[9] RAMOS, Luís, 2000, p.276
[10] SOUSA, Fernando, 2002, p.23

O farol de S. Miguel-o-Anjo, juntamente com as colunas clássicas no topo dos rochedos e do templete *“à romana”* começaram a ajudar à navegação na barra, e tornaram-se um cartão de visita erudito e elegante da cidade do Porto.

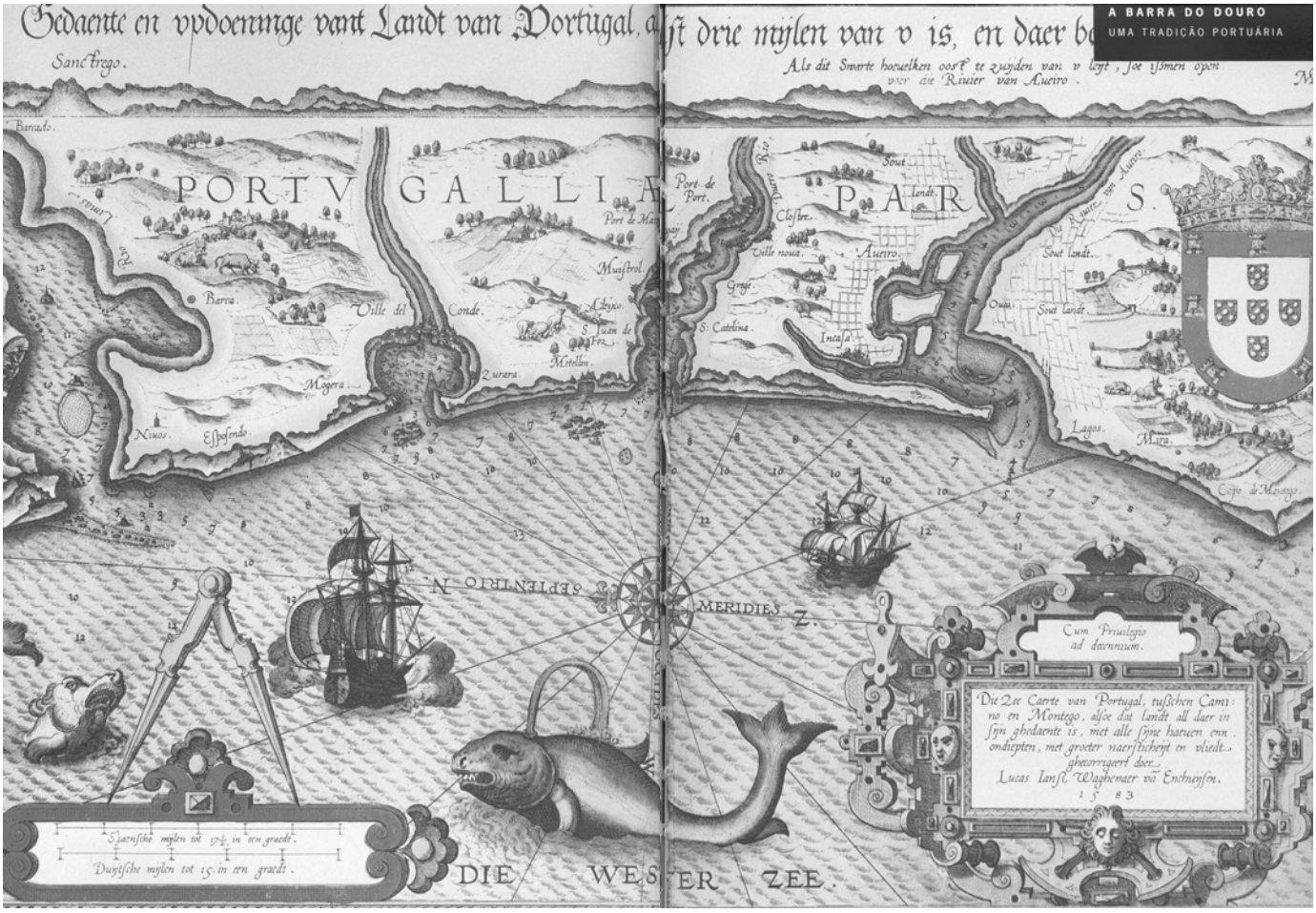
Com a construção, na segunda metade do século, da primeira fortificação da barra do Douro, aumenta o seu poder efectivo mas também simbólico da terra de fronteira (de foz) entre o rio e o mar, e protectora da grande cidade do Porto.

A capela de Santa Anastácia funciona a uma escala menor, como símbolo da profunda devoção que nesta época as pessoas ligadas ao mar tinham como forma de tentar reduzir os enormes riscos das suas profissões marítimas e fluviais.

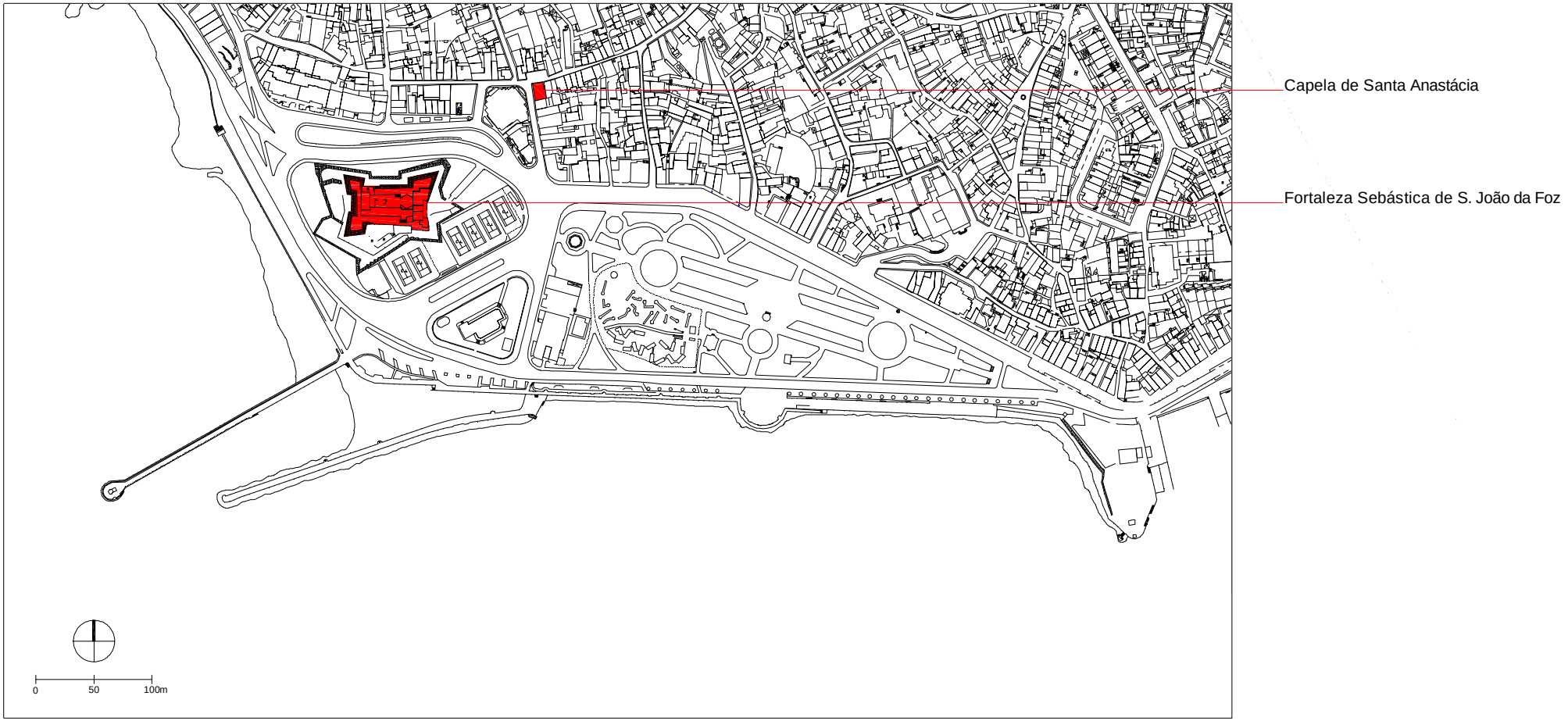


Planta 5- Fortaleza de S. João da Foz, fases de construção. A Vermelho o período correspondente ao século XVI. In BARROCA, 2001, p. 65

Imagem 12- Vista actual da capela. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Julho 2008]



Mapa 2- Carta de navegação de Lucas Wagenaer.1583. In SOUSA, 2002, p. 16-17



Planta 6- Foz do Douro Sul

2.2- A Fortaleza de S. João da Foz no tempo dos Filipes de Espanha

Depois das conquistas africanas, com o aumento do comércio com a Índia e Brasil, "*o país e o Porto atravessaram um período de certo desafogo económico*", tornando-se esta cidade uma espécie "*de rótula comercial com o norte europeu*"[1]. Este facto justifica o aparecimento das primeiras imagens do Norte de Portugal, principalmente ligadas à navegação marítima, com o registo dos principais rios e localidades.

A primeira vista conhecida da cidade do Porto foi apenas realizada em 1668. Foi realizada pelo pintor florentino Pier Maria Baldi, que acompanhou o príncipe toscano, Cosmo de Médicis, numa viagem de recreio que este monarca realizou a vários países europeus, incluindo Portugal.[2] (Imagem 16 e 17).

Depois da carta de Lucas Wagenaer que analisamos no capítulo anterior, surge, em 1623 uma segunda carta de navegação (Mapa 3) da autoria de Willem Jansz Baleu, (editada em Amsterdão em 1638). Esta é já mais detalhada que a anterior e na área da Foz do Douro, apesar da representação muito esquemática, aparecem representados a Fortaleza de S. João da Foz, o farol de S. Miguel-o-Anjo e a "póvoa" da Foz.

Em 1623, 71,5% da população residia "dentro das muralhas" da cidade do Porto. Fora deste recinto amuralhado apenas duas localidades tinham mais de mil habitantes: Foz do Douro com 1571, e Massarelos, com 1049. Nevogilde tinha apenas 133 habitantes.[3] Desta descrição do século XVII, mais uma vez se comprova a aparente contradição desta "pequena" localidade da foz. Era a maior povoação fora das muralhas da então cidade do Porto, no entanto é sempre representada como um "pequena e humilde" povoado de apenas "pobres pescadores". A explicação para este facto é apresentada por um cronista italiano que acompanhou Cosme de Médicis, numa viagem que este realizou ao nosso país e à cidade do Porto em 1668-69. Este autor faz uma descrição desta cidade que, pensamos, também se aplicará à Foz do Douro: "*…o povo, como em toda a província é muito pobre e subordinado aos eclesiásticos aos quais pertencem*

[1] FERRÃO, Bernardo,1997, p.140
[2] OLIVEIRA, J. , 1973, p. 190
[3] FERNANDES, José, 1989, pp. 21,22

todas as rendas…"[4]. Ou seja, apesar da numerosa população, da terra e pesca férteis, quase todo o rendimento iria para os frades beneditinos que administravam este couto. Só com a abolição das ordens religiosas na primeira metade do século XIX é que a Foz terá um período de franco desenvolvimento.

A Fortaleza de S. João da Foz mantinha a sua enorme importância estratégica. Agora que Portugal tinha sido "anexado" ao Império Espanhol, novos inimigos marítimos poderiam tentar atacar a cidade do Porto e o noroeste do país. Filipe I aumentou o armamento e o número de soldados residentes na Fortaleza. Realizaram-se obras para acomodar os soldados. Os monges beneditinos abandonaram definitivamente a fortaleza e foram viver para um edifício na Rua da Cerca (aproximadamente onde hoje se encontra o Hotel da Boa-vista). O altar foi transferido para a Capela de Santa Anastácia, enquanto a nova igreja não estava concluída.[5]

Após a restauração da independência, foi necessário fazer melhoramentos na Fortaleza de S. João da Foz. Em Fevereiro de 1642, o engenheiro francês Charles de Lassart foi chamado à Foz para desenhar uma ampliação do forte, segundo as novas regras das Fortificações barrocas. Depois de retirada a igreja e os monges do interior da fortificação, Lassard começou por demolir a igreja de D. Miguel da Silva. As obras começaram logo em 1642, mas vários problemas financeiros prolongaram-nas até 1653. Foi necessário expropriar alguns terrenos e hortas dos monges beneditinos para dotar esta fortificação de sistemas avançados de tiro, erguidos no exterior da fortaleza sebástica. Desconhece-se, infelizmente, o projecto de Lassard para a Foz do Douro, mas este introduziu novos conceitos de Fortificação na Foz, que se baseavam em estruturas dinâmicas de traçado complexo, característico das fortalezas barrocas e inspiradas nos ensinamentos do Conde de Pagan.[6]

A Fortaleza de S. João da Foz foi dotada de defesas avançadas: falsas-bragas[7] de cota baixa, com canhoneiras para tiro rasante, que contornavam a

[4] FERRÃO, Bernardo,1997, p.153
[5] MOREIRA, Rafael,1994, pp. 64, 65
[6] BARROCA, Mário, 2001, pp. 70, 71, 80
[7] Falsa- braga (sécs. XVII- XVIII). Muralha avançada mais baixa, equivalente à barbacã medieval. In: MOREIRA, Rafael, 1989, p. 328

estrutura sebástica…os baluartes receberam novas estruturas aparecendo pela primeira vez dotados de guaritas.[8]

Foi também nesta altura que se construir o quarto baluarte da Foz, e que se dotou a fortaleza de um fosso seco na face voltada a terra. Para tal criou-se uma escarpa[9]*, uma contra-escarpa e uma esplanada*[10] (Imagem 1*3).*

Esta resistiu até ao início do século XX, altura em que foi rasgada para, no seu itinerário se apoiar a Rua da Esplanada.[11]

Com o aumento da importância da Fortaleza de S. João da Foz[12], os monges tiveram de a abandonar definitivamente, o que aconteceu em Agosto de 1649.[13] Foram-lhes cedidos uns terrenos e financiada a nova igreja matriz, no local onde ainda hoje se encontra.[14] As obras começaram nesse mesmo ano. Em 1709 é lançada a primeira pedra da capela-mor. Só por volta de 1730 a igreja estava concluída[15] (Imagem 14).

Apesar de a foz dos principais rios e cidades do litoral do noroeste português estarem fortificados, durante o período filipino e depois na época da restauração, achou-se necessário criar uma série de fortes mais pequenos de forma a criar uma rede mais densa e eficaz de defesa da costa. Desses fortes, o de S. Francisco Xavier do Queijo é o mais próximo da Fortaleza de S. João da Foz. Depois de uma primeira decisão em 1651 de construir o forte só dez anos depois o projecto arrancou (Imagem 15 e Planta 7). Era necessário proteger os navios que quisessem alcançar a foz do rio Leça, e no local onde se veio a construir o forte, era possível fazer tiro sobre as embarcações. Por essa razão, foi decidido construir nesse local muito pedregoso o forte de S. Francisco Xavier. O responsável pelo desenho de 1661, foi o engenheiro militar francês Michel de l´École. Este chegou a Portugal em 1643 e fixou-se no norte do país, onde deixou vasta obra. A sua obra-prima são os sistemas defensivos de Valença do Minho.

---

[8] BARROCA, Mário, 2001, p. 81

[9] Escarpa (Id. Méd.) : o mesmo que talude. Base exterior da muralha reforçada com pedra aparelhada, inclinada para o exterior e destinada não só a uma maior e mais cuidada protecção, como também a projectar pedras ou líquidos, que lançados do alto, mudavam de direcção ao embaterem na saliência da base, ofendendo os atacantes. MOREIRA, Rafael, 1989, pp.327, 330

[10] Esplanada (sécs. XVII-XVIII). Extensão de terra que do caminho além do fosso vai sempre descendo para a campanha até ficar no seu nível. Id. Ibid. p.327

[11] BARROCA, Mário, 2001, p. 82.

[12] "Já em 1655 a fortaleza era considerada «a segunda do Reino», após São Julião da Barra, e a «chave dela [cidade do Porto] com a qual não só se assegurava mas a toda a Província do Entre-Douro e Minho e da Beira" . MOREIRA, Rafael, 1994 p.67

[13] BARROCA, Mário, 2001, p. 71.

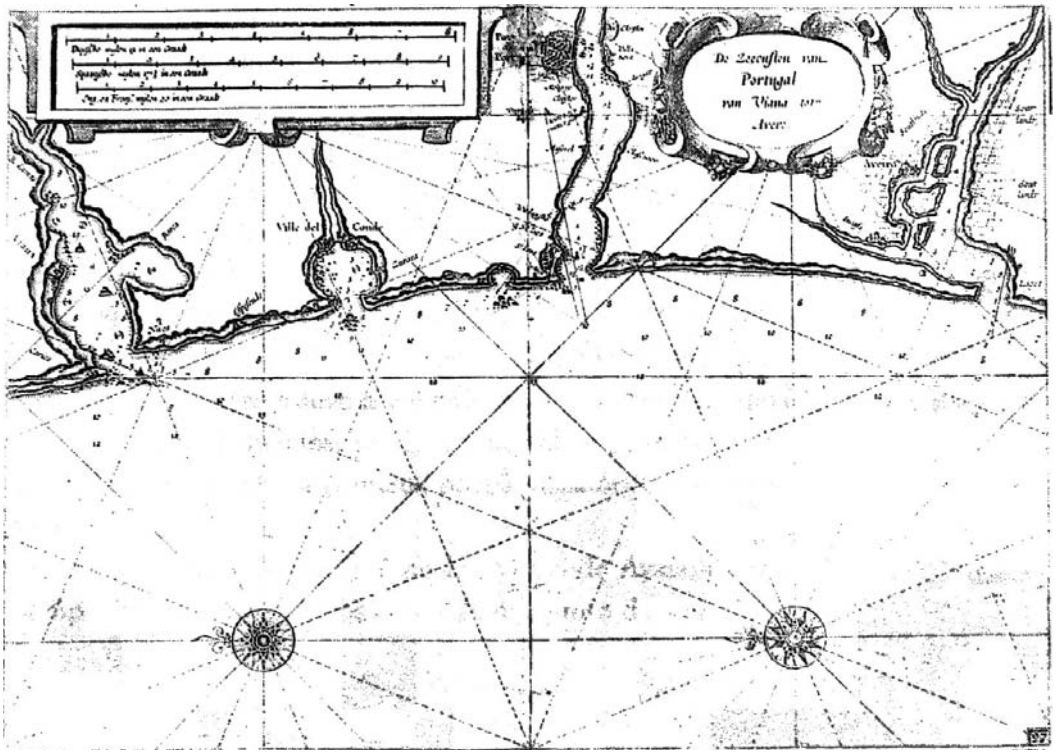
[14] MOREIRA, Rafael, 1994, p.65

[15] Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 1 Agosto 2008]

As obras do forte de S. Francisco Xavier começaram em 1661 e terminaram (sem estarem concluídas), em 1663.[16]

Como se pode ver na Planta 8, de 1879, o forte estava muito distante da área urbana de Nevogilde e só com a construção da rotunda do Castelo do Queijo, da parte final da Avenida da Boavista e da Avenida de Montevideu é que se integrou no espaço urbano desta área da cidade.

[16] BARROCA, Mário, 2001, pp. 103, 132, 133, 136



Mapa 3- Carta de navegação de Willem Jansz Baleu. In BARROCA, 2001, p. 15

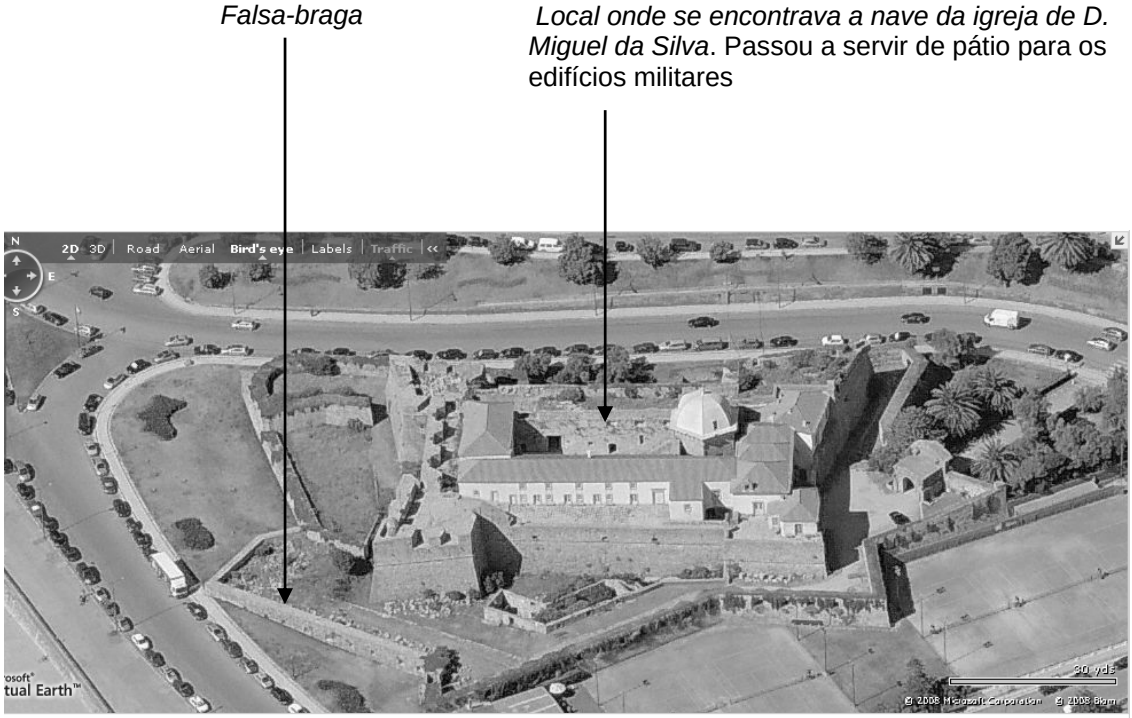
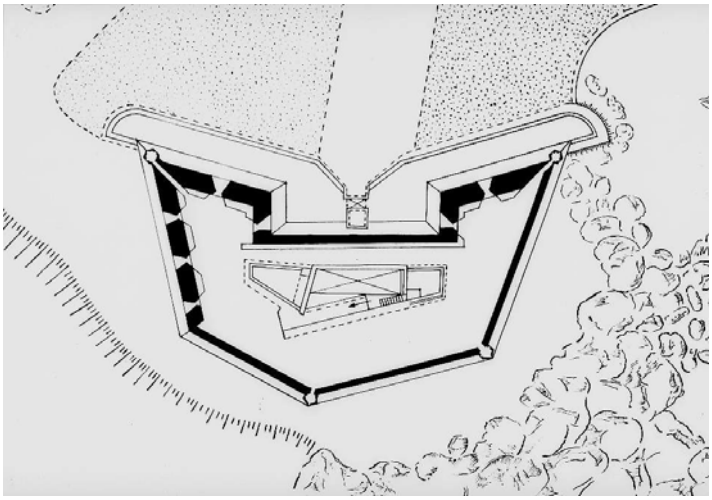


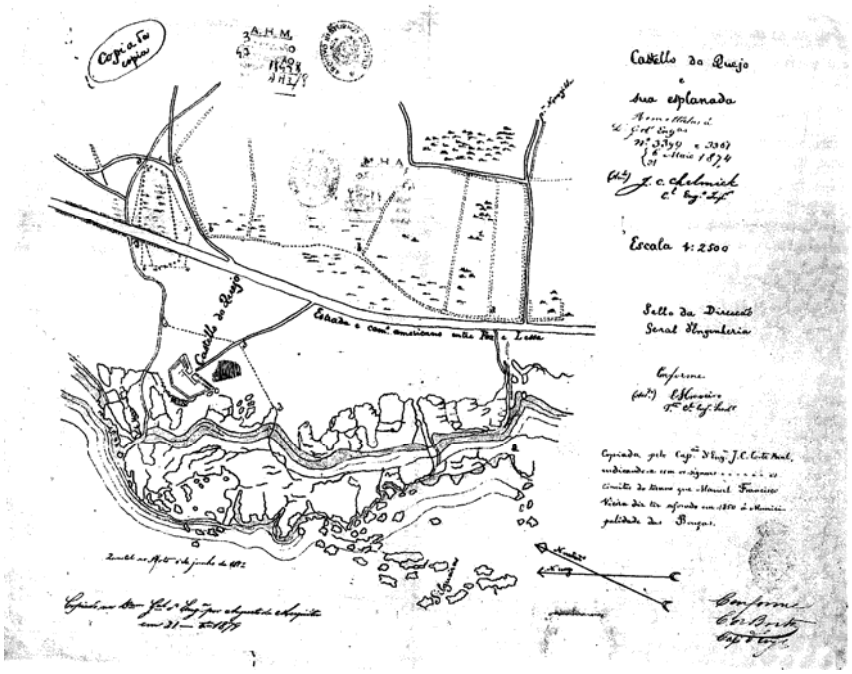
Imagem 13- Vista aérea actual da fortaleza de São João da Foz. À volta da fortificação sebástica, aparecem as *falsas-bragas* do século XVIII. Desconhece-se qual a sua configuração no século XVII. Disponível na Internet em: Google Earth

Imagem 14- Vista da Igreja de São João Baptista. Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Agosto 2008]

Imagem 15- Vista actual do Forte de São Francisco Xavier do Queijo. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Agosto 2008]



Planta 7- Planta do Forte de S. Francisco Xavier do Queixo. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Outubro de 2008]



Planta 8- Planta de localização do Forte de S. Francisco Xavier do Queijo. 1879. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Outubro de 2008

Imagem 16- Panorâmica do Porto, por Pier Maria Baldi (1668). In OLIVEIRA, 1973, p. 192- 193

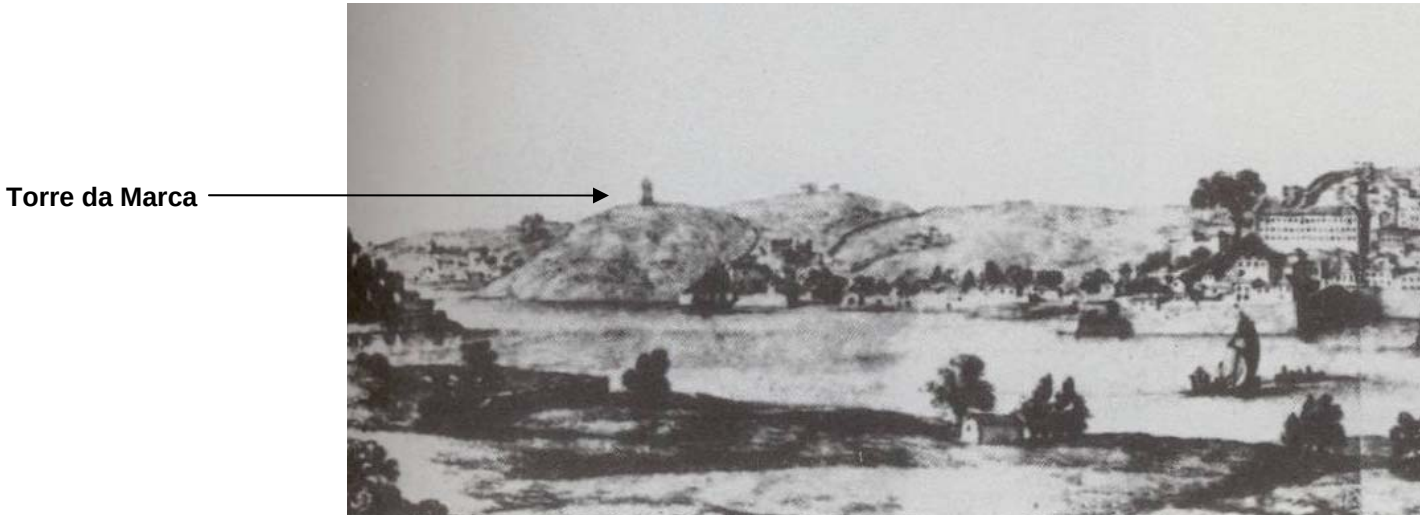
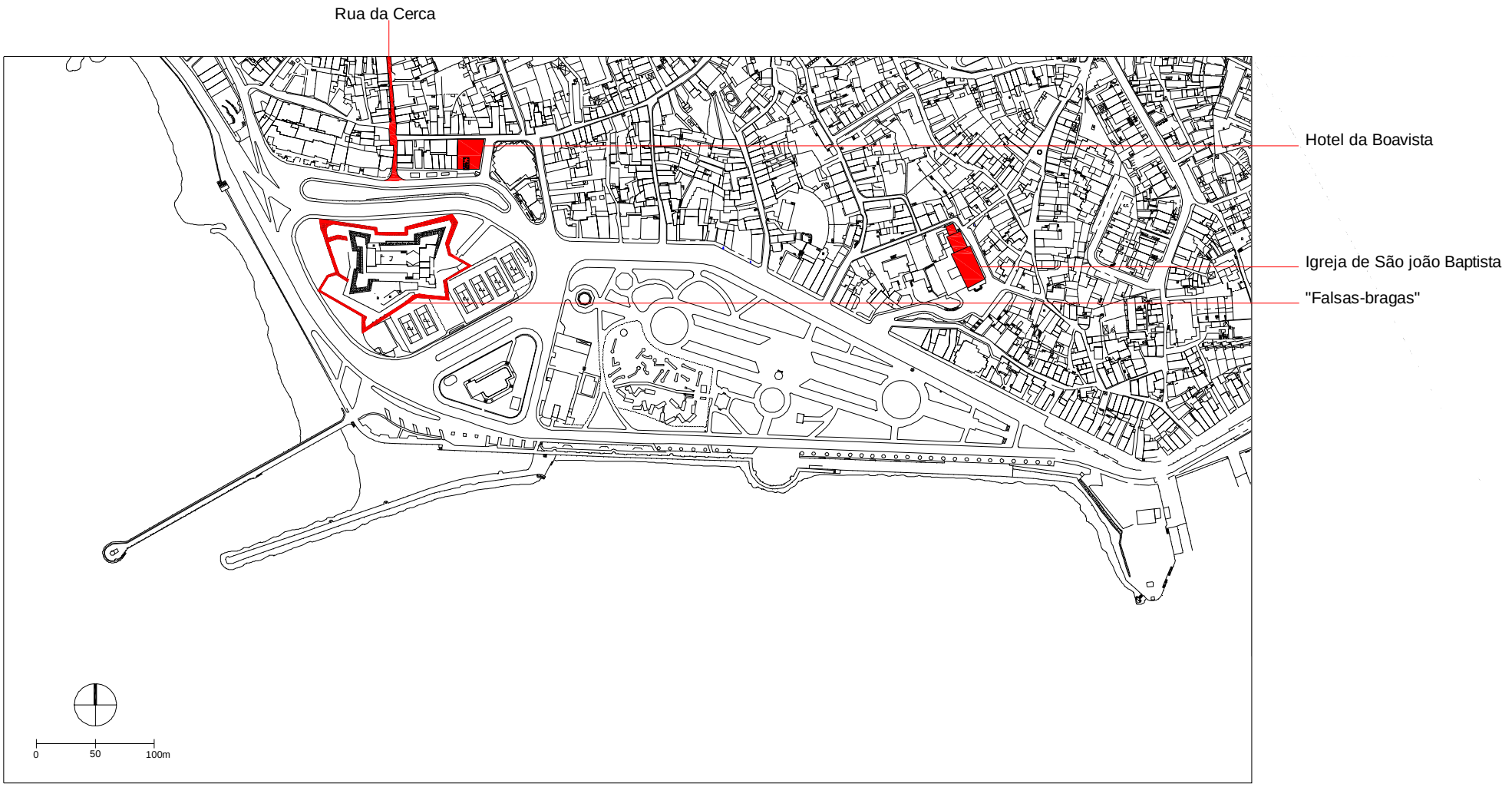


Imagem 17- Pormenor da panorâmica de Baldi, mostrando a "Torre da Marca", onde actualmente se situa o Palácio de Cristal. In OLIVEIRA, 1973, p. 192- 193



Planta 9- Foz do Douro Sul

2.3- Últimas obras na Fortaleza de S. João da Foz

Na primeira metade do século XVIII (em 1732), a população da Foz era de 1806 habitantes, mais 15% do que um século antes[1]. Nevogilde teria 133 habitantes e a cidade do Porto cerca de 30 000.[2] Foi um período de forte crescimento económico e também demográfico. Descobriu-se o ouro no Brasil e assinou-se o tratado de Methuen com a Inglaterra.

