

Universidade do Porto
Faculdade de Arquitetura

Lugares de habitar entre a terra e o mar

Apontamentos sobre temas do território
– no Entre Douro e Minho –

Volume I

Pedro Q. F. Bragança R.

Dissertação de Mestrado apresentada à
Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto
em Arquitetura

Orientador
Professora Doutora Marta Oliveira

Porto
2014

Nota à Edição

A presente edição desta Dissertação apresenta o título alterado, de acordo com a sugestão e autorização conferida pela deliberação do júri, a 22 de julho de 2014, data da prova pública.

Índice

Volume 1

Agradecimentos.....	11
Resumo / Abstract / Resumo.....	13 / 15 / 17
Abreviaturas.....	19
Introdução.....	21

Parte I

Interamnesis

1. Entre Douro e Minho: Identificação e paisagem.....	31
2. O “ <i>sistema nervoso</i> ” do corpo nacional.....	35
3. O espaço entre.....	39
4. As unidades - lugar.....	49

Parte II

Leça: Da origem dos lugares na forma de casais

1. Condição natural no Baixo Leça.....	57
2. Desenvolvimento do Vale do Leça.....	75
2.1. O povoamento na proto-história.....	75
2.2. A romanização das Terras da Maia.....	85
2.3. O território entre a monarquia asturo-leonesa e as inquirições de 1258.	101

Parte III

A regionalização dos lugares nas primeiras redes entre o Douro e Ave

1. O mar

Móbil de desenvolvimento quinhentista na <i>atlantização</i> do <i>hinterland</i> do Entre Douro e Ave.....	123
1.1. Os Portos: polos catalisadores do desenvolvimento regional. Novas centralidades litorais.....	127
1.2. A dinâmica litoral no <i>hinterland</i> rural de Entre Douro e Ave.	132
1.3. A configuração moderna de um sistema agrário antigo.....	138
1.4. O lugar da Igreja.....	139

2. A terra

Padrões <i>leguários</i> da contrarreforma.....	143
2.1 Francisco de Holanda e “Da Fábrica que Falece à Cidade de Lisboa” no contexto da contrarreforma.....	147
2.2 As estradas e os padrões entre Douro e Ave.....	153
2.3 A economia do mar e as comunidades dos vales.....	161
2.4 Os descobrimentos no <i>hinterland</i> do Entre-Douro-e-Minho.....	164

3. A Terra e o Mar	
Na conquista do litoral.....	169
3.1. Orientação.....	174
3.2. A centralidade de Santa Eufémia.....	188
3.3. A devoção e o programa.....	192
3.3.1. Geografia Mariana.....	192
3.3.2. Centralidade Cristológica.....	198

Parte IV

Os lugares e a materialização do conceito de rede

1. O Estado na construção da nação.....	217
1.1. O domínio da política: a nação como desígnio do país.....	219
1.2. O domínio da técnica.....	227
1.2.1. Plano e Rede.....	228
1.2.2. Tessitura e hierarquia.....	231
1.2.3. Eixo e Nó.....	232

2. Parecer e Memória sobre um projecto de Estadística (1853).

O discurso de António de Oliveira Marreca na Academia das Ciências.....	237
2.1. A linha: <i>La Ciudad Lineal</i> no discurso de Oliveira Marreca.....	243

3. O espaço concelhio no contexto de Bouças

3.1. O Estado no concelho.....	250
3.2. A vila.....	266
3.3 O lugar.....	269

Conclusão.....	293
-----------------------	------------

Epílogo.....	303
---------------------	------------

Fontes e Bibliografia.....	307
-----------------------------------	------------

Créditos das imagens.....	323
----------------------------------	------------

Volume 2

Desenhos.....	1
---------------	---

Agradecimentos

Não serão suficientes, nem suficientemente rigorosas, as palavras que me ocorrem para agradecer a bondade e generosidade na partilha do conhecimento à Professora Doutora Marta Oliveira, em quem reconheço um exemplo em todas as circunstâncias.

Agradeço a todos os professores de quem tive o prazer de ter recebido um forte contributo para a constante construção de uma ideia de Arquitetura, designadamente à Arquitecta Filipa Guerreiro, à Mestre Carla Garrido Oliveira, e ao Arquitecto Camilo Rebelo.

A amizade deles tem para mim um valor inestimável.

Aos que, directa ou indirectamente contribuíram para que dispusesse dos recursos que serviram de base a esta Dissertação manifesto o meu agradecimento. À Câmara Municipal de Matosinhos, designadamente ao Gabinete de Planeamento e Estudos Estratégicos, pela disponibilização de toda a informação cartográfica contemporânea e histórica, que esteve na origem de uma parte do trabalho. Ao Arquivo Histórico Municipal de Matosinhos, na pessoa da Dra. Margarida Mota, pelo acesso a informação aí depositada. À Biblioteca Pública Municipal do Porto, onde nunca encontrei um obstáculo ao acesso a documentação reservada. Ao serviço da Oficina do Mapa, nomeadamente ao Dr. Miguel Nogueira, pela disponibilização de importantes suportes cartográficos, bem pelas atenciosas sugestões.

Ao Professor Doutor José Alberto Rio Fernandes, pela amizade e pelos muito avisados conselhos, densos em informação e conhecimento.

Ao Professor Doutor Lino Tavares Dias que aceitou conceder-me uma conversa sobre a sua visão das particularidades do povoamento das Terras da Maia.

Aos que fizeram de Buenos Aires, o lugar onde comecei esta Dissertação, a minha casa e que preservo na memória, pelas tertúlias intermináveis que me construíram e constroem permanentemente.

Aos meus amigos, designadamente ao Hugo Barros, ao Pedro Ferreira e à Francisca Durães, pela partilha de uma experiência comum e pelas discussões que me enriquecem em todos os momentos. Particularmente, pelo apoio na construção desta Dissertação através de opiniões bem fundamentadas e de referências indubitavelmente úteis. Pela tolerância que tiveram de obter nos meus momentos mais inflamados.

À família, a quem devo todo o apoio e suporte inquestionável em todas as circunstâncias, que sobre mim teve uma tolerância redobrada, e a quem também devo todos os recursos, que não foram nem escassos nem contados, para me demorar na elaboração deste trabalho deixo a minha mais profunda gratidão.

À Sofia, por tudo.

Resumo

O tema desta Dissertação é o território contemporâneo no noroeste litoral português, entendido a partir do reconhecimento de factores sistemáticos de organização, presentes na sua ocupação desde os primeiros assentamentos proto-históricos até ao século XX.

A equação do problema coloca-se a partir da identificação de um espaço contemporâneo aparentemente confuso, polissémico e de amplo suporte – um espaço que agrega objetos de escalas variáveis e, à partida, incompatíveis, bem como programas de todas as naturezas, numa composição dispersa de razoável complexidade e ilegibilidade. Essa complexidade está na base de entendimentos díspares no campo disciplinar da Arquitetura.

E pese embora este quadro aparentemente confuso que caracteriza a forma da ocupação do espaço em estudo, o Entre Douro e Minho é simultaneamente uma região de reconhecida unidade de paisagem [1], à qual corresponde uma situação ambiental com características *sui generis*. Este território, fortemente exposto ao Atlântico, é configurado pelas suas planícies e ligeiros declives tendenciais a partir dos montes até ao mar, apenas interrompidas pelos vales dos rios, bem como pelos dos seus afluentes, que vão retalhando o espaço e formando compartimentos naturais de enorme aptidão agrícola, em torno dos quais a vida se organizou.

A terra e o mar são os dois mundos essenciais que caracterizam a vida de toda a região. Este é um espaço definido no *in between*, uma substância que recolhe a essência destes dois mundos, numa relação ponderada e permanente.

O vale do Leça [2], em particular, posiciona-se numa situação de intersecção regional não só entre a terra e o mar, mas também entre o sistema de povoamento do Douro, o maior corpo de perfuração peninsular, e os sistemas de povoamento paralelos à costa, que definem as relações gerais da terra portuguesa. A originalidade desta região advém desde logo das suas características físicas que atribuem aos solos uma fecundidade invulgar e, por conseguinte, condições excepcionais para o assentamento de vida ao longo de praticamente todo o território.

E terão sido, justamente, essas condições que terão estado na base de uma ocupação antiga de grande atividade que foi evoluindo e transformando-se em função de fatores e eventos de natureza política, cultural e social. Ao longo do trabalho, equacionamos as circunstâncias que atribuíram progressivamente a cada lugar uma ideia integração regional e nacional, através do lançamento de sistemas de relação e da progressiva articulação dos vários micro-sistemas que compõem a forma do povoamento.

No despontar da Idade Moderna, os sistemas de integração progrediram para a concepção de redes regionais [3] que colocaram cada lugar numa posição progressivamente mais interativa e dialogante com o conjunto; redes de visibilidade, de reconhecimento e referênciação no espaço – enfiamentos e marcas no território que no conjunto constituíram uma geografia própria. Perspectivas iluministas de progresso e cidadania e de integração do território e dos Homens no mesmo *tempo* – Ações do Estado na promoção da Res publica, que deram origem a processos de infraestruturação do espaço e a empreendimentos de natureza global, num território cujos balanços se dirimiam, justamente, entre o global e o local, o público e o privado, as instituições e os Homens: Tensões entre sistemas de povoamento, cuja origem é anterior à própria nacionalidade, que traçaram no território uma marca, presente no espaço contemporâneo.

[4] No contexto de oitocentos, findo meio século de instabilidades – causadas pelas invasões napoleónicas, pelas lutas liberais e pela definição do modelo de liberalismo –, despoleta-se um importante processo de transformação do território. O ambiente político, pautado pela figura central de Fontes Pereira de Melo, é de entusiasmo geral e baseado num progresso de base ideológica, onde a Nação se constituía o objeto final da intervenção do Estado. Essencialmente a partir de 1852, data da criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, lança-se um plano de obras que vai sendo progressivamente marcado por uma ideia de rede nacional, um tecido com hierarquia e estrutura que viria a vertebrar um processo de colonização moderna do território em torno de três elementos estratégicos principais: estradas, caminhos-de-ferro e portos.

Um novo sistema de povoamento, linear ao longo das estradas, começa a implantar-se a partir daqui ao longo dos três níveis: estradas nacionais ou reaes, distritais ou transversais e municipais. E esta colonização das estradas introduz um ímpeto transformador do espaço, através da incorporação de mais um sistema que representa uma nova forma de colocar o problema do lugar, com impacto na organização do espaço regional.

Reveste-se de especial importância compreender como cada sistema se justapôs, como interagiu com o que lhe era circunstância e como encontrou dispositivos de interface que preservaram a memória do passado fazendo do território um espaço de produção e representação cultural dos tempos.

Abstract

The theme of this Thesis is the contemporary territory of the Portuguese Northwest littoral, from the recognition of systematic factors of organization, placed from its first protohistorical settlements to the 20th century.

The problem is set from the identification of a contemporary space, which presents a messy and polysemous shape. A space that gathers variable scale objects (that looks incompatible), as all kind of programmes, in a sprawl composition of complexity and illegibility. This complexity has been furthering opposite perspectives in the discipline of Architecture.

In spite of this frame of apparent messiness that features the shape of the occupation in the space we are studying, *Entre Douro e Minho* is simultaneously a region of a recognized unity of landscape [1], formed by an exceptional and sui generis natural situation. This land, highly exposed to the Atlantic, is shaped by its plains and mild slopes, formed from the high mountains to the sea. And this pending shape is just interrupted by valleys of rivers and tributaries that are slicing the space and forming natural compartments, around which life was generated and organized.

Land and sea are two essential worlds that characterize life of the whole region. This is a space defined by the in between, a substance that collects the essence of these two worlds, in a balanced relationship.

Leça valley [2], particularly, is located in a situation of regional intersection, not only between land and sea, but also between the *Douro* settlement system, the biggest drilling body of the peninsula, and all the systems placed alongside the coast, which define the general relations of Portuguese land. The originality of this region comes from its physical aspects, which offer to the ground an extreme fertility and, thus, exceptional conditions to the settlement of life along all the territory.

These conditions were in the basis of an old occupation with large activity that evolved and transformed itself, considering political, cultural and social facts and events. Throughout this work, we have considered those circumstances, which progressively, offer to each place an idea of regional and national integration, through the launch of systems of relationship and the progressive articulation of many micro-systems that shape the settlement.

The dawn of Modern Age brought an evolution process of those systems leading to the conception of regional networks [3], which spotted each place in a position of simultaneous interaction and dialogue with the whole set; nets of visibility,

recognition and reference in space – visual alignments and marks in the territory that together created a proper geography. Illuminist prospects of progress and citizenship and integration of territory and people in the same *tempo* – State actions to promote the *Res publica*, which gave origin to processes of structuring space as well as private and public enterprises: Tensions between systems of settlement whose origin is older than the nationality, that traced in the territory evidence still present in the contemporary space.

[4] In the nineteenth-century context, after a half century of political and social instability (mainly caused by Napoleonic invasions, liberal fights and the definition of the model of liberalism) a significant process of transformation of territory was launched. The political environment, highly set by the central character of *Fontes Pereira de Melo*, is enthusiastic and based on progress as ideology, where the Nation occupied the central object in the role of the State. Essentially since 1852, when Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria was founded, an huge plan of works have been set with the intent to create a national network of communication, a tissue with hierarchy and structure, which seems to have generated a vertebral process of modern colonization. This process took place through three strategic elements: roads, railways and seaports.

A new system of settlement, linear and along the streets, starts to reify in three levels: national roads, district roads, and municipal roads. And the colonization of these axis triggers a transforming momentum with the incorporation of a new system that represents a new proposal to perceive the problem of the place.

And it seems to be particularly important to this work to understand how, throughout times, each system placed itself, how it interacted with the circumstance and how it found interface devices that preserved the memory of the past, making this territory a space of cultural production and representation of times.

Resumo

El tema de esta tesis es el territorio contemporáneo en el noroeste - litoral portugués, desde el reconocimiento de factores sistémicos de la organización, presentes en su ocupación desde los primeros asentamientos protohistóricos hasta el siglo XX.

El problema se coloca desde la identificación de un espacio contemporáneo aparentemente confuso, polisémico y de amplio soporte. Un espacio que agrega objetos de escalas variables y posiblemente incompatibles, tal como programas de todos los tipos, en una composición dispersa de alguna complejidad e ilegibilidad. Esa complejidad está en la base de múltiples perspectivas en el campo disciplinar de la Arquitectura.

A pesar del cuadro aparentemente confuso, que caracteriza la forma de la ocupación del espacio en estudio, el *Entro Douro e Minho* es al mismo tiempo una región de reconocida unidad de paisaje [1], a la cual corresponde una situación ambiental con característica *sui generis*. Este territorio, fuertemente expuesto al Atlántico, está configurado por sus llanuras y suaves pendientes desde las montañas hasta el mar, quebradas solamente por los valles de ríos y sus afluentes, que van rompiendo el espacio y formando compartimientos naturales de un notable potencial agrícola, alrededor de los cuales la vida se organizó.

La tierra y el mar son los dos mundos esenciales que caracterizan la vida de toda la región. Este es un espacio definido en el in between, una substancia que recoge la esencia de estos dos mundos, en una relación ponderada y permanente.

El valle del *Leça* [2], en particular, se coloca en una situación de intersección regional no solo entre la tierra y el mar, sino también entre el sistema de población del Duero, el más grande cuerpo de perforación peninsular, y los sistemas de población paralelos a la costa, que definen las relaciones generales de la tierra portuguesa. La originalidad de esta región viene, desde luego, de sus características físicas que atribuyen a la tierra una fecundidad muy particular y, luego, condiciones excepcionales para el asentamiento de vida alrededor de todo el territorio.

Asimismo han sido, justamente, esas condiciones las que han estado en la base de una ocupación antigua de gran actividad que se fue transformando y evolucionando por cuestiones de orden política, cultural y social. En este trabajo, tendremos en cuenta las circunstancias que le atribuyeron, progresivamente, a cada lugar una idea de integración regional y nacional, a través del lanzamiento de sistemas de relación y de la progresiva articulación de los varios micro-sistemas que componen la forma de la población.

En el surgimiento de la Edad Moderna esos sistemas de integración evolucionaron para la concepción de redes regionales [3] que colocaron a cada lugar en una posición progresivamente más interactiva y dialogante con el conjunto; redes de visibilidad, de reconocimiento y referencia en el espacio, alineamientos visuales y marcas en el territorio que en su conjunto constituyen una geografía propia. Perspectivas iluministas de progreso y ciudadanía, de integración del territorio y de los Hombres en un mismo *tempo*. Acciones del Estado en la promoción de la *Res publica*, que originaron procesos de infra-estructuración del espacio y emprendimientos de orden global, en un territorio cuyas oscilaciones se colocaron entre lo global y lo local, lo público y lo privado, las instituciones y los Hombres. Tensiones entre sistemas de población, cuyo origen es anterior a la propia nacionalidad, que trazan en el territorio una marca, presente todavía en el espacio contemporáneo.

[4] En el contexto del siglo XIX, después de medio siglo de instabilidades variadas causadas por las invasiones napoleónicas, por las luchas liberales y por la definición del modelo de liberalismo, se empieza un importante proceso de transformación del territorio. El ambiente político, pautado por el personaje central de *Fontes Pereira de Melo*, es de entusiasmo general y se basa en un progreso de base ideológica, donde la Nación se constituye como el objeto final de la intervención del Estado. Esencialmente a partir de 1852, año de la creación del Ministerio de las Obras Publicas, Comercio E Industria se lanza un plan de obras públicas que fue siendo progresivamente marcado por una idea de red nacional, un tejido con jerarquía y estructura que viene a vertebrar un proceso de colonización moderna del territorio a través de tres elementos estratégicos principales: carreteras, ferrocarriles y puertos.

Un nuevo sistema de población, lineal y en las carreteras, empieza a plantearse desde tres niveles: carreteras nacionales, distritales y municipales. Y esa colonización de las carreteras introduce un ímpetu transformador del espacio, a través de la incorporación de un sistema más que representa una nueva forma de poner el problema del lugar en su contexto con impacto para la organización del espacio regional.

Y para este trabajo resulta esencialmente importante comprender como cada uno de estos sistemas se puso en el espacio, como dialogó con lo que era circunstancial y como encontró dispositivos de interface que preservaran la memoria del pasado haciendo de este territorio un espacio de producción y representación cultural de los tiempos.

Abreviaturas

A.D.L. – Arquivo Distrital do Porto

A.H.M.P. – Arquivo Histórico Municipal do Porto

A.M.M. – Arquivo Municipal de Matosinhos

A.N.T.T. – Arquivo Nacional da Torre do Tombo

B.P.M.P. – Biblioteca Pública Municipal do Porto

P.M.H. – Portugaliae Monumenta Histórica

C. M. M. - Câmara Municipal de Matosinhos

C. M. P. - Câmara Municipal do Porto

D. Et. Ch. – Diplomata et Chartae

Par. – Paroquiais

Res. – Reservados

Min. – Ministério

ap. – apêndice

ex. – caixa

D. / doc. – documento

fl. – folio

lv. – livro

mç. – maço

nº – número

p. – parte

p./pp. – página/páginas

proc. – processo

sr. – série

t. – tomo

vol. – volume

cf. – conforme

ed. – editor/edição

ex: – exemplo

loc. cit. – lugar citado

n. – nota

op. cit. – obra citada

v. – verso

vd. – vide

Introdução

I.

Este trabalho debruça-se sobre temas do território do noroeste litoral português a partir do desenvolvimento do contexto duriense, particularmente nas terras maiatas, entre o Leça e o Ave. Empreende-se na tentativa de reconhecer e representar em síntese fatores sistemáticos de organização presentes na ocupação do território.

Território cuja forma contemporânea se vê confusa e de ampla admissão: um quadro composto por objetos de escala variável, múltiplos, e por programas de todas as naturezas, numa organização dispersa e de aparente ilegibilidade. Essa complexidade apela a uma tentativa de reconhecimento da origem da individualidade da forma contemporânea, recorrendo à identificação de sistemas, compreendendo a sua integração ao longo dos tempos e, respetivamente, a sua presença no espaço contemporâneo.

Procuramos, pois, a identificação de ações que condicionaram o quadro de quotidiano comum – o *nosso habitar*¹ –, no espaço do Entre Douro e Minho, com um quadro estabelecido nos litorais de Bouças e Terras da Maia, espaço regional entre os rios Douro e Ave, bem como a significação de 'espaços produzidos, entendidos, organizados e polissémicos que alicerçam a *vida total*'².

Com efeito, o lugar, enquanto unidade mínima de agregação pública do povoamento, terá de ser fundamental para o estudo da estrutura da paisagem visto que a sua sucessiva multiplicação constitui, na sua essência, a forma o povoamento desta região. A importância do lugar está, em nosso entender, subordinada ao facto deste ser uma micro-associação sub-paroquial, estruturante para a composição de práticas e representações determinantes no fenómeno de identificação.

Paisagem e vida são conceitos indissociáveis e solidamente coligados. A *vicinidade* – base da unidade do lugar –, na ausência de elos de base administrativa³, representa um fenómeno antigo de solidez da sociedade, do ponto de vista cultural e económico, extensível a toda a região e presente ao longo dos tempos.

Tempos e espaço aos quais o texto recorre selectivamente na tentativa de construir uma ideia sobre a originalidade e personalidade do habitar no noroeste português – o assentamento da *vida* no território –, e sobre a *tradição simpatizante*⁴ das expressões e práticas de assentamento portuguesas.

1 Heidegger, Martin, *Building Dwelling Thinking* (translated by Albert Hofstadter), Harper Colophon Books, New York, 1971, p.1.

2 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua sacralização*, in Nova Renascença, n.º2, Vol. 1, 1981, p. 202.

3 ao contrário de Espanha, onde o lugar figura como unidade administrativa no Código Civil, em Portugal, o lugar nunca teve reconhecimento político e administrativo.

4 Távora, Fernando, *Imigração/Emigração. Cultura Arquitectónica Portuguesa no Mundo*, in Portugal. *Arquitectura do Século XX, III*, (org. Annette Becker, Ana Tostões, Wilfried Wang), Lisboa, München, Frankfurt-am-Main: Portugal-Frankfurt 97, Prestel, Deutsches Architektur Museum, 1998.

II.

A condição histórica do objeto não surge como fim, nem como problema disciplinar, senão como necessidade inerente à problematização do objeto contemporâneo. Parece-nos ser, pois, a percepção da indivisível condição de “um momento do seu aparente ontem de um momento do seu aparente hoje”⁵, como sugere Borges, que serve a ideia de continuidade ou, em rigor, *sucessibilidade*.

A imobilidade ou o movimento, a transformação, a vida do e no lugar, o lugar de habitar são inseparáveis dos tempos que os compõem, ou do tempo. E por outro lado, a indivisibilidade do tempo não o fará contínuo, mas antes sucessivo.