É desta época (aproximadamente 1736), a imagem da cidade do Porto da autoria de H. Duncalf. Nela pode-se observar já "…*não só a pujança do aglomerado urbano dentro das muralhas como alguns sinais visíveis das suas actividades económicas: a pesca, o artesanato de tanoaria e o tráfego marítimo de longo curso."*[3] Estes factores, entre outros, aumentaram ainda mais a importância comercial e económica do Porto, e claro, das regiões da sua área de influência.

Em 1729/37 edifica-se a igreja de Nevogilde. É um edifício de estilo barroco, da autoria de Domingos Costa, mestre-pedreiro que trabalhou com Nicolau Nasoni, em várias das suas obras (Imagem 18). Nesta época, e até meados do século XX, Nevogilde era uma pequena aldeia, com pouca população, poucos edifícios e rodeada de campos agrícolas.[4] Esta igreja marca o centro deste território rural e fragmentado.

A 1 de Fevereiro de 1758, o Marquês de Pombal publica um despacho para se construir mais um farol nas proximidades da barra do rio Douro, de forma a auxiliar a navegação e a entrada na barra. O local escolhido foi a área da ermida de Nossa Senhora da Luz, por ser um ponto alto e bem visível desde o mar.[5] (Imagens 19 e 20). Em 1913 sofreu uma modernização, e em 1945 com a modernização do farolim do molhe de Felgueiras deixou de ter utilidade e deixou de ser utilizado.[6]

[1] FERNANDES, José, 1989, p. 21,22
[2] FERRÃO, Bernardo,1997, p.153
[3] SILVA, Francisco, 2001, p. 11
[4] BRANDÃO, Domingos, 1983, p. 54
[5] MAIA, Sebastião, 1988, p. 54
[6] Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 13 Ago 2008]

À volta da cidade do Porto começaram a desenvolver-se pequenos núcleos urbanos (futuras paróquias). A seguir ao Porto, a Foz do Douro era o maior aglomerado urbano mas a ligação terrestre não era directa entre estas duas povoações. Apesar disso, a cidade do Porto já tinha começado a crescer na sua direcção, ocupando as margens de miragaia. O mais certo é que se continuaria a usar as ligações fluviais, mais rápidas e seguras que as terrestres.

O Porto continua a crescer em importância comercial. A barra do Douro tem o exclusivo da exportação do vinho do porto e de todo o comércio marítimo do Norte. O Porto chama a si "*…produtos e gentes, negócios, influências, capitais…*"[7]

No final do Século XVIII é decidido começar a demolir partes da muralha medieval que circundava a cidade, de forma a começar a fundir a malha urbana mais antiga com os mais recentes desenvolvimentos urbanos que vinham acontecendo do lado desta. Outro objectivo era também melhorar o contacto da cidade com o rio, pois cada vez era necessário mais espaço pois o tráfego marítimo era cada vez maior. A cidade tem assim a oportunidade de desenvolver uma nova frente ribeirinha. Houve vários projectos incluindo os do engenheiro Oudinot, mas que não chegaram a ser construídos.

Em 1782 a junta de obras públicas começa a abrir ruas no lado oeste da cidade, de modo a articular e organizar o crescimento que esta tem tido em direcção ao litoral atlântico. Em 1784 está assim em andamento a abertura do primeiro troço da rua da Boavista, que neste período liga o campo de Santo Ovídio (actual praça da República) à área de Cedofeita. Nesta década o Porto possuía cerca de 60 000 habitantes, o dobro de 1732, cinquenta anos antes.

Foram construídos uma série de cais em Monchique e Massarelos (começados em 1790 e terminados em 1795), que continuavam os cais já existentes desde a praça da ribeira (Planta 10). Estes cais também criaram novos espaços públicos, incluindo uma nova via que ligava pela marginal o centro do Porto à Foz do Douro[8] (Imagem 21). Neste período esta via chegava só a Massarelos. Mas a cidade, através da Rua (e futura Avenida) da Boavista, e desta via marginal, estava aos poucos a aproximar-se da Foz. (Planta 10 e Imagem 21)

[7] RAMOS, Luí,s 2000, p. 416
[8] FERRÃO, Bernardo, 1997, pp. 204, 205, 207, 157

Com o aumento crescente do tráfego marítimo da cidade do Porto e com a importância vital que tinha para a sua sobrevivência económica, tentou-se mais uma vez resolver o problema da barra do Douro. José Monteiro Salazar, mestre piloto do Porto, desenhou um mapa da barra do Douro de forma a identificar os principais problemas e melhores rotas de navegação. A imagem que nos chega até hoje não é o original, mas uma cópia de António Martins Álvares.[9]

Este mapa (Mapa 4) que representa com grande exactidão os principais elementos desta barra: os principais rochedos; uma imagem estilizada da Fortaleza de S. João da Foz; o farol de São Miguel-o-Anjo; uma possível representação do templete de D. Miguel da Silva (logo abaixo do farol); o cabedelo. Não representa nada do desenho urbano, pelo que ainda não ficamos a saber qual a sua configuração urbana.

Finalmente, em 1789, é realizada a primeira vista/planta (Imagem 22) da barra do Douro com a representação dos edifícios da Foz do Douro. Nesta imagem podemos ver os principais elementos urbanos que temos analisado neste trabalho, finalmente enquadrados numa imagem global que os relaciona entre si. À esquerda temos a Fortaleza de S. João da Foz, mas sem o desenho das falsas-bragas, que na época já existiam, e a cúpula da igreja de D. Miguel da Silva. Ao cimo, com o número 27, o farol e ermida de Nossa Senhora da Luz. Com o número 28 a igreja matriz de São João Baptista, e mais abaixo o farol de S. Miguel-o-Anjo, com o número 29.

O casario era em número reduzido, e ocupava apenas o lado sul da actual freguesia da Foz do Douro. Não há ainda uma estrada marginal que ligue ao Porto. No leito do rio, aparecem os rochedos mais perigosos à navegação. Esta vista foi desenhada por Teodoro de Sousa Maldonado, um dos principais arquitectos portuenses da segunda metade do século XVIII.

Na imagem da Foz do Douro, o único rigor vai para a representação da barra e das melhores rotas de navegação. O resto, o povoado em si, é representado de uma foram esquemática e pouco rigorosa.

Em finais do século XVIII começa a surgir a moda dos banhos de mar, tanto por moda como por conselho dos médicos, para curar várias doenças. Como vamos ver no capítulo seguinte, esta actividade mudou por completo a face da Foz.

[9] BARROCA, Mário, 2001, p. 84

Neste período esta actividade ainda está no início. Começam-se a alugar casas e alguns habitantes tornam-se banheiros, tendo mais uma fonte de rendimentos, para além da vida marítima. Mas foi no século XIX, com a introdução dos transportes públicos, é que esta actividade mais se desenvolveu.[10]

No final do século XVIII São João da Foz contaria com 3312 habitantes, distribuídos por 136 fogos. Nevogilde teria 163 habitantes e 36 fogos.[11] A Imagem 9 representa uma vista parcial do litoral da Foz do Douro. É mais realista e cuidada que a imagem do arquitecto Maldonado. Estão representados a fortaleza, e o farol de S. Miguel-o-Anjo, ainda sem os edifícios adjacentes. Aparece representada, do lado direito do farol, a capela de Nossa Senhora da Lapa. Em frente ao farol, no cimo de um pequeno rochedo, está representada uma pequena torre circular, que talvez seja ainda o templete clássico de D. Miguel da Silva. O grande movimento de navios e pequenos barcos comprova o intenso tráfego marítimo de e para o Porto.

Neste período, como já vimos, iam-se construindo os cais e a estrada marginal entre o Porto e a Foz. Em 1792 já existia um caminho de Massarelos à Foz, mas provavelmente a viagem ainda seria lenta e desconfortável.[12] Podemos ver na imagem 21 que ao longe está Massarelos onde já parece haver um cais em pedra e uma estrada ordenada, mas no primeiro plano, debaixo de onde actualmente passa a ponte da Arrábida, observamos que o caminho ainda é em terra, e se estão a realizar obras. A via marginal, juntamente com a Avenida da Boavista, vai ser fundamental para desenvolver todo o lado ocidental da cidade do Porto e especialmente a Foz.

No final do século XVIII foi a vez de outro engenheiro francês começar a trabalhar na Foz: Reinaldo Oudinot. O seu primeiro registo no nosso país é de 1766.[13] Trabalhou nas obras da barra de Aveiro e chega ao Porto em 1789. A sua missão é analisar e propor soluções para melhorar a navegação na Barra do Douro.[14] Propôs vários projectos tanto para a Fortaleza de S. João da Foz como para a área da Foz do Douro. A maior parte destes projectos não se realizaram,

[10] ALVES, Jorge, 2002, p. 112
[11] FERNANDES, José, 1989, p. 22
[12] MAIA, Sebastião, 1988, p. 177
[13] BARROCA, Mário, 2001, p. 83
[14] *"De 1790 a 1804 foi nomeado para dirigir os trabalhos de abertura da barra do Douro, desde a cidade do Porto até à Foz."* BARROCA, Mário, 2001, p. 84

no entanto. Oudinot deu início à construção do molhe de Felgueiras,[15] que entretanto, só foi finalizado em 1840[16] (Imagem 23). O primeiro projecto de Oudinot pretendia construir um paredão desde o farol de São Miguel-o-Anjo até perto da Fortaleza de S. João da Foz, sendo o seu traçado muito parecido com o futuro projecto do passeio alegre, construído no século XIX. Também pretendia aumentar a fortaleza, principalmente para sul e oeste, na direcção do rio e do mar[17] (Planta 12).

Em 1792 apresentou outro projecto ainda mais arrojado (Planta 13). Pretendia construir uma Fortaleza quatro vezes maior que a existente, e um molhe, que entretanto começou a ser construído, mas que no projecto inicial era muito maior e imponente, e rematava num farolim, que só veio a ser construído, com dimensões mais reduzidas, em 1886.[18] Também quis construir uma bateria no cabedelo, na margem esquerda, para fazer fogo cruzado com a Fortaleza de S. João da Foz.[19] Como estas obras demorariam muitas décadas, apresentou um plano de obras provisório para ir melhorando a defesa da barra. Nesta planta podemos ver pela primeira vez, e com algum detalhe, a área da Foz, até ao farol da Senhora da Luz.

Desta planta pode-se observar os seguintes elementos geográficos e urbanos: a costa tem imensos rochedos e é muito irregular; está representado o farol da Senhora da Luz, num ponto mais elevado do terreno; na Fortaleza de S. João da Foz, estão representados a amarelo alguns dos elementos que iriam ser construídos, e que definiram definitivamente a imagem desta, e que ainda hoje lá se encontram construídos; aparece também a indicação das rochas de Felgueiras e de um molhe que as ligará à marginal. Este molhe também começou a ser construído na época, como já vimos atrás; para sul, já existem uma série de construções que acompanhavam a marginal. Podemos supor que já existia um caminho que liga toda a marginal, mas de uma forma muito irregular e descontínua; está representado o farol de S. Miguel-o-Anjo.

Em 1794, Oudinot volta a apresentar um novo projecto (Mapa 5) ainda mais arrojado que o de 1793. Pretende demolir a Fortaleza existente e construir uma

[15] Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 1 Set 2008]
[16] ALVES, Jorge, 2002, p. 112
[17] BARROCA, Mário, 2001, p. 85
[18] Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 2 set 2008]
[19] BARROCA, Mário, 2001, p. 89

muito maior para sul. Propõe um remate ainda maior para o molhe de Felgueiras e pela primeira vez intervém a nível de urbanismo propondo uma série de quarteirões na actual área do Passeio Alegre. Assim, Oudinot fez uma série de pequenos melhoramentos que acabaram por ser construídos e que definem hoje a imagem da Fortaleza de S. João da Foz. (Planta 14)

Estes pequenos melhoramentos foram os seguintes:[20] foram refeitos os parapeitos voltados ao mar; criaram-se uma série de plataformas com aberturas para as bocas-de-fogo; restaurou-se a falsa-braga virada a Norte; aprofundou-se o fosso; modificou-se o acesso ao forte. Em vez de ser pelo Norte, passou a ser pelo lado Oeste. Construiu-se para o efeito um novo portal em pedra; no lado Sul, redesenhou-se a falsa-braga.

Na Planta 14 vemos a fortaleza quase como existe hoje, excepto a meia-lua do lado norte, que não foi construída.

Esta gravura (Imagem 24), de autor desconhecido, foi realizada em 1797 e é a primeira vista global de toda a Foz do Douro. Para o nosso trabalho é importante observar os seguintes elementos: a qualidade da representação da imagem. Ao contrário da vista do Arquitecto Maldonado, aqui há um grande realismo (quase fotográfico). Todos os elementos aparecem representados de uma forma realista e coerente uns com os outros; ao fundo, observa-se a Foz do Douro. Apesar da pouca nitidez, são bem visíveis o Molhe de Felgueiras, a Fortaleza de S. João da Foz e a Igreja Matriz. Infelizmente não são representados os edifícios de habitação da povoação; entre a Foz do Douro e a cidade do Porto vê-se uma grande área de montes e florestas, apenas com pequenos caminhos de terra a percorrer esta área; na marginal, já existe um caminho muito rudimentar e as margens ainda não estão enrocadas e alinhadas; para além da Foz, quase não se vêm edifícios. Apenas algumas formas indefinidas na área de Massarelos.

No Mapa 5, do início do século XIX, podemos observar a relação regional da cidade do Porto com as povoações a norte que lhe estavam mais próximas, como Vila do Conde e Santo Tirso. Já aparece representada uma ligação entre o Porto e a Foz, mas não sabemos se essa ligação seria pela marginal, ou a uma cota mais alta, pelo caminho da actual Rua do Campo Alegre. Exisita uma ligação do Porto a Matosinhos, mas não desta localidade à Foz.

[20] idem. pp. 89, 90

O Molhe de Carreiros terá sido começado em 1791 e concluído em 1840. Foi erguido numa pequena enseada que os barcos de pesca utilizavam.[21] A razão da sua construção terá sido criar um pequeno porto de abrigo mais resguardado para os pescadores daquela povoação.

[21] SOUSA, Fernando, 2002, p.38

Imagem 18- Vista actual da Igreja de Nevogilde. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Agosto 2008]

Imagem 19- Vista actual do que resta do farol da Luz. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Agosto 2008]

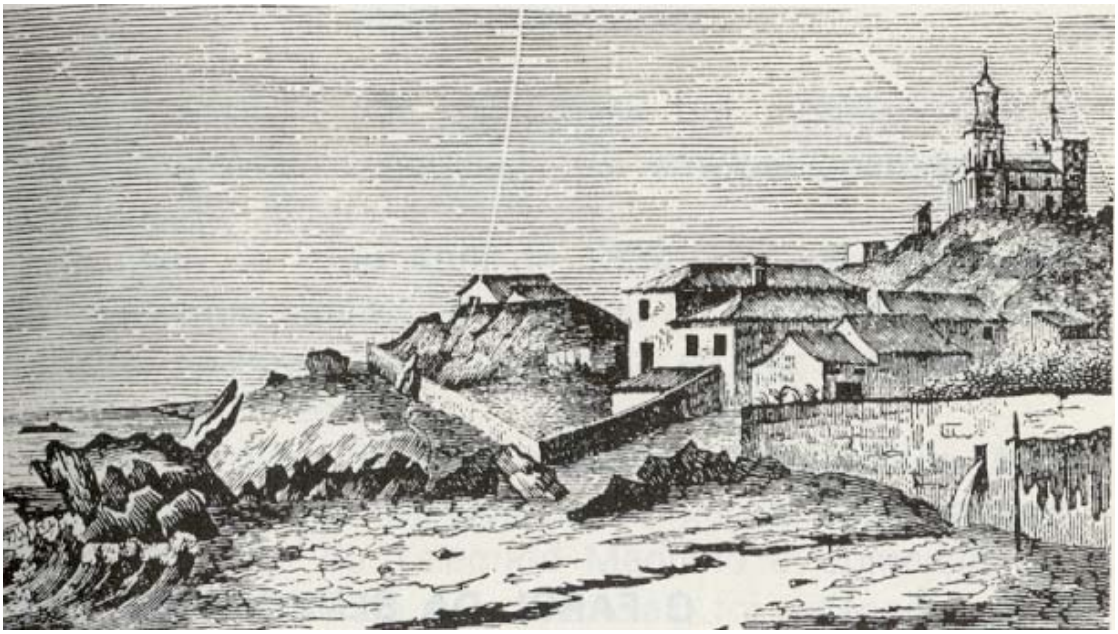
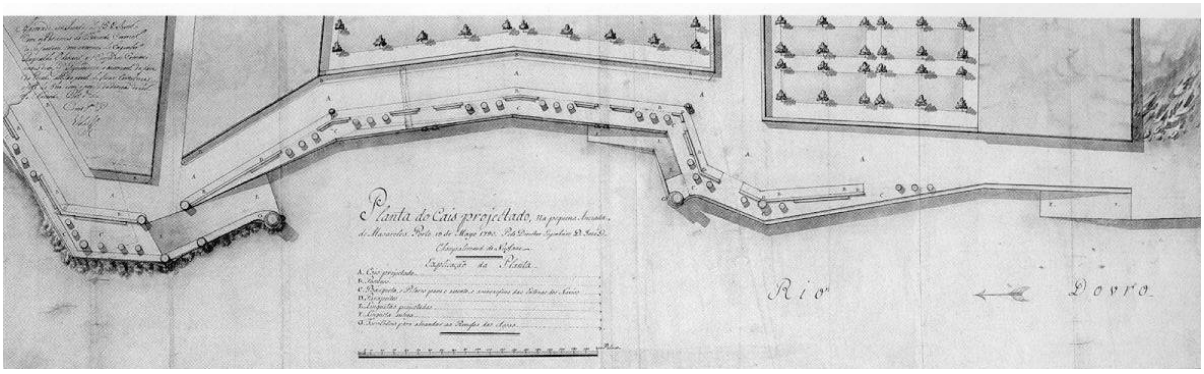


Imagem 20- Vista do farol da Luz no final do século XIX**.** In BARROCA, 2001, p. 48



Planta 10- Planta de cais projectado para a marginal de Massarelos. José Champalimaud de Nussane. 1750. In PEREIRA, 2001, p. 96

Imagem 21- Vista de Massarelos. Autor desconhecido. S.d. In SOUSA, 2002, p. 32

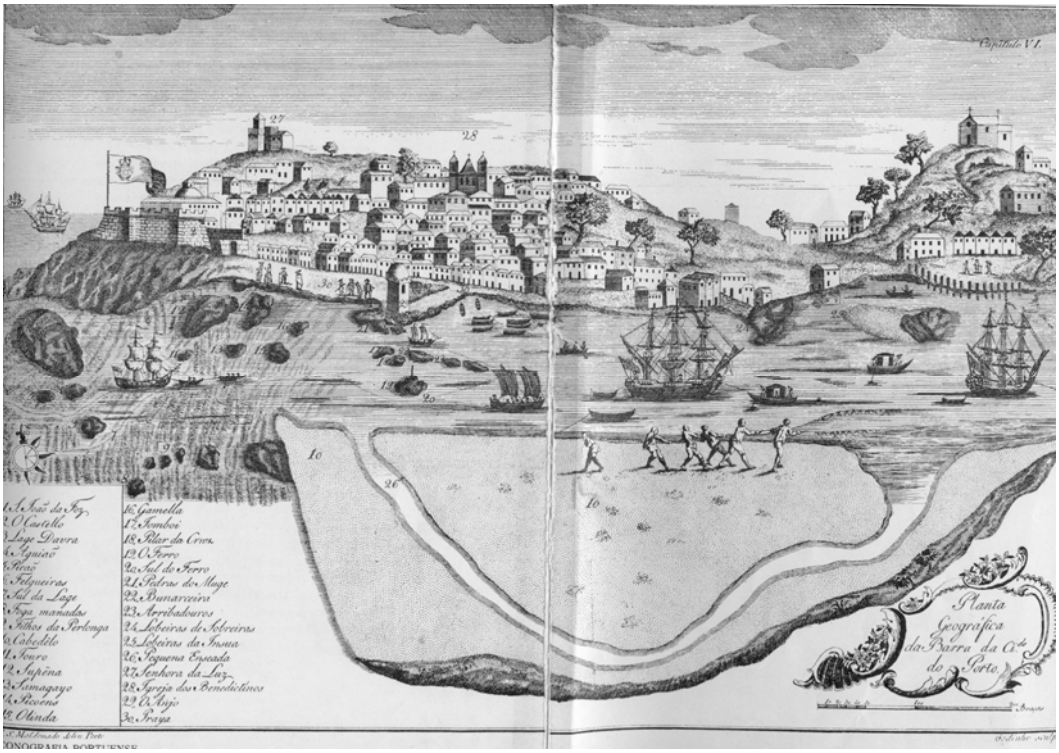
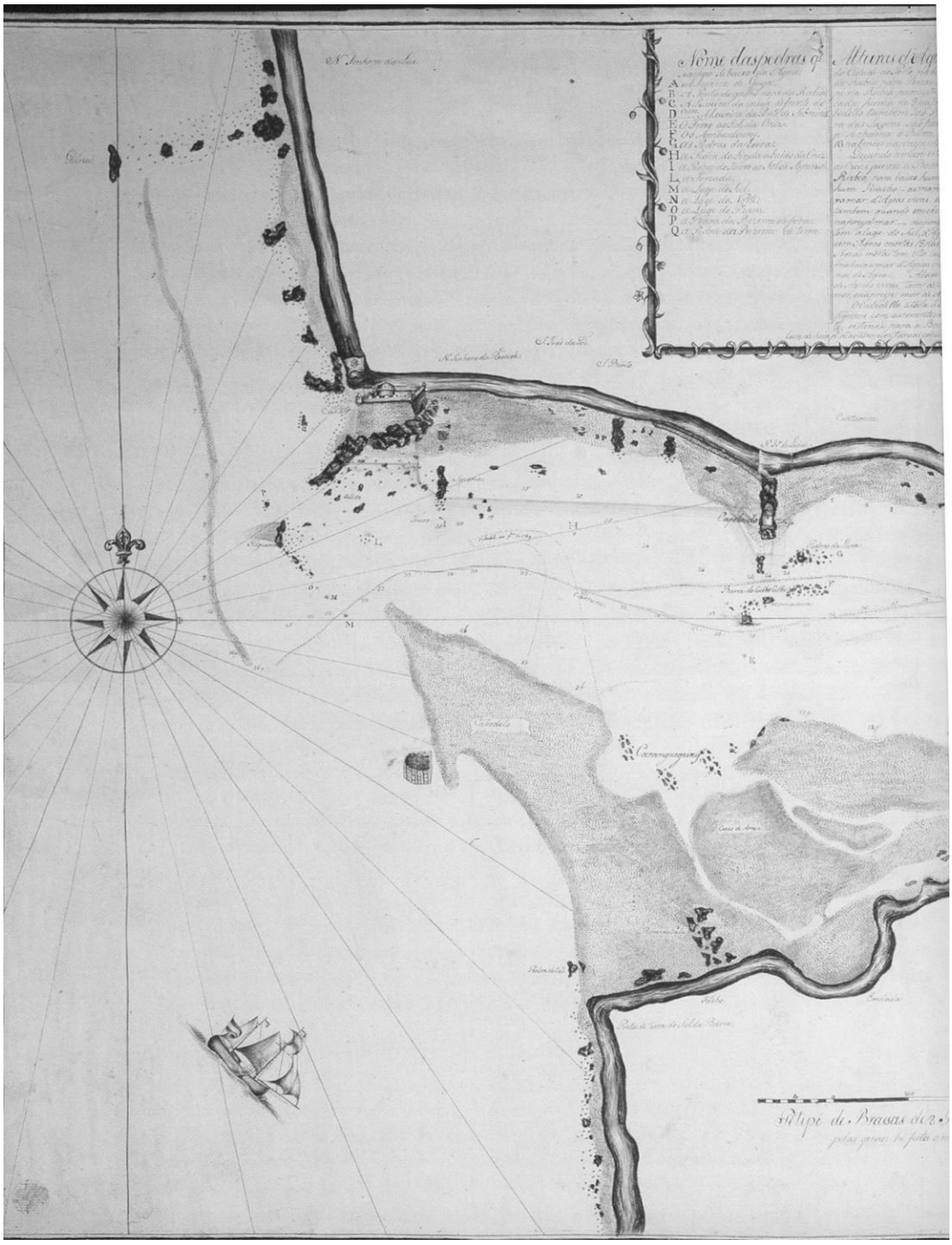


Imagem 22- Planta geográfica da barra da cidade do Porto. Teodoro de Sousa Maldonado. 1789. In ANDRADE, 1947, p.5



Mapa 4- Mapa da barra da cidade do Porto. José Monteiro Salazar. 1779. In BARROCA, 2001, p. 72

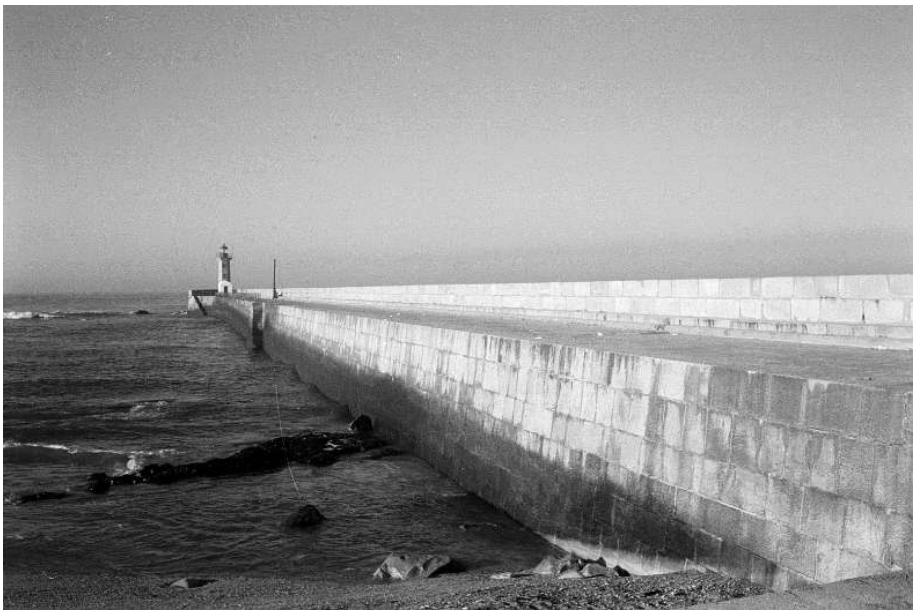
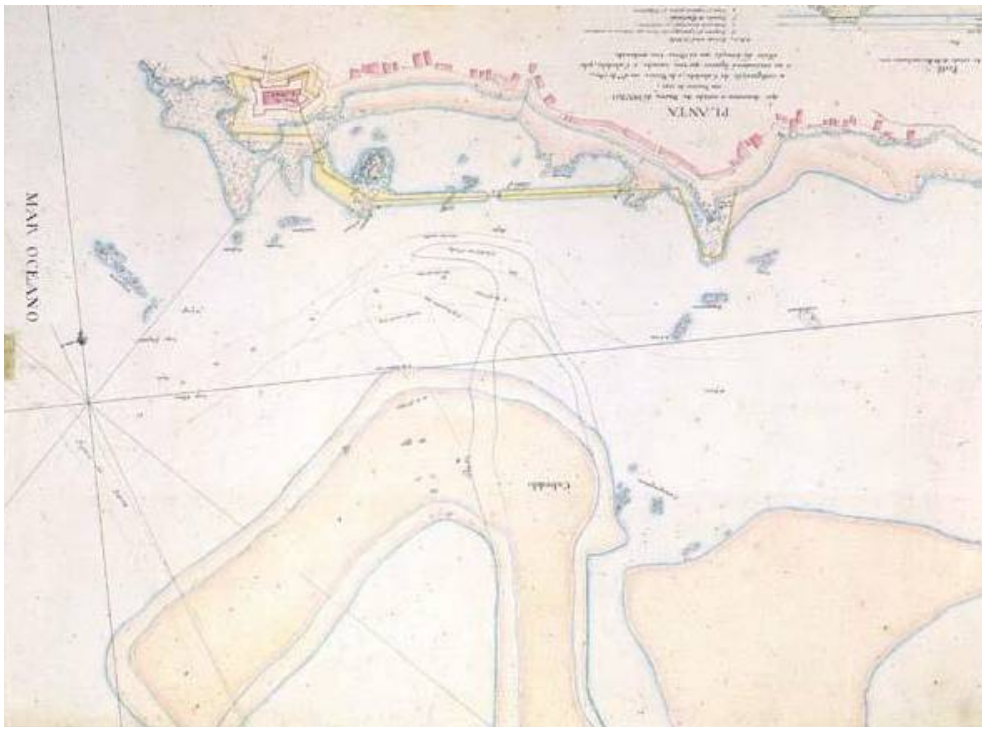
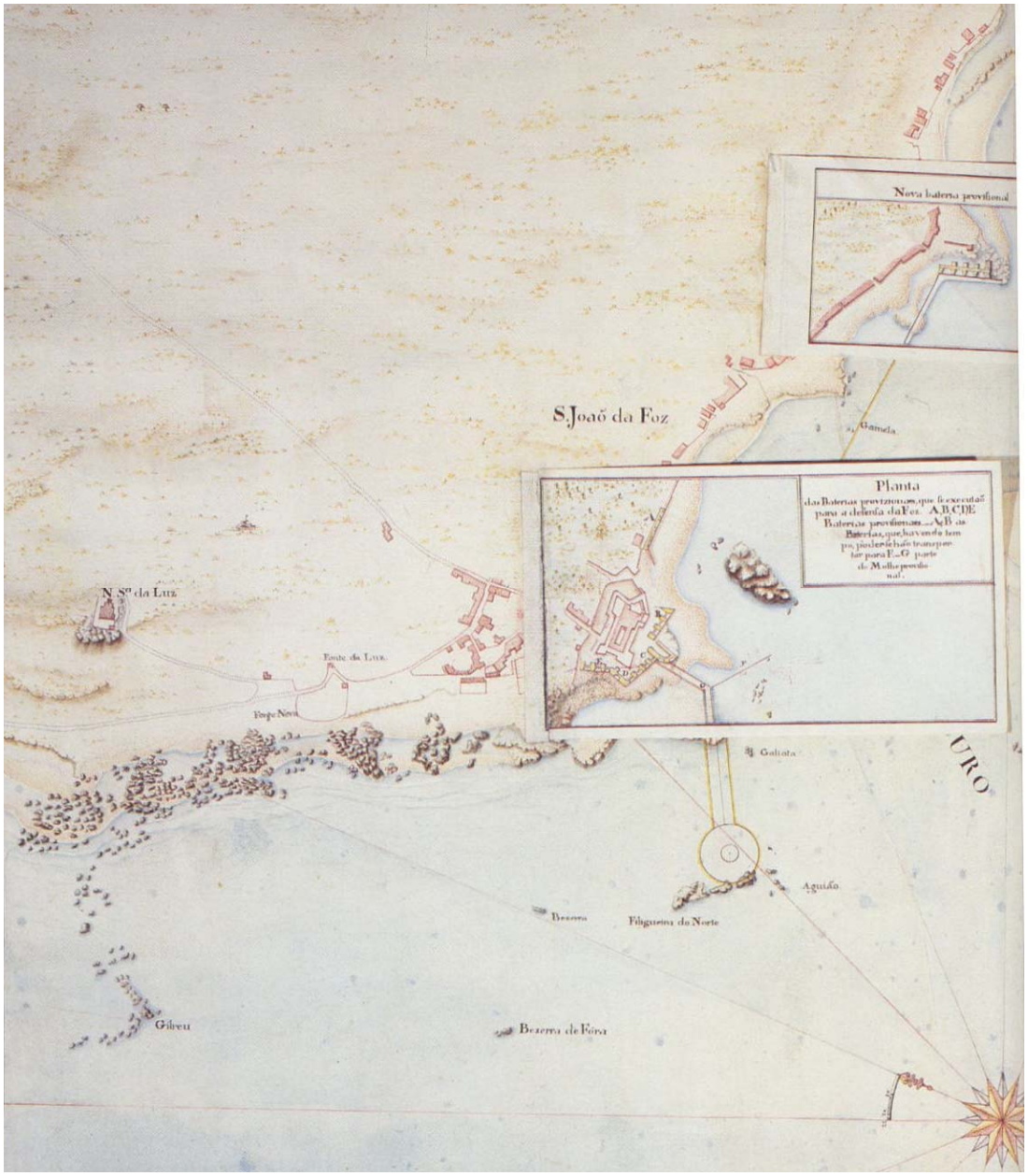


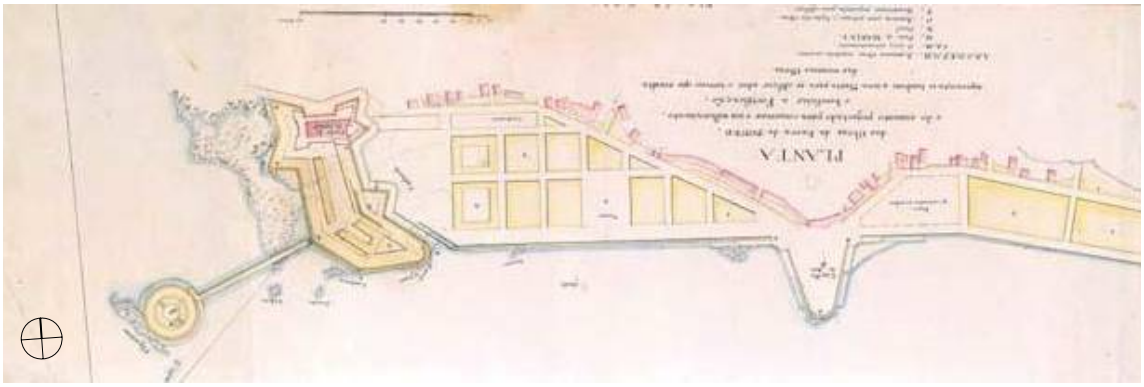
Imagem 23- Molhe de Felgueiras. Vista actual. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Setembro 2008]



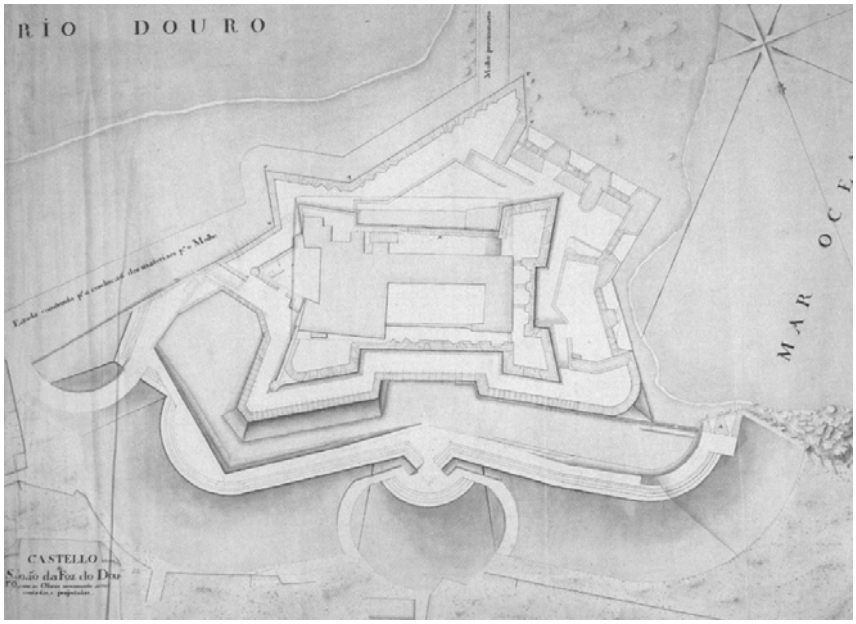
Planta 11- Primeiro projecto de Oudinot. 1790. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Setembro 2008]



Planta 12- Projecto de Oudinot. 1793. In BARROCA, Mário, 2001, p. 74



Planta 13- Projecto de Oudinot. 1794. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Setembro 2008]



Planta 14- Projecto final de Oudinot. 1795. In BARROCA, 2001, p.77

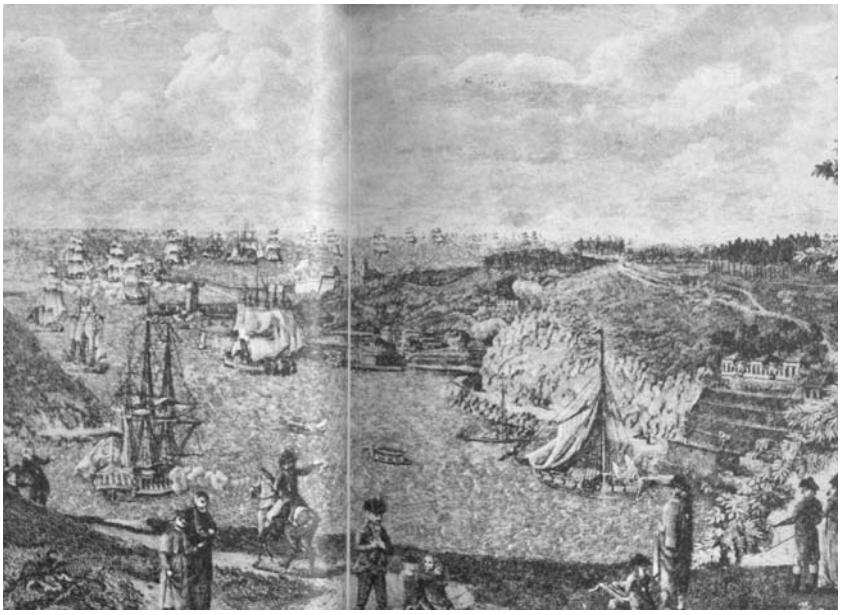
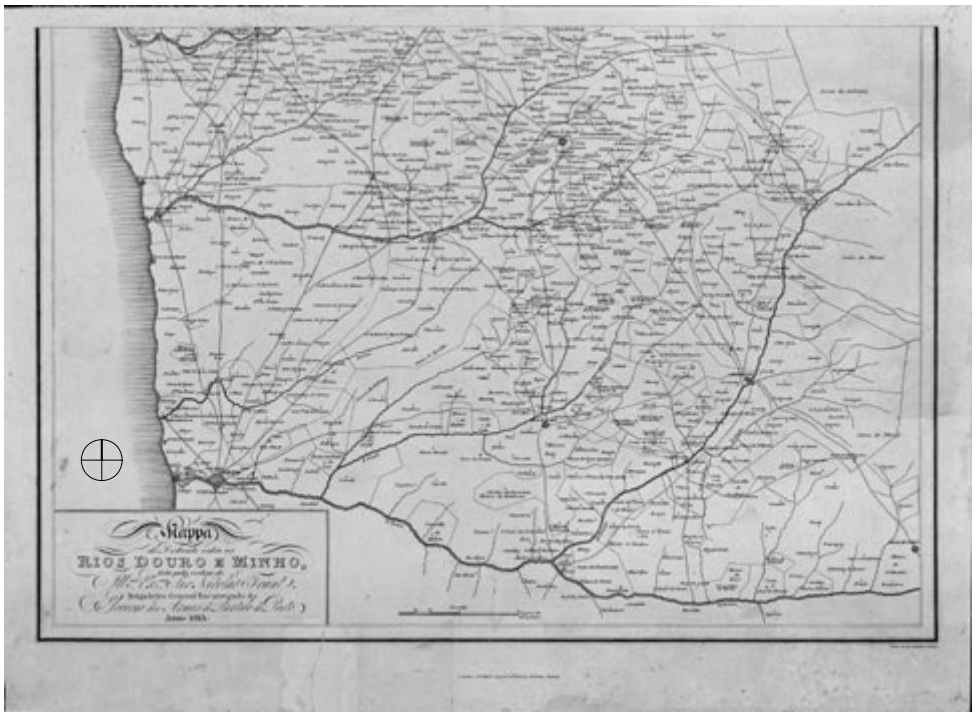


Imagem 24- Vista da entrada da barra da cidade do Porto. 1797. In BARROCA, 2001, p. 52



Mapa 5- "Mappa do districto entre os rios Douro e Minho". Nicolau Trant. 1813. Disponível na Internet em: http://www.igeo.pt/servicos/cdi/cartoteca/detalheC.asp?cod=566 [acedido em Set. 2008]

3- Uma estância balnear no Porto- do primeiro quartel do século XIX ao segundo quartel do século XX

3.1- Desenvolvimento urbano da Foz do Douro e início da moda dos banhos

No início do século XIX a cidade do Porto tinha 55402 habitantes.

> …*a periferia do que viria a constituir administrativamente o município do Porto, era constituída quase só por pequenas aldeias que ponteavam um espaço de características manifestamente rurais. Paranhos, Ramalde, Aldoar, Campanha e Nevogilde permanecerão durante muito tempo como lugares muito pouco habitados, onde a agricultura é a ocupação quase exclusiva de áreas extensas.*[1]

A colónia britânica continuou a construir casas de férias na área da Foz. Criou uma moda rapidamente imitada não só pelos portuenses mas também pelos residentes de localidades próximas.[2] Aos poucos a Foz, e os seus espaços urbanos, foram-se adaptando a estas novas funções, como iremos ver nos capítulos seguintes.

A primeira planta a representar a cidade do Porto, foi realizada em 1813, por George Balck, militar do exército britânico,[3] e ficou conhecida como a "*Planta redonda*" (Planta 15). Para o nosso trabalho interessa-nos notar que a cidade tinha ultrapassado os limites medievais e estava a crescer para o Norte, Este e Oeste. Já está representado o primeiro troço da Rua da Boavista, que nas décadas seguintes se irá prolongando para ocidente.

Esta planta do Porto, tem autor e data desconhecidos, mas supõe-se ser anterior a 1806[4] (Planta 16). Vê-se um grande espaço vazio, não urbano, entre a cidade do Porto e as pequenas localidades à sua volta, ligadas por estradas: na área da Foz, aparecem já construções ao longo da marginal, mas a seguir, para Este, não parece haver mais nenhuns elementos urbanos; já parece existir uma rudimentar estrada pelo litoral atlântico, ligando a Foz ao Castelo do Queijo, e até Matosinhos e Leça; a área de Nevogilde é praticamente deserta. Seria apenas um pequeno núcleo rural.

[1] FERNANDES, José, 1997, p.47
[2] MARTINS, Luís, 1989, p.48
[3] ANDRADE, Monteiro, 1947, p.7
[4] Idem. p. 87

Em 1813, a Rua da Boavista atingia a área de Cedofeita. Em 1825 já teria chegado à Rua de Santa Isabel.[5] Em 1816 iniciaram-se as obras para a abertura da Rua da Restauração, importante ligação entre a área alta e a marginal do Porto. O primeiro troço foi aberto do Viriato à Cordoaria. Em 1828 começou-se a abrir o segundo troço, do Viriato a Massarelos.[6]

A Planta 17 - "*Planta da Foz do Douro até Quebrantoens*", é da autoria de Luís Gomes de Carvalho, engenheiro militar que tinha trabalhado com Oudinot, e datada de 1825. É um dos muitos projectos realizados para melhorar a navegabilidade da barra do Douro. Representa com algum rigor a marginal fluvial e atlântica. Na primeira podemos observar que já há um espaço urbano contínuo ao longo da marginal até Massarelos. Do lado atlântico o espaço urbano está menos desenvolvido. Aparece representada uma costa muito rochosa, ainda sem o molhe de Carreiros construído. Não são representadas casas, apenas o farol de Nossa Senhora da Luz.

Em 1825 a Foz teria 330 Habitantes.[7] Nesta época criam-se vários espaços verdes públicos como as Alamedas das Fontaínhas, das Virtudes e de Massarelos. Esta última faz o arranjo marginal do remate do cais de Monchique.[8] Esta alameda vem valorizar a ligação marginal Porto/ Foz, que tem vindo a ser progressivamente melhorada ao longo do século XIX.

Durante as Guerras Liberais, o momento mais marcante para a cidade do Porto foi o chamado *Cerco do Porto*, de Julho 1832 a Agosto 1833. Neste período houve um confronto na região à volta do Porto e na própria cidade. Foi necessário, a ambos os exércitos, realizar cartografia actualizada, não só do Porto mas da região envolvente. Escolhemos dois desses mapas para analisarmos o desenho urbano neste período. Este mapa, "*Carte Topographique desenvolvimento lignes d´Oporto*", da autoria do coronel português F. P. A. Moreira, data de cerca de 1832 (Planta 18). Apesar do pouco detalhe, pode-se observar do lado direito da Fortaleza de S. João da Foz uma série de ruas com construções desenhadas. Pode-se observar que para Norte da povoação não

[5] OLIVEIRA, J., 1973, p .292
[6] PACHECO, Hélder, 1988, p.122
[7] MARTINS, Luís, 1997, p.48
[8] FERRÃO, Bernardo, 1997, p.208

existe nenhum tipo de actividade ou desenho urbano. Existe apenas um traçado de um caminho muito irregular e sem construções. Na cidade do Porto está representado o primeiro troço da Rua (futura Avenida) da Boavista.

O mapa "*Plan de la ville, du port & desenho urbano environs d´Oporto en Portugal*" é de autor desconhecido e data de cerca de 1832 (Planta 19). O mais importante neste mapa é a representação gráfica, em mancha escura, dos aglomerados urbanos à volta do Porto. Mais uma vez se nota que a Foz do Douro era a área à volta do Porto mais povoada. Já há uma certa continuação da mancha construída, ao longo da marginal, o que prova que este "eixo" urbano seria um dos mais importantes prolongamentos da cidade. A área de Nevogilde tem apenas uns pequenos pontos de construções. Ainda seria apenas um pequeno povoado.

O mapa "*Entrance of the river Douro*", da autoria do comandante Edward Belcher, data de1832 (Planta 20) e possui mais informação que os anteriores.

Na representação da cidade do Porto, esta já está mais extensa, e, para além da Rua da Boavista, já está representado o primeiro troço da Avenida da Boavista. A cidade já está a crescer para ocidente, mas na freguesia de Nevogilde ainda estão representados quase só campos agrícolas. Apesar de este mapa servir para transmitir informação essencialmente náutica, representa pela primeira vez com detalhe o desenho urbano da Foz do Douro, para alem dos seus principais elementos, como a fortaleza, a igreja matriz ou o farol de São Miguel-o-Anjo.

Em 1834 o Farol de Nossa Senhora da Luz voltou a sofrer nova modificação, de forma a poder continuar a auxiliar a navegação. Em 1855 é instalada uma estação semafórica de telégrafo marítimo e comercial. Em 1864 é construída uma nova torre farol. É provavelmente nesta altura que se destrói o que restava da Ermida de Nossa Senhora da Luz.[9]

Em 1834, com a extinção das ordens religiosas a Foz do Douro passa a ser um concelho independente, mas quinze meses depois passa a fazer parte da cidade do Porto. A Foz começa a evoluir, devido a dois únicos factores: o desenvolvimento dos transportes e a moda dos banhos.[10]

[9] MAIA, Sebastião, 1988, p. 89
[10] Disponível na Internet em: http://www.portodesempre.pt/freguesia.php?freguesia=12&info=7 [acedido em 11 Set 2008]

Em 1838 começou a construção do paredão do molhe de Carreiros, “à frente” do molhe já existente. Representa uma das principais imagens não só da Foz mas da cidade do Porto. (Imagem 25)

Pereira de Oliveira[11] refere uma série de projectos de arranjos urbanísticos para a Foz do Douro. Em 1838, 41, 57, 59 e 1862 existem registos de melhoramentos como a rectificação, alargamento e outros benefícios de arruamentos existentes.

Continuavam os projectos de engenharia para melhorar a navegabilidade da barra do Douro. Não nos interessa tanto analisar estes projectos, mas a planta da área da Foz que eles representam. Nesta imagem (Planta 22) podemos ver como o enrocamento do futuro Passeio Alegre já fora concluído em 1838, apesar de o jardim ainda não ter sido concluído. O areal também ainda vai até aos lados sul e oeste da Fortaleza de S. João da Foz. Infelizmente não estão representados os arruamentos da Foz.

A moda dos banhos intensificou-se a cada verão que passava. Neste período ainda não existiam os transportes públicos colectivos do Porto, e muitas pessoas deslocavam-se de carroças do Porto para a Foz. A comunidade britânica e depois algumas famílias do Porto e arredores com maior disponibilidade económica começam a construir casas de férias na Foz do Douro (neste período a área atlântica de Nevogilde ainda não estava desenvolvida).[12] A época balnear durava aproximadamente de Agosto a Outubro.[13] Fora deste período, a localidade voltava ao seu silêncio e periferia habituais.

Em 1832/33 já existiam dois caminhos de ligação entre o Porto e a Foz do Douro. Um, à cota alta, outro, à cota baixa. O primeiro passava pela igreja de Lordelo e seguia pela Pasteleira até ao alto da Foz. Aproximadamente o percurso da actual Rua do Campo Alegre. O segundo seguia pela marginal, como temos analisado neste trabalho.[14] (Planta 21)

Neste período são construídos edifícios anexos ao Farol de S. Miguel-o-Anjo. Por volta de 1841 é construído o edifício da Corporação dos Pilotos da Barra do Douro. Em 1852, a expensas da Associação Comercial Portuense, é construída a torre do semáforo.[15] Ambos os edifícios foram construídos anexos a dois dos

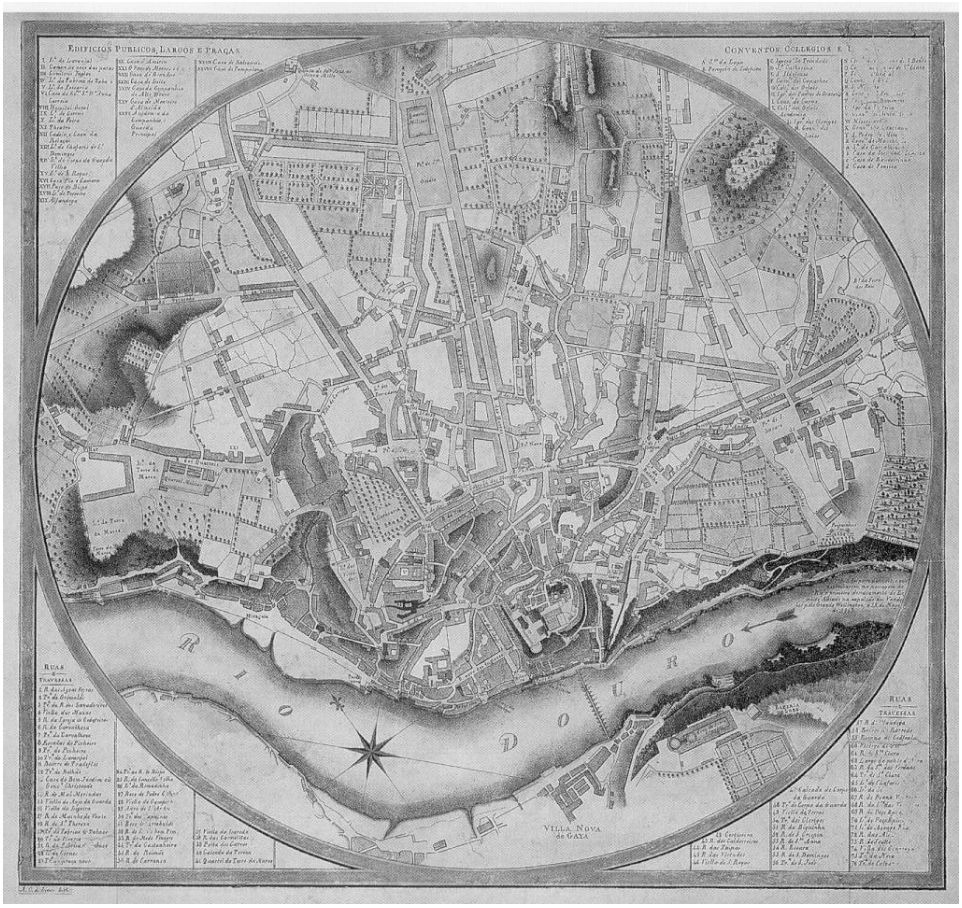
[11] OLIVEIRA, J., 1973, p .313
[12] MARTINS, Luís, 1997, p.48
[13] MARQUES, Hélder , 1990, p.59
[14] ANDRADE, Monteiro, 1947, p.31
[15] BARROCA, Mário, 2001, p. 43

lados do farol…e ainda lá estão, obstruindo um dos primeiros edifícios Renascentistas construídos em Portugal. (Imagem 7)

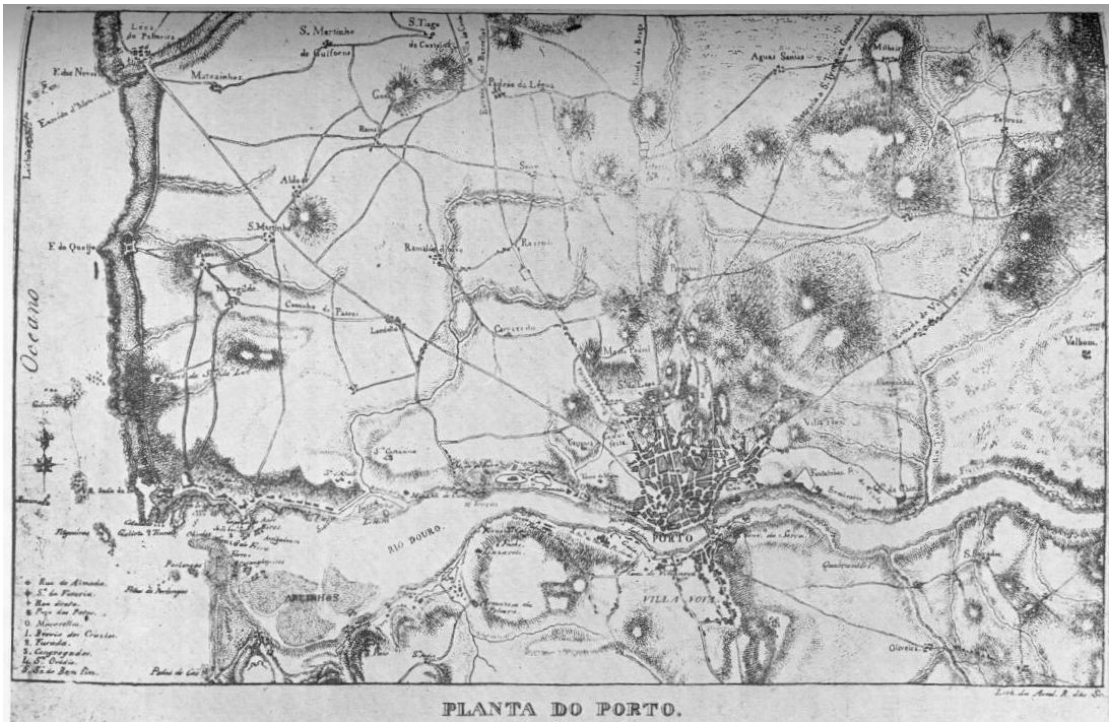
Durante o século XIX a Fortaleza de S. João da Foz foi perdendo importância estratégica. Nas invasões francesas, em 1808, ainda teve algum protagonismo. Tal como em 1832, durante o cerco do Porto. Mas s seguir entrou em declínio. Em 1846 a sua guarnição era de apenas sete homens, enquanto em 1823 ainda era de 120 homens. Deixou de ter um papel militar activo, mas só em 1934 o seu regimento de cavalaria foi dissolvido. Passou a pertencer ao Posto de Transmissões Militares até 1961, altura em que foi desafectada do equipamento militar activo. Depois de alguns anos de abandono foi confiado ao Instituto de Defesa Nacional, que aqui tem a sua sede no Norte.

A gravura, "*A Cantareira*", de Cesário augusto Pinto, (Imagem 26) pertence ao seu álbum "*As Margens do Douro*" e foi editado em 1848. É a ultima representação do Farol de São Miguel-o-Anjo antes de terem sido construídos o edifício dos Pilotos da Barra e a Torre dos Semáforos. (deve haver algum erro na data de construção deste edifício pois é referido 1841[16] mas esta gravura é de 1848 e ele ainda não está representado). Esta imagem mostra-nos com bastante realismo como era a vida nesta área da Foz em meados do século XIX.