E será essa condição sucessiva do tempo que dará a cada presente a percepção e o sentido de *novo*. Cada *novo presente* é, todavia, uma *estação provisória de representação*⁶, que apenas se identificará através dos tempos estratificados no abstracto que são, na verdade, indivisíveis na vida. Mas ao “agora-presente”⁷ do objeto somam-se todos os presentes que o compõem desde a sua criação e todos os interfaces com a vida, o mundo que compõe cada momento.

É nesta convicção de que cada passado do objecto e a sua respectiva interface com o que lhe é contextual e circunstancial constituem um elemento fundamental para a compreensão do objecto contemporâneo que, na realidade, é composto pela sucessiva sobreposição e incorporação de ideias e sistemas.

Discordamos, por isso, das perspectivas que sobrevalorizam a dimensão contemporânea do problema face às demais e que ignoram que o contemporâneo não mais é do que o vértice de um poliedro – numa posição relativa – e cuja leitura será sempre insciente se não tornar visível e considerável todas as restantes faces.

Ao conceito de sucessibilidade associa-se outro que, deduzindo, nos pode ser extremamente útil para a compreensão do nosso tempo. A ciclicidade constituída pelas repetições itinerantes, reguladoras em todas as dimensões da natureza: os dias, as noites, os verões, os invernos e tudo o que lhe é consequente.

5 “Esta pura representação de factos homogéneos – noite em serenidade, ar límpido, cheiro provinciano da madressilva, bairro fundamental – não simplesmente idêntica à que houve nessa mesma esquina há tantos anos; sem parecenças nem repetições, é simplesmente a mesma. O tempo, se pudermos intuir esta identidade, é um desilusão: bastam para o desintegrar a indiferença e a inseparabilidade de um momento do seu aparente ontem de um momento do seu aparente hoje.” – Borges, Jorge Luís, *História da Eternidade*, in Jorge Luís Borges, *Obras Completas*, Emecé Editores, Barcelona, 1989, p. 17.

6 Mendes, Manuel, *terra quanto a vejas, casa quanto baste*, in *Só Nós e Santa Tecla*, Dafne Editora, pp. 101-148.

7 Oliveira, Marta, *Arquitetura Portuguesa do tempo dos Descobrimentos: assento de prática e conselho cerca de 1500*, FAUP, 2004, pp. 18-19.

III.

Disse Carlos Alberto Ferreira de Almeida que “viver é pertencer a um grupo o qual, necessariamente, tem os seus lugares e/ou os seus itinerários.”⁸ A territorialização da vida parece ser indissociável da própria vida, pelo que a leitura dela não se fará como um quadro de situação ambiental ou geográfica, mas antes como uma possibilidade de interpretação da complexidade formal do território contemporâneo.

A individualidade regional e a autonomia de uma sociedade litoral antiga instalada no espaço entre os rios Douro e Ave, em contexto não urbano, estarão de todas as formas comprometidas com um entendimento muito particular da circunstância que a envolve. Segundo Mattoso, a sociedade antiga conservou uma relação harmoniosa e dialogante, de cortesia e aceitação, com a natureza e, particularmente, com as condições indivisível, sucessiva e cíclica do tempo. O progresso como base ideológica surge apenas na modernidade enquanto argumento para as grandes reformas sociais e culturais.

Mas o ímpeto transformador dos sucessivos *novos*, ou do culto do *Novo*, próprio da modernidade, não corresponde exatamente a uma ideia recentemente instalada. Como Habermas afirma, a “modernidade vai sempre exprimindo a consciência de uma época que se posiciona em relacionamento com o passado da Antiguidade a fim de se compreender a si própria (...)”⁹

Os factos eram enquadrados numa “ordem natural imposta por Deus ou pela própria Natureza, com uma estrutura inalterável que era preciso respeitar.”¹⁰ E assim se deverão ter constituído sucessivos contextos de presente e uma ausência de futuros, ou pelo menos uma ausência de uma consciência colectiva de ideias de futuro. “A prosperidade era efémera, mas a desgraça também não durava sempre”¹¹, como disse Mattoso, é a manifestação clara da aceitação generalizada das evidências que pela sua dimensão eram incontestáveis e reguladoras da vida.

Para o estudo da sociedade antiga importa compreender a ordem estabelecida pela *sucessibilidade* própria da natureza. As estações do ano, os dias, o dia e a noite...

Os ciclos sucedem-se como estrutura que não merece dúvida nem controvérsia, aonde pertencem a ordem mas também o caos, e que é ordenadora das “práticas e

8 *Ibidem.*

9 Habermas, Jurgen, *A modernidade: um projecto inacabado*, Nova Vega, 2013, p. 38.

10 Mattoso, José, *Levantar o céu: os labirintos da sabedoria*, Círculo de Leitores, 2012, p. 64.

11 *Ibidem*, p. 66.

representações, indissociavelmente misturadas na paisagem e na vida do dia a dia.”¹²

É portanto um sentido de habitar lato e abrangente que atribuímos a este trabalho. A permanência e o estar no lugar são os termos mais apropriados para responder às questões que pela abertura do conceito *habitar* se levantam. Não é o habitar doméstico, atribuição mais comum, mas antes o habitar “no sentido [do que] nós humanos *somos* na terra.”¹³.

Na sua abordagem a esta questão, Heidegger defende uma unidade entre os conceitos *Construir* e *Habitar*. Na proveniência comum das palavras estão, também, *vizinho, ser e cultivar*. Cultivar a terra, diga-se, a agricultura ou a vida agrária de um modo geral parece tornar-se um conceito fortemente ligado a um certo modo de vida ou de existência, em rigor, do qual permanece uma ideia substantiva de identificação, proteção e unidade.

São por isso os lugares de habitar, a forma compositiva do *habitat* de uma sociedade de indivíduos instalada num quadro paradoxal de unidade e diversidade no litoral entre o Douro e o Ave, que se constituem a matéria deste trabalho, numa óptica territorial e fortemente ligada à apropriação e determinação do espaço pela vida e da vida pelo espaço.

12 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua sacralização*, in Nova Renascença, n.º2, Vol. 1, 1981, p. 203.

13 Heidegger, Martin, *op. cit.*, p. 2.

IV.

Esta Dissertação desenvolve-se na tentativa de produzir uma percepção propedêutica e sensível sobre a singularidade do povoamento no noroeste litoral português, em particular no contexto litoral das terras maiatas.

Estamos certos de que não existe um modelo único e abstracto que se possa associar ao desenvolvimento deste território. A complexidade morfológica do povoamento corresponde a entendimentos polissémicos sobre, desde logo, o problema da escolha do lugar. cremos, porém, que nessa diversidade de modelos ou de razões pode existir uma coesão, um conjunto de ideias coerentes, que distingue uma prática de povoar das demais e que nos pode ajudar a encontrar algumas respostas na problematização do objecto contemporâneo.

Importa portanto estabelecer um reconhecimento das práticas de assentamento e da razoabilidade dos móveis de desenvolvimento, de modo a encontrarmos os fatores que distinguem e constituem a originalidade desta região e que, nesse sentido, fazem de Portugal um país construído sob uma diversidade regional notável.

É, pois, nosso objectivo informar e discutir os processos de desenvolvimento ao longo dos tempos e associá-los às suas consequências contemporâneas.

*

V.

Nesse sentido, procuraremos em primeiro lugar identificar não apenas o que é substancial e circunstancial do contexto que nos propomos estudar, o Entre Douro e Minho, constituindo um quadro de identificação e unidade de paisagem, mas, sobretudo, o nosso entendimento sobre o próprio conceito de paisagem. Assim, reveste-se a primeira parte de uma importância estrutural sobre as demais, alicerçada no entendimento sobre os conceitos fundamentais a desenvolver em diante.

A formulação do problema desenrola-se numa interação livre entre informações dos processos históricos e considerações sobre o território contemporâneo. Os espaços temporais não abordados, isto é, os períodos de tempo que não estão mencionados

neste trabalho, não refletem apenas a incapacidade nossa de elaborar, com estes recursos e num limitado período de tempo, um trabalho de tamanha dimensão. Decidimos abordar a questão do tempo de forma seletiva e hierárquica, induzindo no texto uma certa liberdade e descontinuidade, de modo a recolher de diferentes períodos e de cada um deles as considerações particulares que nos são úteis para a construção da ideia.

Entendemos, pois, que a complexidade da forma contemporânea deste território exigir-nos-ia tal intersecção e, sobretudo, que esta fosse feita de um modo simultaneamente informativo, reflexivo e crítico.

Parte I.

Interamnesia

1. Entre Douro e Minho: identificação de paisagem

Para nos debruçarmos em torno do tema da paisagem no Entre Douro e Minho e, mais concretamente, para sobre ela estabelecermos um quadro, será pertinente, antes de mais, tornarmos claros os termos do conceito de paisagem sobre os quais construiremos a nossa proposta de leitura.

A ambivalência do termo em causa parece ter colocado as mais diversas leituras do território numa posição paradoxal e contraditória. Alguns autores têm abordado o tema da “construção da paisagem”, transmitindo a ideia de paisagem associada ao espaço natural, ou ambiental, sobre o qual se colocam as comunidades que a modificam sucessivamente. Assim, passaria ela a ser um contentor e os indivíduos o conteúdo.

Mais do que habitarmos, transformarmos ou produzirmos paisagens, parecemos ajustada a ideia de integração - ser a e na paisagem. Qualquer observação contemplativa e aparentemente externa à paisagem, que faça dos indivíduos distantes da sua condição paisagística, não deverá ser mais do que uma expedição ao irreal. É, justamente, como afirma Jean-Marc Besse: “há uma substância da paisagem na qual nós participamos, da qual fazemos parte, ou, mais precisamente, na qual estamos.”¹ E esse sentido de “envolvimento”² e “compromisso”³ é indissociável desta leitura.

Creemos, como Tim Ingold, que a “paisagem não é um todo sobre o qual quem quer que seja possa lançar o olhar, ela é, sobretudo, o mundo no interior do qual nos situamos ao assumirmos um ponto de vista sobre o que nos rodeia”⁴ assim como, tal como diz a esse respeito Maurice Merleau-Ponty, citado pelo mesmo autor, “a paisagem não é tanto o objecto, mas a pátria dos nossos pensamentos.”⁵

Por outro lado, tem sido este conceito apropriado por alguns autores, inserido num discurso de nostalgia da *perda da paisagem* - de uma certa paisagem -, ou de territórios em risco⁶. Não devemos deixar de questionar profundamente esta ideia, que pressupõe a falência, ou obsolescência de uma composição cuja evolução parece

1 Besse, Jean-Marc, *Estar na Paisagem, Habitar, Caminhar*, in Cardoso, Inês Lopes, *Paisagem Património*, Equações de Arquitectura, Dafne Editora, 2013, p. 35.

2 *Ibidem*.

3 *Ibidem*.

4 Ingold, Tim, *The perception of environment, Essays in livelihood, dwelling and skill*, Routledge, 2000, p. 207.

5 *Ibidem*.

6 nem sempre essa modificação traz consigo uma melhoria no sentido estético, ecológico ou sequer utilitário para as comunidades humanas que dela poderão usufruir. Sendo assim, estas paisagens transportam consigo um risco de desvalorização (...) - Almeida, António, Nunes, Adélia, Figueiredo, Albano, *Paisagem sob risco em Portugal: um contributo*, in *Homenagem a Fernando Rebelo*, CEGOT, p. 749.

poder oferecer soluções infundáveis.

É, pois, a partir de Gaston Bachelard – “A casa vivida não é uma caixa inerte. O espaço habitado transcende o espaço geométrico.”⁷ – que construiremos um discurso sobre este território.

Também, ainda que numa perspectiva mais atropológica, John Brinckerhoff Jackson afirma oportunamente que deveríamos considerar as paisagens “de acordo com a sua maneira de satisfazer as necessidades elementares, como a de partilhar algumas dessas experiências sensoriais num lugar familiar: as canções populares, os pratos populares, uma espécie particular de clima que seja suposto não ser encontrado em qualquer outro lugar (...)”⁸

É uma espécie de cartografia de originalidade que é proposta por Jackson para a representação de um quadro de paisagem, na afirmação da existência dessa topografia própria que oferece a cada lugar uma certa personalidade geográfica; física, certamente, mas sobretudo humana, numa composição indivisível no espaço e na vida.

É, evidentemente, o lugar de habitar, ou o habitar do lugar, o objeto central desta Dissertação.

i.
Shore, Stephen
[South of Zefat -
Portrait of a Work in
Progress]
2010

7 Bachelard, Gaston, *La poétique de l'espace*, PUF, 1978, p. 58.

8 Jackson, John Brinckerhoff, *De la nécessité des ruines*, Paris, La Linteau, 2005, p. 42.



2. O “sistema nervoso” do corpo nacional

A ideia de que reside no noroeste português o conjunto nuclear, e talvez fundador, para todo o povoamento atlântico do país tem origem, entre outros autores, em José Mattoso. É no seguimento dessa sugestão, que se atribui à estrada litoral Norte-Sul (Porto – Lisboa) uma dimensão vertebral no “sistema nervoso” do corpo nacional. Terá sido, justamente, a partir deste eixo que se lançaram as principais ramificações e penetrações interiores, no contexto dos vales e vias terrestres que são, no seu conjunto, o corpo e a estrutura do essencial do povoamento português.

Já Orlando Ribeiro, em inúmeras circunstâncias, designadamente em Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, refere-se à região do noroeste como um “inesgotável reservatório humano [de onde] saiu a gente que aglutinou a Nação”¹⁰. E se a ideia de “tronco antigo e robusto”¹¹ associada ao Minho deverá pertencer a Orlando Ribeiro, a de que esta é um território especialmente povoado, em dimensões e formas, e com características que a distingue do restante território nacional está já presente no discurso do Dr. João de Barros, em 1512, quando afirma que esta terra “era tão povoada que em poucas partes dela se pode dar um brado que não se ouça em povoado”¹². Inúmeros autores têm-se debruçado sucessivamente, ao longo dos tempos, sobre o tema da originalidade do povoamento do Entre Douro e Minho, designadamente João Bautista de Castro, quando afirma, em 1763, que “*são seus habitantes de fecundíssima propagação, e larga vida; e até nos tempos, que a natureza constitue estereis, são aqui fecundas as mulheres. Muitos exemplos, e casos ajuntou para confirmação desta raridade, a excellencia Gaspar Estaço, e Antonio de Sousa Macedo. Basta dizer que da gente innumeravel, que nao póde sustentar este Paiz, se tem povoado o mundo, e com especialidade o Brasil, e as Minas, e que he mais a gente, que a terra, onde não ha parte alguma, em que se não ouça tanger algum fino, e cantar hum galo. Parece toda a Provincia huma Cidade continuada.*”¹³

Problematizar o espaço do Entre Douro e Minho é, de certa forma, procurar respostas para questões que se lançam sobre o país desde logo porque, como dizíamos, é daqui que se lança uma espécie de estrutura vertebral comum do povoamento, da qual emanam as ideias de unidade e identificação que, a passo e

9 Mattoso, José, Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal 1096-1325, II - Composição, 5.ª Ed., Editorial Estampa, 1995, pp.192-193.

10 Ribeiro, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 8.ª Ed., Letra Livre, 2011, p. 160.

11 *Ibidem.*

12 Barros, João de, *Geografia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1919. Manuscrito original de 1549.

13 Castro, João Bautista de, *Mappa de Portugal Antigo e Moderno*, Tomo I, Parte I, Lisboa, 1763.

passo, se vão consolidando num processo lento e descontínuo ao longo da história. A importância do noroeste para a unidade do corpo nacional parece dever-se, sobretudo, como afirma Mattoso, à “associação de todos os elementos vitais de uma comunidade humana – as técnicas, a cultura, as ideias novas, a capacidade organizadora – numa rede coerente e capaz de estruturar o conjunto.”¹⁴

14 Mattoso, José, *Identificação de um País: Ensaio sobre as origens de Portugal (1096-1325)*, II. Vol.: Composição, 5.^a Ed., Editorial Estampa, 1995, p. 193.



ii.
Gursky, Andreas
[Rhein II]
1999

3. O espaço entre

Para esta Dissertação interessa sobretudo discutir e identificar o *entre* do Entre Douro e Minho ou, como na língua inglesa se diria, o *in between*.

Afirma Heidegger que, como os Gregos reconheceram, limite não define *onde algo termina* mas antes, *onde tem início a essência de*. É por isso que os termos *conceito e limite* – ορισμός – coincidem no vocabulário grego. Ora, a designação latina para a região – *Interamnensis* – define, justamente, a ideia que procuramos. *Entre-os-rios*, do latim, *Inter-amnes*, passa a adjetivo para qualificar o *espaço entre*, neste caso o espaço *entre os rios Minho e Douro*.

A identificação do *espaço entre*, ou a própria definição dos limites, surge a partir do reconhecimento de uma certa unidade de paisagem que é, em nosso entender, simultaneamente, o reconhecimento de um quadro humano e natural comuns.

E apesar da configuração, por atração, de uma certa unidade urbano-regional em torno do Porto, Braga e Guimarães, que, em parte, dentro do Entre Douro e Minho nos faz distinguir o contexto minhoto do contexto duriense, cremos, como Mattoso, que essa é uma dissociação recente e que não nos deve fazer ignorar “a unidade da antiga província [que] permanece por detrás das transformações modernas e que a transição de uma para a outra é quase insensível (...)”¹⁵

Por outro lado, o *espaço entre* do Entre Douro e Minho pode ser encontrado no território encastrado entre as serras e o mar, as longas planícies ou os ligeiros declives apenas compartimentados pelos vales dos rios que correm para o oceano. É esta uma paisagem fortemente marcada pela intersecção destes dois mundos - a terra e o mar -, a construção binominal que consoma uma condição substancial exclusiva, onde todas as intersecções resultam num quadro complexo e intenso.

É, pois, esse quadro comum de uma consistência notável, com aspectos absolutamente transversais e que se consolidaram com práticas de povoamento sucessivamente coerentes, predominantes no tempo e no espaço. Esta coesão compositiva da paisagem é produto de um povoamento antigo, cujas ideias se repetem sucessivamente e atribuem ao conjunto a solidez que ainda hoje podemos reconhecer.

Não será prudente dizer, porém, que se trata de um modelo de povoamento, mas antes de práticas de povoamento, que atendiam a um conjunto de aspetos concretos para a colocação do problema do lugar e da escolha do lugar.

15 Mattoso, José, *Portugal o sabor da terra. Um retrato histórico e geográfico por regiões*, Circulo de Leitores, 3.^a Ed., 2011.

A consciência da falibilidade humana e a aceitação dos indivíduos perante a incomensurável dimensão e poder da natureza atribuiu sempre a esta decisão – o assentamento – uma importância notável. Cada peça desta composição dispõe-se perante uma espécie de ordem natural, procurando a eficiência máxima dos recursos disponíveis, num diálogo permanente com uma circunstância aparentemente indomável. Os rios correm, surgem as cheias ou as secas. O solo é mais, ou menos fértil. Época de chuvas, granizo, ou seca. Tempo seco ou húmido. A atividade humana ocupar-se-á de dialogar e adaptar-se à variedade que a natureza lhe oferecer. A escolha do lugar, obedece a um conjunto de ideias concretas que visam a conquista de uma relação harmónica entre o Homem e o seu mundo.

*

O noroeste litoral português encontra-se quase na sua totalidade abaixo dos 700 metros de altitude em relação ao nível médio da água do mar e dessa área são raros os lugares que não estão abaixo dos 400. Estas duas linhas¹⁶, dos 400 e 700 metros, são, sob vários pontos de vista, significativas para a leitura do povoamento português, como defendeu Orlando Ribeiro. Com efeito, constituem-se fronteiras geográficas, na medida em que, desde logo, as plantações mais exigentes não subsistem acima dos 400 metros e outras, como a vinha, ou a oliveira são raras acima dos 700¹⁷, apesar dos avanços tecnológicos da agricultura tenderem a contornar esses obstáculos. Por outro lado, nas planícies e colinas do litoral a terra é tendencialmente mais profunda e os afloramentos rochosos menos frequentes, o que resulta numa maior aptidão agrícola, ao contrário das serranias e planaltos do interior, designadamente em Trás-os-Montes, onde abundam os afloramentos rochosos e onde a terra deverá ter, na sua generalidade, uma profundidade menor.

A província climática *Atlântica do Norte*^{18 19} estende-se para o interior até à *isohipsa* de 800m. “O pino do verão é fresco (cerca de 20° em Agosto, em média) e o Inverno suave (mais de 8° em Janeiro), a continentalidade térmica é fraca, não se verificando

16 que delimitam os três andares hipsométricos definidos por Orlando Ribeiro

17 Ribeiro, Orlando, *Portugal: o Mediterrâneo e o Atlântico*, op. cit., p. 214.

18 *Ibidem*, p.367.

19 correspondente às estações do Porto, Santo Tirso, Caldas da Saúde, Braga e Viana do Castelo.

uma amplitude expressiva, a precipitação superior a 1000mm quase em toda a parte, os nevoeiros são frequentes, mesmo no verão, tal como as trovoadas e o ar é muito húmido todo o ano.”²⁰ Estas circunstâncias climáticas somam-se, segundo Rosa Moreira da Silva, às condições favoráveis que as propriedades do relevo oferecem à prática da agricultura. Na região em estudo, os meses de seca correspondem aos trabalhos de colheitas²¹ enquanto as estações chuvosas favorecem os trabalhos agrícolas propriamente ditos. O calendário agrícola, no período da estiagem, pode requerer o uso complementar da rega, excepto no caso do lavradio das terras verdes, onde a humidade do solo, por fatores endógenos, é maior.²² Mesmo nos meses de verão, essencialmente na faixa costeira a ocorrência de nevoeiros é frequente, o que favorece o desenvolvimento de culturas.

O quadro de paisagem do Entre Douro e Minho esteve presente no discurso de inúmeros autores do passado, como os que já citámos. Entre eles, citamos ainda Manuel Faria e Sousa que, a partir de Pombeiro, na região do Vizela, escreveu por seiscentos:

*Es pátria mia, i cetro de la Província de entre Duero i Miño, motes i valles mas poblados q de casas, de gete, rios, fuetes, bosques i arboles fritiferos, por donde oi se derrama casi escurecida no poça ilustre sagre de famílias Portuguesas.*²³

20 *Ibidem*, p.367.

21 Silva, Rosa Fernanda Moreira da, *Comunidades Rurais. Estudos Interdisciplinares*, in *Estudos Contemporâneos*, Centro de Estudos Humanísticos, n.º 5, Porto, 1983.

22 *Ibidem*, p.54.