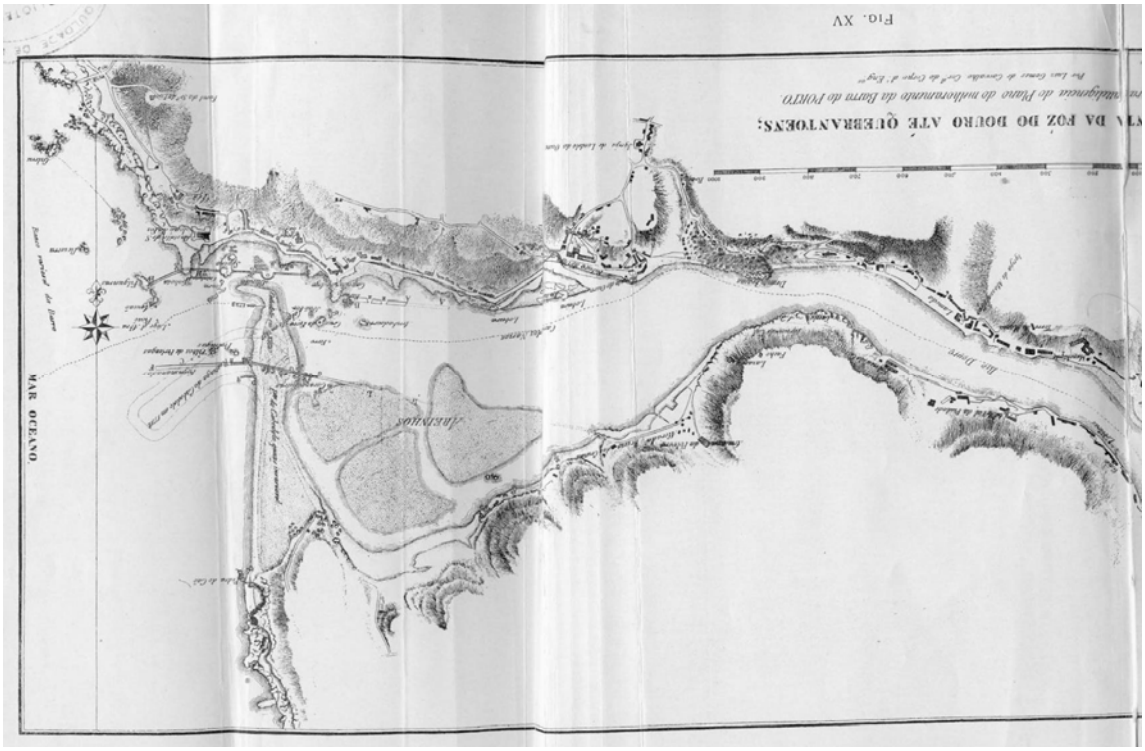
[16] BARROCA, Mário, 2001, pp. 91, 39



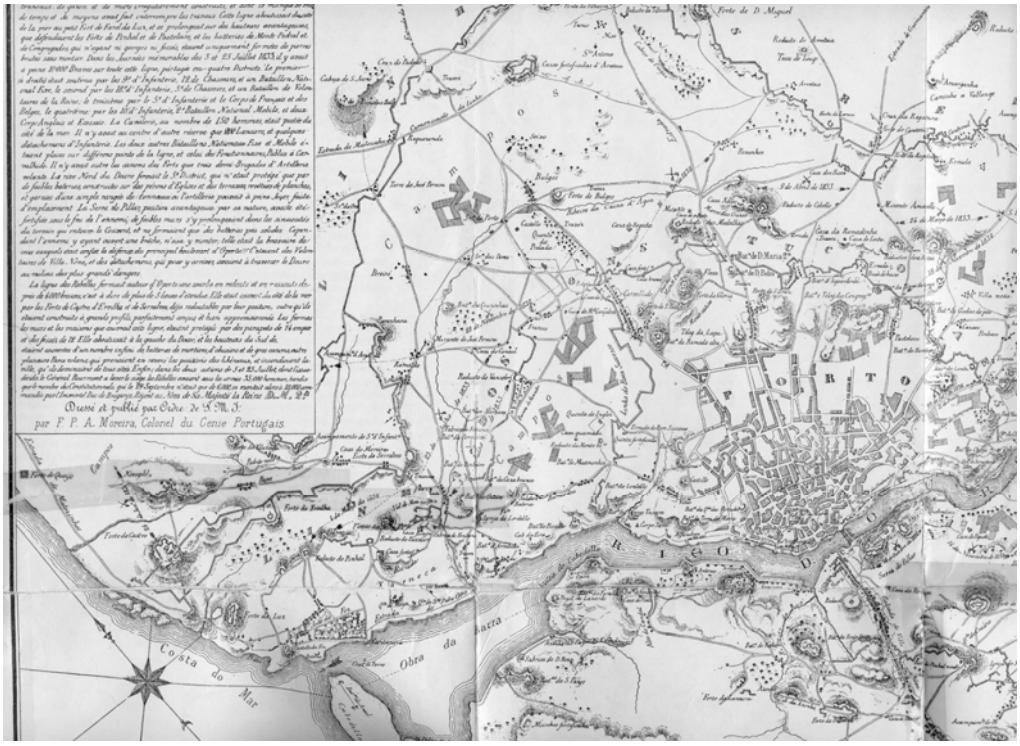
Planta 15- Planta do Porto. George Balck. 1813. In SILVA, 2001, p. 58



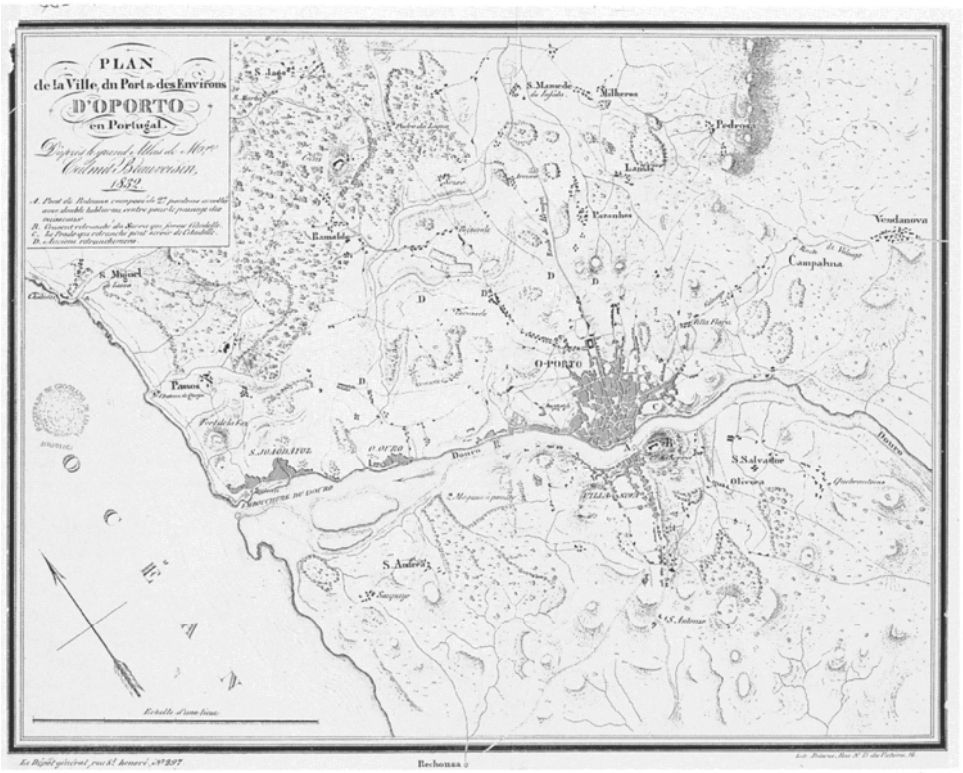
Planta 16- Planta do Porto. Autor desconhecido. 1806 In ANDRADE,1947, p. 88



Planta 17- Planta da Foz do Douro até Quebrantoens. Luís Gomes de Carvalho. 1825. In ANDRADE, 1947, p. 93

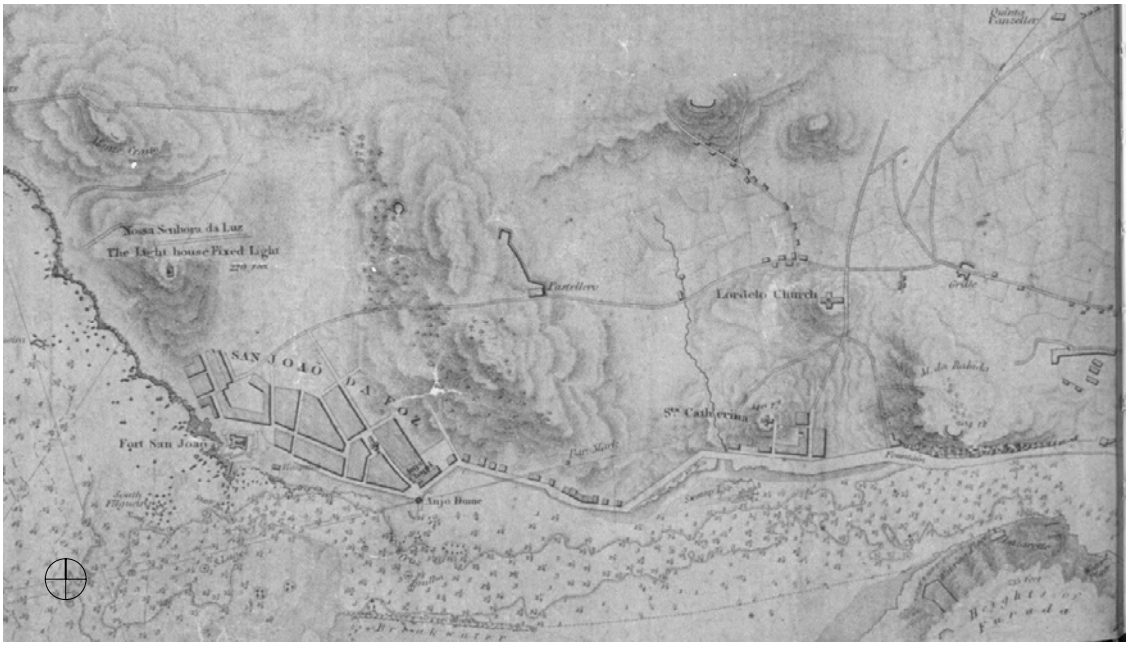


Planta 18- Carte Topographique des lignes d´Oporto. F. P. A. Moreira.1832. In ANDRADE, 1947, p. 63



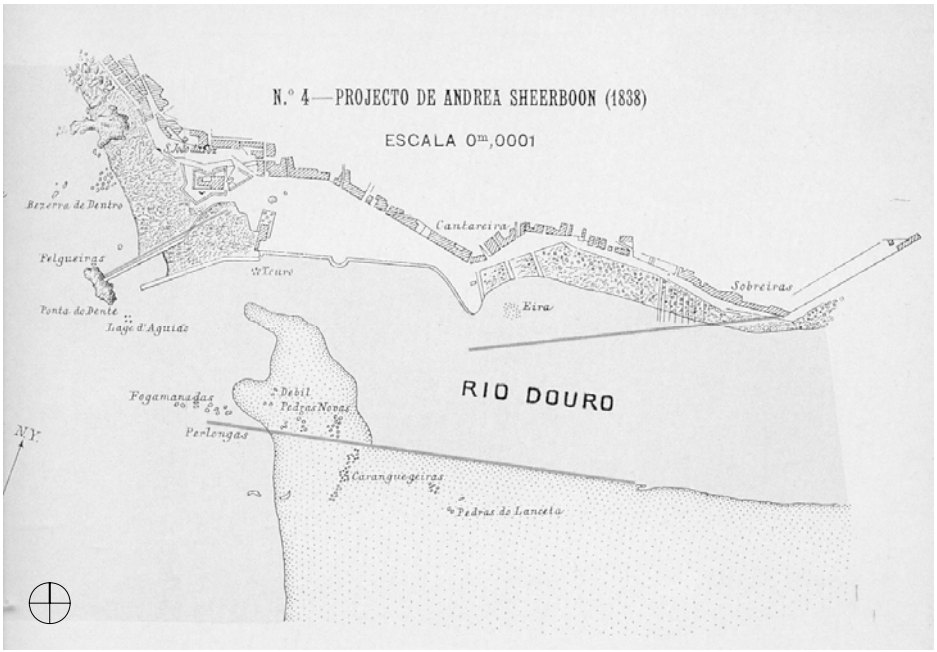
Planta 19- Plan de la ville, du port & du environs d´Oporto en Portugal. Autor desconhecido. Cerca de 1832. In TEIXEIRA, 1996, p. 314

Planta 20- Entrance of the river Douro. Comandante Edward Belcher. 1832 In SOUSA, 2002, p. 46



Planta 21- Excerto de **"**Entrance of the river Douro". Comandante Edward Belcher. 1832. In SOUSA, 2002, p. 46

Imagem 25- Paredão do molhe de Carreiros. Disponível na Internet em: http://flickr.com/photos/zwigmar/58767872/ [acedido em Setembro 2008]



Planta 22- Projecto para a barra do Douro. 1838 In SOUSA, 2002, p.39

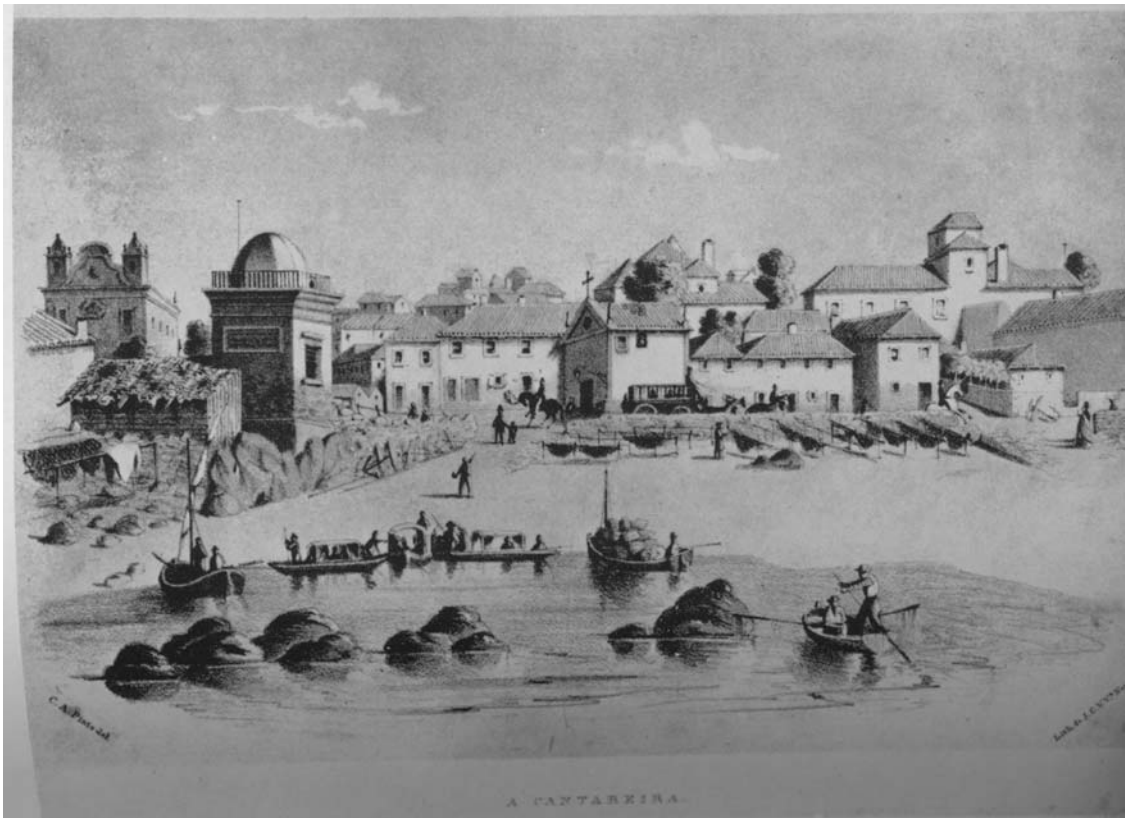


Imagem 26- Margens do Douro- a Cantareira. Cesário augusto Pinto. 1848 In BARROCA, 2001, p. 38

3.2- Consolidação urbana da Foz do Douro

Entre 1857 e 1869 destruíram-se alguns rochedos submarinos da área da barra do Douro, e com essa pedra iniciou-se o paredão da Cantareira. Esta obra, para além de fazer parte de um plano geral de controlo das margens do rio Douro, também permitiu a construção da estrada da marginal.

Com o aumento da quantidade e qualidade dos transportes do Porto para a Foz, cada vez mais pessoas aderem à moda do litoral atlântico, pois durante o calor do Verão, é uma área mais fresca e de recreio. Pessoas ricas da cidade gostam cada vez mais da Foz e aí começam a construir casas. Não só homens de negócios mas também nobres. Surgem por essa razão algumas construções apalaçadas nesta área.

Em 1865 é concluída a estrada marginal do Porto à Foz. Isto reduz o tempo de viagem e permite que cada vez mais pessoas realizem este trajecto num menor período de tempo. Por curiosidade, diga-se que esta estrada tinha um serviço de guarda para a segurança dos viajantes.[1] Este facto demonstra bem o carácter isolado e periférico que as áreas de Miragaia até à Foz ainda possuíam. Segundo nos diz Magalhães Basto, por volta de 1866 a Foz começava em Sobreiras e acabava na Rua da Senhora da Luz. Não existia a Avenida Brasil. Havia apenas uma estrada (chamada de Carreiros) para Matosinhos, que "*…atravessava uma solidão profunda…em que apenas se ouvia o mar."*[2]

No início do século XIX fez-se um aterro da praia da Meia-laranja (actual Passeio alegre), construiu-se um muro de pedra e a Foz ganhou um novo espaço público.[3] Como se pode ver nas Imagens 28 e 29, antes deste aterro existia um longo areal onde os pescadores guardavam os barcos e as redes de pesca (a gravura foi realizada em 1865, mas representa o local como era cinquenta anos antes). Com a construção do aterro, este local tornou-se um *"…descampado poeirento e solheiro…"* que os pescadores continuavam a utilizar para concertar as suas redes.[4]

[1] ALVES, Jorge, 2002, pp. 19, 112
[2] BASTO, Magalhães, 1992, p .50
[3] ALVES, Jorge, 2002, p. 19
[4] BASTO, Magalhães, 1992, p .50

Em 1870 é encomendado o projecto do jardim do Passeio Alegre a Emílio David (arquitecto paisagista alemão que também projectou na mesma altura os jardins do Palácio de Cristal).[5] Só em 1888 começa a sua construção[6], e em 1892 é dado como terminado.[7] O jardim apresenta uma tipologia mista de bosque e alameda[8], e desde que foi inaugurado tornou-se num dos jardins e espaços públicos mais bonitos e agradáveis não só da Foz mas de todo o Porto. Este jardim transformou a Foz em termos urbanos, pois deu-lhe uma enorme área de lazer e de passeio à beira-rio, que veio acentuar o seu novo carácter de colónia de férias das pessoas mais ricas e elegantes do Noroeste Português.

Existem algumas imagens do antes e depois do Passeio Alegre. Nas Imagens 27 e 28[9] vemos como era esta área antes do aterro e do enrocamento. Existia a praia da Meia-laranja, que era uma área de pescadores. Nota-se que os alçados da Foz velha, virados para essa praia já denotam uma certa monumentalidade nalguns casos, misturados ainda com pequenas casas mais humildes. Na Imagem 29 já se vêm algumas porções de muro construído, que viria a fechar completamente a praia da Meia-laranja, e onde seria feito um aterro com o posterior ajardinamento do Passeio Alegre. Nas Imagem 31 já se vê o jardim com algumas árvores, ainda pouco desenvolvidas.

No Mapa de 1862 (Mapa 6), podemos observar pela primeira vez uma planta rigorosa de uma parte da Foz do Douro. Para além dos elementos já estudados como a Fortaleza de S. João da Foz e o Farol de S. Miguel-o-Anjo e a Igreja Matriz, surgem nesta planta os seguintes elementos: o espaço ganho ao rio onde vai ser construído o Passeio Alegre. Vê-se o muro de suporte e ainda muitos pequenos rochedos que ainda não foram destruídos; a Rua do Passeio Alegre já tem uma linha de árvores plantadas. Esta via vai ser a principal da nova Foz, menos ligada aos pescadores e mais às classes altas que aí vão começar a mover-se; na actual Esplanada do Castelo, no lado Norte do forte, também estão representadas algumas linhas de árvores. Como o forte perdeu importância militar e estratégica, os seus espaços circundantes já não necessitam de ter fossos para

[5] MAIA, Sebastião,1988, p. 232
[6] ANDRESEN, Teresa, 2001, P.137
[7] MAIA, Sebastião, 1988, p. 232
[8] ANDRESEN, Teresa, 2001, p.137
[9] OLIVEIRA, Eduardo, 1985

uso militar. Transformam-se assim em locais públicos, que toda a gente pode usufruir.

Do desenvolvimento urbano da Foz Velha, muito há a dizer. Neste capítulo vamos apenas fazer uma pequena análise. No próximo analisaremos em detalhe, através da planta "Telles Ferreira", a morfologia urbana desta área. As principais características são o desenho irregular da malha urbana e a grande quantidade de espaços verdes existentes. Isto estará seguramente ligado às raízes rurais bem recentes desta área. Não se fez um planeamento urbano adequado ao crescimento desta área. E foram-se construindo novas e maiores casas, em cada vez maiores lotes, mas não se adequou o desenho das ruas e espaços públicos (excepto o Passeio Alegre) a este novo tipo de cidade. Os espaços verdes existentes também devem surgir deste factor. Aquilo que era uma mata ou floresta, foi, aos poucos, e de forma desordenada, sendo ocupada por caminhos, que entretanto se desenvolveram em ruas, lotes e construções que aos poucos foram retalhando e destruindo o espaço verde. Esta planta não tem suficiente detalhe para podermos distinguir entre quais os lotes e construções iniciais (ligados à população piscatória e marítima) e as novas e maiores construções da população de fora da Foz que aqui começou a construir a sua segunda residência de férias.

Na Foz nova, como iremos analisar no próximo capítulo, como se começou de raiz a urbanização daquela área, já existiu planeamento das dimensões das ruas, espaços públicos, lotes e edificado. Nesta época, a área a norte da Foz Velha, que se viria a chamar Foz Nova, ainda não estava urbanizada.

> *A ligação entre a Foz do Douro e Matosinhos, pela orla do mar, fazia-se por atalhos e carreiros, nem sempre muito seguros, como reza a tradição. Mapas não muito antigos registam os topónimos...«Carreiro Mau», «Carreiros» e «Molhe de Carreiros» que denunciam a existência de caminhos certamente estreitos, sinuosos, serpenteantes e até cruzados.*[10]

Era uma área fria, ventosa e inóspita, só habitada por alguns pescadores. Em 1864 começou a construção de uma nova estrada de ligação, pela marginal atlântica, entre a Foz do Douro e Matosinhos.

[10] BRANDÃO, Domingos, 1983, p. 53

A parte compreendida entre a Rua da Senhora da Luz e o Molhe de Carreiros foi designada a Avenida de Carreiros. Com o advento da República passou, depois, a designar-se Avenida do Brasil. Do Molhe do Castelo saía uma estrada (substituindo os antigos caminhos) que seguia para Matosinhos. Era a Rua do Castelo do Queijo. Já no segundo quartel do século XX, foi alargada e ajardinada. É a espaçosa Avenida de Montevideu que finda na Rotunda do Castelo do Queijo (Praça de Gonçalves Zarco); segue depois a Esplanada do Rio de Janeiro até à Praça da Cidade do Salvador.[11]

Esta nova estrada, que viria a transformar-se em duas longas e amplas avenidas (do Brasil e de Montevideu), tornou-se a espinha dorsal do desenho da Foz Nova. Como vimos atrás, cada vez mais pessoas com fortes recursos económicos construíam ou alugavam casas na Foz Velha. Mas esta área era pequena para tanta construção e, por outro lado, já estava ocupada com as casas dos habitantes locais.

A Foz Nova era a área ideal para o prolongamento da Foz Velha, pois estava perto do mar, quase não tinha construções e a topografia da área era propícia à construção de um pedaço de cidade residencial, pois tinha um ligeiro declive em direcção ao mar. Até 1872, as únicas maneiras de ir da cidade do Porto à Foz era o barco, o burro ou o carroção. Este último era uma carroça puxada por uma junta de bois. A viagem demorava entre seis a oito horas a chegar à Foz.[12] Em 1872 foi criada a linha do "americano", um eléctrico sobre carris puxado por cavalos. Era assim chamado por se inspirar no mesmo tipo de transporte existente em Nova Iorque e no Harlem, desde 1832.[13] Este carro passou a ligar o Porto à Foz em cerca de vinte e cinco minutos.[14] Criam-se duas linhas que ligam o Porto à Foz. Uma, pela marginal, designada "Companhia de baixo", e outra, a "Companhia de cima" que faz a ligação a partir da Praça Carlos Alberto, via Rua (futura Avenida) da Boavista, Cadouços, Foz.[15]

Em 1864 a cidade do Porto tem 86 761 habitantes, e a Foz do Douro 2904. Não há dados para Nevogilde. Ou seja, na Foz vivem apenas 3,3 % da população total

[11] Id. Ibid.
[12] FERNANDES, José, 1985, p. 19
[13] FIEL, Jorge, 1983, p.197
[14] FERNANDES, José, 1985, p. 19
[15] FIEL, Jorge, 1983, p.199

da cidade do Porto. Claro que neste valor não está quantificada a população flutuante na época de Verão.

Nas duas gravuras de Eduardo Pires de Oliveira,[16] datadas de 1865, (Imagens 32 e 33) podemos ver duas imagens panorâmicas da área marginal do Porto, desde da área de Lordelo do Ouro até à Foz. O povoamento é muito disperso desta área, e não existe de um caminho bem definido à cota alta entre o Porto e a Foz. A maior parte destes montes têm apenas árvores com alguns edifícios e quintas. O ambiente geral é rural e periférico. Ainda nem é semi-urbano. Imagina-se a "distância" física e mental a que estava a Foz, para quem vivia nas freguesias mais centrais do Porto.

Em 1868 é aberta a Praça da Boavista[17] (futura Rotunda da Boavista). Esta vai ser um dos mais importantes elementos de desenho urbano da cidade do Porto até aos dias de hoje. Permite todo o desenvolvimento ordenado de todo o lado ocidental da cidade do Porto e da periferia nordeste. Um destes ramos, o principal, a Avenida da Boavista, irá ligar o Porto ao litoral atlântico, criando a segunda grande ligação entre estas duas áreas da cidade, sendo a primeira a marginal fluvial.

A Imagem 34, de 1876, da autoria de Eduardo Pires de Oliveira[18], representa a foz Nova. A Foz estava a começar a avançar para Norte[19]. Nesta imagem vemos no topo da pequena colina o Farol de Nossa Senhora da Luz, e à direita a Fortaleza de S. João da Foz. Na avenida já estão construídas algumas casas de dois pisos, com dimensões mais generosas do que os exíguos lotes que a Foz velha permitiam.

A ideia e desenvolvimento da Avenida de Carreiros foi um gesto urbanístico bem planeado pois criou a "espinha dorsal" que ordenou todo o desenho urbano e também criou um generoso e agradável espaço público paralelo à linha da costa.

---

[16] OLIVEIRA, Eduardo, 1985
[17] RAMOS, Luís, 2000, p. 390
[18] OLIVEIRA, Eduardo, 1985
[19] *"Os novos transportes aproximavam Leça, Matosinhos e a Foz do Porto…A Foz do Douro torna-se então « um Porto em miniatura», de barco, de charrete, de «americano», desembarcam banhistas durante a época do verão, espalhando-se pelas praias que crescem ao lado da privativa «Praia dos Ingleses», junto à Rua da Senhora da Luz. A Foz concorre então com as praias fluviais do Rio Leça e as praias de mar de Matosinhos, tornando-se a primeira estância de mar da zona do Porto. Tem casino, vários cafés, cinco colégios, vários hotéis… e um clube elitista, que cede dos seus pergaminhos e, durante o Verão, aceita sócios « de estação». Mas do « americano» desembarcava tudo, pessoas de todas as categorias sociais, cestos de pão e fruta, canastras, caixotes, trouxas de roupa branca das lavadeiras… a praia do Caneiro, mesmo encostada à Praia dos Ingleses, torna-se uma praia popular…"* in RAMOS, Luís, 2000, p. 500

Em 1888 é inaugurado o Passeio Alegre e a velha estrada é melhorada e alargada, enchendo-se de chalés burgueses. Entre 1884 e 1895 é construído o Porto de Leixões, a alguns quilómetros a Norte da barra do Rio Douro. Aos poucos irá absorver a maior parte do tráfego marítimo do último troço do Rio Douro, já que o assoreamento da barra continuava, apesar de todos os esforços em o corrigir.[20] Foi este factor que fez diminuir lenta mas continuamente a importância comercial do Rio Douro. O Porto de Leixões, permitia, por outro lado, que navios de maiores dimensões e tonelagem o pudessem utilizar.

Aos poucos, a típica imagem tripeira da Ribeira e do último troço do Rio Douro cheios de barcos, velas, cargas e descargas, pessoas e confusão, foi desaparecendo. As novas regras do comércio marítimo, nacional e internacional, obrigavam a cada vez maiores navios e ao uso de novas tecnologias de cargas e descargas (novos e maiores guindastes). A Ribeira do Porto e o Rio Douro não podiam oferecer estas condições. A acentuar estes problemas está sempre a barra do Douro, que apesar de continuadas obras de melhoramento continuava a assorear e a dificultar a navegação.

Neste período houve um grande desenvolvimento da Foz Nova. Foram abertos novos arruamentos cada vez mais para norte.[21] Foi por exemplo aberta a Rua do Molhe, de forma a ligar o centro de Nevogilde[22] à Avenida Brasil[23]. Em 1890 a Foz do Douro tinha 5081 habitantes, de um total da cidade do Porto de 138, 860 habitantes, ou seja, apenas 3,6 % da população total.[24] No Verão a população flutuante aumentaria muito, mas continuava uma região periférica do grande Porto.[25]

---

[20] RAMOS, Luís, 2000, pp. 387, 391

[21] OLIVEIRA, J. , 1973, p. 328

[22] FERNANDES, José, 1997, p. 79

[23] "Quando em 21 de Novembro de 1895 Nevogilde foi desligada do concelho de Bouças e anexada ao Porto, pouco mais era que uma vastidão de terrenos, alguns ermos, outros de lavoura, onde se colhiam o milho, o trigo, o centeio e o feijão. Umas tantas casas, rodeando a igreja paroquial, formavam a aldeia. Casas de campo, sólidas, graníticas, de porta larga para o carro de bois. Caminhos esconsos, entre muros de pedra miúda. As casas e caminhos ainda se encontram nas proximidades do centro urbano primitivo… Nevogilde teve assim duas origens. Uma rural, em torno da sua igreja…A segunda marítima e piscatória. Tinha o núcleo em Carreiros, onde, abrigados pelo paredão do quebra-mar, uma colmeia de pescadores exercia o seu mister desde tempos imemoriais…O desenvolvimento das praiase a urbanização do litoral, a partir do último quartel do século XIX, transformaram a costa inóspita e pedregosa. Nevogilde tornou-se uma aprazível estância balnear onde a média e a alta burguesias construíam os seus chalets e, aos domingos, o portuense ia, de eléctrico, com a família, apanhar ar e sol…" in PACHECO, Hélder, pp. 86, 87

[24] TEIXEIRA, Manuel, 1996, p. 24

[25] "…era este local o único nas proximidades do Porto que mais facilmente oferece recreio e frescura durante o calor, e então muitas pessoas ricas da Cidade para negócio ou para usufruírem tem nestes últimos anos mandado construir óptimos prédios, sendo até alguns deles apalaçados: os nobres gostam de também ostentar na Foz, antiga residência de gente marítima e de pescadores. ALVES, Jorge, 2002, p. 112

"O mar e os banhos, ou a simples moda, justificam uma parte importante dos estabelecimentos existentes numa Foz que, de pequena povoação…habitada…por humildes pescadores… se havia tornado cosmopolita, dotada de bons alojamentos…, cafés, confeitarias e restaurantes e servida por médicos, casas de banho, alem de numerosas sociedades

Entre 1892 e 1910 conclui-se o muramento da margem direita do Douro entre a Arrábida e a Cantareira.[26] Em 1895 é aberta a Estrada da Circunvalação, que vem delimitar definitivamente (excepto em algumas áreas orientais) os limites do Concelho do Porto.[27] Em 1897 é ordenada a construção do Posto Fiscal da Cantareira, encostado ao lado poente do Farol de S. Miguel-o-Anjo.[28]

Aos poucos a tracção animal é substituída pela tracção a vapor e depois pela electricidade.[29] Estes desenvolvimentos permitem aumentar a velocidade e o conforto de viagem. A Planta 24 representa o traçado dos transportes públicos da cidade do Porto até 1905. A amarelo está representado o percurso desses transportes até 1905. Cada vez existiam mais linhas de transportes públicos na cidade, o que fez aumentar progressivamente o número de habitantes e de visitantes à Foz.