23 Sousa, Manuel de Faria e, *Epítome de las historias portuguesas*, Parte 2, capítulo 2, 1628, p.187-188.

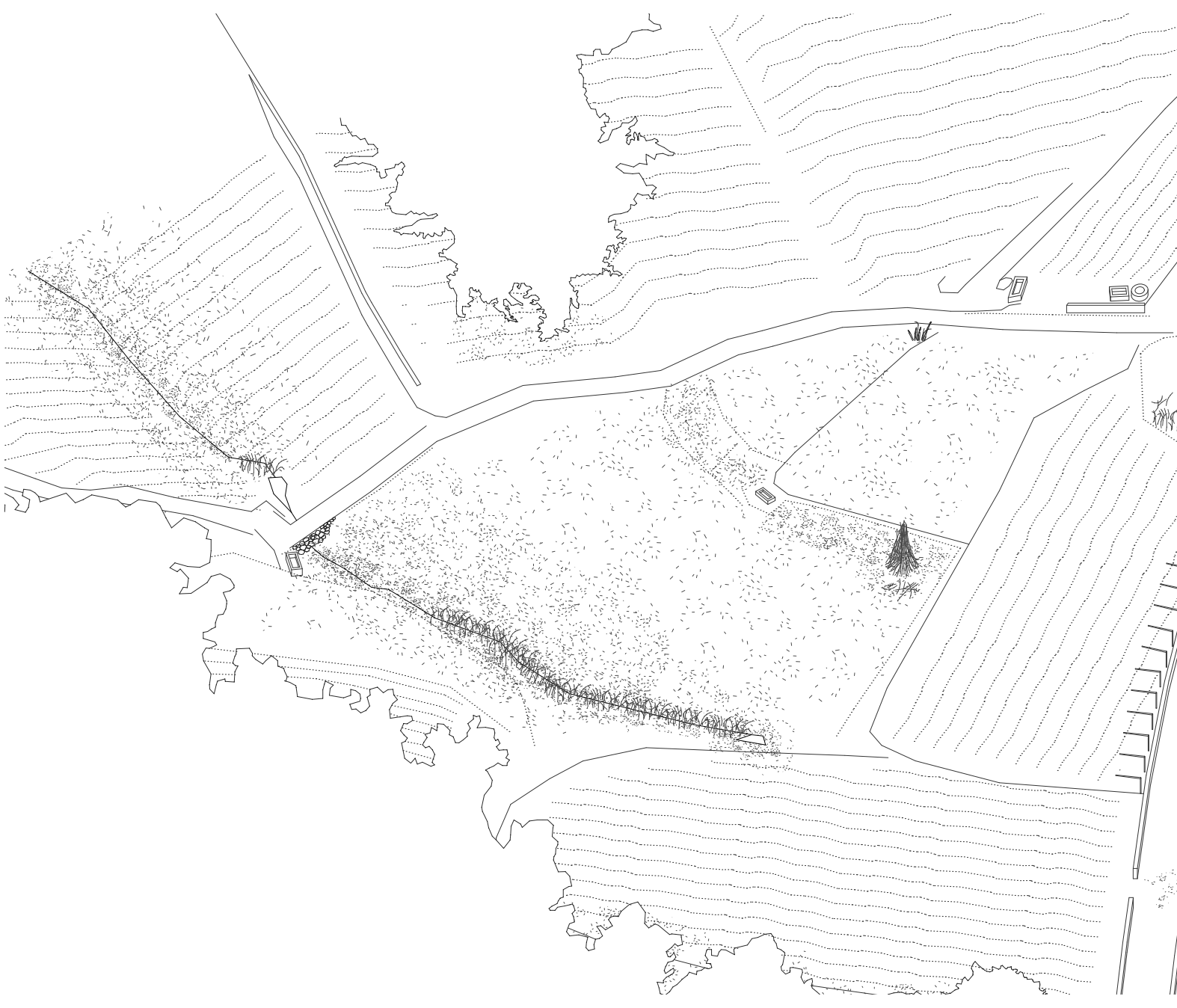
No cetro d'entre o Douro, e de etre o Minho
ao sitio umbroso vem de hu Souto ameno;
de Menalio infeliz primeiro ninho,
que o Vizela regando vay sereno.
de hu cipreste, co'a pôta ao Ceo vezinho,
ocuparam o rústico terreno;
encontrados alli, casualmente,
assi cantando estam com voz doente.²⁴

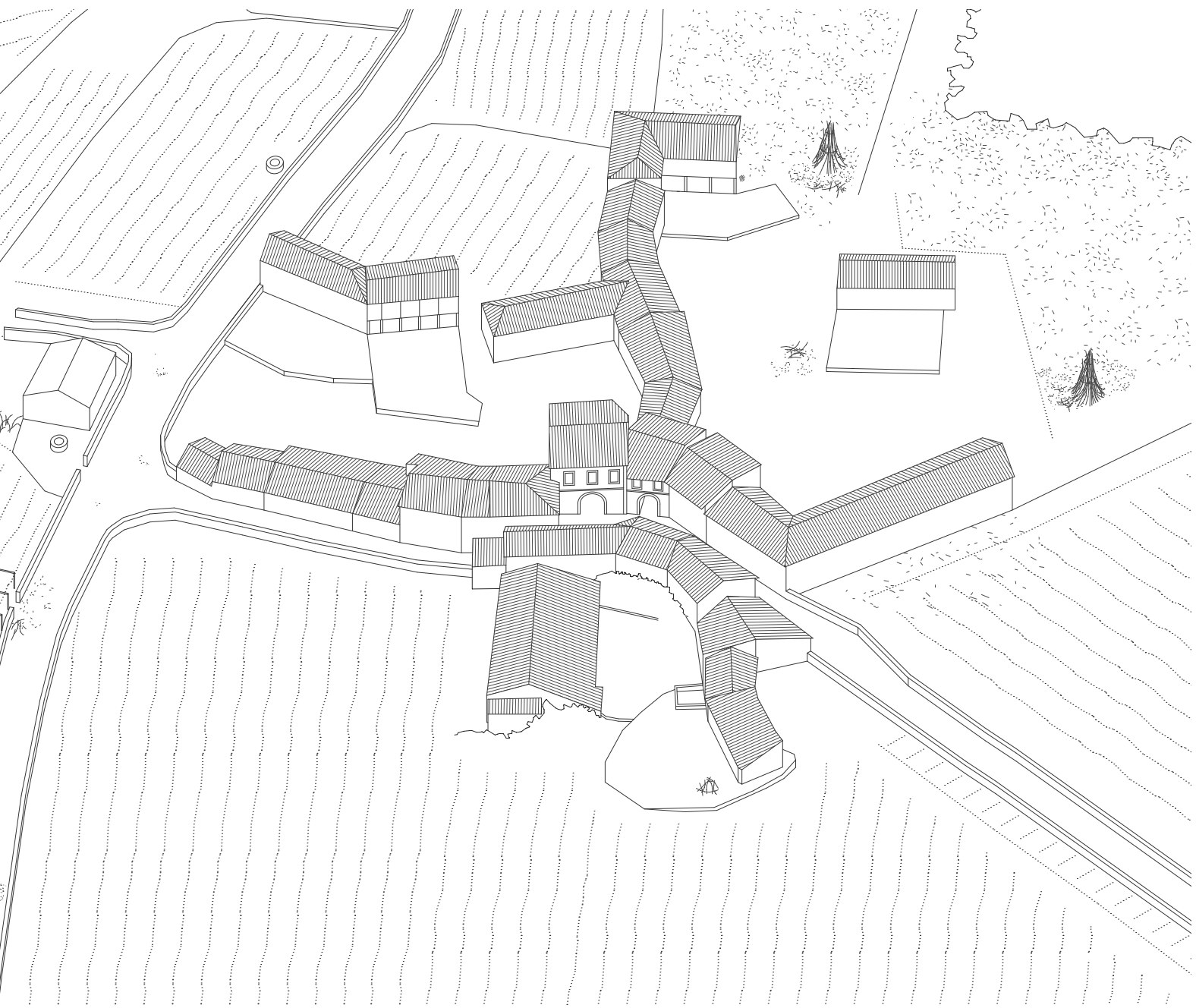
24 Sousa, Manuel de Faria e, *Fuente de aganipe*, parte quarta, égloga 10, estanc. 9, 1624-1627.



iv.
[Casa, eira, campo]
2014
Gondomar







Aldeia dos Lavadores, Leça do Balio.



4. As unidades - lugar

Se é a paisagem fortemente determinada pela vida e se é a vida desta região eminentemente ligada à agricultura, enquanto sistema económico principal e base da organização familiar, não podemos deixar de observar a organização do “micro-agro-silvo-sistema”²⁵, como lhe chamou Carlos Alberto Ferreira de Almeida, que se multiplica em milhares de unidades nas colinas e planícies do litoral atlântico.

A disseminação de pequenos núcleos dispersos de povoamento faz deste lugar especial e intensamente habitado, representando cada um destes núcleos um micro-sistema de produção, com um grau de maior ou menor autonomia, consoante a dimensão, a antiguidade, a importância...

A forma do povoamento decorre sobretudo da eficiência máxima que se pôde retirar de uma condição ambiental favorável, num estágio de comprometimento e harmonia. Podemos, portanto, considerar um conjunto de variáveis para um assentamento concreto, que se posiciona em função da exposição solar, dos ventos, da aptidão agrícola dos solos ou da proximidade de linhas de água, do relevo...

vi.
Bilhete postal
[*Costumes Portugueses -*
Leça do Balio - Lavrando]
1910

Casal²⁶

A casa popular tem diversas tipologias que exprimem múltiplos fatores (i.e. riqueza, localização, organização familiar): dois pisos, um piso, com ou sem pátio, com ou sem alpendre, com ou sem eira associada... Uma das mais vulgares tem rés-do-chão e andar: o piso térreo é completamente ocupado pelas cortes, aidos, currais, pocilgas ou estábulos dos animais, bem como pela adega ou lagar, dependendo do tipo de campo e da produção a que se associa, e por arrecadações de alfaías agrícolas. O piso de cima serve os aposentos da família. Funcionam em autonomia praticamente total, com acessos independentes.

Junto da casa, nas imediações, encontram-se normalmente pequenas hortas ou cortinhas que servem, em pequenas quantidades e grande variedade, o dia-a-dia familiar. Encontram-se também as árvores de fruto, onde predominará a maçã, para o mesmo efeito, bem como outras árvores de serviço ao campo ou à casa²⁷.

25 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua Sacralização*, in Nova Renascença, n.º2, Vol. 1, 1981, p. 202-212, p. 2.

26 leitura na óptica do lugar de casal, sugerido por Orlando Ribeiro.

27 na época moderna predominam as fiteiras, normalmente uma por casa, que servirá para amarrar.

A eira também se encontra, quase sempre, associada à casa. Em alguns casos, menos comuns, pode distanciar-se, caso o espaço de trabalho ou armazenamento se desenvolvesse num edifício autónomo.

Ager

O *ager*, isto é, o campo, representou o principal espaço de trabalho do Entre-Douro-e-Minho e por isso não o poderemos deixar de ver como um sistema económico e espaço de produção. É a designação geral para o conjunto de agras, veigas, linhares, vessadas,... A policultura é, pois, a atividade mais representativa da produção do campo. É-o hoje, muitas vezes com recurso a fertilizantes ou a técnicas da *agricultura científica*, como o foi durante praticamente toda a Idade Moderna, essencialmente depois da introdução do milho grosso²⁸. Foi esse facto, a introdução do milho, que veio operar uma revolução no agro-sistema, como nos diz Orlando Ribeiro²⁹.

Não só a policultura mas, sobretudo, a agricultura intensiva, praticamente contínua ao longo de todas as estações do ano, foi impulsionada pela introdução do *milho regado*. Este é plantado para o verão, depois do campo mexido com auxílio dos bois que, como afirma Ernesto Veiga de Oliveira, são 'o complemento fundamental da economia agrária'³⁰. Depois de plantado, o milho é regado com frequência e abundância, ora com recurso aos rios e ribeiros das encostas, ora com recurso aos poços, de onde a água é extraída também com a ajuda de juntas de bois, com noras ou outros engenhos. A água é depois encanada, em levadas, e distribuída pelos campos. As captações vieram dar autonomia à rega, mas as partilhas entre consortes são frequentes até aos nossos dias. Parece ser, justamente, a água e particularmente o fenómeno da partilha um dos principais elos, o qual se alicerça na vizinhança e na solidez social das comunidades.

O milho é intercalado com o cultivo do linho, do feijão (cujo crescimento se serve das canas secas, depois da colheita do milho), da abóbora e da hortaliça. Todos dependem dos mesmos meios de rega pese embora, no Inverno, o Entre Douro e Minho seja abundante em chuvas e os solos acumulem a água com facilidade. Outros cereais, como o centeio e o trigo, foram no passado abundantes, mas progressivamente substituídos pelo milho, que oferecia mais rendimento e produtividade à exploração.

28 Ribeiro, Orlando, Portugal: o Mediterrâneo e o Atlântico, *op. cit.*, p. 156.

29 Ribeiro, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 8.ª Ed., Letra Livre, 2011, p. 159.

30 Oliveira, Ernesto Veiga de, Galhano, Fernando, *Arquitectura tradicional portuguesa*, Publicações D. Quixote, 1992, p.45.

O norte litoral, como disse José Mattoso, é “uma região cheia de compartimentos naturais e abundante em água, o que permite a concentração demográfica e ao mesmo tempo a disseminação das unidades de exploração de pequenas dimensões pelos campos férteis, onde se pode praticar a cultura intensiva de uma grande gama de produtos agrícolas”³¹. Os montes e colinas que acompanham os vales dos rios, ainda que tendencialmente pouco acidentados, são “aptos para alimentar, com pouco trabalho, os rebanhos de cabras e ovelhas, que assim, não necessitam de percorrer grandes distâncias para encontrar pastagens e podem regressar ao curral no mesmo dia. Nos lameiros dos lugares baixos, pode deixar-se tranquilamente pastar o gado bovino.”³²

Quando o *ager* não é campo, ou seja, quanto não foi lavrado e semeado, pode estar em pousio e receber o gado que aí pasta, evitando-se viagens maiores. Alimenta-se da ervagem que cresce abundantemente nos meses húmidos e enquanto os campos permanecem bem irrigados, bem como da palha acumulada e enfaixada em molhos, com a qual também se constroem barracas e cabanas nos campos que servem de arrecadação de alfaías. Assim, o próprio gado integra-se como uma parte fundamental do sistema agrário em várias vertentes. Na tração, na adubagem, na captação de água, na lavragem... Por sua vez, o limite de cada propriedade era vulgarmente utilizado para a instalação da ramada de onde se extraía a uva para o vinho, de qualidade variável, dependendo das características específicas de cada região e, essencialmente, do que os solos podiam dar.

Bouças

As bouças intercalam-se entre os campos e espaçam-nos. Como todas as outras partes, são uma componente fundamental na articulação do sistema agrário e um dos seus principais usos é, precisamente, de serviço ao *ager*. Desde logo, porque um sistema desta natureza, interdependente, de pequena dimensão e proliferado, exige uma enorme variedade de recursos e eram as Bouças, ora de Soutos, ora de Carvalhos, ora, mais recentemente, de pinheiros, que forneciam a lenha para o fogo. Mas serviam também de cama para o gado e é junto delas que se acumulava e depositava o estrume em reservatórios, que com a tração animal vai ser distribuído pelo campo depois da lavragem, enriquecendo-o do ponto de vista nutricional. Muitas vezes esquecida, a adubação do campo está intimamente ligada à cultura

31 Mattoso, José, *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal*:1096-1325, 1º Volume: *Oposição*, Lisboa, Estampa, 1945, p.90.

32 Ribeiro, Orlando, *Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico*, 8.ª Ed., Letra Livre, 2011, p. 158.

intensiva e à grande rotatividade dos campos, sempre férteis enquanto, ao mesmo tempo, bem irrigados.

Intercalavam os campos, como dizíamos, mas estavam sobretudo no limite de cada um destes micro-sistemas de lugares, rodeando-o concentricamente em relação ao núcleo de casas. Note-se que a própria etimologia da palavra *Bouças* não é, de todo irrelevante. *Baltěa*³³, do latim, ou *Balteus* [nome], deverá estar na origem do termo *Bouça*, bem como de múltiplas outras palavras como *balzo* (italiano) ou *balsa* (português). Também *belt* (inglês), *bälte* (sueco), *belti* (islandês) ou *bel* (albanês) terão a mesma origem latina. Todos estes termos, assim como o termo original – *Baltěa*, significam cinto, ou cintura, justamente a função que, em nosso entender, as bouças desempenhavam no sistema agrário: uma cintura de cada lugar, o limite da sua composição.

Nas regiões onde o povoamento é ainda mais intenso, normalmente, depois de um conjunto de vegetação inicia-se logo outro sistema e assim sucessivamente, não restando praticamente nenhuma terra para baldios, maninhos, terrenos incultos, que o sejam quer pela sua natureza propriamente dita, quer pela natureza da sua propriedade.

Na ausência dos baldios, todo o território era possuído por particulares e controlado pela necessidade de servir a produção, como uma assemblagem bem oleada, na qual cada peça desempenha um papel absolutamente indispensável para a existência do conjunto.

Os campos ocupavam férteis alvéolos bem irrigados. A água é abundante bem como a condição ambiental, de um modo geral, é propícia, como em poucas regiões, para a prática da agricultura; mas apenas combinada com a técnica e o conhecimento que se transmitiu ao longo de múltiplas gerações, ou seja, com um sistema assemblado e bem organizado de base económica e social, onde o trabalho duro e intensivo desempenha um papel crucial, foi possível tornar-se este espaço num dos mais férteis e produtivos.

33 que deverá derivar do Etrusco.

Vicinanze

O comunitarismo de que se constitui a unidade dos lugares noutras regiões não se revela especialmente relevante nas terras do noroeste litoral português. A base de organização do trabalho é familiar e individual, sobretudo, e depende de uma divisão cíclica, quase permanente ao longo do ano e muito intensiva. Os lugares são antes de mais unidades económicas de exploração e produção, em alto rendimento e funcionamento permanente, onde a vida é muitíssimo exigente e dura, para se obter a eficiência máxima da terra. As atividades estão, em quase todas as frentes, relacionadas – direta ou indiretamente – com o campo. E mesmo as várias exceções ao quotidiano comum, como as idas ao mar em busca do sargaço, ou às feiras, têm na sua origem o objeto central que é a vida agrária.

A propriedade é toda ela muito subdividida e, ainda que nem todos possuíssem um pedaço de terra, eram poucos os cabaneiros que não tinham um pequeno espaço para uma pequena horta própria. Todo o território que se encontra hoje subdividido e retalhado resulta da propriedade familiar e das partilhas sucessivas, que ao longo de gerações foram progressivamente agravando a divisão. Ao contrário da organização latifundiária, o minifúndio gera em si mesmo desmultiplicação sucessiva e cíclica da terra.

No Entre Douro e Minho os lugares raramente possuem equipamentos de uso colectivo. Salvam-se, como exceções, algumas noras públicas, como é o caso da nora de Guifões, em Bouças, lavadouros e fontes. Mas nem fornos, nem azenhas, nem nenhum equipamento atribui a estes lugares um carácter comunitário e integral, como o que podemos observar nos casos de Vilarinho de Furnas e Rio de Onor, das obras pioneiras de Jorge Dias³⁴.

Com efeito, somos levados a questionarmo-nos sobre a origem da unidade e coesão destes “minúsculos núcleos de povoamento, os chamados lugares, (...)”³⁵ dos quais não nos restam alternativas se não aceitar a sua importância visceral para o povoamento. A casa é mais consagrado micro-espço, como afirma Ferreira de Almeida e a família é, por inerência, a mais importante unidade organização social e do coesão do povoamento. Mas a composição social dos casais não parece ser, pelo menos na grande maioria dos casos, monofamiliar, pelo que a vicinanze constitui o elo de coesão mais forte e estruturante para a unidade do lugar.

34 Dias, Jorge, *Rio de Onor: Comunitarismo agro-pastoril*, Centro de Estudos de Etnologia Peninsular, 1953. Dias, Jorge, *Vilarinho de Furnas: uma aldeia comunitária*, Imprensa Nacional - Casa da Moeda, 1948.

35 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua Sacralização*, in Nova Renascença, n.º2, Vol. 1, 1981, p. 202-212, p. 3.

É, como afirma Carlos Alberto Ferreira de Almeida, “uma estrutura de altíssima importância na vida tradicional”³⁶, que se exprime no auxílio em pares, ora em trabalhos agrícolas em épocas mais exigentes (como as antigas arrincadas de linho, ou as vindimas,...), ora na divisão, partilha e empréstimo de águas. Nesta região, a vicinidade é um elo apenas superável pela família e que ultrapassa a importância do compadrio. Esta dimensão sociológica da unidade dos lugares observa-se em múltiplos hábitos de inter-ajuda. Não pode confundir-se, porém, com o comunitarismo das estruturas de povoamento nuclear interiores, de que atrás falávamos.

Há, ainda, um outra estrutura de coesão dos lugares: o culto religioso, nas suas mais diversas expressões. Não será tanto a relação dos paroquianos com a paróquia, já que essa se dá de forma idêntica entre todos os lugares e não os distingue, substancialmente, uns dos outros, mas sim a afirmação de determinada devoção ou promessa, próprios da Época Moderna, que resultam na construção de capelas próprias e na afirmação de uma certa autonomia na religiosidade. Também lembra Carlos Alberto Ferreira de Almeida, que sendo estes cultos muito próprios da Época Moderna, frequentemente consagram uma “velha autonomia religiosa”³⁷, transportada das “villa-eclesias, de curatos, ou mesmo de freguesias desaparecidas”³⁸.

36 *Ibidem*, p. 4.

37 *Ibidem*.

38 *Ibidem*.

Parte II.

Da origem dos lugares na forma de casais. O Baixo Leça

1. Condição natural no Baixo Leça

Poderemos afirmar que, de um modo geral, a paisagem do espaço regional em torno da cidade do Porto decorre de uma sucessão de transformações, mas é, sobretudo, o resultado de uma configuração de uma antiguidade e intensidade notáveis. Os territórios do Leça, muito em particular, sobre o qual se centraram as “terras da Maia”, posicionam-se numa espaço de intersecção de múltiplas questões que, do nosso ponto de vista, importam para a problematização da forma contemporânea.

Desde logo porque a actividade humana neste contexto remonta à pré-história e está por inúmeros especialistas comprovada a intensidade e a solidez das formas de ocupação. Além disso, vários autores incidem no entendimento de que, de um modo geral, nas bacias hidrográficas residem particularidades no que ao povoamento concerne, como se de um conjunto com características próprias se tratasse.

Para essa condição de exceção dos vales face à generalidade do território encontram-se inúmeras explicações, e o Inquérito à Arquitectura Popular¹ atribui-lhes a o papel de transição do *povoamento de montanha* das encostas do *hinterland* do noroeste, mais organizado em núcleos de povoamento, para o litoral num ambiente tendencialmente mais disperso.

Por outro lado, o facto do vale se encontrar a norte da cidade do Porto e, pela aproximação, estar envolvido, de certa forma, no fenómeno da regionalização da cidade, sujeitou-o a transformações profundas ao longo dos tempos, quer por ação dos processos de infraestruturização do território, quer pelo conjunto de iniciativas públicas de integração do espaço regional em lógicas globalizantes. E está também este espaço do Baixo Leça envolvido pelo encontro e interação entre diferentes sistemas de povoamento, designadamente pelo veículo de penetração para o interior que o Douro, juntamente com os seus afluentes, se tornou, com as relações verticais das principais estradas, designadamente as que ligam o Porto a Vila do Conde, Barcelos, Braga, Guimarães...

Por último, é reconhecida a excepcional condição geofísica, extremamente favorável à ocupação humana, que advém de uma multiplicidade de recursos e que está na base da grande eficiência produtiva dos seus habitantes.

É justamente através da condição natural de Bouças e Terras da Maia, na sua relação com o Leça, que lançaremos o nosso estudo.

1 *Arquitectura Popular em Portugal* (Vol. 1), Lisboa, Sindicato Nacional dos Arquitectos, 1961.

O concelho de Matosinhos, correspondente ao antigo Julgado de Bouças, possui três eixos próprios de drenagem que determinam, de um modo geral, as principais plataformas da organização geomorfológica do terreno: um diretamente para o oceano, nas freguesias mais litorais, como é o caso de Leça da Palmeira, Lavra, Perafita e parte de Matosinhos; outro para o rio Douro, na Sra. da Hora, através de uma rede de drenagem artificial e modificada por ação do homem; e o último para o rio Leça, nas freguesias de Santa Cruz do Bispo, Guifões, Custóias, Leça do Balio, S. Mamede Infesta, parte de Matosinhos e parte de Leça da Palmeira. É esta extensa área que determina a bacia hidrográfica e que, adiante, nos ocupará maioritariamente.

Forma do Relevo

Do ponto de vista geomorfológico, a Bacia do Leça, da nascente até à foz, é composta por três unidades distintas. A nascente encontra-se a unidade designada de *relevo intermédio* e é aqui, nas cabeceiras, que o rio atinge as cotas mais elevadas. Nesta fase, “as vertentes apresentam declives muito acentuados, ultrapassando em alguns sectores os 35°”². A segunda unidade designa-se de *relevo marginal* e corresponde aos territórios intermédios (do concelho de Valongo e Maia, essencialmente). É aqui que o rio se apresenta mais encaixado e estrangulado pelos acidentes de relevo, essencialmente “em alinhamentos constituídos por afloramentos de rochas resistentes (nomeadamente, quartzitos) que, com uma orientação NNW-SSE, assumem maior expressão na área de Valongo.”³

É a última unidade, a *plataforma litoral*, que estará na base deste estudo. Para além de estar delimitada, naturalmente, pelo Oceano a poente, é possível que exista uma escarpa de falha que a divide da unidade intermédia o que justificaria o “rebordo rigidamente alinhado”⁴ que dá origem ao relevo marginal. Isso mesmo é defendido por alguns autores que consideram a existência dessa falha, visível, pelo menos nos troços mais abruptos. A plataforma litoral, apesar de apresentar algumas fases mais acidentadas, é caracterizada pelo ligeiro declive que, de forma suave, desce desde os 100-125 metros (a cota a que se encontra a falha que referimos) à linha do oceano. Porém, esse declive tendencial não é marcado apenas por pontuais exceções, resultantes de afloramentos rochosos superficiais e valeiros de afluentes de 1ª e 2ª ordem. O monte de S. Gens (que supera a cota dos 125 metros) é, do nosso

2 A.A.V.V., *O Rio da Memória - Arqueologia no território do Leça*, Câmara Municipal de Matosinhos, 2011.

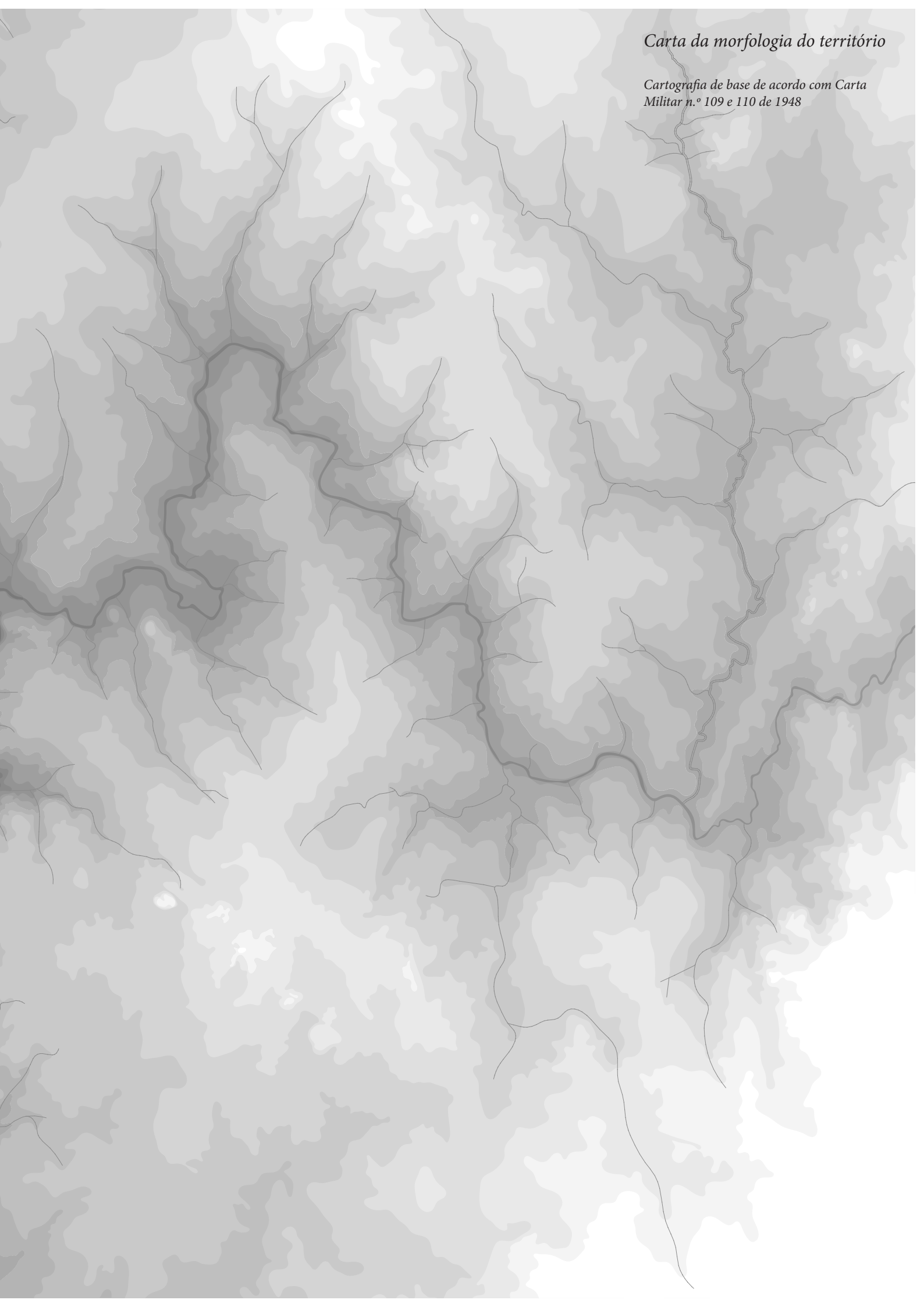
3 *Ibidem.*

4 *Ibidem.*



Carta da morfologia do território

*Cartografia de base de acordo com Carta
Militar n.º 109 e 110 de 1948*



ponto de vista, um elemento fundamental para a composição do ambiente físico e do povoamento de toda a plataforma litoral. Mais do que uma exceção no contexto, parece-nos que esta formação obteve uma importância considerável para desenvolvimento regional e que participa ativamente na especial compartimentação da plataforma litoral, seja na frente de rio, nas formações alveolares de Guifões, Gatões, Lomba e Esposade, seja na frente de mar. Esta divisão do espaço por estes compartimentos de pequena dimensão não é tão marcada na margem norte do rio, justamente porque a influência é aí irrelevante.

No caso de Guifões, a fase onde o leito do Leça é conformado pelos mais notáveis acidentes do terreno, o vale é intercalado com a formação de pequenas estruturas alveolares, a montante da garganta que antecede a foz. Estes espaços servem de percurso para linhas de água secundárias (sub-bacias), pontos preferenciais de drenagem e últimos afluentes do Leça. É precisamente por isso que aqui se cria um ambiente muito próprio, especialmente húmido, mas simultaneamente solheiro, o que combinado com o solo humoso, naturalmente irrigado torna as terras de uma fertilidade notável.

Vários autores ao longos dos tempos deram notícia deste contexto de diversidade da estrutura morfológica do território que compõe a superfície do ambiente natural em torno do Leça. Um dos casos que convoca a nossa atenção é a poesia de Manuel de Faria e Souza.⁵

Também a interação com a bacia do Douro está na origem de alterações do curso do rio e da estrutura geomorfológica do vale. Isso é bem visível, por exemplo, nos perfis transversais publicados: a margem norte é quase sempre mais suave do que a margem sul que, devido à aproximação das cabeceiras dos últimos afluentes do Douro, tende a ser mais escarpada.

5

(...)

*El llano, el bosque, el cãpo, el valle, el prado
divide el Leça discurriendo blando,
con el olvido al Læthes usurpado,
bien si Pomponio le llamó Celandro:
que sin ajenas fuentes, parezoso
llega al mar con descuydo cuydadoso.*

(...)

in Monitor de Bouças, 1892, n.º 274, 5 e 6 [Estrofe 25.ª]

Composição litológica dos solos [ii.]

Com efeito, seja a Norte ou a Sul, não se poderá dizer, como já referimos, que, com a exceção da garganta de Guifões, ao longo da plataforma litoral o rio Leça esteja encaixado por vertentes acentuadas nas suas margens, bem pelo contrário. Na verdade, as superfícies aplanadas das margens do leito possibilitam um traçado livre e sinuoso, circunstância favorável e até propícia à formação de meandros, com a erosão e posterior deposição de sedimentos nas margens; são justamente estas estruturas visíveis a montante da Ponte do Carro e a sul de Santa Cruz do Bispo, bem como em Goimil e na Agrela, essencialmente, porque é por aqui que o *Complexo xisto-grauváquico* (o sistema xistento que, nesta área, intercepta o *maciço granítico do Porto*) atravessa o rio e são essas rochas, pelas suas propriedades, de mais fácil erosão do que as formações graníticas posteriores (que seguem o rio até aos solos arenosos do litoral). A consequência deste fenómeno geológico é mais do que evidente para a fertilidade das terras e parece estar na origem dos bons terrenos agrícolas nas margens destas fases específicas do rio; isso mesmo é apontado por inúmeros autores da área da geologia, nomeadamente António Guerner Dias, Benedito Rodrigues e João Félix Praia⁶.





Solos e Águas subterrâneas

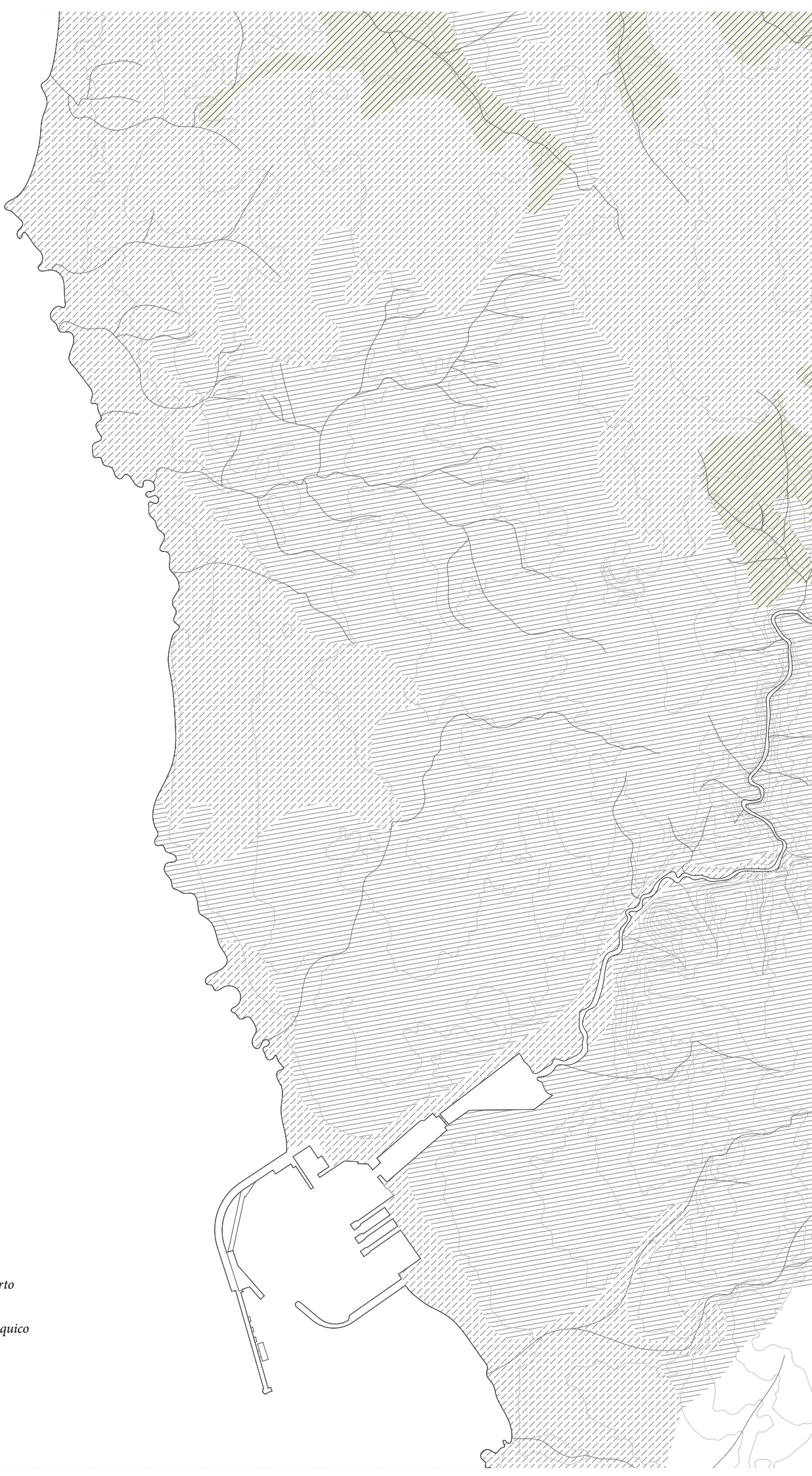
Ora se a formação de meandros contribui estruturalmente para as características férteis destas terras em estudo, mais ainda contribui o facto de, do ponto de vista litológico, as margens do Leça serem constituídas por formações aluvionares de depósitos associados ao rio; depósitos esses recentes, de características argilosas e arenosas, “que atingem espessura considerável com reflexos na importante atividade agrícola da região”⁷. Neste espaço regional são estas as formações com maior capacidade de armazenamento subterrâneo e de cedência de água, o que, juntando ao fator tendencial e plano da superfície marginal⁸, acrescenta aptidão para a agricultura. Godinho de Faria, na *Monographia do Concelho de Bouças*, descrevia os salgueiros e amieiros que acompanhavam o curso do rio, nas suas margens. Essa vegetação acabava por se desvanecer ao longo do século XIX, como naquela data enunciara o próprio autor e, depois, ao longo do século XX, mas serve-nos esse

6 Dias, António José Guerner, Rodrigues, Benedito Gonçalves, Praia, João Félix, *Matosinhos: Monografia do Concelho, Vol. 1, Município de Matosinhos – Câmara Municipal*, 1995, p. 49.

7 Velhas, Edite, *A bacia hidrográfica do Rio Leça, Estudo Hidroclimatológico*, in *Revista da Faculdade de Letras — Geografia I Série*, Vol. VH, Porto, 1991, p. 189.

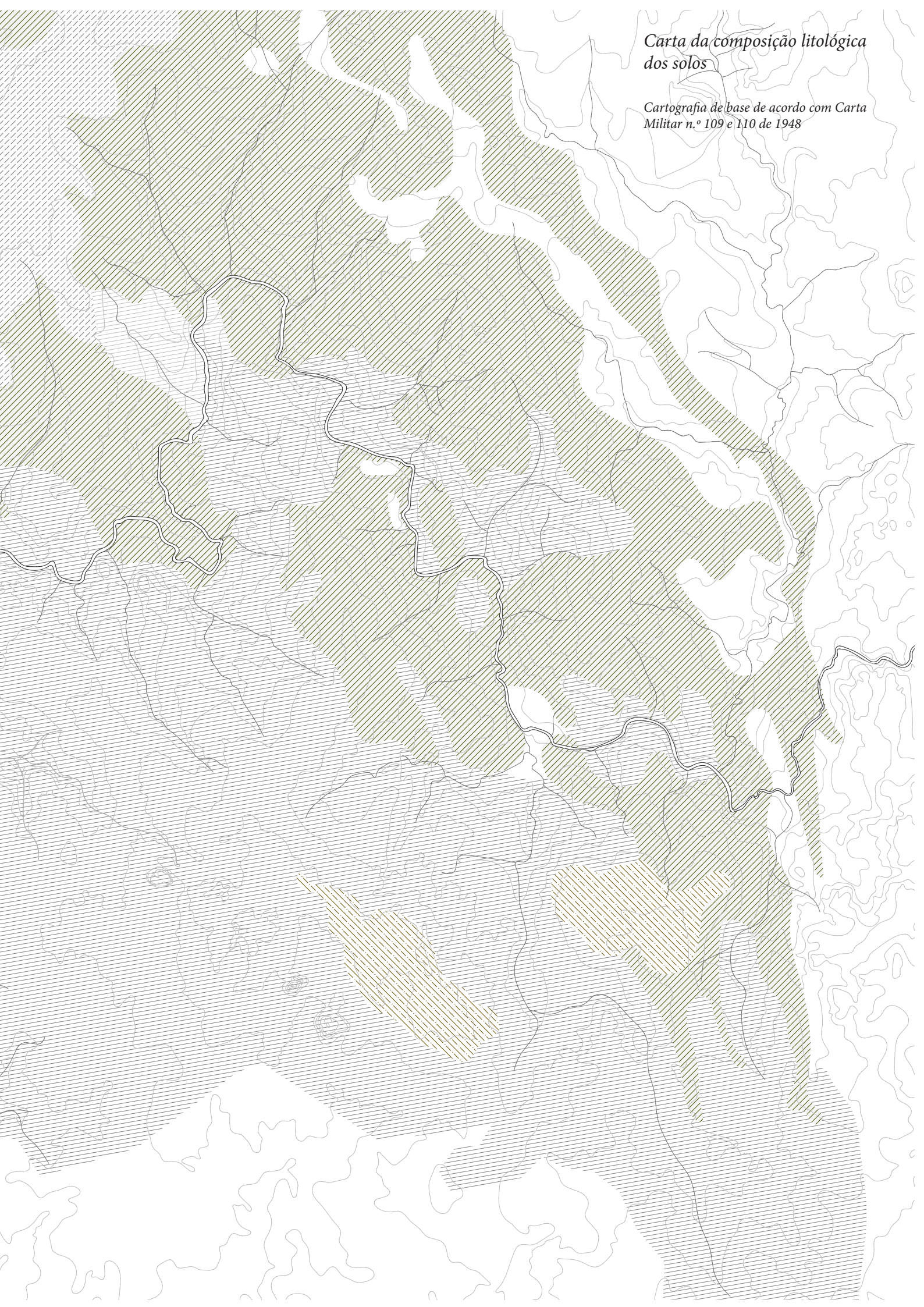
8 o que contribui também para a superficialidade da acumulação de água no terreno e, conseqüentemente, para a qualidade das terras

-  Aluvionares
-  Maciço granítico do Porto
-  Jazigos caulinos
-  Complexo xisto-grauváquico



*Carta da composição litológica
dos solos*

*Cartografia de base de acordo com Carta
Militar n.º 109 e 110 de 1948*



testemunho para compreender a intensidade vegetal destas margens, estimulado, certamente pelos seus solos férteis. Em Monumentos de Portugal, Vilhena de Barbosa, referindo-se ao Mosteiro de Leça, já descrevia a “beleza e amenidade do rio e margens”⁹, “cujo aspecto varia *d’espáço* a *espaço*, sempre *bello* e risonho, resplandecente de luz e de cores alegres, e todo toldado ou cercado de *perennes* verdores”.¹⁰

O contexto litológico é formado, de um modo geral, pelo *granito do Porto*, que é, como dizíamos, interceptado pelo Complexo xisto-grauváquico (ante-ordovicico). Estas duas unidades são complementares mas apresentam algumas diferenças entre si, designadamente no que à drenagem diz respeito. Enquanto os solos graníticos têm uma capacidade de drenagem inferior¹¹, o que resulta de uma maior permeabilidade, os solos do complexo xisto-grauváquico, como as formações metamórficas de um modo geral, apresentam uma capacidade de drenagem superior¹² e, naturalmente, menor permeabilidade. No caso dos solos graníticos, à permeabilidade consequente da porosidade da rocha, acresce a existência de uma rede de diáclases e fracturas, que é referida por Edite Velhas, e que reforça a retenção e infiltração lenta das águas, “provocando um acréscimo na permeabilidade destes maciços”¹³.

Captação

É por essa razão que devemos observar com particular atenção a predominância de poços na área granítica, contrariamente ao que se verifica na área de rochas metamórficas o que, segundo a mesma autora, é “um outro indicador de que a recarga das reservas subterrâneas é muito importante devido à percolação em profundidade.”¹⁴ Para além disso, a predominância de poços determina a existência de áreas cultivadas que, porque se encontram distantes de linhas de água relevantes, forçaram o recurso à captação de água subterrânea.

Mas é sobretudo nas zonas de contacto entre a formação granítica e a xistenta que se propiciam as áreas de melhor captação. Estas áreas são essencialmente compostas,

9 Faria, F. Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças*, Ed. Autor, Matosinhos, 1899.

10 Barbosa, I. de Vilhena, *Monumentos de Portugal: históricos artísticos e archeológicos*, Lisboa, 1886.

11 3,9 Km/km², segundo Soares, Assunção Araújo e Gomes, *op. cit.*

12 que “chega a ultrapassar 9km/km²” – Velhas, Edite, *A bacia hidrográfica do Rio Leça, Estudo Hidroclimatológico*, in Revista da Faculdade de Letras — Geografia I Série, Vol. VH, Porto, 1991, p. 189.

13 *Ibidem.*

14 *Ibidem.*

para além das rochas metamórficas, de rochas corneanas fracturadas e fragmentadas.

Não podemos ignorar, por fim, os jazigos caulinos que receberam até ao fim do século XX uma exploração de carácter industrial e que estão situados dentro do *maciço granítico do Porto*. Esta é a área de pior aptidão agrícola no contexto de Bouças e Terras da Maia.