As Imagens 35, 30 e 36 também publicadas por Eduardo Pires de Oliveira, são datadas de 1887. Em Massarelos, a maior parte da marginal tem poucas casas e os montes da Arrábida e Pasteleira têm muita vegetação e espaço não construído. Esta área estava muito pouco urbanizada. (Imagem 35)

Na Cantareira inicia-se o aterro do futuro Passeio Alegre. A ambiente geral desta área é rural e piscatório, mas já com algumas construções de vários pisos e com uma certa monumentalidade e urbanidade. A área do Passeio Alegre ainda é ocupada pelas actividades dos pescadores. (Imagem 30)

A estrada da marginal já tem uma certa regularidade e vêem-se os carris para o "americano". A estrada tem ainda um ar muito rural e periférico. Ainda devia ser uma pequena aventura realizar este trajecto entre o centro do Porto e a Foz. (Imagem 36)

Em 1892 é realizada uma planta da cidade do Porto, sob a coordenação do general Telles Ferreira e que é um marco da cartografia da cidade, devido ao enorme rigor e detalhe com que foi desenhada.[30] É a primeira planta rigorosa que temos da área ocidental do Porto. Na Planta 25 pode-se ver toda a área ocidental da cidade. O troço final da Avenida da Boavista está já desenhado mas ainda não

---

de recreio que a vocação balnear e o elevado estatuto económico de uma parte dos residentes e frequentadores estivais ajuda a compreender." In FERNANDES, Rio, 1997, p.77

[26] ALVES, Jorge, 2002, p. 19

[27] RAMOS, Luís, 2000, p.391

[28] MAIA, Sebastião, 1988, p. 76

[29] FIEL, Jorge, 1983, p.199

[30] AAVV, 1992b

foi construída. A área da Foz é a única com algum desenho urbano, de resto temos pequenos núcleos ainda rurais, como Nevogilde, Aldoar e Lordelo do Ouro. Entre estes pontos urbanos existe apenas áreas verdes, em parte ocupado por campos agrícolas. Na Planta 26 vemos a área da Foz já com mais detalhe. A Foz Velha tem uma malha consolidada, enquanto a Foz Nova ainda se está a desenvolver. Esta está a ser desenvolvida para a função de área de habitações unifamiliares de luxo. Tanto as vias como os lotes têm dimensões adaptadas a essas funções. Na Planta 27 vemos representada a área da Foz Velha.[31]

Na transição entre a Foz Velha e a Foz Nova vê-se o Farol de Nossa Senhora da Luz ao fundo. Esta área já está amplamente construída, com casas tipo *chalet.* As ruas têm um aspecto limpo e ordenado, assim como os espaços verdes. Já aparece, à direita, o caminho de ferro, que corresponderá ao trajecto do transporte da Carris. A atmosfera é típica de uma abastada colónia de férias, calma e ordenada. (Imagem 56)

A moda dos banhos nas praias da Foz era um evento social e até cultural. As pessoas juntavam-se e tomavam banho. Parece ser uma espécie de ritual, em parte médico. Ainda não existia a naturalidade actual em ir para a praia. (Imagens 38 e 39)

A progressiva evolução da Foz para Norte também vai provocar o grande crescimento urbano e populacional de Matosinhos e de Leça da Palmeira, as duas localidades que seguem a linha litoral a Norte da Foz e do Porto.

---

[31] *"…é nitidamente superior a percentagem de espaços verdes, mas, sobretudo, a fraca compacidade é, de modo geral, a noção com que se fica, pelo carácter fruste e heterogéneo do espaço construído, onde falta quase por completo uma disposição clara, mesmo quando cuidadosamente e em pormenor olhamos o papel dos arruamentos na sua ordenação. Dir-se-á que em muitos aspectos do exemplo dado o espaço construído ainda participa de uma estrutura que não é plenamente urbana, mas herdada de uma ocupação mista ou compromissial de grupos humanos que dividem as suas actividades entre o amanho das terras e as fainas do mar e do rio.*
Neste tipo de estrutura a adaptação à topografia é um aspecto evidente que se traduz não só na rede de espaços de circulação como também no carácter irregular do desenho dos quarteirões. Salvo algumas poucas excepções não há indicação de loteamentos; pelo contrário, é notável a irregularidade do parcelado, bem evidente nos espaços verdes.
Apesar do carácter irregular do traçado dos arruamentos, não deixa de ressaltar uma certa hierarquia…um grande eixo…é um trecho da Rua do Padre Luís Cabral…com apoio neste eixo partem ruas de menos importância, as quais sem deixar de adaptar-se à topografia, apresentam um certo paralelismo, descendo para a margem do Douro, para o Passeio Alegre, ou subindo para o Alto da Vila…se nos aproximarmos…tem-se a impressão de estar num meio rural quase perfeito, uma aldeia, onde as habitações, sem qualquer aparato, se voltam, mais que para a rua, para o espaço alem dos muros, que faceiam longamente os arruamentos e onde se rasgam portões amplos. Há também belas quintas com casas apalaçadas, parque, capela e jardins. Para W, as coisas passam-se diferentemente. Muitos dos edifícios, de épocas diferentes, apresentam um certo aparato arquitectónico exterior, onde se desenvolvem intencionalmente, e, por vezes, com notável elegância decorativa, as sacadas, varandas e portais, em preciosos trabalho de granito e de ferros forjados. Desde muito cedo o pequeno povoado juntou às humildes e rotineiras tarefas de rurais e pescadores o aproveitamento dos regalos estivais…sucederam-lhe com residência de veraneio muito mais tarde fidalgos e abastados comerciantes do Porto de que se destacariam alguns estrangeiros.
Face ao Passeio Alegre os edifícios aumentam de volume e número de pavimentos e, algumas vezes, apresentam um certo ar exótico e rebuscado…" in OLIVEIRA, J., 1973, pp. 361-363

Os factores que permitiram este grande desenvolvimento foram o aumento da população, a melhoria dos transportes com a cidade do Porto, em particular com a Foz, o crescimento do porto de Leixões e o prolongamento da moda dos banhos a estas duas localidades.

Até final do século XVIII Matosinhos e Leça da Palmeira estão intimamente ligadas ao rio Leça, em torno do qual se organiza o espaço e a vida dos dois aglomerados. Este é um porto natural para os barcos de pesca e é aí que se desenvolve a maior parte da vida cívica e económica. Esta era essencialmente a pesca, a salga do peixe e a moagem.[32]

Havia uma ponte romana que ligava as duas margens, e a malha urbana era de herança medieval. As duas vias principais ligavam a Pedras Rubras e à Foz do Douro.

Tal como no Porto e na Europa, a população de Matosinhos e Leça da Palmeira aumentou exponencialmente entre o século XIX e XX, tornando-se um dos subúrbios mais populosos do Porto.[33] O Porto expande-se em direcção à marginal atlântica, prolongando-se este crescimento para Norte, em direcção a Matosinhos e Leça da Palmeira. No último quartel do século XIX os transportes públicos que terminavam na Foz do Douro prolongam-se primeiro até Matosinhos e depois até Leça da Palmeira.[34] Isto fez crescer a economia e o crescimento urbano. Foi necessário criar um plano urbano de expansão para acolher a nova população e a crescente indústria conserveira que necessita de cada vez maiores edifícios para funcionar.

Em 1896 é criado o primeiro plano de urbanização de Matosinhos, da autoria de Licínio Guimarães.[35] O prolongamento realiza-se para Sul, em direcção à Foz, pois para Norte existia o rio Leça. Tal como na Foz Nova, adopta-se uma malha regular ortogonal de quarteirões. Esta será ocupada por unidades industriais e alguma residência. Matosinhos sedimenta a sua vocação industrial enquanto Leça da Palmeira a sua vocação balnear.

Este novo plano também permite melhorar o acesso ao mar (ao porto de Leixões), dos produtos fabricados no grande Porto.[36] A malha regular ortogonal é

[32] VALENTE, Luísa, 2003, p.27
[33] NUNES, Sandra, 1998, p. 69
[34] VALENTE, Luísa, 2003, p.32
[35] NUNES, Sandra, 1998, pp. 31, 26
[36] NUNES, Sandra, 1998, pp. 33, 30, 43

o tipo de malha urbana mais comum do urbanismo do século XIX, tanto em Portugal como na Europa e América do Norte. Apesar de existir desde a antiguidade, vai-se adaptando ao longo dos tempos às necessidades de cada época. No século XIX, com o crescimento exponencial da população das cidades esta malha permite a criação rápida e pragmática de cidade, facilitando a divisão do terreno, facilidades de construção, regularização de circulação[37] e de criação de infra-estruturas como gás, água, rede de esgotos e iluminação pública.

Tal como na Foz, surgem neste período a iluminação pública (1885), a rede de água e gás (1885) e a ligação ao "americano" até Leça da Palmeira (1872).[38] Também a moda dos "banhos" e a influência social da comunidade britânica se prolongam para as duas localidades. Estes foram os primeiros a descobrir Leça da Palmeira como área de veraneio e residência, sendo mais sossegada que Matosinhos. O movimento dos banhistas está relacionado com a evolução dos transportes e comunicações com a área Oeste (Foz) da cidade do Porto.

Em Leça da Palmeira também houve a criação de alguns novos arruamentos. Rompe com a sua estrutura urbana feudal e defensiva, transitando para uma fase de ruas mais largas, mais geométricas e organizadas em função do mar e da orientação solar.[39]

[37] CASTRO, Carla,.2005, p. 124
[38] NUNES, Sandra,. 1998, p .32
[39] OLIVEIRA, José,.1997, pp. 9, 26, 135

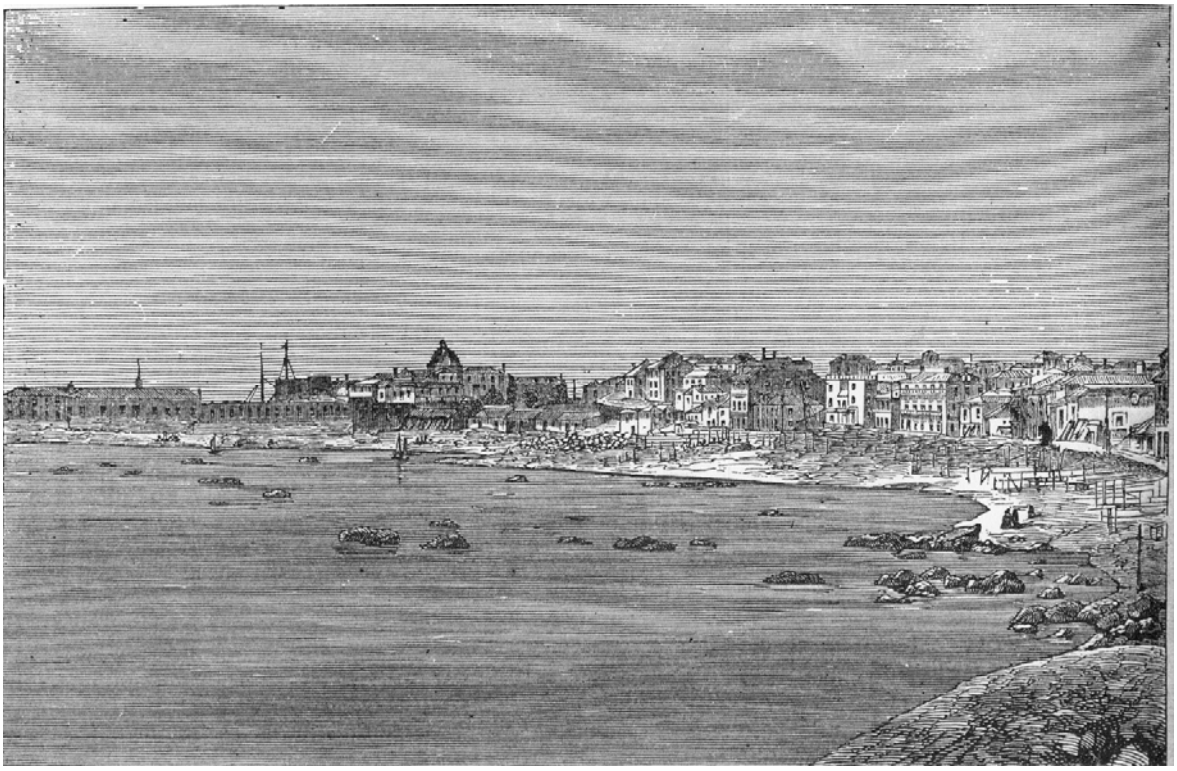


Imagem 27- São João da Foz. 1865. Eduardo Pires de Oliveira. In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 55

Imagem 28- Fotografia da Praia da Meia-laranja. In MAIA, 1988, p. 228

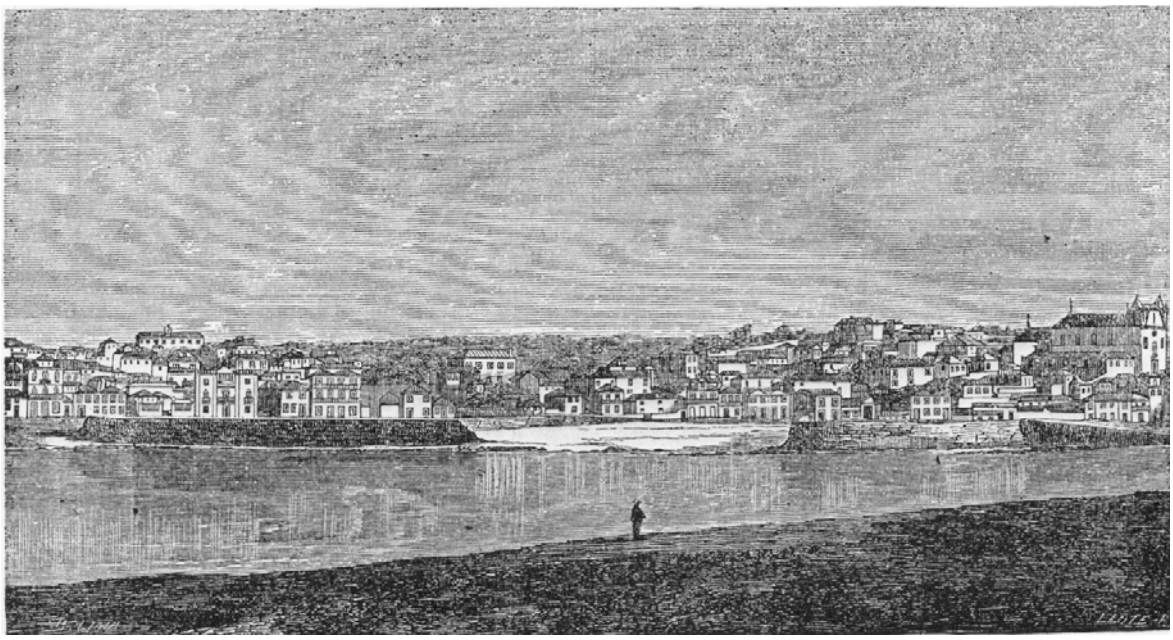


Imagem 29- São João da Foz (segunda vista). 1865. Eduardo Pires de Oliveira In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 56

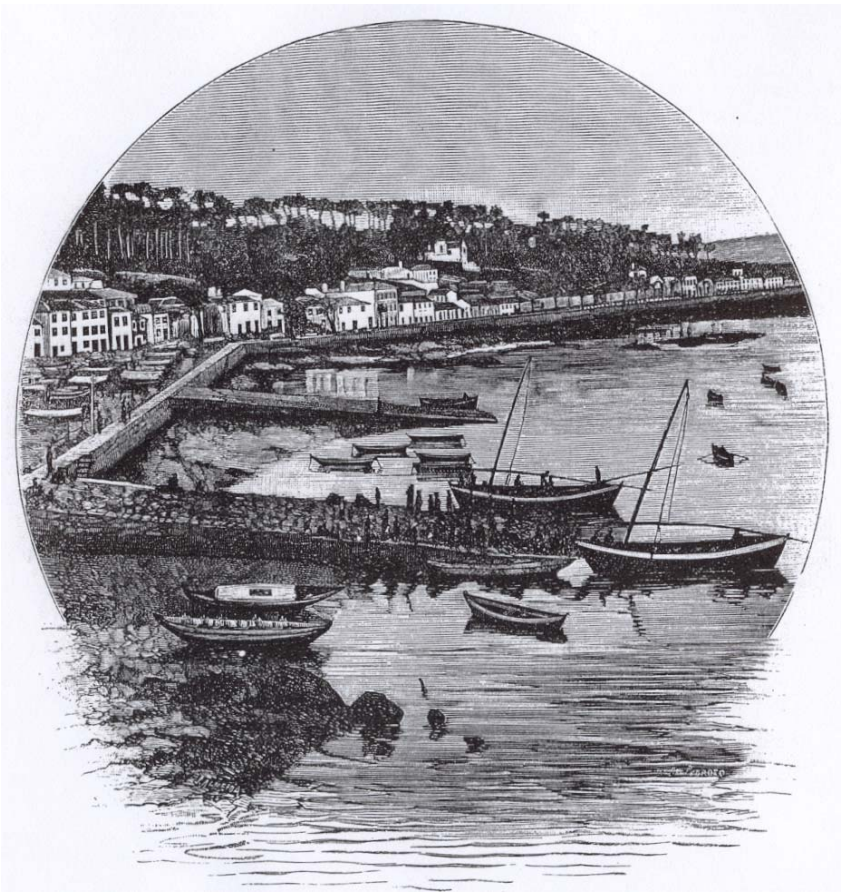


Imagem 30- A Cantareira. Eduardo Pires de Oliveira. 1887. In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 52

Imagem 31- Fotografia do Passeio Alegre. In MAIA, 1988, p. 228

Mapa 6- Mapa da barra e da Foz Velha. Autor desconhecido. 1862. In SOUSA, 2002, p. 49

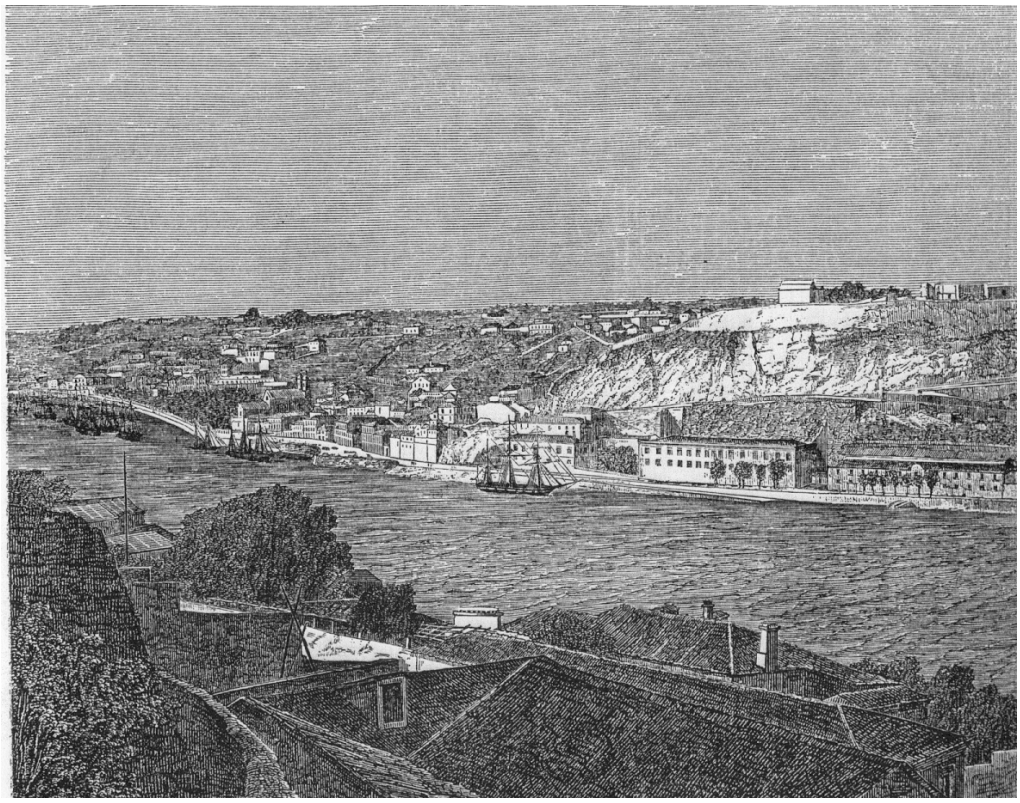


Imagem 32- Torre da Marca e Massarelos. 1865. Eduardo Pires de Oliveira. In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 48

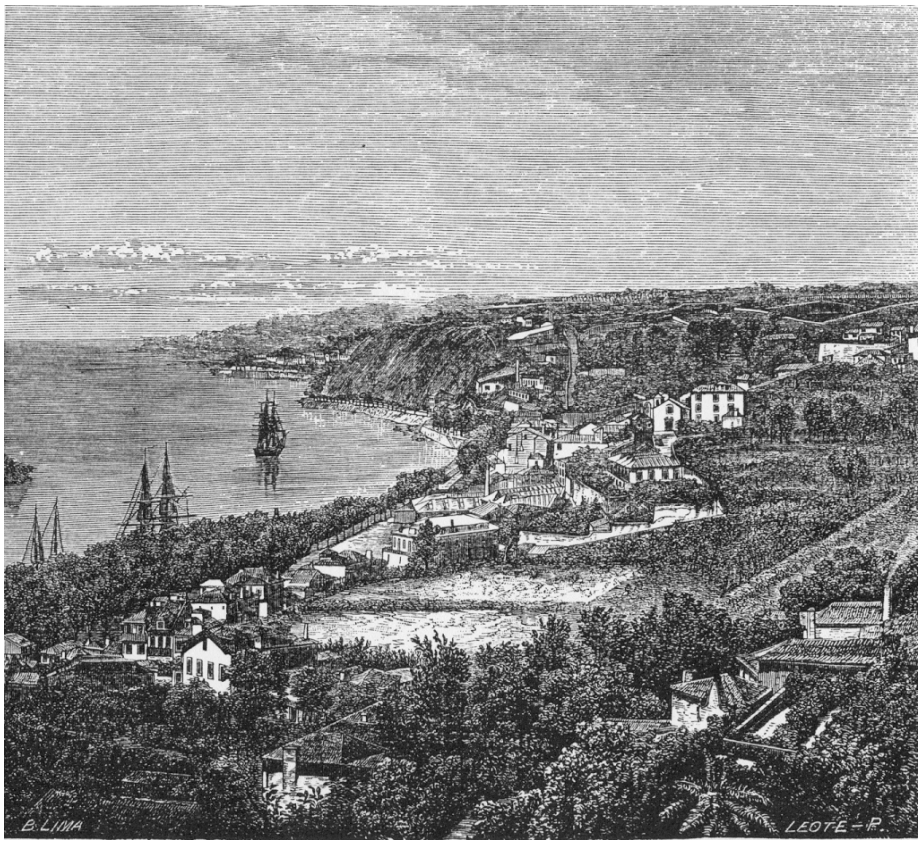


Imagem 33- O Douro e a sua margem direita desde Massarelos até à Foz. 1865. Eduardo Pires de Oliveira. In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 49

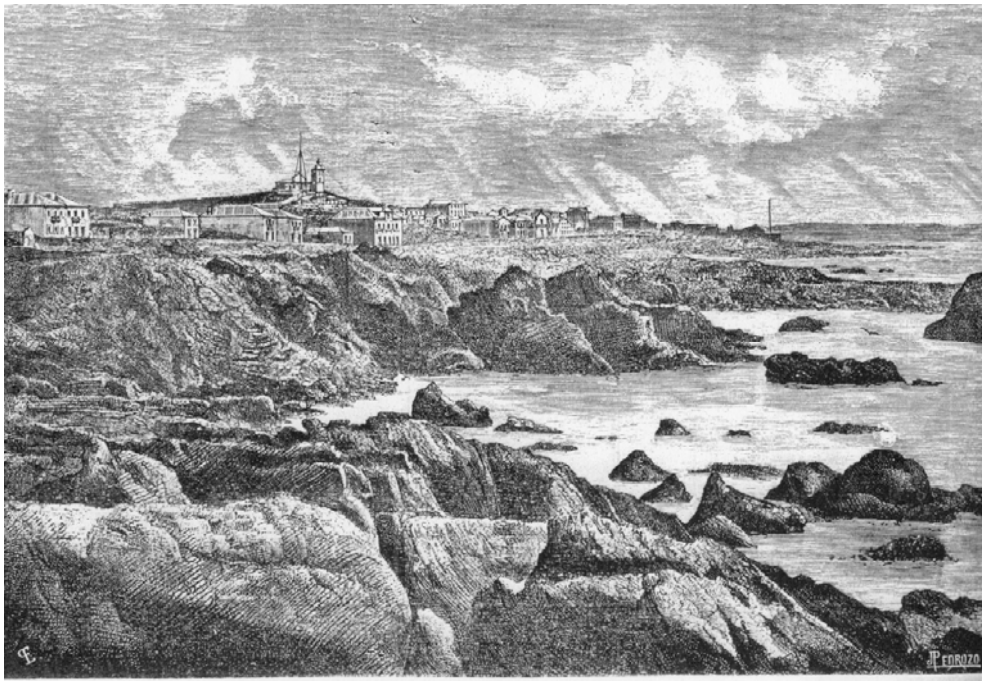


Imagem 34- Foz do Douro Gravura da Foz. 1876. Eduardo Pires de Oliveira.
In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 57

Planta 23- Planta dos traçados dos transportes públicos na cidade do Porto até 1905.
In GUNTHER, 1994-1996, p. 139

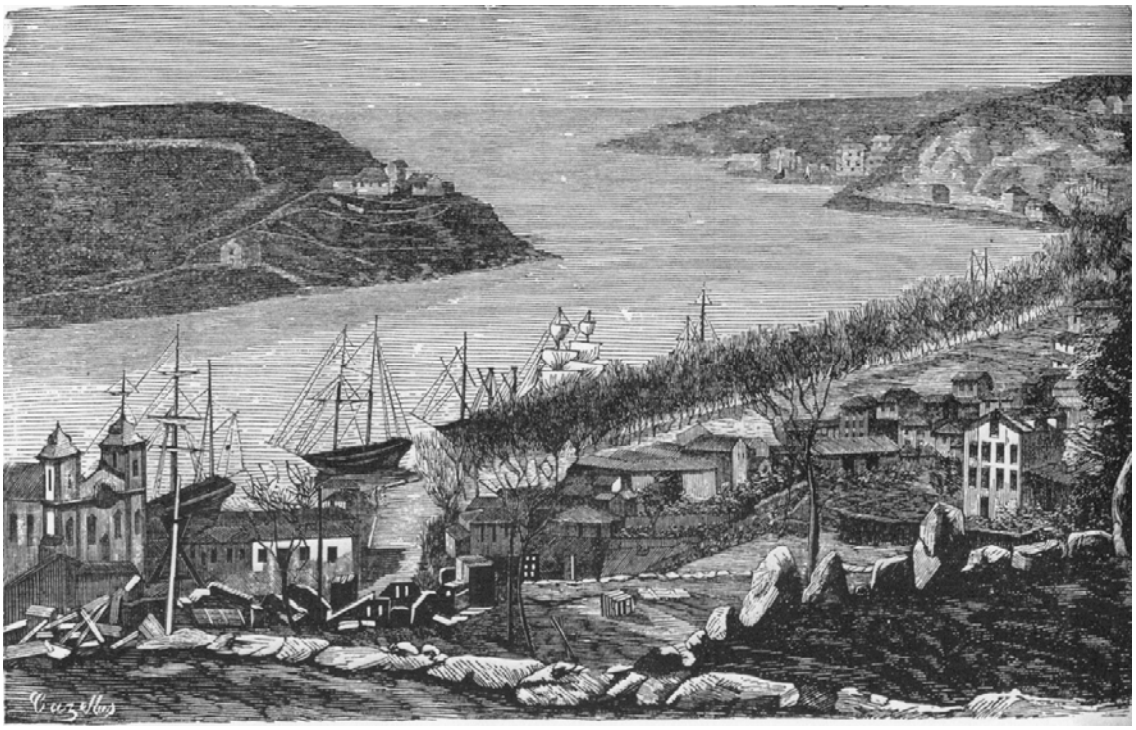


Imagem 35- Massarelos. 1887. Eduardo Pires de Oliveira.. In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 50