As questões morfológicas do território, ou seja, as formas e a geometrias do terreno, são determinantes para a caracterização do funcionamento hidráulico de uma bacia hidrográfica, bem como para as características geológicas do solo (a sua permeabilidade e porosidade, a capacidade de retenção, de infiltração...). Este conjunto de fenómenos superficiais, combinados com as restantes circunstâncias do ambiente natural, nomeadamente os factores climáticos, como é a precipitação, vão determinar a estrutura da rede hidrográfica em estudo: o escoamento e a sua velocidade, a acumulação de águas em níveis freáticos, os leitos do rio e afluentes, as cheias,... É-nos, por isso, difícil repartir a condição natural em múltiplos factores, ou em variáveis de um quadro analítico que, à partida, fazem parte de um sistema ambiental único e complexo.

Diogo Barbosa Machado em *Biblioteca Lusitana: Histórica, Crítica e Cronológica*, referindo-se a Santa Cruz do Bispo¹⁵ afirma que aqui

se admiraõ sumptuosas casas, devotas *Capellas*, frondosas árvores, e copiosas fontes. Todo este sitio se fertiliza com o rio Lessa, que caminhando pelos *Valles de Refoyos, Agrella, Alfena, e Agoas-Santas* o atravessa com vagarosa corrente, até que no mar se sepulta. ¹⁶

E apesar de não ter profundidade suficiente para ser navegável em grande parte do seu curso, para além de estar intercalado por represas e azenhas, o rio chegou a permitir que alguns pequenos barcos chegassem até à ponte de Guifões, pelo menos até 1483, segundo a Monographia do Concelho.

Sal

No amplo espaço a jusante da ponte e depois da garganta aí formada pela morfologia

15 e mais propriamente à primeira edificação de D. Rodrigo Pinheiro, a "Fábrica da Quinta de Santa Cruz, distante uma legoa, y meya da Cidade do Porto (...)"

16 Machado, Diogo Barbosa, *Bibliotheca Lusitana: História, Crítica e Cronológica*, Vol. 3, Atlântida Editora, 1752, p.652.

dos terrenos, localizaram-se as salinas de Bouças, ocorrência que poderá ter origem, supõe-se, num possível estuário mais expressivo que aqui se poderá ter formado noutra período. Na verdade, até à construção do Porto de Leixões, com a aproximação da foz, o rio Leça dividia-se em dois leitos autónomos¹⁷ e, segundo testemunhos, um, por influência atlântica, de água salgada e o outro doce (“rio salgado” e “rio doce”, respectivamente, segundo a designação popular). A formação destes dois braços tem na origem o facto desta fase final do rio não se encontrar, praticamente, encaixado no vale e de estar num contexto amplo e plano, de exposição e abertura atlântica. Por consequência, os solos aluvionares alargam-se, oferecendo ao curso do rio uma boca ampla de encaixe no oceano. E comprovam os levantamentos aerofotogramétricos anteriores às últimas obras da construção do porto de Leixões e, designadamente da demolição da *ponte de pedra* ali existente, que estas condições favoreciam, como já tínhamos observado em fases do rio a montante (e.g. a sul de Santa Cruz do Bispo, em Goimil, ou na Agrela), a formação de meandros, dada a sinuosidade e liberdade de curso que as condições geomorfológicas e litológicas permitiam. A este contexto, somavam-se as condições propícias para as “formações lagunares, onde as águas calmas eram salobres: condições essenciais e privilegiadas para a produção de sal.”¹⁸

*

17 “Depois de ter contornado n’uma pequeníssima extensão a *freguesia* d’Infesta a nordeste, entre as azenhas *Nova* (Gueifães) e a do *Venal* (Águas Santas), entra na *freguesia* de Leça do Balio pouco acima da Ponte da Pedra, aparta-lhe para a direita os *logares* de Sant’Anna, Santeiro, Catasol e Fafiães, separa-a depois da de Barreiros e Moreira (Maia), e da de Santa Cruz do Bispo, passa em seguida entre esta e Custoias, que mais abaixo abandona para cortar o prumo as rochas graníticas que se *extendem* de Santa Cruz a Guifões, para entrar no vale de Leça-Matosinhos, onde se espreguiça *extendendo* os dois braços em que o dividiram, no ponto em que a água do mar o vem esperar, até à ponte de pedra, onde se unifica para, em seguida, de sucia já com a água do Atlantico neste ir morrer. Entre os dois braços, o esquerdo, vulgarmente denominado rio salgado poder ser invadido em toda a extensão pelas marés, e o direito – doce- a ele não chegarem, a não ser as marés vivas d’agosto, existiam desde *remontíssimas* eras até 1869 – salinhas -” – Faria, Francisco Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças, op. cit.*

18 Cleto, Joel, Costa, Patrícia, *O Sal do esquecimento, Salinas e produção de salgados na foz do rio Leça, A articulação do sal português aos circuitos mundiais – Antigos e novos consumos*, p.66.

iii.
[Vale e rio Leça cerca de
Esposade]
2014
Matosinhos



2. Desenvolvimento do Vale do Leça

2.1 O povoamento proto-histórico

São múltiplas as estações que desde os estudos pioneiros da disciplina da arqueologia atraem ao Baixo Leça a atenção de inúmeros investigadores. Podemos, assim, inserir o contexto de Bouças e Terras da Maia, num enfoque mais global, por estar enriquecido com vestígios de antiguidade considerável e num estado de preservação que nos permite retirar algumas conclusões sobre a estrutura antiga da ocupação humana no território regional. As atenções debruçaram-se sobre as ruínas do Mosteiro de Bouças e sobre a imagem do Bom Jesus de Matosinhos (Senhor de Matosinhos), mas o Castro de Guifões (Monte Castelo) é também já referido com particular interesse nas Memórias Paroquiais¹⁹, em 1758. Por estas estações, bem como pelo Mosteiro de Leça do Balio que, ao contrário do Castro de Guifões e do Mosteiro de Bouças, nunca se encontrou devoluto, passaram e deixaram registos investigadores notáveis, tais como Leite de Vasconcelos, Martins Sarmiento, Rocha Peixoto e António Cerqueira Pinto.

Ora é o próprio Leite de Vasconcelos que, em 1898, noticia²⁰ no *Archeologo Português*, num pequeno artigo da sua autoria, a existência de vestígios, em Guifões, de uma civilização pré-romana e que fundamenta, pela primeira vez, a ocupação castreja na região marginal do Leça. Os estudos deste autor neste local haviam sido inaugurados, de acordo com o que descreve Joel Cleto, dezoito anos antes, quando enquanto veraneava em Matosinhos decidiu visitar, por *motus proprio*, o Monte Castelo. Sublinhe-se a importância do contributo da arqueologia para o estudo da ocupação humana no espaço regional não urbano, exterior aos muros medievais, que acaba por assumir um papel inaugural e, por isso, estruturante para outras disciplinas. E até às primeiras publicações sobre Guifões, o conhecimento e a historiografia local pertencia, exclusivamente, ao domínio do senso comum, da mitologia do lugar e, fundamentalmente, do imaginário. Godinho de Faria, em *Monographia do Concelho de Bouças*, relata²¹ as dificuldades do período de investigação de Martins Sarmiento, em Guifões, quando as escavações neste local

19 “(...) bouça de matto, carvalhos e pinheyros, que cavando-se na dita bouça se achão vários pedaços de tejólllos, e algumas pedras lavradas mettidas debayxo da terra, donde se infere que fora morada antiga dos mouros”

20 Vasconcelos, J. Leite de, O “Castelo” de Guifões, *O Archeólogo Português*, vol. VI, Lisboa, Museu Etnológico Português, 1898, pp 270-272.

21 “Já ha annos Martins Sarmiento, o notável descobridor de Citania, provavelmente contemporânea do nosso castro, veio aqui proceder a pesquisas, mas o nosso povo, ignorante e supersticioso, montando logo a burra do maravilhoso, acudiu em tal quantidade para ver as mouras encantadas, que o proprietário do campo houve por bem prohibir as escavações que aquelle senhor encetara, a fim de evitar prejuízos.” – in FÁRIA, F. F. Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças*, Ed. Autor, 1899, p.302.

foram pelo seu proprietário proibidas, tentando atenuar as crescentes agitações populares, causadas pelo receio de dessas escavações saírem “mouras encantadas”. De facto, até àquela data e durante alguns anos posteriores às investigações, persistiu a convicção, popularmente enraizada, de que aqueles vestígios pertenceram a uma forma de ocupação árabe. Esta convicção, para as populações, parece só ter sido absolutamente desmantelada cinco décadas depois pelas investigações detalhadas de Joaquim Neves dos Santos, entre os anos de 1959 e 1963.

Castro de Guifões

Nos estudos mais recentes, Armando Coelho da Silva²² considera relevante, para a compreensão regional da ocupação antiga no contexto da bacia hidrográfica do Leça, considerarmos a estrutura definida pela citânia de Sanfins (Paços de Ferreira), pelo Monte Padrão (Monte Córdova, Santo Tirso) e pelo Monte Castêlo (Castro de Guifões, Matosinhos). Os dois primeiros localizam-se na área do relevo intermédio, próximos das cabeceiras do rio, enquanto o Castro de Guifões se posiciona na plataforma litoral. É a estas as estações que, quer pela antiguidade quer pela dimensão e relevância regional, se decidiu chamar *nucleares*.

As implantações do tipo *ex novo* dos povoados castrejos, neste caso, do período da Iª Fase de ocupação (1250 a.C. – 500 a.C.)²³ e cujas origens remontam à Idade do Bronze, de acordo com Armando Coelho da Silva, verificam-se em “pontos estratégicos situados segundo uma diversidade topográfica, com realce para posições em remate de esporões de altitude média, visando primordialmente o controlo das bacias fluviais, em relação com as zonas de aptidão agrícola e exploração de recursos naturais (...), e o acesso a vias de penetração e comercialização, revelando um sistema económico de largo espectro que genericamente se adequa à excelência das condições geográficas.”²⁴

Função regional

A função regional das estruturas de povoamento castrejo foi ganhando cada vez mais importância ao longo dos tempos. A segunda fase, que está balizada entre

22 Silva, Armando Coelho da, *Organizações Gentílicas entre Leça e Ave*, Comunicação apresentada no Colóquio de História Regional e Local comemorativo do Milenário do Mosteiro de Santo Tirso, Março de 1979.

23 correspondente ao fim da Idade do Bronze e ao início da Idade do Ferro.

24 Silva, Armando Coelho da, *Proto-história no vale do Leça*, in *Rio da Memória*, Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete Municipal de Arqueologia e História, Matosinhos, 2010.

750 a.C. e 200 a.C., caracteriza-se “pela assimilação de estímulos continentais”²⁵, indo-europeus, “de teor post-hallstático (...), de intercâmbios com o Mediterrâneo, nomeadamente através do comércio púnico”²⁶ e das primeiras importações da península itálica. Esta influência *européizante* na estrutura do povoamento proto-histórico tem imediatas consequências nas formas de assentamento litoral, nomeadamente no Castro de Guifões, de onde se retiraram vestígios cerâmicos relevantes (cartagineses, gregos e pré-campanienses) que indiciam a existência de estruturas portuárias no estuário do Leça.

O sopé do esporão ocupado pelo castro de Guifões corresponde, justamente, ao início do estuário do rio, ao limite (a montante) da área de navegabilidade e, simultaneamente, ao nível máximo do afluxo das marés. Vários autores²⁷ têm defendido a possível existência de ligações marítimas comerciais antigas e que a área onde mais tarde se lançou a ponte de Guifões terá acolhido uma estrutura portuária²⁸, ainda que precária, de origem castreja. O Leça apresentou na fase final do seu curso um leito de águas calmas e uma formação estuarina, dividida em dois braços, e uma foz protegida por grandes rochedos no mar, designados por “Leixões”, que serviram de abrigo natural em épocas de maior tempestade. Por essa razão sempre foi esta considerada uma barra mais favorável à navegação do que a barra do Douro, de onde persiste, ainda hoje, a memória de inúmeros naufrágios. Esta possibilidade defendida por vários autores²⁹, fosse ela confirmada, validaria a

25 *Ibidem.*

26 *Ibidem.*

27 Carlos Alberto Ferreira de Almeida e Joaquim Neves dos Santos em *Cerâmica Romana, Tardia, de Guifões* citam Mac White, *Estudios sobre las Relaciones Atlánticas de Península Hispánica en la Edad del Bronce*, Madrid, 1951. Lopes Cuevillas, *Las relaciones atlánticas*, “Cuadernos de Estudios Gallegos”, t. VII, 1952.

28 A barra do rio Leça sempre teve uma navegabilidade mais fácil do que a do Rio Douro. Isso deve-se ao facto do leito do Leça ter tido, em tempos, uma formação estuarina na sua foz e, já no mar, se encontrarem rochedos de grande dimensão (designados “Leixões”) que, até à construção do porto artificial, serviram a função de proteção natural para entrada. Alguns autores antigos têm referido essa importância antiga da navegabilidade do Leça e do seu contributo para o desenvolvimento regional do vale do Leça e do seu povoamento. António Cequeira Pinto, em *História da Prodígiosa Imagem de Christo crucificado, que com o título Bom Jesus de Bouças se venera no lugar de Matozinhos da Lusitânia, em que se referem notáveis antiguidades deste reyno* (1737), refere que “porque estando metidos ao mar huns escabrosos penhascos, a que chama Leixoens o vulgo; por mais que as tempestades embravecidas ostentem nelles com encapellada inchação e horrorosos delíquios, nunca nelles se vio haver naufrágio, antes sim seguro asylo a toda a embarcação que de proposito encaminha o rumo a este surgidouro admirável, para salvar-se de todo, o que de outra sorte seria infalível estrado, e notório perigo, conseguindo deste modo bonança na mais furiosa tormenta.”

29 Joel Cleto em *Das Origens. Ou o porto do filho de Hércules, em Porto de Leixões*, refere que “tais potencialidades eram já aproveitadas no I milénio a. C. quando, muito próximo da sua embocadura, numa elevação da margem esquerda que hoje designamos por Monte Castêlo, surge um importante povoado da Idade do Ferro: o Castro de Guifões, habitado por Brácaros Calaicos. Na base do morro, junto ao rio, desenvolver-se-ia, seguramente, uma estrutura portuária, ainda que incipiente. Os achados arqueológicos recolhidos vêm atestando da chegada – por via marítima – de produtos originários de

convicção sobre a antiguidade da relevância litoral e fluvial deste povoado antigo.

O Leça, pela configuração geomorfológica do seu vale, poderá ter-se constituído uma eventual via de penetração interior “em direção a diversos povoados importantes situados na sua bacia hidrográfica”³⁰; o facto do percurso entre o castro de Guifões e a citânia de Sanfins se percorrer num dia³¹ a pé soma-se à dedutível relevância deste vale para a penetração do povoamento e para uma economia comprometida com o Atlântico, expandida pelo eixo que constitui o vale. A presença desta “economia do mar” não se consubstancia apenas com o comércio importador e exportador de mercadorias e cerâmicas (arqueologicamente estudadas), mas também com o surgimento dos *caminhos de pescado*³² para o interior, como refere Carlos Alberto Ferreira de Almeida. Outros vestígios sobre esta economia antiga do pescado, nomeadamente da romanização, têm surgido como prováveis.

Este fenómeno, que terá feito com que o povoado de Guifões se tornasse um interface e o principal entreposto comercial e humano entre a *economia global* de influência *mediterrânica* e toda a estrutura de povoamento local da bacia do Leça, ofereceu-lhe uma particular relevância no contexto e, conseqüentemente, um crescimento formal, observável nos levantamentos de Joaquim Neves dos Santos.

Os atravessamentos regionais e os eixos de penetração perpendiculares à costa devem ser observados, ainda que com óticas diferentes, nos diferentes períodos da história. A unidade deste espaço regional parece receber um forte contributo deste eixo que é, como retiramos da leitura³³ de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, de uma antiguidade considerável.

E o notável crescimento das estruturas nucleares do habitat castrejo, associado ao fenómeno da intensificação das migrações internas e à crescente supremacia regional de alguns castros, conduz a estrutura do povoamento a dois processos mistos e simultâneos: por um lado observa-se um novo sistema de *lugares centrais*, que são o agrupamento centrípeto e regional de unidades castrejas menores em lugares proto-urbanos de grande relevância territorial e, por outro a fundação de novos castros,

paragens longínquas”.

30 Cleto, Joel, *O Castro de Guifões (Matosinhos): dos estudos de Martins Sarmento às investigações da actualidade*, in Revista Guimarães, Vol. Especial II, Guimarães, 1999, pp. 467-479.

31 *Ibidem*.

32 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Romanização das Terras da Maia*, Estudos sobre a Terra da Maia, IV, Maia, 1969, p.38.

33 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Romanização das Terras da Maia*, Estudos sobre a Terra da Maia, IV, Maia, 1969, p.38.

com novas implantações, também eles *ex novo*, correspondentes a pequenos núcleos na proximidade desses lugares centrais. A este período corresponde a terceira fase da ocupação pré-romana e os primórdios da romanização das terras da Maia, ou seja, as primeiras campanhas romanas nesta região.

Ora, é justamente pelo eixo de penetrações para o interior (originado pelos *caminhos do pescado*) que se crê que se desenvolveu progressivamente o processo de desmultiplicação e disseminação da estrutura do povoamento no território regional. A implantação destes “castros agrícolas”³⁴, ainda que se enquadre genericamente na matriz determinada por Armando Coelho da Silva para os assentamentos originais, procurava privilegiar a aproximação a pequenos vales ou meandros para a sua exploração e a áreas de especial aptidão agrícola ou de minérios.

Embora não se conheçam estudos suficientes sobre os casos em particular, é neste contexto tardo-bracaro-galaico que terão surgido alguns castros interiores que se encontram na área de influência de Guifões; disso são exemplos Esposade, Recarei e Custóias. O conjunto dos quatro (com o de Guifões) forma um quadrilátero fundamental para a leitura da ocupação proto-histórica do Baixo Leça.

Segundo José Manuel Varela³⁵, Guifões, cuja origem remonta à Idade do Bronze final, ter-se-á afirmado como um *lugar central* pelas razões já inferidas e isso parece vir a ser determinante para o povoamento regional posterior.

A uma distância linear de 2,7 km deste castro (Guifões, h=65m) encontram-se implantados os castros de Custóias (c. 100m) e de Esposade (70m). Custóias implantou-se no sopé do monte de S. Gens que, como atrás sublinhamos, tem um papel muito relevante para a definição geomorfológica desta área. As referências a este povoado remontam a 973 (D. 109), e a importância central do monte de S. Gens para o desenvolvimento regional vem referida por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, em *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho*³⁶. Deveria ter este lugar uma importância notável dada a sua posição privilegiada de controlo e domínio visual sobre todo o território entre o Douro, a cidade do Porto, e o Leça. Deveria mesmo ser um lugar de vigia de “acesso pelo Leça” mas também da “antiga via per loca maritima.”³⁷

34 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Proto-história e Romanização da bacia inferior do Lima*, Estudos Regionais, 7/8, 1990, Viana do Castelo.

35 Gabinete Municipal de Arqueologia e História de Matosinhos

36 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho: desde as origens a 1220*, Trabalho complementar para prestação de provas de doutoramento em História da Arte, Porto, 1978.

37 *Ibidem*, p. 36.

Esposade, a uma cota inferior à de Custóias, situa-se num dos esporões lançados por um dos braços do monte de S. Gens e na aproximação ao vale do Leça que, nesta fase, apresenta declives acentuados a sul. A posição deste castro aparenta ser particularmente privilegiada por ter um planalto superior relativamente extenso e claramente destacado dos terrenos que circunscrevem a elevação. Por outro lado, Esposade, com Guifões, encontra-se no enfiamento direto da barra do Leça [iv.]. Este facto indicia, por isso, que a implantação em causa pode ter origem em estratégias de navegabilidade marítima e fluvial inseridas num contexto proto-histórico ou dos primórdios da história. Note-se, aliás, que também o castro de Santa Cruz (h=108m), na Maia, se encontra justamente neste alinhamento, a uma distância de c. 8 km lineares de Guifões. As cotas de implantação sucessivamente crescentes (Guifões: 65; Esposade: 70; Santa Cruz: 108), a morfologia de planaltos sempre destacados da superfície envolvente e os esporões visíveis entre si (com o campo visual aberto, sem interrupções de outros esporões intermédios) são caracteres comuns a estas posições que informam a defesa e validação desta leitura.

Num arco de influência distante (a 8 km lineares de distância do lugar central de Guifões) inseria-se o Castro de Santa Cruz. A norte, no mesmo arco, encontra-se o Monte Castro, em Angeiras. Este último, nas imediações da foz do rio Onda, obteve progressos notáveis no período de dominação romana e poderá ter estado na origem de uma Villa do tipo proto-industrial de uma notável dimensão e influência regional.

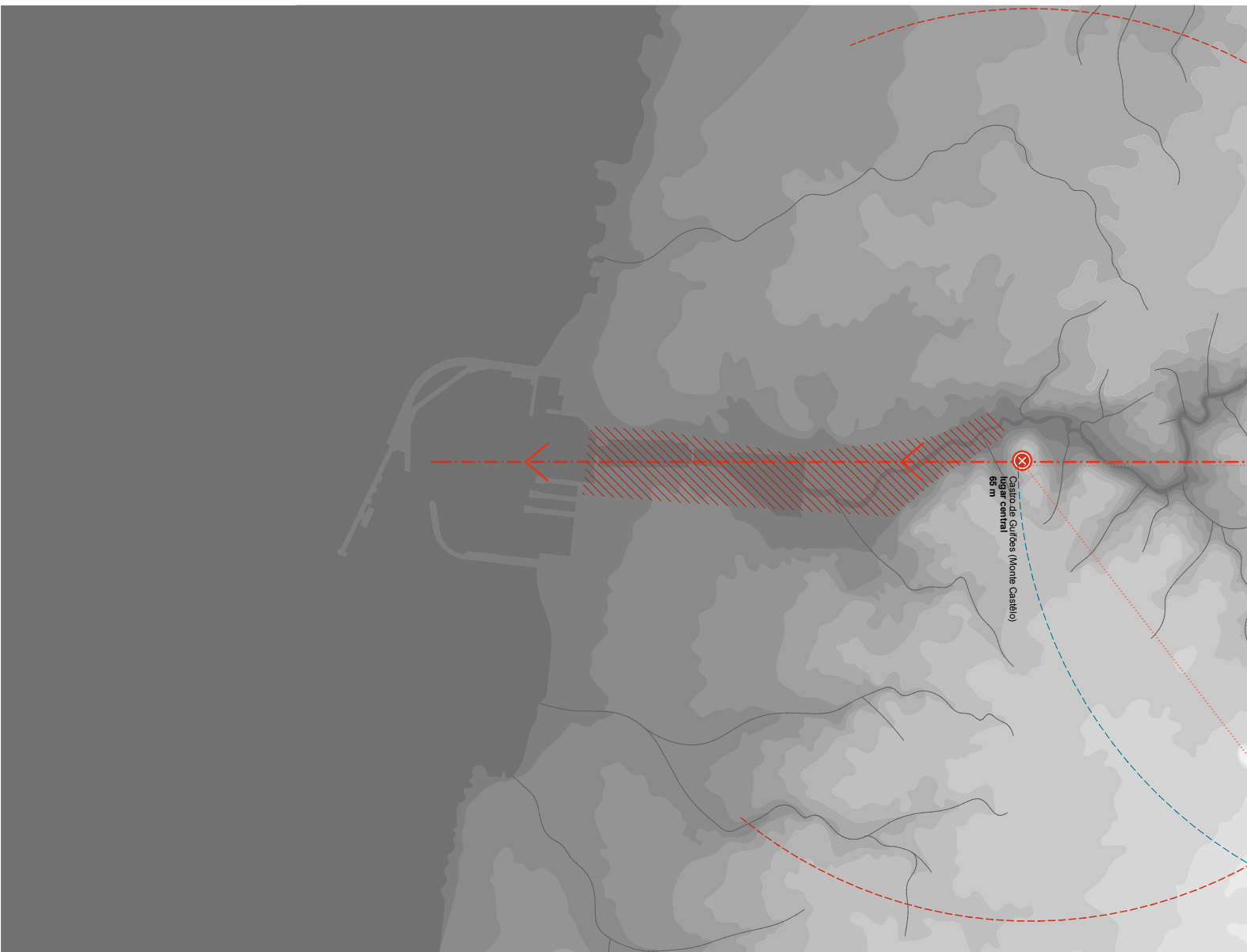
Já no arco de influência intermédio, a 4,7 km lineares de Guifões, estabelecem-se os castros de Pedras Rubras e de Recarei (h=67m). Sobre este último, residem ainda hoje dúvidas sobre a localização concreta. Note-se que, neste caso, a lógica topográfica de implantação é rigorosamente diferente, não se encontrando o castro situado num monte pronunciado, de especial visibilidade ou com uma privilegiada posição defensiva. Porém, o documento CLXVII, dos *Portugaliae Monuenta Historica*, datado do ano 993, do Cartório do Mosteiro de Moreira, utiliza a expressão *kastro Recaredi*, o que tem lançado incertezas e diferentes argumentos sobre a sua natureza histórica.

Leituras com estes mesmos princípios e descrições radiais foram já produzidas inúmeras vezes sobre outras estruturas de povoamento proto-históricas. Armando Coelho da Silva, por exemplo, descreve dois arcos de influência territorial centrados em Sanfins e encontra na margem do primeiro arco, numa posição equidistante em relação a Briteiros, os castros de Alvarelhos e Monte Mozinho, Bagunte, Eiras e Vandoma. Esta equidistância não servirá, naturalmente, para defender uma geometria programática das formas de povoamento antigo. Pelo contrário, parece

este facto estar muito mais relacionado com questões quotidianas, como por exemplo o tempo dos percursos pedonais entre povoados³⁸. Esta fórmula vem, ademais, reforçar o estatuto de capitalidade dos lugares centrais castrejos, como é o caso do Castro de Guifões, “centro distribuidor e entreposto comercial em relação aos povoados da sua área de influência”³⁹.

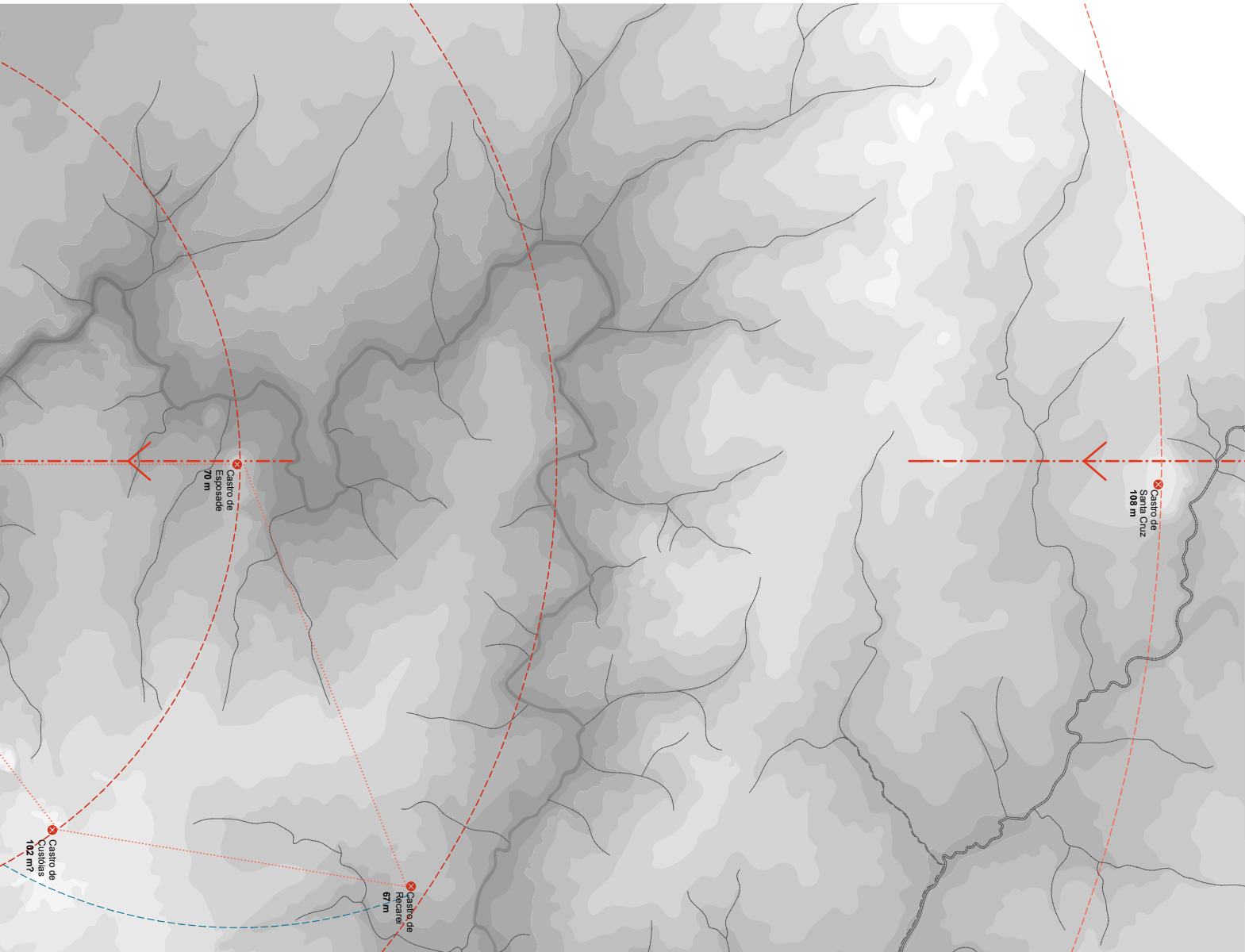
38 Armando Coelho da Silva afirma que Briteiros, Eiras, Bagunte, Alvarelos Vandoma e Mozinho são povoados que se encontram equidistantes e a uma jornada de Sanfins.

39 Cleto e Varela, *op. cit.*, 200, 142-143



Carta do povoamento proto-histórico

Cartografia de base de acordo com Carta Militar n.º 109 e 110 de 1948



2.2. Romanização das Terras da Maia

Se é verdade que se poderá ter subvalorizado a importância das relações marítimas – comerciais e piscatórias –, no estudo da forma e estrutura do povoamento antigo, é também verdade que a agricultura desempenha um papel irrefutável e permanente desde a sua instituição como principal atividade económica e produtiva das terras maiatas. É a própria agricultura que, desde a romanização do noroeste litoral, estará na base da organização do povoamento da região, “ocupada intensamente por uma população dispersa”⁴⁰. Isso o têm defendido inúmeros autores desde há muitos anos.

Ao processo de romanização são reconhecidas características comuns em toda a formação do império e que colocam a questão do lugar, ou de cada lugar, numa esfera tipológica que parece ser, em muitos casos, transversal a praticamente todo o espaço romanizado, ou pelo menos comungada nos vários sistemas de hierarquia regional.

Trata-se, em primeiro lugar, da aceitação local de uma autoridade dominante, de carácter global, centrada em Roma, mas, sobretudo, de uma assimilação cultural e abrangente que paulatinamente transformou os modos de vida locais de base indígena. Porém, a norte do Douro, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida, o processo de romanização terá sido particularmente lento, o que se explica, sobretudo, pelo facto de, no noroeste litoral, a cultura castreja estar intensamente enraizada. Aqui, a forma do povoamento não obedece aos processos análogos da romanização de outros territórios e apresenta características *sui generis*, como por exemplo a coexistência de *villae* romanas com castros que, ainda que romanizados, transportaram e mantiveram, por muitos anos, características do habitat castrejo.

Os *oppida* eram estruturas disseminadas ao longo do território e que, ainda que numa fase mais avançada, com os sucessivos progressos organizativos, pudessem obter um sistema de organização por polos, a partir de um lugar central face aos restantes, não teriam um modo sistemático de hierarquia global. Deveria tratar-se, sobretudo, de uma certa solidariedade para a coesão das comunidades a partir dos povoados. Esse é, pois, um dos principais contributos da romanização: a implementação, no território, não só de uma ideia de rede, mas sobretudo de uma ideia de hierarquia que está na base de um sistema de organização.

O período de dominação romana no Noroeste Peninsular tem origem nas guerras cántabras (29-19 a.C.), ponto de partida para o intenso e moroso processo de

40 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Romanização das Terras da Maia, Estudos sobre a Terra da Maia*, IV, Maia, 1969, p.8.

transformações. A organização do espaço romano elegeu o Mediterrâneo como centro a partir do qual se lançaram as linhas de expansão que se sucedem até à consolidação do Império. É justamente por isso que os processos de progressão deste novo sistema se terão dado, principalmente numa primeira fase, no contexto peninsular, do interior para o litoral. E só mais tarde, já na fase de consolidação do Império, o Atlântico do noroeste terá sido uma forma relevante de entrar na península. Assim, terão sido as bacias hidrográficas vias preferenciais de desenvolvimento regional e de integração deste espaço no contexto do Império.

No Douro, muito em particular, observam-se características absolutamente distintas. Em primeiro lugar a sua extensão enquanto rio, desde a província de Sória até ao Porto, faz do vale propriamente dito um espaço de uma perfuração peninsular apenas comparável ao Tejo e ao Guadiana. Em segundo - e talvez mais importante - os afluentes do Douro dão-lhe uma influência territorial notável, formando assim a maior bacia hidrográfica da península. E as sub-bacias - o Tâmega, o Paiva, o Távora, o Tua, o Côa, o Sabor, o Águeda, o Huerba e o Tormes, numa escala territorial supra-regional, deverão ter interessado muito para a rápida e eficaz difusão da romanização por todo este espaço.

Este lançamento do povoamento regional a partir do interior da península, próprio da romanização, parece comprovar-se na historiografia do povoamento baseado nos diferentes sítios arqueológicos, começando pela região de Numancia, Soria e Valladolid, com os casos de Tiermes e Clunia, passando por Tongobriga até à região litoral do noroeste.

E a abertura atlântica do vale do Douro, que se começa a verificar a partir da Eja mas, sobretudo, a partir da foz do rio Sousa, em Gondomar, onde as linhas dos 150 metros recuam visivelmente e distanciam-se do rio [v.], coloca toda a região num espaço de confluência e articulação.

Entre as diferentes expressões da reorganização do espaço romanizado está uma nova estratégia administrativa, baseada em centros de maior dimensão, com características urbanas, conectados entre si por infraestruturas viárias de grande eficácia. A introdução da geometria da linha no território, ou seja, a edificação de vias de comunicação globais, é, sem dúvida, uma notável expressão da romanização. Mas esta nova estratégia incidiu, também, na reconversão ou instituição de sistemas económicos regionais eficientes e comprometidos com a exploração dos recursos naturais potenciais e mais abundantes. Na região do Baixo Leça esta economia romana estava, como já referimos, eminentemente relacionada com a agricultura, mas também com a economia do mar, como na produção do sal, e com a exploração

de minérios, designadamente de Ouro e Estanho.

Na verdade, poderemos afirmar que a abundância de recursos naturais favoráveis à ocupação do território não favoreceram a implantação de cidades no contexto das terras maiatas. Isto é, a cidade enquanto dispositivo de organização e eficiência, era absolutamente marginalizada numa circunstância em que, por definição, a dispersão e disseminação do povoamento era não só permitidas, como impulsionadas.

Marginalizado encontrar-se-ia também o actual espaço cidade do Porto que, pela sua posição, sobre uma formação granítica expressiva, num lugar ventoso e na proximidade de uma barra de difícil navegabilidade, não deverá ter sido um espaço particularmente atrativo para o povoamento romano.

E as Terras da Maia ocupam uma posição com algumas características muito próprias. Desde logo porque com a abertura atlântica do vale do Douro de que fizemos menção, o sistema de povoamento do Douro deverá ele próprio ter-se movimentado para o Norte, ao longo das cotas intermédias, articulando, assim o espaço do Douro com o do Leça e, assim, com o *vicus* portuário de Guifões.

E seria justamente aqui, ao longo das Terras da Maia, que esse sistema se articularia com outro, que está definido em inúmera bibliografia⁴¹, e que corresponde ao eixo litoral Norte-Sul, que definirá as relações gerais da terra portuguesa.

Esse interface - ou rótula - entre dois sistemas de povoamento, obtém ainda mais importância considerando não só os aspectos geofísicos que o define, mas sobretudo o facto de ser a partir daqui que se lançam os principais eixos de viação para Bracara Augusta, que obtém, no contexto da romanização, uma centralidade absolutamente indiscutível.

Nesse sentido, tudo indica que no contexto da antiguidade, o espaço ao redor do Porto que hoje define o arco metropolitano, teve um impulso significativo a partir destes movimentos que eventualmente ligariam a região da foz do Tâmega - Eja - e do Sousa diretamente à região das terras maiatas, possivelmente ao que hoje conhecemos como Padrão da Légua [v.]. Essa estrada ou, pelo menos, esse eixo, deverá ser de uma antiguidade considerável e o Padrão da Légua assumiu, indiscutivelmente, o papel de dispositivo de interface urbano-regional em inúmeros momentos da história. Note-se, ademais, que esta linha de aproximação entre a foz do Tâmega e as terras maiatas, subalternizando a função regional do Porto até à Idade Média, é tão natural quanto o movimento que a própria morfologia

dos terrenos evidencia. Ou seja, entendemos que a abertura atlântica, provocada pela aproximação da foz, das serranias (que colocaram o rio num vale encaixado até uma fase avançada) e que é visível fundamentalmente a partir do sentido de desenvolvimento morfológico da Serra de Santa Justa - é o motivo essencial para a definição de um eixo de comunicação que evitaria, à partida - como a viação romana de um modo geral - grandes diferenças de cota e grandes exercícios que contrariassem o princípio da eficiência.

E, na realidade, o papel de interface entre estes dois sistemas parece ganhar definição justamente no contexto medieval. A escolha do lugar de Leça para a implantação do Mosteiro, casa capitular da Ordem Militar e Hospitalária de São João de Jerusalém, terá uma componente fortemente estratégica de controlo local mas, sobretudo, de domínio regional e supra-regional.

Os séculos III e IV d. C. constituem o momento de maior prosperidade para o império em geral e para esta região em particular. É neste contexto, que se encerra a designada terceira fase de dominação romana, onde se insere a reforma administrativa de Diocleciano. Esta reforma (284-288), nesta região, resultou na criação da Gallaecia, enquanto província, com sede em Bracara Augusta, integrando os três conventos jurídicos do noroeste peninsular. O Douro era a fronteira, a sul, com a Lusitânia. Mas esta reforma assume também alguma expressão noutras esferas, designadamente na esfera fiscal, cujo efeito se viu na nova tributação das terras, que passava a considerar a aptidão agrícola.

E anos mais tarde, o Cristianismo passa a ser a religião oficial, o que corresponde à proliferação mais acelerada e à instalação da Igreja pelo Império, o que resulta, evidentemente, no aumento das comunidades cristãs. Este facto parece ser muitíssimo relevante na organização do território daquela época, já que, ao mesmo tempo, se formam os domínios administrativos da Igreja, como o sistema episcopal, ainda que posteriormente, designadamente no período suevo-visigótico, toda a organização tenha sido alvo de reformas.

Viação

Sendo certo que a infraestruturização viária do território constitui uma marca indelével da romanização, há que considerar alguns antecedentes. Na verdade, a ocupação romana não inaugura as vias formais de circulação ao longo do território mas atribui-lhes um significado e dimensão globais, uma nova escala territorial que está na origem da noção de rede. Esta parece ser, pois, a verdadeira invenção



Carta de situação geográfica

*Cartografia de base de acordo com Carta
Militar n.º 109 e 110 de 1948*



vi.
[Ponte D. Goimil]
2014
Matosinhos



associada à questão da viação romana. A abertura de novos traçados, ao contrário da viação proto-histórica, que tinha por base o serviço de interesses locais ou sub-regionais (por exemplo, relacionados com atividades económicas de vales), visava o estabelecimento de uma comunicação rápida entre *civitates* e ignorava, frequentemente, o povoamento próximo de nível intermédio.

Segundo Ferreira de Almeida, podemos estabelecer um quadro comum de características relativo a praticamente todos os traçados romanos no Entre-Douro-e-Minho, bem como na generalidade do Império. A primeira de todas – referimo-la já atrás – é a tentativa de ligação rápida e eficaz de *civitates*. Ou seja, o traçado das estradas não inflectia de modo a aproximar-se de lugares de interesse local, como *villae* ou *vici*, e tendia a cumprir um traçado rectilíneo; ignorava mesmo, por vezes, obstáculos de natureza geográfica, como a topografia ou vales acentuados, e não procurava adaptar-se às adversidade naturais, o que resultava em casos de inclinações acentuadas da via. Tudo isto para cumprir o princípio da linearidade viária e no sentido de rejeitar a curva no traçado.⁴²

Mas eram também – e ainda segundo o mesmo autor – vias de ‘crista’⁴³. Esta característica será fundamental por vir a ser, depois, adoptada pela viação medieval que adoptou este princípio para os novos traçados. Na área em estudo, este facto torna-se bastante evidente ainda hoje, como adiante veremos. Este opção permitia uma maior visibilidade à circulação, segurança, bem como um assentamento em terrenos mais sólidos e impermeáveis (evita fundos de vales pantanosos), o que se refletia no fator económico da sua edificação.

Centuriação

O desenvolvimento do povoamento romano tem um percurso quase, diríamos, autónomo do desenvolvimento da viação e dos grandes traçados que uniram as *civitates* e que constituíram os principais eixos de ligação entre cidades. Por isso, devemos tomar em conta o código de propriedade e a estrutura jurídica romana que está, tudo indica, na base da matriz dispersa do povoamento do noroeste, mas estará também na origem da divisão da propriedade e da sua organização administrativa. Muitos limites paroquiais são coincidentes com estradas romanas, o que, certamente,

42 segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida, os traçados romanos preferiam a linha quebrada, de mais visibilidade e continuidade à curva. Isso mesmo estaria latente nos eixos dos veículos que eram fixos e impróprios para a circulação em grandes curvas.

43 o termo ‘vias de crista’, vulgarmente utilizado por Carlos Alberto Ferreira de Almeida, refere-se a traçados que escolhem linhas de fecho de pequenos esporões, ou cotas elevadas e destacadas de forma linear ao longo do território.

deriva da *centurição*⁴⁴, que assim se associa à formação da paisagem.

Não parece ser seguro, nem terá até hoje sido objecto de estudo, o facto das Terras da Maia, em particular, terem sido totalmente divididas de acordo com os modos de *centurição* romana. Porém, essencialmente no contexto do Império, quando a romanização no noroeste litoral obtém uma progressiva consolidação, é bastante provável que o *Actus Quadratus*⁴⁵ tenha estado na base da compartimentação da propriedade. A sê-lo, confirmaria a evidência sobre a influência da vida romana na ocupação contemporânea do território, sendo que poderá ser justamente a sucessiva desmultiplicação e partilha da terra que está na origem de um povoamento de base dispersa e com uma propriedade intensamente dividida.

Demarcação de Vias

As vias de origem romana que hoje conhecemos e descrevemos são uma pequena parte de toda a estrutura viária daquela época. Aos mapeamentos que se fazem hoje resta descrever toda a estrutura de nível intermédio, regional ou local que não servia os principais itinerários, que são, hoje, a principal base documental para o conhecimento dos traçados. Outra base, também fundamental, são os marcos miliares que ao longo do território têm sido descobertos. A demarcação das vias através de *miliarium* testemunha não apenas o traçado, como também o período em que a via foi edificada. Que esta demarcação constitui alguma influência para o povoamento regional das terras maiatas⁴⁶ nenhum documento o comprovou, mas não restarão dúvidas de que a demarcação viária, ao longo dos tempos, constitui um forte contributo para o conhecimento da estrutura da ocupação do território e de que pode influir em factores programáticos do povoamento.

O itinerário de Antonino constitui o mais conhecido contributo documental sobre a viação romana no Entre-Douro-e-Minho. Nele está descrita apenas uma via que atravessa a área do presente estudo, a *Via Bracara Calem*, pese embora seja hoje sólido que muitas outras atravessassem este espaço. Talvez por serem de menor importância – de categoria secundária ou regional –, ou por não terem sido percorridas pelo autor, não mereceram referência documental.

44 parcelamento cadastral

45 corresponde à dimensão de uma terra ou de um conjunto de terras que pode ser arada por um jugo de bois em um dia. O jugo está na origem de um número infundável de topónimos no contexto do norte de Portugal, como Jugueiro. O *Actus Quadratus* podia ser desmultiplicado em partes, algo que aconteceu com as sucessivas heranças e respectivas partilhas.

46 a hipótese que colocamos é análoga à da Via Emilia, em Itália.

Das vias não reconhecidas pelo itinerário de Antonino há três que nos merecem particular destaque para este contexto territorial de Bouças e Terras da Maia; todas partiam de *Calem* e rumavam a norte, atravessando por isso no sentido Sul-Norte as Terras da Maia.