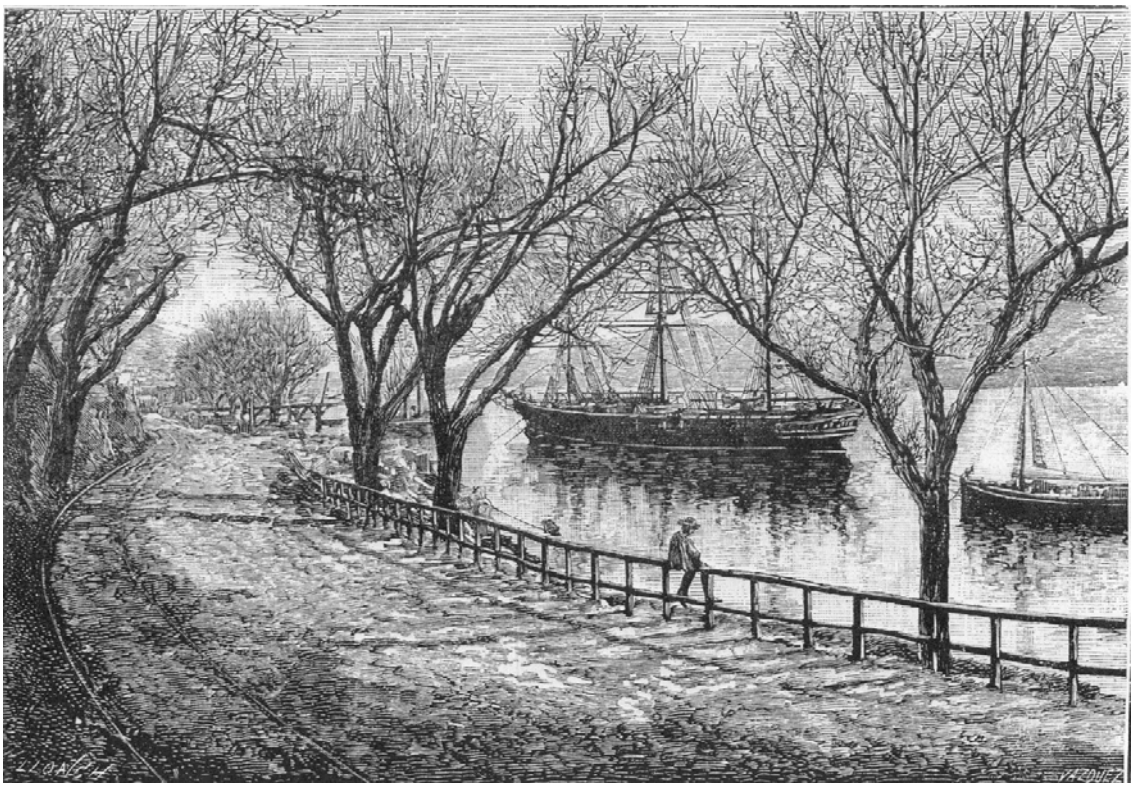
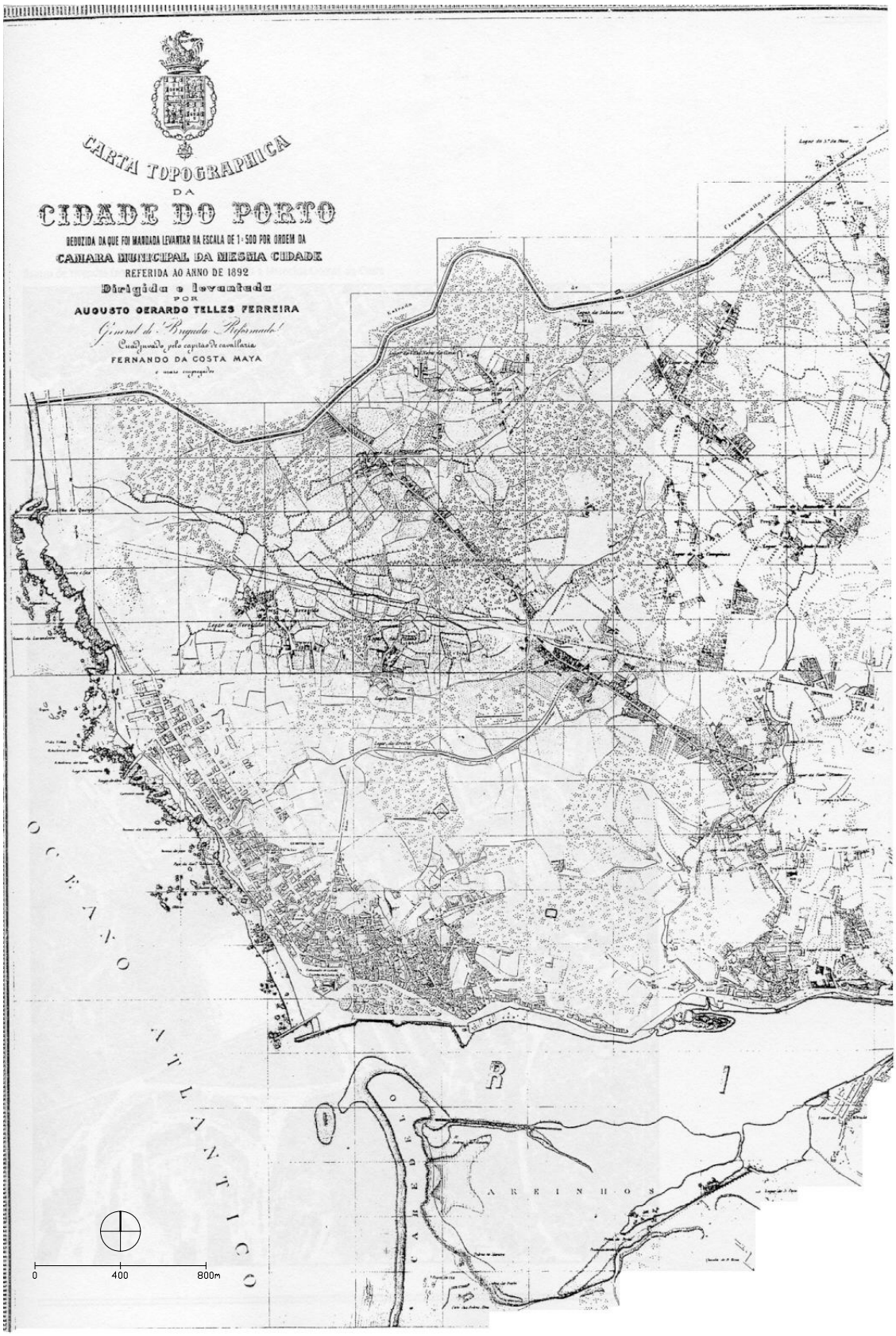
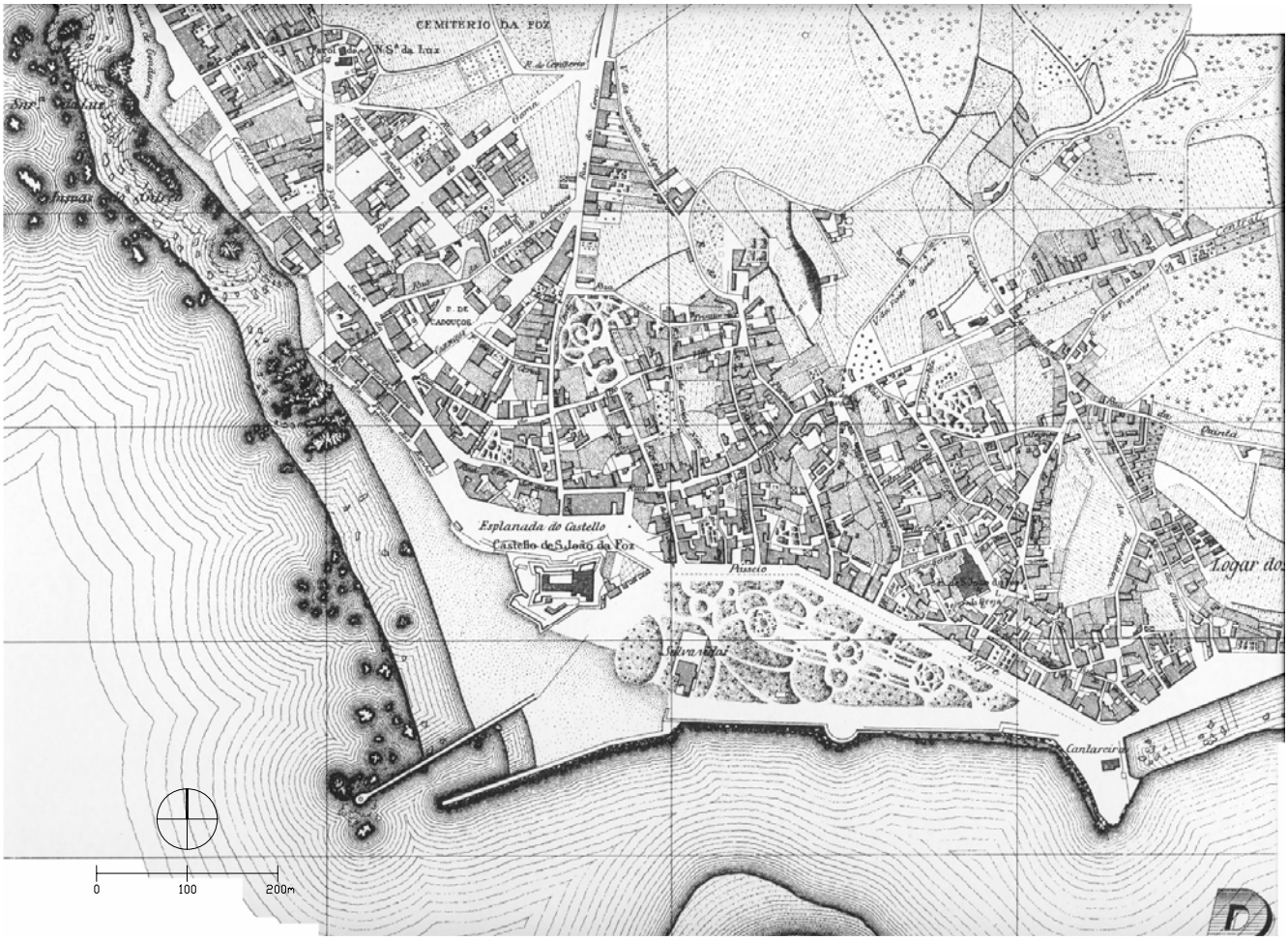


Imagem 36- Margem direita do Douro. Estrada da Foz. 1887. Eduardo Pires de Oliveira.. In OLIVEIRA, 1985, Gravura nº 53



Planta 24- Excerto da "Carta Topographica da Cidade do Porto" 1892. In MARQUES, Hélder, 1990, p. 77. Escala original 1/5000

Planta 25- Excerto da "Carta Topographica da Cidade do Porto" 1892. In FERNANDES, 1989, p. 36. Escala original 1/5000



Planta 26- Excerto da "Carta Topographica da Cidade do Porto" 1892. Mapoteca do Dep. Geo. Da FLUP. Escala original 1/5000

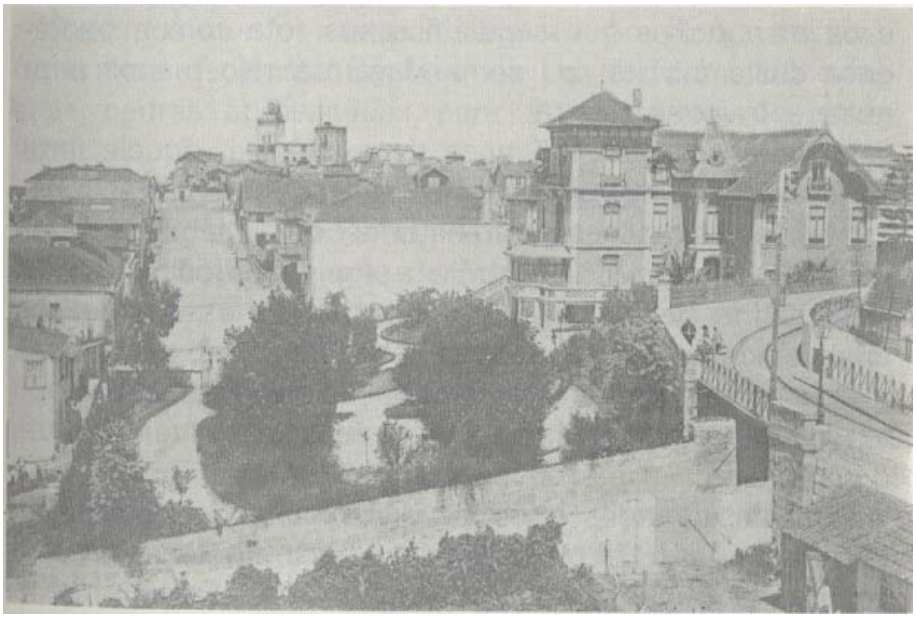
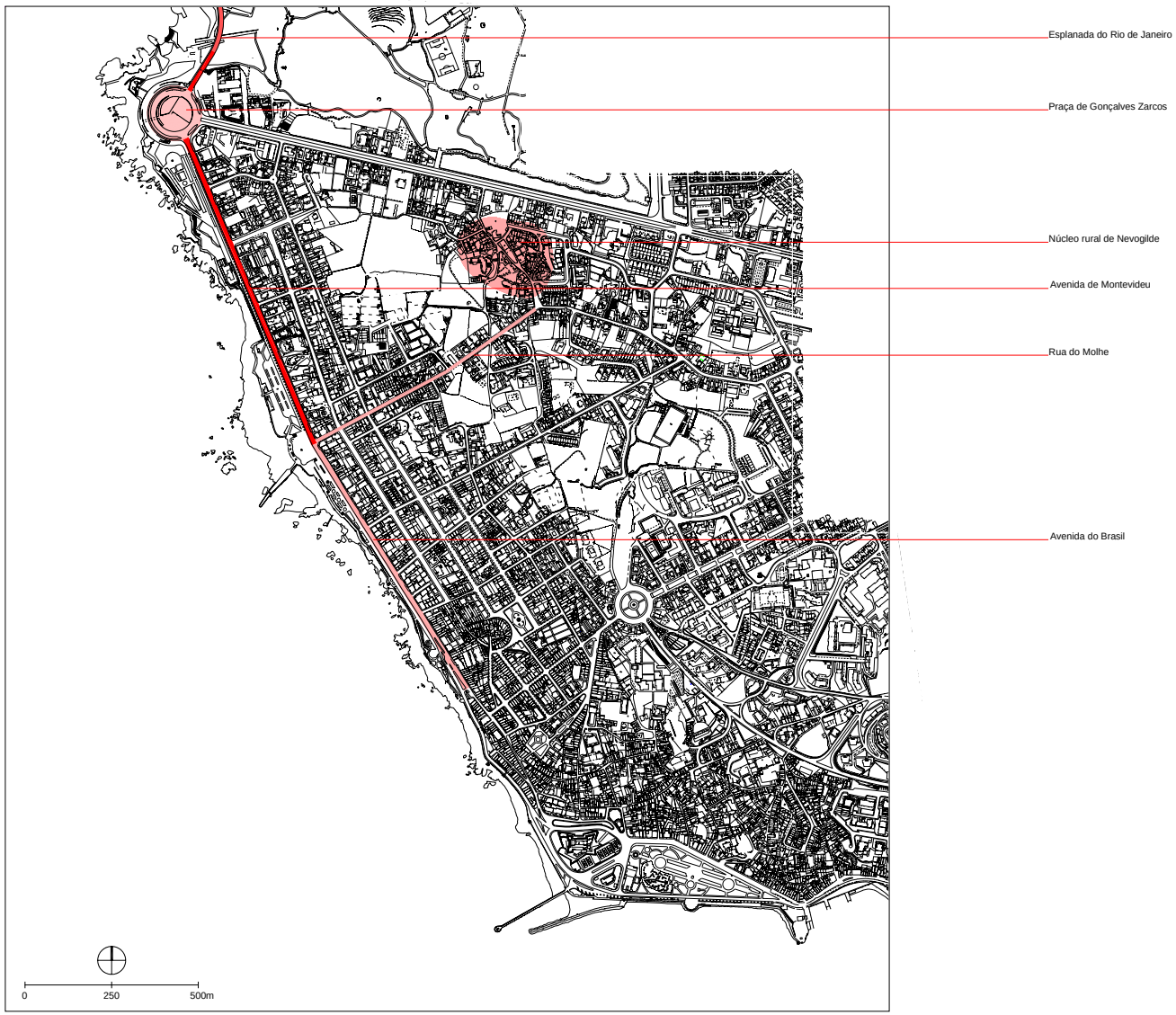


Imagem 37- Área de transição entre a Foz Velha e Nova. Fim Séc. XIX. In MAIA, 1988, p. 86

Imagem 38- A moda dos banhos nas praias da Foz. Fim séc. XIX. In MAIA, 1988, p. 228

Imagem 39- A Praia do Caneiro. Cerca de 1900. In MAIA, 1988, p. 2



Planta 27- Foz do Douro e Nevogilde

Planta 28- Foz do Douro e Nevogilde Sul

3.3- A Foz do Douro na primeira metade do século XX

Neste período surgem novas de formas de iluminação pública e doméstica. Dos candeeiros a petróleo, passa-se ao gás e de seguida à electricidade.[1] Em termos de urbanos este factor foi bastante importante. A Foz era ainda uma área inóspita e fria mas com o aumento dos candeeiros de iluminação pública, esta área tornou-se mais "urbana", no sentido de os cidadãos passarem a ver melhor a cidade, sentirem-se mais seguros e num local mais "central" e identificável. A Avenida de Carreiros vai-se tornando mais "dócil" e urbana, em grande parte devido a esta iluminação

Na Foz Nova, área em pleno desenvolvimento, abrem-se e prolongam-se novas e existentes ruas, como as Ruas do Molhe, de José de Carvalho e da Agra.[2] Também os transportes públicos se desenvolvem. Cada vez há mais linhas por toda a cidade, e, da tracção animal, passa-se ao vapor e de seguida à electricidade (surgem os famosos "eléctricos" amarelos que circulam na nossa ainda nos dias de hoje). Já na segunda metade do século XX aumenta exponencialmente o uso do automóvel próprio e do autocarro. Isto leva a um aumento das deslocações de pessoas e bens por toda a cidade, aumentando ainda mais as novas vocações da Foz: centro balnear, passeio público atlântico/ fluvial e habitação de férias e/ou permanente das classes sociais com maior poder económico.

Com esta facilidade de deslocação entre a Foz e o "centro", cada vez mais pessoas (dos estratos sociais mais elevados) preferem abandonar o "centro" e viver todo o ano na Foz, devido à grande confusão e congestionamento daquele.[3] As condições paisagísticas são muito mais agradáveis, assim como a qualidade das moradias.

Com este aburguesamento da Foz[4] (principalmente na parte nova, mas também na velha), muitos pescadores foram para Leixões, outros desapareceram[5]. Na Foz

[1] RAMOS, Luís 2000 p.392
[2] OLIVEIRA, J. 1973. p .331
[3] FERNANDES, José 1989. p. 35
[4] "No extremo sudoeste do território municipal, a Foz continua a ser um bairro excêntrico, distante e elegante, marcado pelo prestígio que os ingleses lhe haviam conferido, animado sobretudo no Verão, quando muitas famílias se mudam para junto da praia, hospedando-se em pensões e hotéis, ou alugando casas. Mas a Foz fica já «mais perto da cidade» que há anos atrás, como consequência das melhorias introduzidas no sistema de transportes, com a ligação a ser assegurada por carro

velha ficou apenas um pequeno grupo. Em 1910 a Avenida de Carreiros é rebaptizada Avenida do Brasil.[6] (só em 1926 é criada a Avenida de Montevideu).

Em 1917 é finalmente concluída a Avenida da Boavista. A cidade tem agora uma ligação directa à parte ocidental, e dois percursos contínuos ao longo do perímetro da cidade, através das estradas da Circunvalação e da marginal. (só algumas décadas depois será construída a Avenida Marechal Gomes da Costa).

Com a introdução da fotografia podemos ver de forma mais detalhada imagens da nossa área de estudo. Começamos com a Avenida de Carreiros. Nas Imagens 40 e 41 temos duas vistas da avenida antes de 1888, altura em que foi melhorada e alargada. Pode-se ver que a rua é estreita, e o passeio público ainda não está regularizado. Já existe algum mobiliário urbano mas um pouco fragmentado.

Nas Imagens 42 e 43 já vemos a mesma avenida, com os novos melhoramentos. Já há mais casas construídas, a rua está mais larga, o passeio mais bem definido e com novo pavimento, e o mobiliário urbano é mais uniforme, observando-se os primeiros candeeiros de iluminação pública. Na Imagem 42 as árvores já estão mais desenvolvidas e já se vê um eléctrico de modelo mais recente.

Nas Praias de Ourigo e Caneiro, por volta de 1900, pode-se observar o ritual social em que se tornou a “moda dos banhos”: tendas, bandeiras e uma imensa multidão à volta da água. Esta foi a principal razão do desenvolvimento da Foz desde meados do século XVIII.(Imagem 44)

A Avenida da Boavista já tem o mesmo perfil que actualmente. Nota-se que é uma via bem pensada e ainda com pouco tráfego, e com enormes mansões.(Imagem 45)

Nesta época a Fortaleza de S. João da Foz ainda tocava a areia na parte sul e sudoeste, pois ainda não se tinha construído a Avenida D. Carlos I, que passou a circundar os lados Sul e Sudoeste da fortaleza. (Imagem 46)

---

eléctrico, vapor e comboio. Por outro lado, a aprazibilidade do local e o prestígio associado a este bairro afastado do bulício do centro e dos inconvenientes ambientais do núcleo antigo ou de uma periferia ponteada de grandes unidades fabris, impulsionam um incremento do número de residentes, dos quais elevado número sócio-economicamente bem posicionados. Adoptando a vivenda por modelo construtivo, a Foz cresce sobretudo para Norte, numa expansão ao longo da frente marítima, articulada pelas ruas paralelas e perpendiculares à velha «Estrada de Carreiros» (avenidas Brasil e Montevideu), que assegura a ligação a Matosinhos, num processo de urbanização que está na origem da «Foz Nova», surgida como continuidade - e oposição - da «Foz Velha» que permanece ainda muito ligada ao rio e à pesca.” In FERNANDES, José. 1997. p.92,93

[5] ALVES, Jorge 2002 p. 21

[6] PACHECO, Hélder 1988 p.86

O Passeio Alegre na primeira década do século XX já tem um aspecto completamente urbano e consolidado. Tanto os pavimentos da rua como os do passeio estão bem cuidados. Existe iluminação pública, o mobiliário urbano está bem posicionado e as árvores do jardim já estão crescidas. Esta área tem já um grande grau de elegância e sofisticação. (Imagem 47)

Na Cantareira já está concluído o muramento que regulariza a margem Norte do rio, e já existem rampas de acesso a este. No entanto o jardim está menos desenvolvido que o do Passeio Alegre. Esta área parece ser mais destinada aos pescadores, como se pode ver pelos barcos existentes, enquanto o Passeio Alegre será mais para os burgueses. Ao fundo os montes da Pasteleira, que ainda estão sem construções. Esta parte da cidade crescia através da Avenida da Boavista e da estrada da marginal. Como a Rua do Campo Alegre ainda não chegava a Lordelo do Ouro, esta área intermédia da Pasteleira ainda não se tinha desenvolvido. (Imagem 48)

A via da marginal ainda tem um aspecto um pouco rudimentar: as bermas estão mal definidas, não existem passeios e a implantação das árvores é um pouco aleatória. (Imagem 49)

Na Planta 29 vê-se a área ocidental da cidade do Porto por volta de 1903. Nesta área existem apenas dois grandes núcleos urbanos, a Foz Velha e Nova. A primeira ligada às actividades marítimas e piscatórias, e a segunda ligada à moda dos banhos, dos passeios públicos e à residência da alta burguesia. Entre este núcleo e o centro da cidade existem apenas campos e pequenos núcleos de características ainda mais rurais do que urbanas, como Nevogilde, Lordelo do Ouro ou Aldoar. Só administrativamente é que esta área pertence ao Porto, pois em termos de ambiente e de desenho urbano são ainda uma sucessão de pequenas aldeias. A Avenida da Boavista já está quase concluída, mas não as Avenidas Marechal Gomes da Costa, Antunes Guimarães ou a Rua de Diogo Botelho que permitirão, nas décadas seguintes, o desenvolvimento de toda a área ocidental da cidade.

Em 1908 na área da cidade do Porto e arredores existe um centro, a “baixa” do Porto, um núcleo fluvial de Vila Nova de Gaia, a Foz, Matosinhos e Leça. Tudo o resto são apenas pequenos núcleos rurais ligados ao Porto e uns aos outros por caminhos irregulares e rurais. (Planta 30)

Antes do arranjo urbanístico, o molhe de Carreiros e a Praia do Molhe ainda tem um aspecto bastante desorganizado e desleixado. Este ponto vai ser o centro simbólico e espacial da Foz Atlântica, como iremos ver de seguida. (Imagem 50)

Na década de 1920 fizeram-se os arranjos definitivos nas Avenidas Brasil e Montevideu. Estas obras ocorreram entre 1926 e 1930, durante a comissão administrativa presidida pelo Coronel Raul Peres.[7] Definiram-se os traçados definitivos das duas avenidas, criaram-se as balaustradas e jardins, abriu-se a Avenida de Montevideu e a Rotunda do "Castelo do Queijo" (Praça de Gonçalves Zarco). Também se construiu a esplanada da Praia do Molhe e a sua famosa pérgola. O Porto passou assim a dispor de um espaço público junto ao mar, com escala e qualidade apropriadas à segunda cidade do País. Ao longo dos tempos foram-se tornando dos espaços públicos e verdes mais famosos e agradáveis da cidade. Passaram a ter uma escala que abrangia toda a cidade e não apenas os bairros da Foz.

O prolongamento da Avenida do Brasil passou-se a designar por Avenida de Montevideu. No fim dessa avenida, e na intersecção com a Avenida da Boavista, criou-se uma praça que remata essas duas importantes vias da área ocidental da cidade. Para norte construiu-se a estrada de ligação a Matosinhos e à Circunvalação. Modificou-se o perfil das Avenidas Brasil e Montevideu de modo a dar-lhes uma escala e urbanidade maiores, de modo a servir não só a Foz, mas toda a cidade do Porto. Alargaram-se as vias de circulação motorizada e principalmente os passeios para os peões. Estes foram delimitados por uma balaustrada e jardins, que ainda hoje existem, e que criaram uma atmosfera de estância balnear atlântica.

Na intersecção das duas vias criaram-se espaços públicos especiais para marcar o novo centro simbólico e espacial da Foz atlântica. Criaram-se assim a Esplanada da Praia do Molhe e a pérgola, um miradouro para o Atlântico. Desde essa altura que esta área é o centro da Foz Nova (assim como o Passeio Alegre é o centro da Foz Velha). O aumento dos passeios e a existência de cafés e esplanadas à cota da praia leva a que muitas pessoas frequentem estes espaços.

Nesta imagem aérea observam-se, para além do traçado da rua, os aterros que permitiram a construção de jardins e passeios públicos. Na intersecção das duas

[7] ALVES, Jorge 2002 p. 113

avenidas está a Esplanada da Praia do Molhe. Esta permanece até aos dias de hoje com o desenho inicial, prova da sua adaptabilidade à forma como as pessoas têm usado este espaço ao longo dos tempos. Vê-se que quanto mais para norte mais espaços vazios existem que ainda não foram construídos. Como já vimos atrás, a Foz começou a sul, e aos poucos foi crescendo para norte e para o interior. (Imagem 51)

Nas Imagens 52, 53 e 54 vê-se com mais pormenor a Esplanada da Praia do Molhe. Existe uma certa elegância clássica tanto na balaustrada como nas escadarias e mobiliário urbano.

Os espaços públicos junto ao mar já foram criados mas ainda existem loteamentos vazios na Foz Nova que nas próximas décadas irão sendo preenchidos com habitações.

A Foz Nova é um exemplo de planeamento urbano bem conseguido, tanto a estrutura viária como as dimensões dos lotes, assim como os espaços públicos e verdes, adaptam-se perfeitamente às suas funções, criando para os moradores desta área um ambiente ordenado, tranquilo e elegante[8]. (Imagem 55)

Na Carta Militar da cidade do Porto, datada de 1948 (Planta 31) vemos a estrutura urbana definida até essa data. A principal novidade é a existência da Avenida do Marechal Gomes da Costa, importante via de ligação entre a Avenida da Boavista e a Foz.

[8] "*Urbanisticamente, às ruas particulares das primeiras décadas que sustentaram uma boa parte do prolongamento da mancha construída, vai suceder uma activa política municipal de abertura de vias potenciadoras do crescimento urbano e da melhoria das condições de circulação para um parque automóvel público e privado ainda incipiente, mas em franco aumento….Assim acontece com as avenidas do Marechal Gomes da costa e de Epitáfio Pessoa (actual Antunes Guimarães) que promovendo a ligação da Avenida da Boavista à Foz e a Pereiro, respectivamente, vão propiciar a construção de vivendas em lotes de grande dimensão, adquiridos por famílias economicamente desafogadas…Igualmente junto ao mar, na «Foz Nova», a abertura, conclusão ou melhoria das ruas de Gondarém, do Marechal Saldanha, do Molhe, do Crasto, do Padrão, do Ribeirinho, da Agra, de José de Carvalho, do Faial e de Corte Real, vai estruturar um plano ortogonal, a expansão da Foz para norte e a construção de vivendas ocupadas por estratos sócio- economicamente elevados.*

Em linhas gerais densifica-se a malha viária e aumenta consideravelmente a mancha construída. Velhas aldeias, como Nevogilde, Aldoar e Ramalde e núcleos populacionais periféricos importantes como a Foz, são absorvidos pelo crescimento da cidade…"[8]

"A Avenida do Marechal Gomes da Costa…estabeleceu uma ligação entre a Avenida da Boavista e São João da Foz. Veio colmatar a lacuna que o desenvolvimento sofrido no período anterior pelas áreas da chamada Foz Nova pedia: um eixo de circulação que as ligasse rapidamente ao centro da cidade, libertando-se das servidões que os velhos traçados exíguos e tortuosos impunham. De certo modo esta avenida correspondeu também à tendência crescente para a fuga à residência no meio do complexo burburinho duma cidade febril de actividades…no pensamento de quem a projectou havia já o germe de uma espécie de vocação para o tipo de estrutura morfológica e sócio-económica do seu futuro desenvolvimento. Bem perto passam as composições dos carris de ferro para Cadouços e Matosinhos, e a Foz há muito se vinha alargando para N, frente ao mar, na sequência da sua procura como lugar de veraneio que a pouco e pouco se tornou um subúrbio elegante pela facilidade da ligação. A Avenida do Marechal Gomes da Costa foi positivamente um prolongamento dessa característica evolução local no sentido da cidade." in OLIVEIRA, J. 1973, p .333

Esta continua a crescer para Norte, não tendo contudo ainda atingido a Praça Gonçalves Zarco, e para Este, ocupando alguns campos agrícolas ou espaço de floresta.