A primeira, mais litoral, *via per loca maritima*, haveria de passar num casal de nome *Sandim*, ou Sendim⁴⁷, lugar nas imediações da área onde mais tarde se implantara o mosteiro de Bouças, e seguia pelo sopé de Monte Castêlo, onde se desenvolveu, por esta época, com grande vigor e prosperidade, o castro de Guifões, *vicus* portuário e aglomerado urbano secundário, segundo Armando Coelho da Silva. A ponte que ali se encontrava até às cheias de 1979, quando ruiu, era medieval, mas terá sido no mesmo local que outrora se terá edificado uma ponte romana, que determinava também o limite da navegabilidade do Leça (a jusante) e nas imediações de uma estrutura portuária, que, ainda que tivesse, como já vimos, antecedentes proto-históricos, ganhava uma notável solidez e relevância regional neste período. Desse local a via seguia para norte, eventualmente pela Villa de Fontão, de que atrás fizemos menção, situado nas imediação da foz do Onda, complexo industrial ligado à indústria do pescado.

As outras duas vias derivam, no Padrão da Légua, de um percurso único que deveria vir de Calem para norte, por Ramalde, Monte de Burgos e Seixo. Ambas foram documentadas por investigadores que deixam uma base bibliográfica fundamental sobre o seu traçado, designadamente Eugénio Andrea da Cunha e Freitas⁴⁸. A que está a poente, *Via Veteris*⁴⁹, seguia por Custóias, pelo sopé de Esposade e atravessava o Leça numa ponte anterior à ponte de D. Goimil⁵⁰ [vi.]. Para norte devia passar nas imediações de um Casal/Necrópole em Vila Nova da Telha e do Castro de Pedras Rubras. A via a nascente, *Karraria Antiqua*, ia até ao Araújo, Agrela e atravessava o Leça na ponte da Azenha, um dos mais assinaláveis testemunhos edificados da romanização das terras da Maia. Seguiria para norte pela crista que tem termo no lugar da Guarda, Vilar do Pinheiro e Mosteiró, uma conhecida *villa* romano que deu origem a um lugar religioso medieval de considerável relevância. Este braço da *Karraria Antiqua* pela ponte da Azenha e pelo lugar da Guarda (Moreira) não se encontra documentado pelo estudo aprofundado de Eugénio Andrea da Cunha e

47 o nome contemporâneo é Sendim, mas vários documentos e referências antigas referem o nome Sandim.

48 Freitas, Eugénio Andrea da Cunha e Freitas, *Estradas Velhas entre Leça e Ave*, in "Douro Litoral", 4ª Série, nº I-II, pp. 50-71.

49 designação medieval da via.

50 sobre a ponte D. Goimil não restam agora dúvidas que a sua origem é medieval. Porém, é quase certo que a localização da anterior ponte, romana, ocupava a mesma localização.

Freitas, nem desenhado em bibliografia de que nos tenhamos servido, no entanto faz dele uma descrição rigorosa Carlos Alberto Ferreira de Almeida, em *Romanização das Terras da Maia*⁵¹ (1969) e na sua tese de licenciatura, *Vias Medievais I. Entre Douro e Minho*⁵² (1968), onde faz uso de recursos lógico dedutivos devidamente fundamentados.

Ambos os nomes que hoje utilizamos para nos referirmos a estas vias, *Karraria Antiqua* e *Via Vetera*, são de origem medieval. Contudo, os dois revelam um antecedente romano que está por detrás da sua construção terminológica, nomeadamente *Karraria*, topónimo frequentemente usado para vias deste período. As vias, que não têm um traçado rigorosamente delineado que se conheça (apesar de terem surgido inúmeros vestígios até ao Ave que subsidiam o seu estudo), deveriam encontrar-se de novo mais a norte, talvez no lugar da Joudina, e, segundo Brochado de Almeida, a partir daí continuavam numa só estrada, pelo sopé de Castro Boi, Vairão, atravessando o Ave na Ponte de Ave, ou nas imediações. Segundo Eugénio Andrea da Cunha e Freitas destas vias conhecem-se inúmeras variantes e extensões, nomeadamente uma ligação ao litoral, provavelmente à Azurara.

Note-se a importância destas interações que, no sentido inverso ao das principais estradas, iam colocando o povoamento num interface constante com o mar e atribuindo à linha da costa uma dimensão e densidade muito maior. Esta dinâmica tem uma importância, quanto a nós, indiscutível para o desenvolvimento deste território, e vem afirmar-se progressivamente ao longo dos tempos.

A *Via Bracara Calem* que já sucintamente referimos, viria também de Calem, passaria por uma área certamente próxima da atual igreja de Paranhos e por S. Mamede Infesta, onde, “mais para leste da atual igreja, esteve um marco miliário que foi destruído, precisamente, no dia em que o Padre Capela o foi procurar.”⁵³ Depois seguiria um traçado que está suficientemente documentado: atravessava o Leça pela Ponte da Pedra⁵⁴, seguia pela crista – a mesma da antiga estrada real – e continuava pelos atuais limites das freguesias de Leça do Balio e Gueifães. Outro marco miliário, que determina a projeção contemporânea desta via, foi encontrado em Alvarelhos.

Alvarelhos leva-nos a abordar, mais amiúde, a forma do povoamento regional deste

51 Almeida, Carlos Alberto Ferreira, *A romanização das Terras da Maia*, Maia (Estudos sobre a Terra da Maia, IV), 1969.

52 Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, *Estradas Velhas entre Leça e Ave*. “Douro Litoral”, 4ª Série, n.º I-II.

53 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais I. Entre Douro e Minho*. Ed. Autor, Porto, 1968, p. 26.

54 que embora seja medieval, apresenta ainda alguns fundamentos romanos, nomeadamente algumas pedras almofadadas do aparelho.

período. Esta *civitas* tem origem num castro de mesmo nome, de origem *Bracara Galaica* ou anterior⁵⁵, e foi intensamente transformada no período de dominação romana. Constitui-se, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida, o aglomerado urbano de maior dimensão das terras da Maia, em grande parte favorecida pelo facto de se encontrar numa posição intermédia da via *Bracara Calem*. Inúmeros vestígios de edifícios, de bronzes e de *terra sigillata* foram encontrados ao longo dos anos, o que confirma a relevância e a categoria urbana de Alvarelhos, tal como a sua importância para a região maia no período romano. A notável fertilidade e a abundância agrícola das terras circunvizinhas, bem como da generalidade deste território, deverá ter feito deste, segundo o mesmo autor, um lugar de expansão e centripetação do povoamento.

Podemos inferir que do processo de romanização resulta um código matricial da ocupação do território, e que, para além de estar, como já vimos, na origem de maiores aglomerações com características urbanas, tem vastas consequências na paisagem rural, agora extensamente comprometida com a agricultura e com a eficaz exploração dos recursos naturais. Já referimos também que este período não estabeleceu, nesta região, uma autoridade imposta pelo conflito do império com a sociedade indígena. Pelo contrário, a romanização foi um processo lento e progressivo que permitiu por largos anos a integração progressiva e coexistência de novos modelos de povoamento, trazidos pela romanização e antigas formas do habitat castrejo, da estrutura tradicional e antiga. Resultará isto, evidentemente, numa paisagem rural ocupada de forma simbiótica e combinada de castros antigos, ainda que romanizados com *villae* e unidades de exploração proto-industriais, agrícolas, piscatórias ou de minérios.

Segundo Armando Coelho da Silva há alguns factos relevantes e comuns aos assentamentos do tipo *villae*: “a) aptidão agrícola dos terrenos envolventes e/ou a existência de recursos suplementares de elevada rentabilidade; b) características topográficas favoráveis; c) proximidade às principais vias; d) inserção na dinâmica económica regional.”

Não podemos ignorar, porém, outras formas de povoamento, como são as “pequenas unidades unifamiliares dispersas pela paisagem, hipoteticamente localizadas no interior de explorações agrárias de maiores dimensões ou nos seus limites”⁵⁶. Estas unidades correspondem à comum designação de *Casal*. São assentamentos de

55 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *op. cit.*

56 Silva, Armando Coelho da, *A Romanização do Vale do Leça, in Rio da Memória*, Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete Municipal de Arqueologia e História, Matosinhos, 2010.

dimensão variável mas sem grande relevância para a administração da província, e parecem estabelecer-se, com propriedade, como a origem da estrutura de lugares do medievo aos quais adiante voltaremos. Tratam-se, porém, de estruturas informais, no sentido de que não gozaram de nenhum reconhecimento substancial do ponto de vista administrativo, nem de qualquer autonomia, apesar de tendermos a considerar, agora, que a sua origem está na base da estrutura do povoamento disperso desta região, bem como à excepcional intensidade e densidade da ocupação humana.

Certamente que este povoamento de carácter mais disperso e em forma de casais estava ligado a vias de comunicação secundárias e regionais, ou de menor importância. Seria avisado, por isso, considerar que as origens da estrada interior – que quando nos referimos ao povoamento proto-histórico designamos por *caminho do pescado*, citando Ferreira de Almeida – remontam a este período. A confirmar-se esta dedução, veríamos nesta estrada uma enorme relevância para o atravessamento entre as vias já referidas atrás, bem como para o sistema económico regional ou para a penetração interior através dos vários sistemas que se desenvolvem no sentido contrário ao das principais estradas Norte-Sul, como os vales dos rios.

É pois esta interação dos lugares interiorizados em contextos próprios com a costa, ou o mar, simultânea a um sistema vertical de comunicação viária tendencialmente no sentido Norte-Sul, que fará dos lugares, desde a sua formação, construções binominais e naturalmente complexas, que obedecem a mundos distintos e que se encontram, também por isso, *no espaço entre*.

2.3. O território entre a monarquia asturo-leonesa e as inquirições de 1258.

O estudo da Alta Idade Média, no território de Bouças e Terras da Maia, confronta-se com um certo défice de informação e desenvolvimento no campo da História, o que nos dificulta, senão impossibilita, a compreensão mais aprofundada deste período. Não significará isto, porém, que não se deduzam e constatem consideráveis transformações no período pós-romano, de dominação visigótica, ou islâmica.

Apesar de não ter havido no período suevo-visigótico uma relevante transformação do código civil e administrativo herdado do período romano, regista-se uma criação de especial importância para a organização do território e, designadamente, para a estrutura do povoamento: as paróquias rurais.

Parece bastante provável que as paróquias suélicas foram uma nova forma de organização supra-local, apesar de não ser óbvia e linear a tradução para o conceito contemporâneo de espaço paroquial; na verdade, estas paróquias suélicas não deveriam corresponder a territórios demarcados e com fronteiras, nitidamente delimitados, mas antes a uma rede constelar, de sucessivas áreas de influência e de organização cristã organizada em pequenos centros⁵⁷. Não é certa a influência destas estruturas na delimitação das freguesias e paróquias medievais da Reconquista⁵⁸ e a sua permanência no Norte, segundo Mattoso, ter-se-á verificado essencialmente nas regiões de baixa densidade populacional, essencialmente em Trás-os-Montes e no Alto Minho⁵⁹, mas a estrutura paroquial suélica parece constituir-se como a primeira rede pós-romana de nível local e evidencia, pois, um notável contributo para a consolidação e institucionalização da forma do povoamento.

Segundo o *Parochiale Suevorum*, documento do século VI que cita todas as paróquias suélicas, existiam no espaço de estudo duas instituições: Betaonia⁶⁰ (correspondente a São Mamede Infesta) e Villanova (Vila Nova da Telha)⁶¹. Como disse Manuel Torres Lopez, 'ya en la época romana el cristianismo habría salido de las ciudades para difundirse por los vicos y villas. En la época visigótica continuó este proceso de difusión (...) mediante el incremento de las iglesias rurales, que

57 o conceito de paróquia - comunidade cristã - é aqui utilizado na sua plenitude.

58 Hermenegildo Fernandes (1991, pp.85-86) invoca a importância da divisão administrativa romana e, particularmente, das *villae* para a organização do território da reconquista, que deverá ser mais considerável do que a organização paroquial suélica.

59 Mattoso, José, *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal:1096-1325, 2º Volume: Composição*, Lisboa, Estampa, 1945, pp.177-180.

60 Villar, Francisco, Álvarez, María Pilar Fernández (coords), *Religión, lengua y cultura prerromanas de Hispania*, Estudios Filológicos, 1999.

61 Fernandes, A. Almeida, *Paróquias Suevas e Dioceses Visigóticas*, Associação para a Defesa da Cultura Arouquense, 1997.

dieran origen al régimen parroquial.”⁶²

As catedrais, centros diocesanos, já não chegavam nem eram suficientemente extensivas para corresponder a um povoamento maioritariamente de base rural, pouco móvel, que se organizava de forma dispersa e à margem dos centros urbanos. A paróquia, não sendo a única, passa a ser a sucursal mais importante da diocese, como disse o Padre Domingos Moreira⁶³, e tornou-se, na Alta Idade Média, uma rótula fundamental para os progressos da evangelização das comunidades mais distantes.

A instabilidade a que corresponde o período de dominação árabe – designadamente as invasões (711-756) –, estará certamente na base de uma nova emergência das comunidades rurais e locais e do conseqüente enfraquecimento dos poderes político-administrativos centrais e corresponde ao “atrofiamento da vida urbana que retirou às cidades boa parte da sua importância”⁶⁴. Esta fragilização dos centros urbanos (mesmo dos que correspondiam a sedes de dioceses), que se terá verificado com especial intensidade no Norte, terá reforçado e contribuído para um povoamento disperso em núcleos rurais que, como já tínhamos observado, faria já parte da génese do povoamento antigo.

Segundo o Pe. Avelino da Costa, dando nota da ideia de Pierre David, terão sido justamente as paróquias, a par com os mosteiros, os centros de retenção do povoamento nos períodos mais conturbados das invasões e terá sido essencialmente por aí que o processo de “despovoamento total” que outros autores, designadamente Herculando, defenderam, não terá ocorrido. Assim, como afirmou Pierre David,

“A vida pôde ser profundamente perturbada, quer pelas invasões, razias ou algaradas dos Muçulmanos, quer pela política defensiva dos reis das Astúrias. Puderam desaparecer entre o Tejo e o Minho os quadros administrativos e militares; rarefez-se a população e muitas terras ficaram incultas. Permaneceu, todavia, na terra um elemento de continuidade, conservador das antigas tradições, como em todas as épocas de vida retardada. Este elemento manteve-se em redor dos antigos centros paroquiais, igrejas ou mosteiros, embora caídos em ruína.”⁶⁵

62 Lopez, Manuel Torres, *História de España*, dirigida por R. M. Pidal, III, Madrid, 1963.

63 Moreira, Domingos A., *Freguesias da Diocese do Porto*, Elementos Onomásticos e Alti-medievais, I Parte, Introdução à História Geral, Porto, 1973, p. 46, 47.

64 Mattoso, José, *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal: 1096-1325, 2º Volume: Composição*, Lisboa, Estampa, 1945, pp.178.

65 David, Pierre, *Études Historiques sur la Galice et le Portugal du VI au XII Siècle*, Coimbra, 1947, in Costa, Pe. Avelino de Jesus da, *O Bipo D. Pedro...*, op. cit., p. 142.

Forma do povoamento na Reconquista

Com efeito – como sugere Isabel Barbosa⁶⁶ - a Reconquista não terá introduzido graves alterações à forma do povoamento do noroeste de Portugal, nem terá provocado, nesta região do Leça, ao contrário de outras, processo migratórios forçados ou abandonos. A “unidade linguística, religiosa, da vida administrativa e política”⁶⁷ parece constituir-se um património de uma certa continuidade e integridade cultural, que se integrou num contexto complexo de dominações divergentes e formas de poder descontínuas e difusas.

E somar-se-á a isto, ademais, a já descrita condição natural da excepcional aptidão para diferentes práticas, aptidão que está na base de um contexto de tal forma diverso que num curto território como o da Bacia do Leça se puderam registar, simultaneamente, atividades ligadas ao mar – comerciais e piscatórias –, à agropecuária, à mineração e ao pastoreio. E é esta circunstância diversa que naturalmente contribui para o crescimento da população, aumento da densidade populacional e progressiva dispersão do povoamento. Como afirmou José Mattoso, “no século XI, eram escassos os centros urbanos. A população estava predominantemente fixa em áreas rurais (...)”⁶⁸ Parece ser, justamente, a imensa estrutura local que, diríamos, emana dos múltiplos circuitos fechados de resistência, que se emancipou no contexto da presúria.

Comunidades dos vales

Já várias vezes temos defendido a condição especial e o contexto de exceção do povoamento provocado pelo vale de um rio. Essa exceção parece ser de origem antiga, como já indicamos na referência aos *caminhos do pescado*, na proto-história, e aos percursos que articulariam as várias vias romanas de direção Norte-Sul, no contexto do Leça. Esta originalidade da forma do povoamento na dependência de um vale, ou de um compartimento seu, foi designada de “Comunidades dos vales”⁶⁹ por José Mattoso.

66 Barbosa, Isabel Maria de Carvalho Lago, *Raizes Medievais de Matosinhos, O actual concelho nas Inquirições de 1258*, Ed. Autor, 1996, p. 2-5.

67 *Ibidem*.

68 Mattoso, José, *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal: 1096-1325, 2º Volume: Composição*, Lisboa, Estampa, 1945, pp.178.

69 “Mas estas estradas eram, na Idade Média, menos percorridas do que as que se orientavam no sentido Norte-Sul, quase perpendicular às vias fluviais, e ligavam entre si as comunidades dos vales, criando assim uma grande quantidade de alternativas à velha estrada romana que ia do Porto a Tuy, passando por Braga.” – Mattoso, José, *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal:1096-1325, 1º Volume: Oposição*, Lisboa, Estampa, 1945, p.92.

Com efeito, a unidade do povoamento que tem origem no vale do rio nunca participou na organização jurídica do território⁷⁰, isto é, nunca constituiu por si só uma entidade administrativa; note-se, todavia, que os documentos de antiguidade considerável, do período da reconquista e anteriores à fundação da nacionalidade, referem-se sempre aos povoados na sua relação com o Leça. Dessa forma, a referência às vilas de Bouças e Terras da Maia incluía frequentemente expressões como ‘*discorrente riuolo leza*’⁷¹, ou ‘*discorrente rivulo leza*’⁷².

A esta Comunidade do Vale havia de corresponder um aparelho produtivo próprio e autossuficiente, isto é, um sistema económico de elevada eficiência, composto por um número bastante elevado de unidades rurais, de exploração de pequena dimensão, cuja localização e atividade a que se dedicava variava de acordo com os recursos que o território poderia oferecer.

*Da Villa ao Casal e a Vila Nova -
As villae e a permanência do sistema*

O prédio rural romano era um organismo de uma complexidade notável; desde logo porque se constituía como uma forma de organização social própria, com base na divisão social do trabalho, da propriedade e do poder. No centro estaria, certamente, o domínio do Senhor, o proprietário, a quem os subordinados deveriam obediência.

A grande estabilidade, unidade e solidez da organização das *villae* terá estado na base da sua permanência ao longo dos tempos, resistindo a diferentes gerações de proprietários, bem como a diferentes expressões da dominação do território. Mas essa unidade não se terá traduzido em falta de diversidade na organização interna destes complexos rurais de povoamento; a base da organização, essa sim, uniforme, seria essencialmente de base económica e tinha em vista a exploração máxima de recursos naturais. A autonomia das *villae* estava baseada na sua diversidade interna e essa diversidade começava, desde logo, pelas diferentes atividades de exploração.

Segundo Alberto Sampaio, cada *villa* poderia articular diversas atividades de exploração, que variariam entre a pecuária, a agricultura, a mineração e a pesca. Este facto indicia, desde logo, que se tratariam de grandes propriedades, claramente

70 apesar de ser natural que tenha participado, diretamente ou indiretamente, na delimitação das unidades administrativas.

71 Herculano, Alexandre, *Portugalliae Monumenta Historica: o saeculo octavo post christum usque ad quintumdecimum*, Academia Scientiarum, Lisboa, 1867. Doc. CLXXXVIII, 1002.

72 Doc. CLXXXV, 1006.

demarcadas e com um funcionamento autónomo. Na área meridional das Terras da Maia, com raras exceções litorais (como a villa do Fontão) ou minerais, predominaria a exploração agrícola. Na verdade, estaria por aqui constituído um sistema agrário de enorme importância, estruturado, naturalmente, em torno da plataforma litoral da bacia do Leça e baseado na extraordinária fertilidade das suas terras, que atrás já referimos. Os homens (servos), dividir-se-iam em dois grupos: os que agricultavam diretamente as terras do senhor e os que agricultavam outras terras num regime que se aproximaria a uma consignação. Ora, este último regime terá dado origem, segundo Sampaio, à formação de *glebas dispersas*, que ainda que pertencessem ao mesmo e único proprietário, introduziram nuances no regime da propriedade, na paisagem e na forma do povoamento. Certamente que a esta dispersão de glebas corresponderia, também, uma crescente autonomia destes núcleos excêntricos e exteriores à esfera direta do senhor da *villa*. Entre os prados agricultados, ora por uns ora por outros, existiriam maninhos partilhados⁷³ e de uso comum, “produzindo pastagens, madeiras, mato e lenha”⁷⁴.

Verificada esta solidez e robustez da organização e da forma, não é de estranhar, então, que as *villae* e o seu regime de propriedade tenham atravessado a Alta Idade Média e “tenham chegado ao período asturo-leonês íntegras, possuídas por um único proprietário.”⁷⁵ Já o código romano permitia a divisão de bens imóveis, pelo que não terá sido por razões jurídicas que as sucessivas heranças não resultaram na divisão destas unidades. Com efeito, a indivisibilidade, neste período, parece estar mais relacionada com o sistema de frações aplicado às heranças – as *partes, portiones ou rationes*, que são, no fundo, divisões ideais da mesma unidade.

Logo, parece-nos que o continuado reconhecimento deste equilíbrio da “vida e unidade rural”⁷⁶, que está na base de uma unidade de exploração cuidadosamente calibrada e assemblada – com casas, equipamentos de uso colectivo, espaços religiosos – fez com que os sucessivos herdeiros estivessem mais interessados nos rendimentos da produção do que na fragmentação da propriedade.

73 Questionamo-nos se não estarão estes maninhos na origem do sistema de bouças de serviço à agricultura que caracterizam a estrutura agrária medieval e moderna.

74 Sampaio, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos – As Vilas do Norte de Portugal*, Vol. 1, Documenta Histórica, 2ª Ed., Vega, p. 107.

75 *Ibidem*.

76 Sampaio, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos – As Vilas do Norte de Portugal*, Vol. 1, Documenta Histórica, 2ª Ed., Vega, p. 109.

Reconquista

Ainda que a Reconquista não “tenha introduzido graves alterações à forma do povoamento do noroeste peninsular, nem tenha provocado, nesta região, processo migratórios forçados ou abandonos”⁷⁷, como, citando Isabel Barbosa, atrás defendemos, a administração da monarquia asturiana demonstrava uma organização frágil e “preparada sobretudo para o ataque”⁷⁸, mais do que para a governação administrativa e fiscal, ou para a reordenação estrutural da *nação*. Será justamente essa desorganização da monarquia asturo-leonesa que estará na base de um debate que a certa altura surgiu sobre a tese do Ermamento, de Alexandre Herculano; isto é, do abandono ou despovoamento estratégico de grandes territórios. Essa ideia foi fortemente combatida por inúmeros autores, designadamente por Gama Barros e Alberto Sampaio. Este último, como disse o Pe. Avelino da Costa⁷⁹ “baseando-se em numerosos documentos, impugnou a tese de Herculano, demonstrando que “era absolutamente impossível que toda a gente desde Lugo até à linha de Viseu-Salamanca-Segovia - termo das campanhas d’Affonso I, o acompanhasse ao seu domínio do norte”.