Imagem 40- Avenida de Carreiros. Antes de 1888. In MAIA, 1988, p. 52

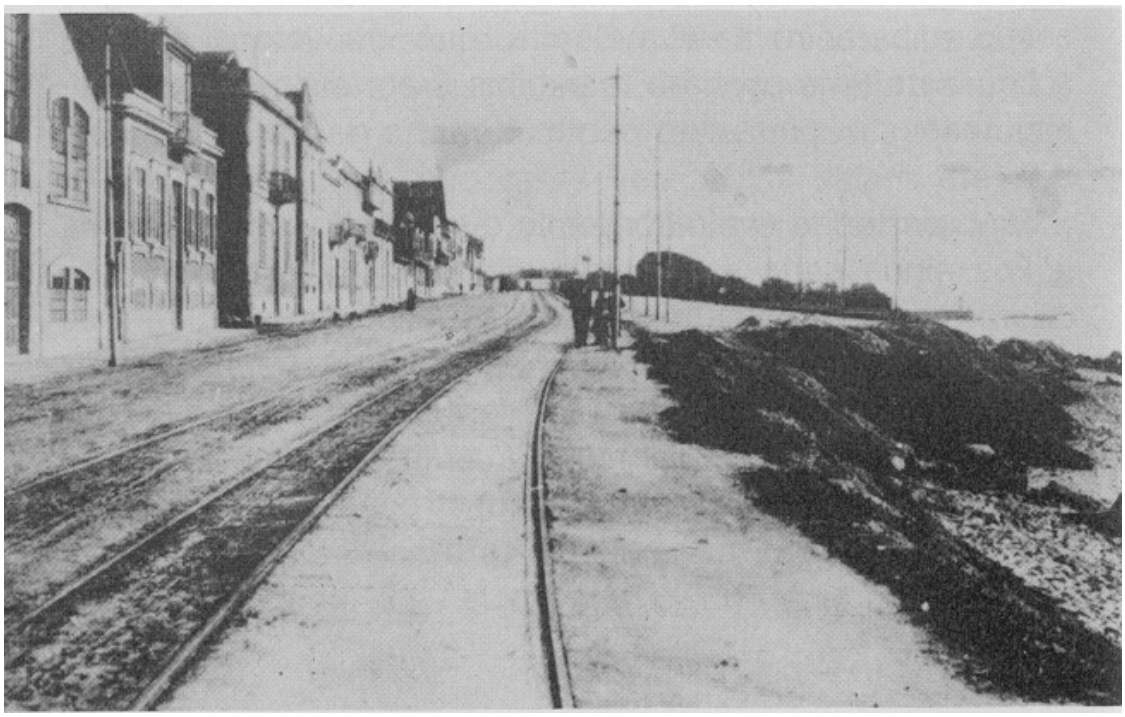


Imagem 41- Avenida de Carreiros. Antes de 1888. In MAIA, 1988, p. 52

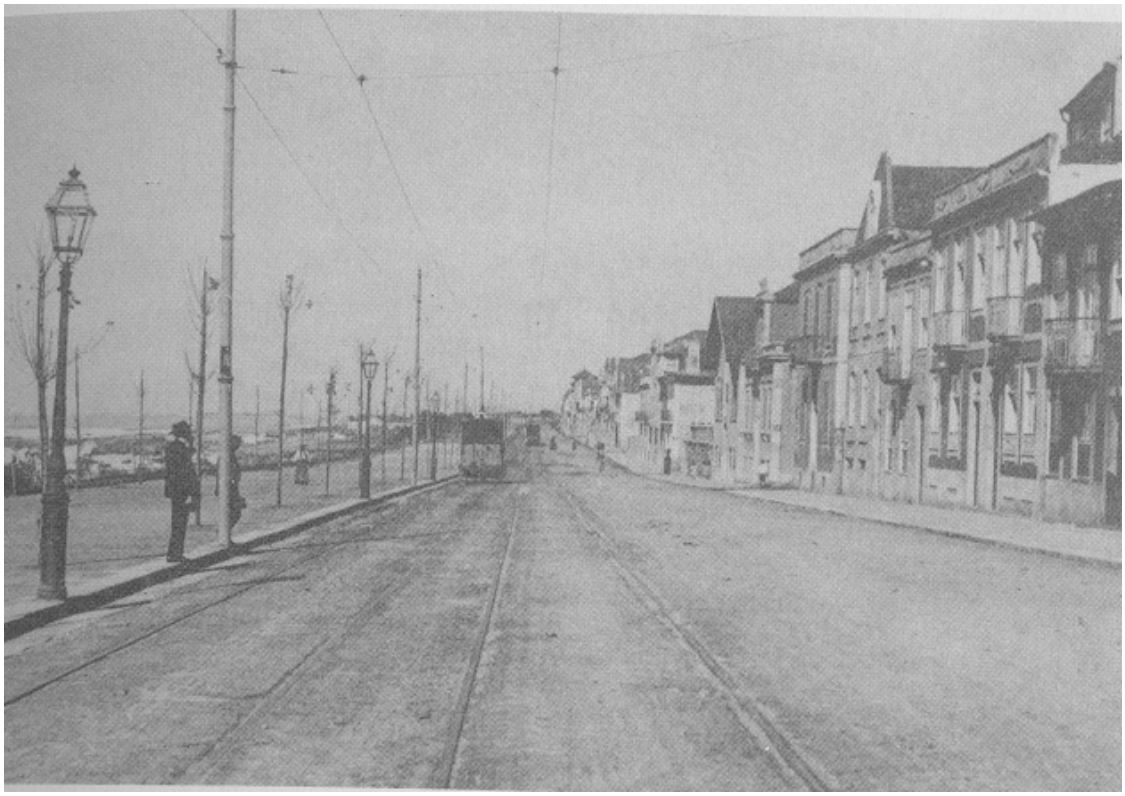


Imagem 42- Avenida de Carreiros. Cerca de 1900. In MAIA, 1988, p. 53

Imagem 43- Avenida do Brasil. Depois de 1900. In MAIA, 1988, p. 53

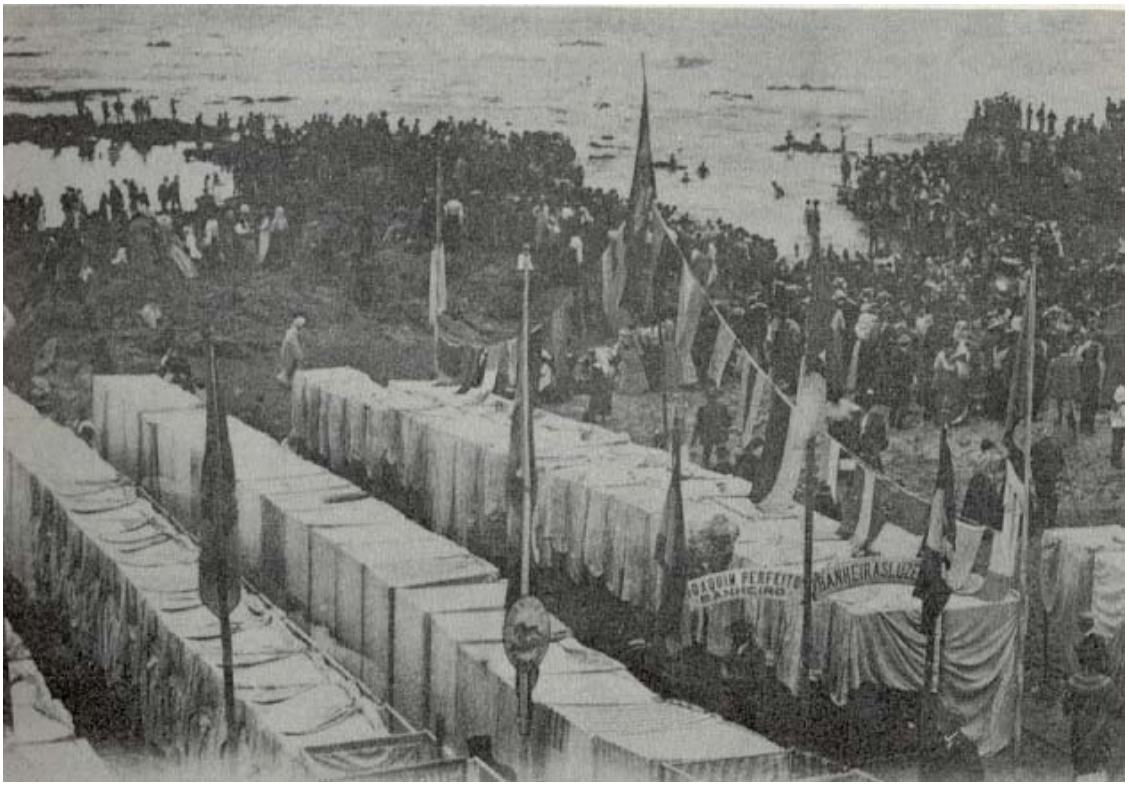


Imagem 44- Praias do Ourigo e Caneiro. Cerca de 1900
In MAIA, 1988, p. 49

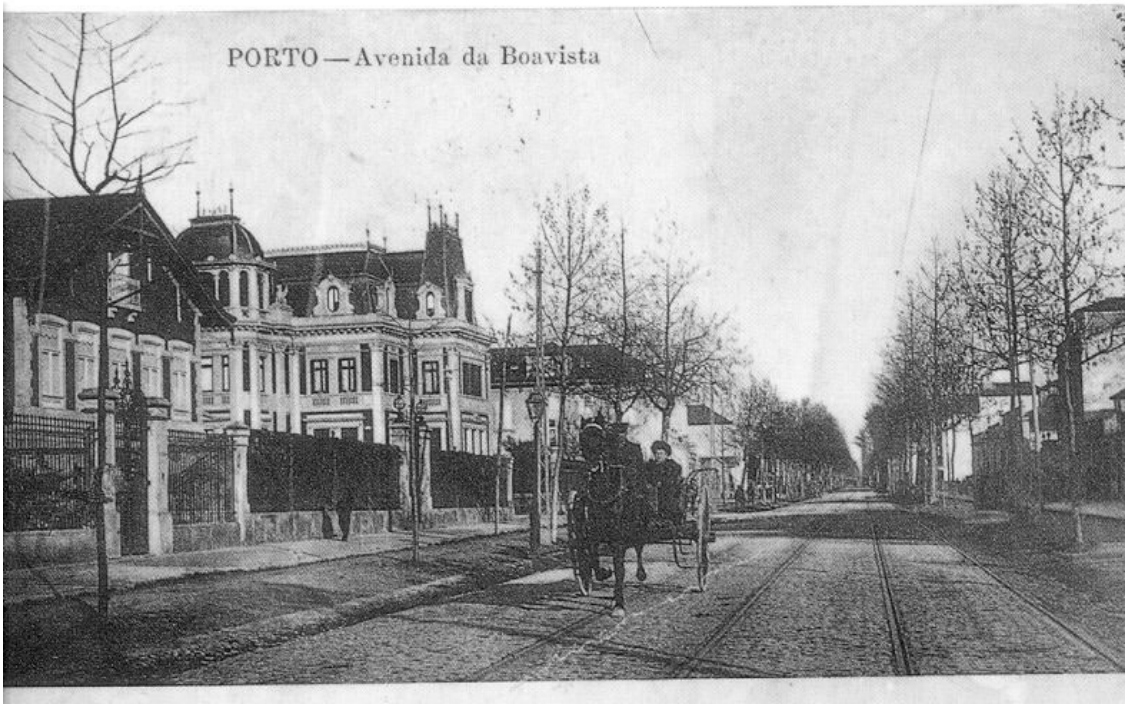


Imagem 45- Avenida da Boavista. Década de 1900. In Passos, 1994, p. 198

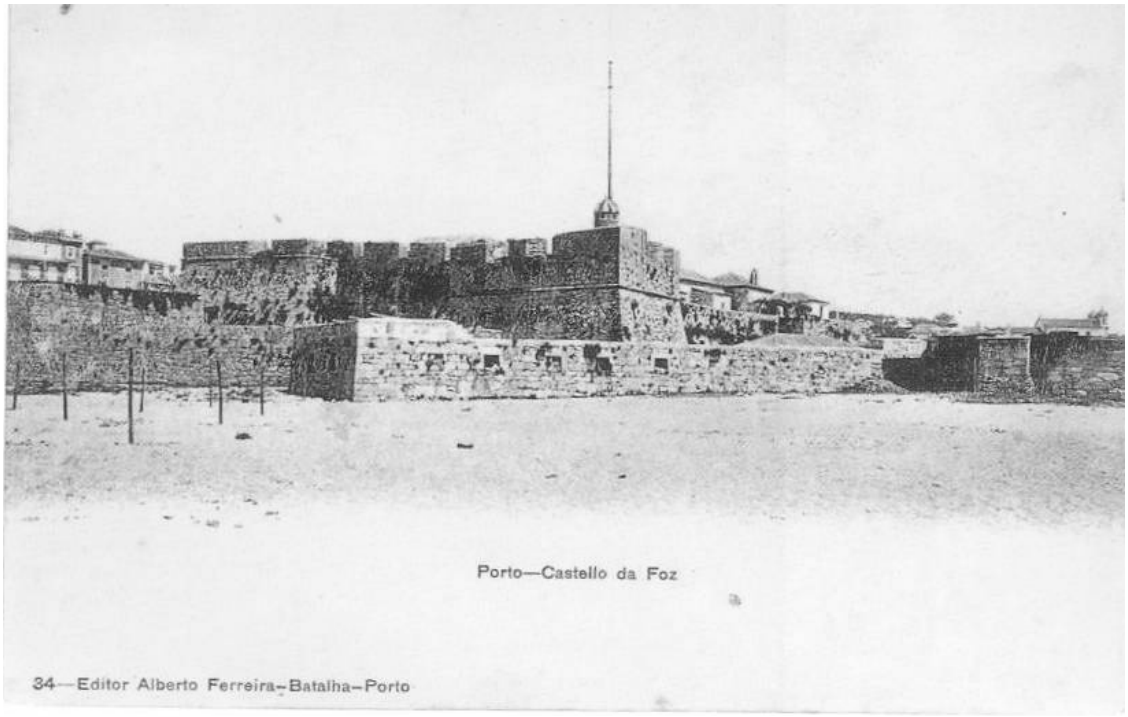


Imagem 46- Fortaleza de S. João da Foz. Década de 1900. In Passos, 1994, p. 190

Imagem 47- Passeio Alegre. Década de 1900. In Passos, 1994, p. 189

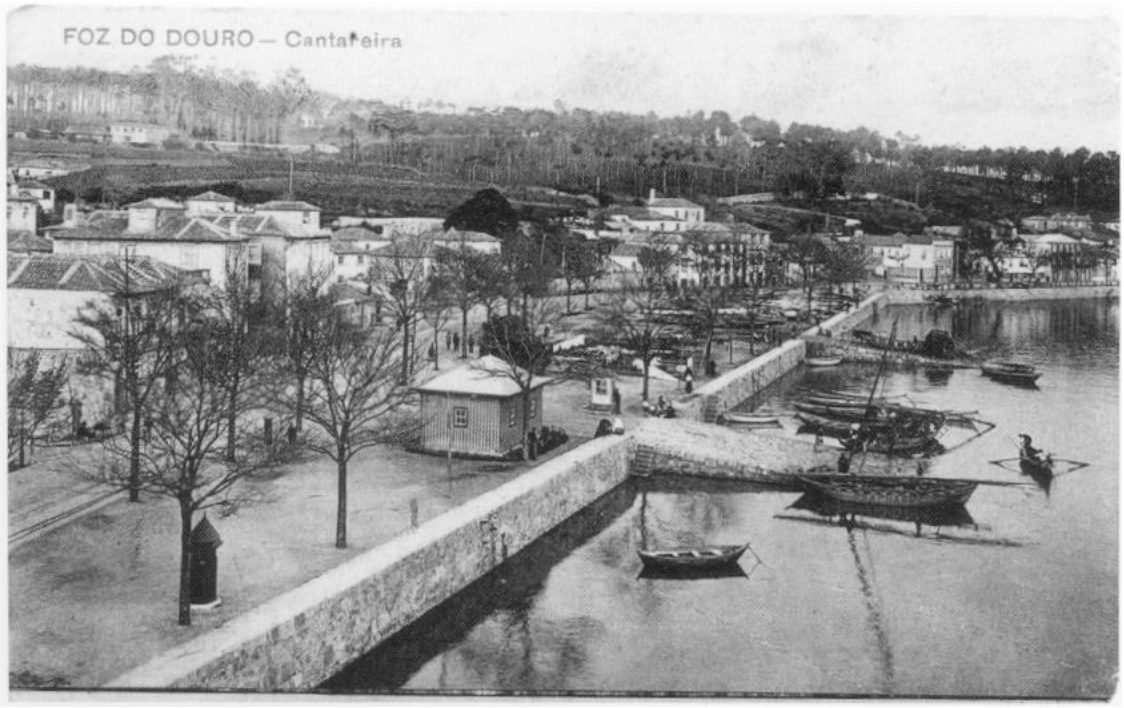
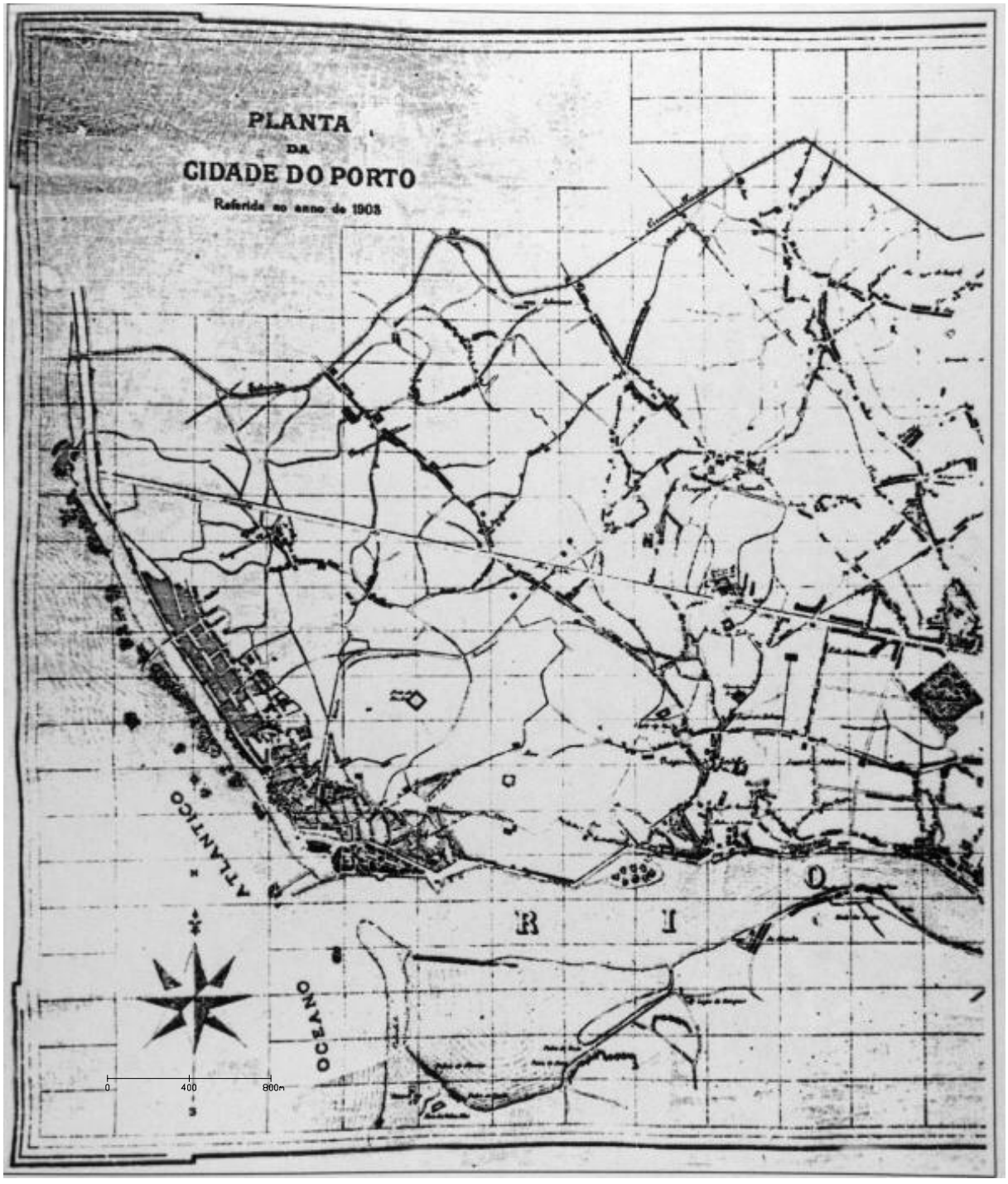


Imagem 48- Cantareira. Antes de 1910. In ALVES, 2002, p. 91

Imagem 49- Estrada Marginal. Década de 1900. In Passos, 1994, p. 184



Planta 29- Excerto da Planta da zona ocidental do Porto. 1903. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Setembro 2008]

Planta 30- Planta do Porto e arredores. 1908. In SOUSA, 2002, p. 105

Imagem 50- Praia do Molhe. Década de 1920**.** In Passos, 1994, p. 195

Imagem 51- Vista panorâmica da Foz Nova. Década de 1930. In Passos, 1994, p. 197

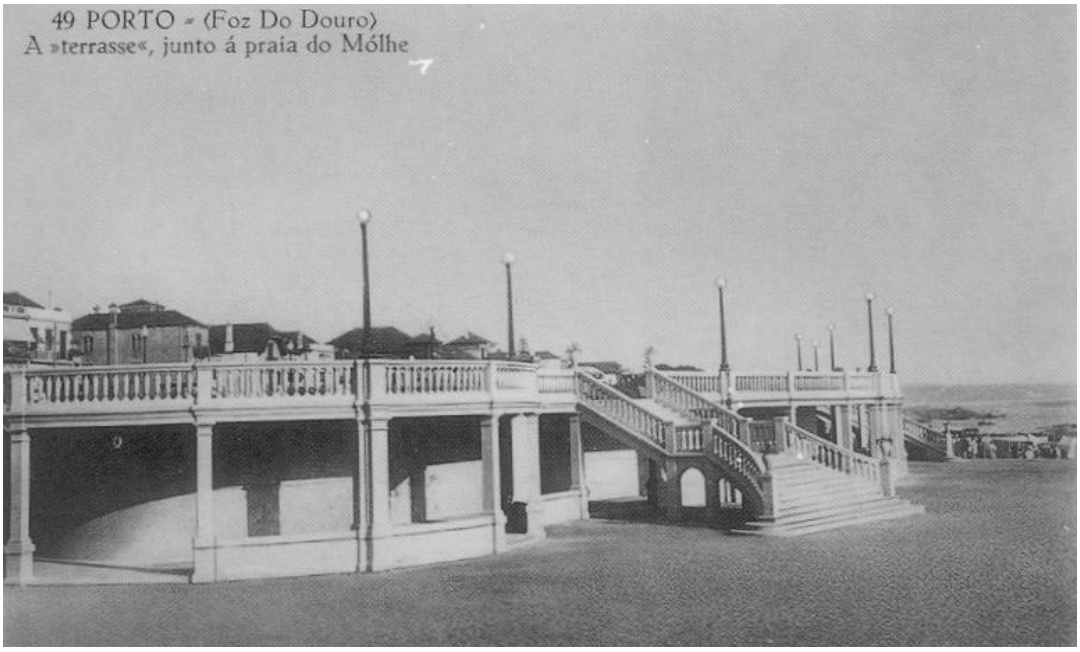


Imagem 52- Esplanada da Praia do Molhe. Década de 1920. In Passos, 1994, p. 197

Imagem 53- Esplanada da Praia do Molhe. Década de 1920. In Passos, 1994, p. 196

Imagem 54- Esplanada da Praia do Molhe. Década de 1930. In ALVES, 2002, p. 118

Imagem 55- Fotografia aérea de parte da Foz Nova. Década de 1920. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Outubro 2008]

Planta 31- Excerto de Carta Militar do Porto. 1948. Mapoteca do Dep. Geo. Da FLUP. Escala original 1/25000

Planta 32- Foz do Douro e Nevogilde

Conclusão

O objectivo final deste trabalho é tentar perceber o espaço urbano actual das freguesias da Foz do Douro e de Nevogilde,

Será que poderemos agrupar o desenvolvimento urbano da Foz em grandes períodos históricos, cada um tendo o predomínio de uma função urbana específica? E desses grandes períodos poderemos tentar compreender melhor a realidade urbana actual e até tentar prever o seu provável desenvolvimento futuro? Julgamos que sim. Depois de fazermos uma análise urbana linear e cronológica à área da Foz, chegamos à conclusão que podemos dividir a sua longa história em três grandes períodos históricos, cada um com as suas funções e características específicas, que condicionam a vida da população e o correspondente desenho urbano do território.

Ao primeiro período chamamos “Uma terra de pescadores” e vai desde a Pré-História até à primeira metade do século XVI.

Ao segundo período chamamos “Um forte na defesa da barra” e vai desde a segunda metade do século XVI até finais do século XVIII.

Ao terceiro e último período chamamos “Uma estância balnear no Porto” e vai desde o primeiro quartel do século XIX até ao segundo quartel do século XX.

No primeiro período a Foz é uma pequena e humilde terra de pescadores.

Pré-História: desde o período do Paleolítico que se encontraram vestígios arqueológicos na Foz do Douro e em Nevogilde, ligados à vida marítima dos habitantes costeiros. Desde o paleolítico esta área final do Rio Douro tem um povoamento. Durante o domínio Romano estes incentivaram o desenvolvimento de actividades ligadas ao mar e aos rios.

Das Invasões Bárbaras ao início da nacionalidade: no século VI d.C. foi fundado por S. Martinho, Bispo de Tours, um mosteiro na Foz. A partir do século XI a Monarquia Asturiana faz povoar a área do Porto para impedir o avanço Muçulmano. São ampliados os aglomerados existentes ou então são criados de raiz. A Foz já existiria mas Nevogilde deve ter sido criado neste período pois é um topónimo de raiz germânica. Em 1145 há referência a uma igreja e ermida na Foz, do tipo proto-românico.

Século XIII: por volta de 1210 é doado ao Mosteiro Beneditino de Santo Tirso o Couto de São João da Foz, ligação que dura até 1834. Devido à grande fé dos habitantes locais, ligados ao mar, surgem pequenas capelas e ermidas. Aumentam as relações comerciais via marítima com outros países, como a Inglaterra, aumentando a importância da Foz.

Séculos XIV e XV: aumenta a importância comercial e marítima do Porto. Desenvolvimento da Foz.

Século XVI, primeira metade: chegada de D. Miguel da Silva, primeiro mecenas de tipo renascentista em Portugal. Depois de em Roma contactar com a elite social, política e cultural do Renascimento Italiano, regressa a Portugal e edifica na Foz algumas das primeiras construções “à italiana”, ou seja em estilo renascentista, em Portugal: farol de S. Miguel-o-Anjo, primeiro edifício renascentista em Portugal. Ainda hoje existe e está bem conservado; farol da Ermida de Nossa Senhora da Luz; templete na foz do rio Douro; colunas em estilo renascentista na barra do Douro; igreja e paço abacial na Foz. Um dos primeiros edifícios de estilo renascentista em Portugal.

Devido a conflitos com a Casa Real Portuguesa, tem de sair de Portugal e exila-se em Roma. Em 1640 o corpo principal da igreja por ele mandada construir é destruído.

Neste primeiro período, e desde a antiguidade, a área da Foz tem sempre povoamento permanente. Os seus habitantes estão ligados ao mar e à terra. Ou são pequenos pescadores ou então tratam da terra que existe no interior da freguesia. Ao longo dos séculos a população aumentou relativamente mas o espírito da Foz mantém-se constante: um local pequeno, isolado, pobre. A sua relativa importância na área de influência da cidade do Porto deve-se a se situar na barra do rio Douro, que desde a antiguidade é o único ponto de passagem de todas as relações marítimas do Porto e de toda a região norte do país. Isto deve ter criado grupos de habitantes da Foz que para além de pescadores se devem ter tornados pilotos de barra, aventureiros e/ou comerciantes além-mar. Os monges beneditinos ocuparam e organizaram o Couto de São João da Foz mas ficavam com a maior parte dos lucros do desenvolvimento das terras agrícolas, pelo que bloquearam bastante o desenvolvimento da Foz.

A vinda de D. Miguel da Silva não terá produzido grandes modificações na povoação pois as suas ideias eram só compreendidas por uma pequena elite social mais da cidade do Porto do que da Foz.

No segundo grande período histórico a Foz tornou-se um importante ponto de defesa estratégico da barra do rio Douro, como protecção da segunda cidade do reino.

Na segunda metade do século XVI começaram a haver ataques de corsários à costa portuguesa. Esta encontrava-se mal protegida pois os principais recursos do reino eram canalizados para as colónias ultramarinas. Foi decidido construir defesas nas barras dos principais rios portugueses. Na barra do rio Douro é erguido um forte entre 1570 e 1578.

No século XVII, durante o domínio filipino aumentam os inimigos marítimos de Portugal e é necessário aumentar a fortaleza. A estrutura religiosa é forçada a abandonar o forte e constrói assim uma nova igreja matriz, também na área da Foz, entre 1649 e 1730. Também neste período é construído o Forte de S. Francisco Xavier (mais conhecido como “Castelo do Queijo”) para protecção da costa a Norte da Foz.

No segundo quartel do século XVIII há um forte crescimento económico e demográfico do Porto o que provoca um aumento de população na Foz. É construída a Igreja de Nevogilde (1729-1737) à volta da qual se cria um pequeno centro rural.

No terceiro quartel deste século é criado o Farol da Senhora da Luz no local da Ermida de Nossa Senhora da Luz, uma pequena elevação na área da Foz.

Neste segundo período, enquanto a população se mantém ligada ao mar e ao cultivo da terra, a área da Foz torna-se o segundo ponto estratégico mais importante do país, com a segunda melhor fortaleza, de modo a proteger a segunda cidade do reino. A povoação vai crescendo relativamente, devido à proximidade com a grande cidade do Porto. Através das poucas imagens da época pode-se observar que a Foz é uma massa irregular de casas, lotes, pequenas ruas e espaços verdes. Neste território sobressaem como pontos de referência a Fortaleza de S. João da Foz, a nova Igreja Matriz da Foz e os Faróis de S. Miguel-o-Anjo e de Nossa Senhora da Luz. Ou seja, no meio de uma pequena povoação são introduzidos elementos técnicos, ligados à defesa e à

navegação, que criam pontos de referência e de ordem no território e que de futuro ajudarão a organizar os espaços públicos desta área.

O terceiro grande período da Foz corresponde à sua transformação gradual numa das mais importantes estâncias balneares do Norte do país.

Começa-se a ligação terrestre entre a cidade do Porto e a Foz, através da construção da via da marginal. É feito o último melhoramento da Fortaleza de S. João da Foz. Começa a moda dos banhos de mar devido a vários factores: por ordem médica, devido ao maior tempo livre e maiores rendimentos que uma cada vez maior parte da população vai gradualmente adquirindo e também por influência da comunidade britânica que começa a introduzir essa moda.

No segundo quartel do século XIX é criada a Alameda de Massarelos, que faz parte do plano de ligar por via terrestre a cidade do Porto à Foz. Em 1834 são extintas as ordens religiosas. A Foz deixa de estar sob o controlo beneditino. Em 1836 passa a fazer parte do concelho do Porto.

Existem vários planos urbanos para a Foz. Começa a ser construído o Molhe de Felgueiras e o aterro para o futuro Passeio Alegre. A Fortaleza de S. João da Foz vai perdendo importância estratégica e vai sendo abandonada aos poucos. A moda dos banhos aumenta, com cada vez mais pessoas a dirigirem-se à Foz durante o Verão.

No terceiro quartel deste século a nobreza e a alta burguesia começam a construir segundas habitações na Foz para aí passarem o Verão. Existem transportes públicos que ligam diariamente a Foz ao Porto, pelo que cada vez maior número de pessoas, de todos os extractos sociais começa a passar os dias de Verão na Foz. Em 1865 é concluída a estrada marginal e em 1892 o Passeio Alegre. Aos poucos a Foz vai deixando de ser uma terra de pescadores e passa a ser uma estância balnear e área de segunda habitação das classes mais altas. Cada vez se constroem novas e maiores casas, para esta nova população da Foz. Também outras localidades do litoral, comoLeça da Palmeira, Matosinhos, Granja, Vila do Conde, Póvoa do Varzim e Espinho têm desenvolvimentos semelhantes. Com aumento e melhoramento das vias de comunicação terrestres (estradas e caminho-de-ferro) e o aumento de população fixa e flutuante no Verão, são criados planos de urbanização de forma a aumentar a malha urbana.

Estas localidades, tal como a Foz, passam de núcleos de características medievais para malhas ortogonais vocacionados para o veraneio e recreio marítimos.

No quarto quartel do século XIX começa o desenvolvimento da Foz Nova, que se situa a norte da Foz Velha. Melhora-se a Avenida do Brasil e cria-se uma malha ortogonal que permite a construção de novas e espaçosas moradias. Há cada vez melhores transportes públicos. Cada vez mais pessoas podem trabalhar no centro do Porto e viver na Foz todo o ano. A Avenida da Boavista está quase concluída e a Foz torna-se cada vez mais um bairro elegante e bem frequentado.

No primeiro quartel do século XX vão sendo construídas novas ruas na Foz Nova aumentando a população residente. Cada vez há mais pessoas a habitar permanentemente na Foz. Em 1917 é concluída a Avenida da Boavista, o que permite uma nova e rápida ligação entre a parte alta da cidade do Porto e a Foz Nova. A avenida do Brasil vai sendo melhorada, sendo alargados os seus espaços públicos.

No segundo quartel deste século há o arranjo definitivo das avenidas do Brasil e de Montevideu e criam-se a Esplanada do Molhe e a Praça de Gonçalves Zarco (ou “Castelo do Queijo”). Os principais espaços públicos ficam assim concluídos. A Foz Norte continuou a desenvolver-se. Novas ruas são abertas e novas moradias concluídas. É criada a Avenida Marechal Gomes da Costa, que permite a ligação da Avenida da Boavista á área de transição entre a Foz Nova e a Foz Velha.

Temos assim resumidos os principais acontecimentos históricos e urbanos da Foz até meados so século XX. Mas o objectivo final deste trabalho é tentar perceber o espaço urbano actual da Foz e quais os factores que o determinaram. Apesar de não termos tido tempo de estudar a evolução urbana da segunda metade do século XX, pensamos que a informação recolhida ao longo deste trabalho nos permite perceber os factores essenciais que ocorreram na Foz na segunda metade do século XX. A função de estância balnear manteve-se mas perdeu importância. Neste período houve um enorme desenvolvimento do turismo nacional e mundial. Surgiram muitas novas estâncias balneares em Portugal e no mundo. Cada vez as pessoas têm mais tempo livre e maiores rendimentos, podendo viajar para locais cada vez mais longe da sua residência. Enquanto até

meados do século XX as pessoas do Nordeste português teriam como escolha as áreas balneares do litoral próximo, nestes últimos cinquenta anos passaram a existir muitas outras possibilidades, em locais mais quentes e mais animados do que a Foz do Douro. Isto fez com que houvesse uma diminuição do número de estabelecimentos hoteleiros na nossa área de estudo. O que se manteve foi, no período de Verão, um tipo de lazer diário e local, de pessoas que vivendo na região do grande Porto, dirigem-se todos os dias para as praias da Foz, Matosinhos e Leça da palmeira, mas vão dormir a suas casas.

A área da Foz como grande espaço público do Porto manteve-se e foi tendo cada vez mais utilização por um cada vez maior número de habitantes de todo o Porto. Na segunda metade do século XX houve um exponencial aumento dos transportes públicos e do uso de viaturas privadas, pelo que é cada vez mais rápido e barato a mobilidade dos habitantes do Porto dentro da sua cidade. Isto levou a que a Foz, mantendo a sua elegância, foi sendo utilizada cada vez por um maior número de pessoas, de todos os extractos sociais, deixando de ser um local de diversão apenas da alta burguesia como acontecia até meados do século XX.

Em termos de desenho urbano, manteve-se e foi crescendo a malha urbana que já vinha do passado. Na Foz Velha esta malha há muito que já estava fixada, e ainda hoje mantém a característica irregular que foi adquirindo ao longo dos séculos. A Foz Nova foi crescendo com vias ortogonais às duas grandes Avenidas do Brasil e de Montevideu. Nestes últimos cinquenta anos foram abertas ou continuadas várias vias, seguindo sempre a lógica desta malha inicial.

A principal modificação urbana nesta área ocorreu ao nível do loteamento. Com o aumento de procura de habitações de luxo nesta área, grande parte das moradias foram sendo demolidas e substituídas por edifícios de habitação colectiva. Estes ocuparam todo o lote individual de uma moradia ou juntaram vários para construção de edifícios com maior área de construção. Esta foi a principal alteração urbana da Foz, principalmente, mas não só, na Foz Nova. Para além da maior volumetria, estas novas construções seguem o alinhamento da rua, não possuem recuo como acontecia com as moradias. Isto leva a que aos poucos se vá perdendo a escala humana e o carácter calmo e elegante que esta área possuía.

Nesta segunda metade do século XX o único importante acrescento à rede viária nesta área foi a abertura da Rua de Diogo Botelho, que liga o último tramo da Rua do Campo Alegre até à Praça do Império, remate da Avenida do Marechal Gomes da Costa. Esta via permitiu a quarta grande ligação entre a área central da cidade do Porto com a sua área ocidental. Já existiam a Circunvalação, a Avenida da Boavista e a via marginal. Esta nova rua situa-se a uma cota intermédia entre a Avenida da Boavista e a via marginal, permitindo uma ligação à Foz e também o desenvolvimento urbano desta área, que até este período era apenas mata e campos agrícolas.

Em relação aos espaços públicos achamos que estão bem adaptados ao número de pessoas que os utilizam actualmente e ainda suportam um aumento do número de utilizadores. Isto é principalmente visível nos grandes espaços públicos como as Avenidas do Brasil, de Montevideu e de D. Carlos I e o Passeio Alegre. Estes espaços têm um desenho e uma elegância que se adaptam bem às modificações do estilo de vida que vão ocorrendo ao longo do tempo.

Em relação à função de estância balnear, esta é actualmente mais local e diária. Pensamos que a Foz manterá esta função excepto se acontecer algum evento catastrófico como completa erosão da costa, derramamento de crude no mar próximo das praias ou poluição maciça das águas do mar.

Da terceira função, bairro de luxo da cidade do Porto, existem todas as condições para se manter a até aumentar a oferta de habitação neste segmento. Mas aqui reside o principal desafio do desenvolvimento urbano desta área.

Actualmente ainda existem espaços livres no interior da Foz, principalmente da Foz Nova. O problema que já existe actualmente e que já referimos atrás é o aumento de volumetria das construções da Foz.

Bibliografia

1- Livros

2- Artigos em revistas

3- Trabalho académicos

4- Cartografia

5- Internet

1- Livros

AAVV - **A pintura no mundo: geografia portuguesa e cartografia dos séculos XVI a XVIII: catálogo da exposição**. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto. 1992a.

AAVV - **Exposição de plantas da cidade do Porto dos séculos XVIII e XIX.** Porto: Câmara Municipal. 1949.

AAVV - **O Rio e o Mar na Vida da Cidade: exposição documental**. Porto: Câmara municipal do Porto. 1966.

AAVV - **Uma cartografia exemplar o Porto em 1892: exposição comemorativa do 1º centenário da carta topográfica de A. G. Teles Ferreira**. Porto: Câmara Municipal do Porto. Arquivo Histórico. 1992b.

AGUILAR, J. Teixeira - **Faróis a terra ao mar se anuncia.** Lisboa: CTT- Correios de Portugal. 2008.

ALVÃO, Domingues - **A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão: 1872- 1946**. Porto: Edições da Fotografia Alvão. 1984.

ALVES, Joaquim B. Ferreira - **O Porto na época dos Almadas: arquitectura, obras públicas.** Porto. Dissertação de Doutoramento em História de Arte, apresentada à Faculdade de Letras do Porto. 1990.

ALVES, Jorge Fernandes - **Douro e Leixões: a vida portuária sob o signo dos bilhetes postais**. Porto: Asa, 2002.

ALVES, Jorge Fernandes - **Metamorfoses de um lugar: de alfândega nova a museu dos transportes e comunicações**. Porto: Associação para o Museu dos Transportes e Comunicações, 2006.

ALVES, Jorge Fernandes - **O fio de água - o porto e as obras portuárias: Douro - Leixões**. Porto: s.e. 2001.

ANDRADE, Monteiro - **Plantas antigas da cidade século XVIII e primeira metade do século XIX**. Porto: Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade. 1947.

ANDRESEN, Teresa - **Jardins históricos do Porto**. Lisboa: Inapa. 2001. Coleção Portucale.

BARROCA, Mário Jorge - **As fortificações do litoral portuense**. Lisboa: Inapa, 2001. Coleção Portucale.

BASTO, Magalhães - **A Foz há 70 anos**. Porto: O Progresso da Foz, 1992.

BASTOS, Carlos (Org. por) - **Nova Monografia do Porto**. Porto: s.e. 1938.

BRANDÃO, Domingos de Pinho - **São Miguel de Nevogilde**. Porto: Igreja de São Miguel de Nevogilde, 1983.

BRANDÃO, Raul - **Os pescadores.** Aveiro: Estante Editora. 1989.

BRICE, Martin H.- **Forts and Fortresses: from the hillforts of prehistory to modern times: the definitive visual account of the science of fortification.** Oxford, New York: Facts on file. 1990.

CABEÇAS, Maria da Conceição - **Porto monumental e artístico: património da humanidade.** Porto: Porto Editora. 2001.

CHOAY, Françoise - **O urbanismo: utopias e realidades.** São Paulo: Perspectiva. 6ª edição. 2005

COSTA, Agostinho Rebelo da - **Descrição topográfica e histórica do Porto.** Lisboa: Frenesi. 2001.

COUTINHO, B. Xavier - **A Torre da Marca e outras balisas para a navegação no rio Douro.** Porto: Livraria Fernando Machado. 1964.

COUTO, Júlio - **Monografia de Massarelos.** Porto: Junta de Freguesia de Massarelos. 1993.

DIAS, Marina Tavares - **Porto desaparecido.** Lisboa: Quimera. 2002.

DUARTE, Luís Miguel - **História do Porto em BD.** Porto: Asa. 2001.

FERNANDES, José Alberto Rio – **A Foz: contributo para o estudo do espaço urbano do Porto.** Porto: Universidade do Porto. Faculdade de Letras. 1985.

FERNANDES, José Alberto Rio - **A Foz, entre o rio, o mar e a cidade**. Porto: Associação de Cultura e turismo da Foz. 1989.

FERNANDES, José Alberto Rio - **Porto cidade e comércio**. Porto: Arquivo Histórico. 1997.

FERNANDES, Mário Gonçalves - **Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal: Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926.** Porto: Faculdade de Arquitectura da universidade do Porto. 2005.

FERRÃO, Bernardo - **Projecto de transformação urbana do Porto na época dos Almadas**. 3ª ed. Porto: Faculdade de Arquitectura da universidade do Porto. 1997.

FIGUEIREDO, Fernando Jorge da Silva - **Porto à vista: as mais antigas vistas da cidade do Porto.** Porto: edição do autor. 2003.

GUNTHER, Anni - **Porto**. In: Guardiã, Manuel (Dir. de) - Atlas Histórico de ciudades europeas: Península Ibérica. Barcelona: Salvat, 1994-1996. p. 128-153

Hall, Peter – **Cities of tomorrow.** Oxford: Blackwell Publishers Inc.1990

MAIA, Sebastião de Oliveira - **Onde o rio acaba e a Foz do Douro começa**. Foz do Douro: Progresso da Foz, 1988.

MANDROUX-FRANÇA, Marie-Thèrése - **quatro fases da urbanização do Porto no século XVIII**. Porto: Câmara Municipal, 1984.

MARQUES, Hélder; Fernandes, José A. Rio; Martins, Luís Paulo - **Porto percursos nos espaços e memórias**. Porto: Edições Afrontamento, 1990.

MENERES, António; Monteiro, Ana - **O Porto visto do céu.** Lisboa: Argumentum. 2000.

MONTEREY, Guidi de - **Foz do Douro: de relance ao longo do tempo.** Porto: Clube Infante de Sagres. 1965.

BRANCO, Rui - **Nevogilde.** Porto: Afrontamento. 1995.

MOREIRA, Rafael - **Arquitectura: Renascimento e classicismo**. In: PEREIRA, Paulo (Dir. de) – História da arte portuguesa. Lisboa: Temas e Debates, 1995-1999, vol. 2, p. 303-373

MOREIRA, Rafael - **Portugal no Mundo: história das fortificações portuguesas no mundo**. Lisboa: Publicações Alfa. 1989.

MOREIRA, Rafael - **Um exemplo: São João da Foz, de igreja a fortaleza**. In: PAULINO, Francisco Faria (coord. de) - A Arquitectura militar na expansão portuguesa. Porto: C.N.C.D.P.. 6º Centenário do Nascimento do Infante D. Henrique. 1994.

OLIVEIRA, Eduardo Pires de - **Imagens do Porto Oitocentista**. Porto: A.H.C.M.P.. 1985.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de - **O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento**. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Geográficos. 1973.

OSÓRIO, Maria Isabel Noronha Pinho - **A intervenção arqueológica no castelo de São João da Foz: novos elementos para a reconstituição dos espaços.** In: PAULINO, Francisco Faria (coord. de) - A Arquitectura militar na expansão portuguesa. Porto: Comissão Nacional para as Comemorações dos Descobrimentos Português. 1994.

PACHECO, Hélder - **Porto**. Lisboa: Editorial Presença. 1988.

PASSOS, José Manuel da Silva - **O bilhete postal ilustrado e a história urbana do Porto.** Lisboa: Editorial Caminho. 1994.

PEREIRA, Gaspar Martins - **Memória do rio: para uma história da navegação no Douro**. Porto: Afrontamento, 2001.

RAMOS, Luís António de Oliveira - **História do Porto**. 3ª ed. Porto: Porto Editora. 2000.

RIBEIRO, Orlando - **Cidade**. In: Serrão, Joel (Dir. de)- Dicionário de História de Portugal. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1963-1971. p. 60-66

ROSSA, Walter - **A cidade portuguesa.** In: PEREIRA, Paulo (Dir. de) – História da arte portuguesa. Lisboa: Temas e Debates, 1995-1999, vol. 3. p. 232-323

ROSSA, Walter - **A urbe e o traço: uma década de estudos sobre o urbanismo português**. Coimbra: Almedina. 2002.

SALGUEIRO, Teresa Barata - **A cidade em Portugal: uma geografia urbana.** Lisboa: Edições Afrontamento. 1992.

SARAIVA, José Hermano (Dir. de) - **História de Portugal**. Lisboa: Alfa, vol. 1. 1983

SILVA, Francisco Ribeiro da - **O Porto: das luzes ao liberalismo**. Lisboa: Inapa, 2001. Coleção Portucale.

SILVA, Joaquim José Pinto da - **A cantareira.** Porto: O Progresso da Foz. 1991.

SOUSA, Fernando de - **Leixões: uma história portuária**. 1ª ed. Porto: Administração dos Portos Douro e Leixões. 2002.

TEIXEIRA, Manuel C - **A habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. 1996.

TEIXEIRA, Manuel C. - **O urbanismo português: séculos XIII-XVIII Portugal - Brasil.** Lisboa: Horizonte. 1999.

VITORINO, Pedro - **Vistas do Porto nos séculos XVII e XVIII**. Porto: s.e. 1983.

2- Artigos em revistas

ALVES, Jorge Fernandes - **A pesca e os pescadores do litoral portuense em 1868.** Revista da Faculdade de Letras. História. Porto. vol. 8, 2ª série. 1991. p. 151-184

ALVES, Jorge Fernandes - **O fio de água - o porto e as obras portuárias: Douro - Leixões.** Revista da Faculdade de Letras, História. Porto. vol. 2, III série. 2001. p. 93-106

BARROS, Amândio Jorge Morais - **Barcos e gentes do mar do Porto**. Revista da Faculdade de Letras: História. Porto. vol. XIV, II série.1997. p. 167-230

CRUZ, António - **As relações seculares da cidade do Porto com a Inglaterra - A cidade do Porto no testemunho de artistas ingleses.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 6, Porto, 1984. p. 163-169

CRUZ, António - **Da Cantareira Carreiros (1). São João da Foz terra milenária**. O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 3, Porto, 1984. p. 14-16.

CRUZ, António - **Da Cantareira Carreiros (2). A Póvoa marítima e o couto de São João da Foz.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 3, Porto, 1984. p. 40-42.

CRUZ, António - **Da Cantareira Carreiros (3). A jurisdição no Couto da Foz.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 3, Porto, 1984. p. 76-78.

CRUZ, António - **Da Cantareira Carreiros (4). Da Ermida de S. João à Igreja e Convento da Foz do Douro.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 3, Porto, 1984. p. 108-111.

CRUZ, António - **Da Cantareira Carreiros (5). O Castelo de São João da Foz no tempo dos Filipes e da Restauração.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 3, Porto, 1984. p. 146-149.

CRUZ, António - **Da Cantareira Carreiros … e alem. As fortalezas da costa - do Rio Douro ao Rio Leça.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 3, Porto, 1984. p. 172-175

CRUZ, António - **Origens e vocação duma cidade - porto que o rio Douro engrandeceu.** O Tripeiro, vol. 1, Porto, 1982. p. 3-5

FERNANDES, José Alberto Rio - **A Foz.** Revista da Faculdade de Letras. Geografia - Porto. 1ª série, vol. 3, 1987. p.13-56

FERRÃO, Bernardo - **Carlos Amarante.** O Tripeiro, Série Nova, ano I, nº 10, 1982. p. 18-23

FERRÃO, Bernardo - **John Whitehead.** O Tripeiro, Série Nova, ano I, nº 5, 1982. p. 20-22

FERRÃO, Bernardo - **Teodoro de Sousa Maldonado.** O Tripeiro, Série Nova, ano I, nº 8, 1982. p. 24-27

FERREIRA, J. A. Pinto - **A cidade que viu nascer o Infante**. Studium Generale. Porto. Vol.7, 1960. p. 185-222

FERREIRA, J. A. Pinto - **A Praça da Ribeira.** Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, vol. XY, fasc. 3-4, 1953.

FIEL, Jorge - **História dos Transportes Públicos no Porto**. Porto: *O Tripeiro*, vol. II, números 7 e 8, Setembro e Outubro de 1983. p.196-203

FILGUEIRAS, Octávio Lixa - **Da Navegação do Douro**. Studium Generale. Porto. Vol. 9. 1962. p.193-212

GONÇALVES, Flávio - **A Barra do Douro no Século XVIII.** O Tripeiro, Vª Série, vol. 8, Porto, 1952. p. 252-256

MARTINS, Luís Paulo Saldanha - **Banhistas de mar no século XIX: um olhar sobre uma época**. Revista da Faculdade de Letras: Geografia. Porto. V. 5, 1989. p.45-59

OLIVEIRA, J. M. Pereira de - **O Douro e as navegações**. Studium Generale.
Porto. Vol. 7.1960. p.147-184

OLIVEIRA, J. M. Pereira de - **Porto, obra do Homem.** Studium Generale – Porto - vol.5, nº 1-2, 1958. p. 290-312

RIBEIRO, Orlando - **Entre Douro e Minho.** Porto: Universidade do Porto. Revista da Faculdade de Letras - Geografia, I série, vol. III, Porto, 1987. p. 5-11.

S.a. **O mais antigo farol europeu existe da Foz**, O Tripeiro, nº 4, Porto, 1982. p.4

TAVARES, Fernão - **As fortalezas e as baterias de defesa da Costa da Província do Minho nos princípios do século dezanove.** O Tripeiro, Nova Série (7ª), vol. 9. p. 279-282

3- Trabalho académicos

CARRERAS, Cristina d`cotta - **O Paço de D. Miguel da Silva na Foz do Douro: património material e imaterial.** Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prova Final. 2004

CARVALHO, Maria Filomena Barros de - **Arquitectura e vilegiatura na Foz do Douro 1850-1910.** Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado em História da Arte. 1997.

CASTRO, Carla Marina Gonçalves de - **Morfologia urbana espinhense: 1863-1913.** Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado em Geografia. 2005

COUTINHO, Andreia Raquel Neiva - **Reinaldo Oudinot e a intervenção na barra do Douro: um projecto urbano pombalino numa frente ribeirinha.** Porto. Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Prova Final. 2006.

NUNES, Sandra Ferreira de Carvalho - **A evolução urbana de Matosinhos: 1890-1909.** Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado em História Contemporânea. 1998

OLIVEIRA, José Maria de - **Leça da Palmeira: lazer e evolução urbana litoral.** Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado em Geografia. 1997

VALENTE, Luísa Maria Dias - **Cidade planeada e cidade construída: três planos na extensão de Matosinhos.** Porto. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Dissertação de mestrado em Planeamento urbano e regional. 2003

4- Cartografia

Mapoteca do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto

- *Carta Topographica da Cidade do Porto*
  Dirigida e levantada por Augusto Telles Ferreira, General de Brigada Reformado, coadjuvado pelo Capitão Fernando da Costa Maya
  Câmara Municipal do Porto, Porto, 1892.
  Escala 1/500

Instituto Geográfico do Exército

- Carta militar de Portugal
  Folha 122. Porto.
  1948, 1981, 1999.

5- Internet

Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (DGEMN)
http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B.aspx

Instituto Português do Património Arquitectónico (IPPAR)
http://www.ippar.pt/pls/dippar/patrim_pesquisa

Junta de Freguesia da Foz do Douro
http://jf-fozdodouro.pt/

Junta de Freguesia de Nevogilde
http://www.jf-nevogilde.pt/

Índices particulares

1- Índice de Imagens

2- Índice de Plantas

3- Índice de Mapas

1- Índice de Imagens

Imagem nº: **pag.ª:**

1- Capela de Nossa Senhora da Lapa. Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 9 Julho 2008] 13

2- Capela de Nossa Senhora da Lapa. Idem 13

3- Capela de Nossa Senhora da Lapa. Idem 13

4- Imagem do farol de S. Miguel-o-Anjo. Planta do edifício. In BARROCA, Mário Jorge. p. 39..... 22

5- Perspectiva da barra do douro.1790. Idem p. 38 22

6- Vista actual do farol de S. Miguel-o-Anjo. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em Julho 2008] 23

7- Vista actual do farol. In BARROCA, Mário Jorge. p. 44 23

8- Farol do monte da luz no século XIX. Idem. p. 48..... 24

9- Vista aérea actual da Fortaleza de São João da Foz. Disponível na Internet em: Google Earth 24

10- Vista aérea actual da Fortaleza de São João da Foz. Idem 24

11- Vista actual da capela-mor da igreja renascentista de São João da Foz. In BARROCA, Mário Jorge. p. 28..... 25

12- Vista actual da capela de Santa Anastácia. Idem 32

13- Vista aérea actual da Fortaleza de São João da Foz. Idem 39

14 - Vista da Igreja de São João Baptista. Disponível na Internet em: http://www.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em 1 Agosto 2008] 40

15- Vista actual do Forte de São Francisco Xavier do Queijo. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em agosto 2008]..... 40

16- Panorâmica do Porto. Pier Maria Baldi. 1668. In OLIVEIRA, J. M. Pereira de. p. 192- 193..... 42

17- Pormenor da panorâmica de Baldi. Idem 42

18- Vista actual da Igreja de Nevogilde. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em agosto 2008]..... 51

19- Vista actual do que resta do farol da Luz. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em agosto 2008] 51
20- Vista do farol da Luz no final do século XIX. In BARROCA, Mário Jorge. p. 48 52
21- Vista de Massarelos. Autor desconhecido. S.d. in SOUSA, Fernando de. p. 32 53
22- Planta geográfica da barra da cidade do Porto. Teodoro de Sousa Maldonado. 1789. In ANDRADE, Monteiro. p.5 53
23- Molhe de Felgueiras. Vista actual. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em setembro 2008] 55
24- Vista da entrada da barra da cidade do Porto. 1797. In BARROCA, Mário Jorge. p. 52 57
25- Paredão do molhe de Carreiros. Disponível na Internet em: http://flickr.com/photos/zwigmar/58767872/ [acedido em setembro 2008] 68
26- Margens do Douro- a Cantareira. Cesário augusto Pinto. 1848. In BARROCA, Mário Jorge. p. 38 69
27- São João da Foz. Gravura de São João da Foz. 1865. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 55 80
28- Fotografia da praia da Meia-laranja. In MAIA, Sebastião de Oliveira. p. 228 80
29- São João da Foz (segunda vista).Gravura de São João da Foz. 1865. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 56 81
30- Gravura da Cantareira. 1887. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 52 81
31- Fotografia do Passeio Alegre. In MAIA, Sebastião de Oliveira. p. 228 82
32- Torre da Marca e Massarelos. Eduardo Gravura da Torre da Marca e Massarelos.1864. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 48 83
33- O Douro e a sua margem direita desde Massrelos até à Foz. Eduardo Gravura do Douro, desde Massarelos até à Foz. 1865. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 49 83
34- foz do Douro. Gravura Gravura da Foz do Douro. 1876. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 57 84
35- Massarelos. Gravura de Massarelos. 1887. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 50 85
36- Margem direita do Douro. Estrada da Foz. Gravura da estrada da Foz 1887. In OLIVEIRA, Eduardo Pires de. Gravura nº 53 85
37- Área de transição entre a Foz Velha e Nova. Fim Séc. XIX. In MAIA, Sebastião de Oliveira. p. 86 88
38- A moda dos banhos nas praias da Foz. Fim séc. XIX. In MAIA, Sebastião de Oliveira. p. 228 89
39- A Praia do Caneiro. Cerca de 1900. Idem 89

40- Avenida de Carreiros. Antes de 1888. In MAIA, Sebastião de Oliveira. p. 52 98
41- Avenida de Carreiros. Antes de 1888. Idem. p. 52..... 98
42- Avenida de Carreiros. Cerca de 1900. Idem. p. 53 99
43- Avenida do Brasil. Depois de 1900. Idem p.53 99
44- Praias do Ourigo e Caneiro. Cerca de 1900. Idem. p.49 100
45- Avenida da Boavista. Década de 1900. In Passos, José Manuel da Silva. p. 198 100
46- Fortaleza de S. João da Foz. Década de 1900. Idem p. 190..... 101
47- Passeio Alegre. Década de 1900. Idem p. 189 101
48- Cantareira. Antes de 1910. In ALVES, Jorge Fernandes. p. 91..... 102
49- Estrada Marginal. Década de 1900. In Passos, José Manuel da Silva. p. 184..... 102
50- Praia do Molhe. Década de 1920. Idem p. 195 103
51- Vista panorâmica da Foz Nova. Década de 1930. In Passos, José Manuel da Silva.p. 197 105
52- Esplanada da Praia do Molhe. Década de 1920. Idem p. 197..... 105
53- Esplanada da Praia do Molhe. Década de 1920. Idem p. 196..... 106
54- Esplanada da Praia do Molhe. Década de 1930. In ALVES, Jorge Fernandes. p. 118..... 106
55- Fotografia aérea de parte da Foz Nova. Década de 1920. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Outubro 2008]..... 107

2- Índice de Plantas

Planta nº: **Pag.ª:**

1- Organização territorial da área do Porto no séc. XII. In GUNTHER, Anni. p. 128 11
2- Planta arqueológica da zona da igreja do Castelo da Foz. In MOREIRA. 1989. p. 72 12
3- Fortaleza de São João da Foz, fases de construção. A Amarelo o período de D. Miguel da Silva. In BARROCA, Mário Jorge. p. 65 25
4- Foz do Douro e Nevogilde Sul..... 26
5- Fortaleza de S. João da Foz, fases de construção. A Vermelho o período correspondente ao século XVI. In BARROCA, Mário Jorge. p. 65 32
6- Foz do Douro Sul..... 34
7- Planta do Forte de S. Francisco Xavier do Queijo. Disponível na Internet em: http://extranet.monumentos.pt/Monumentos/forms/002_B1.aspx [acedido em outubro de 2008]..... 41
8- Planta de localização do Forte de S. Francisco Xavier do Queijo (1879). Idem..... 41
9- Foz do Douro Sul..... 43

10- Planta de cais projectado para a marginal de Massarelos. José Champalimaud de Nussane. 1750. In PEREIRA, Gaspar Martins. p. 96 52
11- Primeiro projecto de Oudinot. 1790. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Setembro 2008] 55
12- Projecto de Oudinot. 1793. In BARROCA, Mário Jorge. p. 74 56
13- Projecto de Oudinot. 1794. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Setembro 2008] 56
14- Projecto final de Oudinot. 1795. In BARROCA, Mário Jorge.p.77 57
15- "Planta do Porto". George Balck. 1813. In SILVA, Francisco Ribeiro da. p. 58 65
16- "Planta do Porto". Autor desconhecido. 1806. In ANDRADE, Monteiro.p. 88..... 65
17- "Planta da Foz do Douro até Quebrantoens". Luís Gomes de Carvalho. 1825. Idem. p. 93 66
18- "Carte Topographique des lignes d´Oporto". F. P. A. Moreira- 1832. Idem. p. 63 66
19- "Plan de la ville, du port & desenho urbano environs d´Oporto en Portugal". Autor desconhecido. Cerca de 1832. In Teixeira, Manuel C. p. 314 67
20- "Entrance of the river Douro". Comandante Edward Belcher. 1832. In SOUSA, Fernando de. p. 46 67
21- Excerto "Entrance of the river Douro". Comandante Edward Belcher. 1832.Pormenor. Idem p. 46 68
22- Projecto para a barra do Douro. 1838. Idem p. 39 69
23- Mapa dos traçados dos transportes públicos na cidade do Porto. Até 1905. In GUNTHER, Anni. p. 139 84
24- Excerto da "Carta Topographica da Cidade do Porto" 1892. In MARQUES, Hélder. p. 77 86
25- Excerto da "Carta Topographica da Cidade do Porto" 1892. In FERNANDES, José Alberto Rio. p. 36 87
26- Excerto da "Carta Topographica da Cidade do Porto" 1892. Mapoteca do Dep. Geo. Da FLUP 88
27- Foz do Douro e Nevogilde Sul 90
28- Foz do Douro e Nevogilde 91
29- Excerto mapa da zona ocidental do Porto. 1903. Disponível na Internet em: http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770 [acedido em Setembro 2008] 103
30- "Planta do Porto e arredores". 1908. In SOUSA, Fernando de. p. 105 104
31- Excerto Vista parcial de Carta Militar do Porto. 1948. Mapoteca do Dep. Geo. Da FLUP 107
32- Foz do Douro e Nevogilde 108

3- Índice de Mapas

Mapa nº: **Pag.ª:**

1- Traçado das principais vias romanas da Península Ibérica. Início séc. III d. C. In SARAIVA, José Hermano. vol. 1. p. 164 11
2- Carta de navegação de Lucas Wagenaer.1583. In SOUSA, Fernando de. p. 16-17 33
3- Carta de navegação de Willem Jansz Baleu. 1638. In BARROCA, Mário Jorge. p. 15 39
4- "Mapa da barra da cidade do Porto". José Monteiro Salazar. 1779. In BARROCA, Mário Jorge. p. 72 54
5- "Mappa do districto entre os rios Douro e Minho". Nicolas Trant. 1813. Disponível na Internet em: http://www.igeo.pt/servicos/cdi/cartoteca/detalheC.asp?cod=566 [acedido em Ste. 2008] 58
6- "Mapa da barra e da Foz velha". Autor desconhecido. 1862. Idem p. 49 82

Índice geral

Resumo II
Siglas e abreviaturas V

Introdução 1

1- Uma terra de pescadores – antes do século XVI 5

1.1- O povoamento da Foz do Douro 6
1.2- A presença de D. Miguel da Silva na Foz do Douro 14

2- Um forte na defesa da barra - da segunda metade do século XVI a finais do século XVIII 27

2.1- Início da Fortificação de defesa da barra do Douro 28
2.2- A Fortaleza de S. João da Foz no tempo dos Filipes de Espanha 35
2.3- Últimas obras na Fortaleza de S. João da Foz 44

3- Uma estância balnear no Porto - do primeiro quartel do século XIX ao segundo quartel do século XX. 59

3.1 - Desenvolvimento urbano da Foz do Douro e início da moda dos banhos 60
3.2 - Consolidação urbana da Foz do Douro 70
3.3 - A Foz do Douro na primeira metade do século XX 92

Conclusão 109

Bibliografia 116
Índices particulares 123
Índice geral 129