Como afirma Almeida Fernandes, o repovoamento da região do Minho ao Douro “a interamnense clássica, - deu-se, realmente, como sempre foi julgada: do norte para sul (...)”⁸⁰ Mas simultaneamente, ou eventualmente no período breve que se seguiu (séculos IX-X) um movimento de povoamento não menos importante foi sendo impulsionado. Trata-se da penetração do povoamento a partir do “litoral do Douro (“terra” da Maia) para nascente, através da bacia inferior do rio, Ribadouro (...)”⁸¹

É neste contexto, anterior à própria fundação da nacionalidade, que a emergência do direito local face a uma autoridade extensiva e global (como forma de estruturação do poder e como forma de organização do povoamento) terá introduzido um código estruturante na sociedade portuguesa: a valorização do vínculo local face ao integralismo nacional ou à ideia de um *estado-nação* coeso e homogéneo, como diria Henrique de Gama Barros⁸².

77 Barbosa, Isabel Maria de Carvalho Lago, *Raizes Medievais de Matosinhos, O actual concelho nas Inquirições de 1258*, Ed. Autor, 1996, p. 2-5.

78 *Ibidem*, p. 133.

79 Costa, Pe. Avelino de Jesus, *O Bispo D. Pedro e a organização da Diocese de Braga*, Tomo 1, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra - Instituto de Estudos Históricos Dr. António de Vasconcelos, 1959, p. 140.

80 Fernandes, A. de Almeida, *Portugal primitivo medievo*, Associação para a Defesa do Património Arouquense, 1995, p. 69.

81 Fernandes, A. de Almeida, *Portugal primitivo medievo*, Associação para a Defesa do Património Arouquense, 1995, p. 69.

82 “[No período da reconquista,] a falta de um poder central que estendesse a sua acção a todos os pontos do território, e ahí a conservasse firme e permanente, constitue, a

E na ilegível e desestruturada administração global, o feudalismo, por iniciativa dos proprietários “e com aplauso popular, rebenta espontâneo, como único meio de defesa em face da importância do governo”⁸³. Tratam-se, no fundo, de diferentes expressões de privatização do poder, ora através da concessão de terras⁸⁴ aos nobres, que agora se transformavam em senhores feudais, e a ordens religiosas, por razões análogas, ora devido à espontânea radicação dos cultivadores em pequenas lavouras, podendo estas estar inseridas no contexto de honras e coutos, propriedade dos nobres e ordens religiosas, respectivamente, ou no território de administração real. Estas lavouras designar-se-ão também por *Casal* e são originadas por três fenómenos simultâneos: em primeiro lugar, resultam do desmembramento das antigas *villae* e da respectiva emancipação das lavouras consignadas, ou seja, do despontar da pequena propriedade, em segundo, do surgimento de novos casais⁸⁵, de fundação cristã, que, ao longo do território, foram estruturando e formalizando o crescimento populacional e que estão tendencialmente relacionados com a prática agrícola – pequenas agras de cultura intensiva e diversa, com eiras – e, por último, a criação das *Vilas Novas*, através de “novos arroteamentos”⁸⁶, unidades administrativas que vêm promover novas centralidades, frequentemente associadas ao sistema paroquial – e particularmente a novas paróquias – ou às novas e emergentes organizações monásticas.

O Casal

Desmembramento e fraccionamento de Villae

Para o despontar do sistema feudal terá fortemente contribuído o simultâneo desmembramento ou, mais precisamente, o fraccionamento das antigas *villae*; na verdade, parece tratar-se de uma reconversão do regime de propriedade do território rural onde, a esta data, vivia a maior parte da população. O sistema parcelário, esse, ter-se-á mantido relativamente intacto, com a progressiva sobrevalorização

nosso ver, uma das principaes causas do predomínio do direito local; tanto mais que as leis particulares de cada terra, atendendo a interesses de ordem muito diversa da que deveria servir de base a uma lei geral, raras vezes deixaram de oferecer estímulo para se preferir o direito particular a um direito comum. (...) O amor da pátria não transpunha estes estreitos limites, porque o espírito colectivo, que fez considerar todos os indivíduos da mesma nação um todo homogéneo, era estranho às ideias d’essa epocha.” *Barros, Henrique de Gama, História da Administração Publica em Portugal nos séculos XII a XV, Tomo 1, Lisboa, Imprensa Nacional, 1885. (p.32)*

83 *Ibidem*, p. 132.

84 das quais haviam participado na apoderação por presúria a Árabes, durante as batalhas da reconquista.

85 inseridos no contexto de antigas *villae*, ou não.

86 Barbosa, Isabel, *op. cit.*, p. 3.

das subunidades mais pequenas e parcelas designadas por *kasale, villare e agro* (*agra, agrelo ou agrela*) e outras, de dimensão ainda menor, designadas por *kasa e domus*, ou as “terras lavradas”⁸⁷ a que Gama Barros faz referência. Parte destas subunidades pertenciam e existiam já integradas nas antigas *villae*, sendo que os casais mais dispersos e isolados poderiam corresponder aos cultivadores que não se encontravam na dependência direta dos senhores. E para esta forma dispersa que a organização romana já apresentara, no período da reconquista e nos primeiros séculos da nacionalidade ter-se-ão formado novos casais, com novos proprietários, que deram suporte a um franco crescimento de uma população rural e agrícola.

Por sua vez, a paróquia, que ainda não seria uma unidade territorialmente delimitada, “constituía um vínculo de solidariedade entre os habitantes”⁸⁸, uma forma do poder diocesano se continuar e intensificar no território, isto é, como disse Justiniano Ferreira dos Santos, uma “comunidade episcopal local” e assumia cada vez mais uma relevância superior na estrutura intermédia de organização do povoamento. Cada paróquia podia incluir o território de algumas antigas *villae*, estando, como atrás dizíamos, o regime de propriedade medieval associado às velhas propriedades romanas, com um facto substancialmente diferente: enquanto a propriedade romana era geralmente de uma só pessoa, no período da reconquista ela estaria dividida por dezenas de pequenas lavouras.

A Paróquia herda, de certa forma, a unidade das antigas *villae* e vinculava⁸⁹ os fiéis de acordo com o baptismo. Por isso, “dotadas agora de batistério e cemitério, estas igrejas (paroquiais) tornaram-se centros da vida pastoral e desempenharam para os fiéis do respectivo território um papel idêntico ao da Catedral⁹⁰. Assim sendo, podemos afirmar que a Igreja, designadamente o ramo secular, está na base da consolidação dos primeiros centros e, por sua vez, terá funcionado com um elemento de agregação e fortalecimento das comunidades locais.

87 Barros, Henrique de Gama, *História da Administração Pública em Portugal*, op. cit., p. 32..

88 Barbosa, Isabel, *op. cit.*, p. 7

89 A função vinculadora da paróquia vem já referida em Mattoso, José, *Identificação de um País, Ensaio sobre a origem de Portugal, 1096-1325, I – Oposição*, Ed. Estampa, 5ª Ed., 1995, p. 290.: “(A função vinculadora da paróquia) foi concebida desde o tempo de Imbart de la Tour como o pólo susceptível de transformar as antigas *villae* romanas em paróquias. A sua tese foi defendida entre nós por Alberto Sampaio e depois, com adaptações e complementos, por Miguel de Oliveira.

90 *Biblios*, XXXIII, 227.

A forma do Casal

O que caracterizaria a forma destes casais medievais não será de fácil descrição, já que é escassa a documentação da época que possa servir para uma leitura morfológica e já que são raros os estudos que, na óptica da forma construída, se debruçam sobre este tema. Já atrás nos questionamos se os maninhos, áreas de mato inseridas no sistema agrário das *villae* que intercalavam lavouras e que lhes seriam úteis, não poderiam estar na origem das bouças, matos ou baldios, que intercalavam e serviam agras de cultura intensiva no período medieval e que aos casais disponibilizariam lenha e pastagem. Tudo nos faz admitir que sim.

O *casal* detalhadamente descrito e presente nos estudos de Orlando Ribeiro⁹¹ não tem, certamente, as características deste *casal* da reconquista a que nos temos vindo a referir. Na óptica de Orlando Ribeiro, designadamente em Portugal: o Mediterrâneo e o Atlântico, parece estar um conceito de casal ligado ao despoletar da Idade Moderna e às reconfigurações do mundo e da paisagem rural decorrentes das grandes transformações do sistema agro-económico daquela época. Daí, estar esse discurso associado à introdução do milho regado (campo-prado), entre novidades tecnológicas das práticas agrícolas.

Estará já apontada por Alberto Sampaio, entre outros autores, a ideia de uma certa permanência e continuidade desta estrutura de pequenas unidades com origem antiga, que caracteriza a região de Bouças e Terras da Maia, e que não foi obstada pelas transformações das épocas.

Assumimos, portanto, o casal como uma unidade de produção e subsistência e como a mais relevante forma de estruturação do povoamento medieval, que “representa uma condensação grande de trabalho e uma grande intensidade de produção”⁹².

A prática intensiva e prolongada da agricultura (enquanto ciclo anual agrícola e enquanto ciclo da jornada de trabalho) e, particularmente, a policultura são características destas unidades.

Mais do que uma forma de organização ou do que uma agregado de casas, o casal constitui-se como uma pequena unidade de exploração com elevada eficiência, uma “oficina agrícola”⁹³ com os vários processos assemblados. A vida destas unidades e a própria organização do trabalho estaria normalmente associada a núcleos familiares ou a associações de famílias, tal como atrás referimos relativamente ao período da revolução do milho grosso, citando José Mattoso.

91 Ribeiro, Orlando, *Portugal: o Mediterrâneo e o Atlântico*, op. cit., p. 162.

92 Ribeiro, Orlando, *Portugal: o Mediterrâneo e o Atlântico*, op. cit., p. 162.

93 Pereira, S. do Monte, *A produção agrícola*, in *Notas sobre Portugal*, Tomo I, p. 130.

As Vilas Novas

Nos primeiros anos da nacionalidade, com uma base essencialmente administrativa, foram criadas novas unidades que não haviam de ser herdeiras diretas, cultural ou geograficamente, de antigas estruturas. Na base dessas *vilas novas*, estariam intenções meramente programáticas, frequentemente ligadas à *presúria* ou à necessidade de garantir um povoamento mais extensivo do território, isto é, uma fixação e consagração cultural da reconquista cristã. Com efeito, a estas novas arroteias pertencia uma forma de organização muito ligada às novas paróquias, como atrás dizíamos, e à prática intensiva da agricultura, que era comum e altamente conveniente; a consagração da unidade administrativa *vila*, em tudo similar às vilas decorrentes da estrutura antiga, a dimensão consideravelmente extensa e o facto de ter estruturado sucessivos aumentos populacionais ofereceu permanência e continuidade a estas unidades. Na área em estudo, a paróquia da Amorosa, pertencente ao julgado de Bouças, terá tido origem numa vila de fundação cristã, “agora já mais no sentido de lugar ou aldeia, do que no da antiga forma romana de centros de exploração rural”⁹⁴, segundo Oliveira Marques.

E sobre uma estrutura paroquial que deverá ter permanecido sempre, e constituída como o principal factor de agregação e retenção do povoamento nos períodos mais instáveis, novos lugares, “arroteamentos custosos”⁹⁵, como lhe chamou Luís Gonzaga de Azevedo, citado pelo Pe. Avelino da Costa.

Topónimos

É conhecido o hábito muito próprio da romanização dos proprietários darem à sua *villa* o seu próprio nome, dado que acaba por constituir um contributo muito relevante, na atualidade, para a problematização da época. Porém, esse hábito que justifica a origem latina de alguns topónimos, não foi descontinuado no período da reconquista. “A romanização era ainda a vida moral dessa época, antecessora da nossa: a terra continuava a ser uma extensão da personalidade do homem que a possuía.”⁹⁶ As terras ocupadas por *presúria* obtinham um novo regime de propriedade, novos proprietários e o vínculo com o passado era agora praticamente

94 Marques, Oliveira, *História de Portugal*, Lisboa, Ed. Agora, 1972, I, p.75.

95 Azevedo, Luís Gonzaga de, *História de Portugal*, II, p. 90, in Costa, Pe. Avelino da, *O Bispo D. Pedro... op. cit.*, p. 150.

96 Sampaio, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos – As Vilas do Norte de Portugal*, Vol. 1, Documenta Histórica, 2ª Ed., Vega, p. 50.

irreconhecível, como já atrás referimos, mas o hábito da origem dos topónimos permaneceu na monarquia asturo-leonesa e, diríamos, na maior parte dos casos, substituiu o nome do anterior proprietário, rebatizando nomes de vilas. Esse é, por exemplo, o caso de Sendim (vila sindini⁹⁷, de Sendinu, personagem da época), de Recarei (vila recaredi⁹⁸, de Recaredus), de Guilhabreu (vila uiliaubredi⁹⁹, de Uiliaubredus), de Gondivai (vila gundivadi¹⁰⁰, de Gundivaudo), de Aldoar (vila alduari¹⁰¹, de Aldoard), de Gemunde (vila gemundi¹⁰², Gesemundus), de Gonçalves (vila gunzalbi¹⁰³, de Gunzaluus), ou de Gatões (gatonis ou gatones¹⁰⁴, de Gaton).

Claro está que, ainda que essa fosse uma prática corrente, nem todos os topónimos foram originados por nomes de proprietários e a documentação medieval¹⁰⁵ deste território dá-nos informações sobre outras origens possíveis: a começar pela própria designação do julgado – *Bouças*¹⁰⁶ – que é um bom exemplo de uma proveniência alternativa e, também, das mais frequentes, entre as defendidas por Alberto Sampaio¹⁰⁷, que é a derivação de plantas ou de assuntos relacionados com a natureza. Outros topónimos desta origem, citados em textos medievais, serão *Pinheiro*¹⁰⁸ (Vilar do Pinheiro, Pinheiro de Aquém, Pinheiro de Além, etc.), *Lomba*¹⁰⁹, *Rio de Mina*, *Tronco*, *Árvore*, *Cavada*, *Larangeira*...

Há ainda os topónimos que têm origem em ocorrências ou particularidades da ocupação do território e na definição de cada lugar no conjunto. No contexto das Terras da Maia, como exemplo mais significativo, destaca-se Mosteiró (vila monestariolo¹¹⁰, de monesterium). Mas serão na verdade incontáveis os topónimos cuja origem está no significado ou no desempenho regional de determinado lugar, ou em algum aspecto que distingue a sua ocupação, tais como *Carro*, *Guarda*, *Custóias*, *Facho*, *Ponte*, *Portela*, *Portela de Ramalde*, *Linhares*, *Lavadores*, *Arroteia*...

97 D. Et Ch., P. M. H., D. 195, D. 26.

98 D. Et Ch., P. M. H., D. 192, D. 175.

99 D. Et Ch., P. M. H., D. 115, D. 216.

100 D. Et Ch., P. M. H., D. 188, D. 213, D. 75.

101 D. Et Ch., P. M. H., D. 156, D. 159, D. 52.

102 D. Et Ch., P. M. H., D. 465.

103 D. Et Ch., P. M. H., D. 731.

104 D. Et Ch., P. M. H., D. 188, D. 277.

105 Que está, para o caso do atual concelho de Matosinhos, cuidadosamente organizada e sistematizada em “Matosinhos em Textos Medievais” (1978), publicação da Câmara Municipal de Matosinhos sob a responsabilidade do Dr. António Gomes.

106 M. T. M., C. M. M., Doc. n.º 141.

107 Sampaio, Alberto, *Estudos Históricos e Económicos – As Vilas do Norte de Portugal*, Vol. 1, Documenta Histórica, 2ª Ed., Vega, p. 54.

108 M. T. M., C. M. M., Doc. n.º 143.

109 M. T. M., C. M. M., Doc. n.º 143.

110 D. Et Ch., P. M. H., D. 192, D. 415.

E cada topónimo desta categoria é, à partida, um livro aberto sobre as particularidades da ocupação, denso em informação sobre a função regional de cada lugar. Os lugares de portela estão relacionados com a transição entre espaços administrativos diferentes, neste caso do Couto e da cidade e são, por natureza, lugares de estrada, com funções de vigia e, frequentemente, de portagem.

O topónimo Guarda, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida, referindo-se à obra de Marsá¹¹¹, designará “o local onde se instalara um pequeno grupo de vigia e parece ser uma designação bastante ligada época e área de defesa da fronteira do Douro”¹¹². E, segundo o mesmo autor, concorre com outras designações, tais como “facho”, “almiara”, “atalaia” e “custóias”, que designam “postos de vigia e de lançamento de sinais por meio de fogo, fumo ou sons”. Ora, são estes topónimos todos eles bastante vulgares nas Terras da Maia, bem como em todo o contexto do noroeste litoral. Mas chama-nos à atenção, muito em particular, o caso de Custóias, cuja localização está inevitavelmente associada ao monte de S. Gens (mons Custodias)¹¹³ que, como temos vindo a defender, dada a sua capitalidade, do ponto de vista geo-estratégico, deverá ter obtido uma importância fulcral no controlo de toda a região litoral, desde o Douro até ao quadrante sul do Ave.

Os *Linhares* que, na verdade, se multiplicam ao longo desta região, referem-se à forma de cultivo do campo, designadamente à plantação do linho. Os Lavadores, que também não são escassos, de um modo geral, em torno do Porto, estarão seguramente relacionados com lugares de lavagem de roupa e, assim, nas imediações de uma linha de água.

Coutos e Honras

Até ao momento abordamos, tendencialmente, o território da reconquista de âmbito – digamos – geral, ou seja, que estava na posse ou sob administração régia (das monarquias asturo-leonesa e da monarquia portugalense) e abordamos, particularmente, as diferentes expressões da organização local nuclear, isolada e dispersa, que caracterizaram desde esta data o território rural de Bouças e da Maia.

111 Marsá, Francisco, Toponimia de Reconquista, Enciclopedia Lingüística Hispánica, tomo I, CSIC, 1960, pp. 616-617.

112 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, Castelologia Medieval de Entre-Douro-e-Minho - Desde as origens a 1220, trabalho complementar para a prestação de provas de Doutoramento em História da Arte, 1978.

113 D. 192.

Mas esse isolamento e dispersão de núcleos de exploração, que compuseram o sistema agrário do medievo, tratou-se essencialmente de uma tendência de fuga dos cultivadores à centralização da administração de um poder central que apenas na monarquia portugalense, e mesmo assim tardiamente, se conseguiu impor de forma expressiva. O poder do rei não era extensivo e prova isso as contínuas dificuldades de implementação das Inquirições, ordenadas inicialmente por D. Afonso II e que só se vieram a realizar com eficácia depois de ultrapassados inúmeros obstáculos causados por uma nobreza a quem não convinha uma clarificação da distribuição do poder e da propriedade e uma partilha, designadamente com o rei. A própria razão para se proceder a um levantamento geral da propriedade régia – era esse, de facto, o verdadeiro programa das Inquirições Gerais – é demonstrativo de um país administrativamente desestruturado, inelegível e desorganizado, onde o lugar se tornou mais um reduto de subsistência do que uma opção de identidade. Torna-se curioso verificar que este conflito entre a representação de duas escalas de poder (global e local), e que se prolongou por três reinados, é apenas a primeira incidência de um conflito tipológico histórico que se constitui num paradoxo de identidades – a nacionalidade versus a localidade, o global versus o local – que no âmbito da crítica em torno do tema das Identidades tem sido abordado por diversos autores, como por exemplo, na área da arquitetura, Alexandre Alves Costa¹¹⁴.

Efetivamente, tratar da emergência dos poderes locais face a um domínio régio extensivo e globalizante, como contexto do despoletar do feudalismo, é tratar daquelas que foram as verdadeiras expressões da privatização do poder: a concessão de direitos reais sobre terras a nobres e a ordens religiosas, isto é, a criação de coutos e honras, respectivamente.

É verdade que alguns destes territórios foram perdendo a sua importância ao longo da Idade Moderna, mas a permanência e a solidez destas unidades de dimensões notáveis ofereceu ao sistema feudal¹¹⁵ uma continuidade¹¹⁶ invulgar no contexto europeu que apenas é absolutamente revogada em 1834, com o despacho de dissolução das ordens religiosas e consequente desamortização dos seus bens e do seu direito.

114 Costa, Alexandre Alves, *Nós Somos da Póvoa de Varzim*, Aula Inaugural, FAUP, Porto, 2010.

115 Não tratamos, evidentemente, da organização social do feudalismo, mas sim da organização administrativa do território.

116 José Mattoso refere a ambiguidade que advém de diferentes considerações sobre o feudalismo em *Mattoso, José*, A polémica sobre o feudalismo, in *Idem*, Identificação de um país, op. cit., pp. 50-51.

Sendo o couto de Leça um dos mais importantes coutos do tempo da fundação da nacionalidade, será difícil compreender que a documentação que fundamenta, por exemplo, o coutamento¹¹⁷, é escassa ou mesmo inexistente. Ou então, por outro lado, poderemos especular que a penumbra que se interpôs sobre a delimitação dos poderes e dos direitos, designadamente dos poderes e direitos concedidos, terá sido sempre conveniente para tornar inconclusivas, a partir de seiscentos, as histórias disputas¹¹⁸ que estão, por exemplo, detalhadamente documentadas por Francisco Ribeiro da Silva¹¹⁹, ora entre a Ordem de Malta e a Vereações do Porto, ora entre a Ordem de Malta e a coroa. Foi uma destas últimas que levou, irremediavelmente, à dissolução da ordem e da propriedade do couto, em 1834, por decisão de D. Pedro IV que fez uso de uma alegada carta de foral manuelina, cujo paradeiro era incógnito, mas que, convenientemente, reapareceu, naquela data, na Torre do Tombo.

A Ordem Hospitalar dos cavaleiros de São João de Jerusalém - que está na origem da Sagrada Ordem de Malta -, como as ordens militares de um modo geral, participou de uma forma determinante no processo da reconquista cristã, não apenas pelas razões óbvias - das lutas, propriamente ditas - mas também porque, imediatamente a seguir, se estabeleceu decisivamente na estruturação e fixação do povoamento em contexto rural. A concessão de uma condição autonómica era o preço que o coroa tinha de pagar para receber as vantagens desta aliança. E se foi o território do Leça o escolhido para ser casa capitular da Ordem, significa que observamos um espaço privilegiado com condições de adaptação e hospitalidade geográficas extraordinárias.

Como escreveu Alfredo Matos Ferreira, "passado o reforço inicial de conquistar e povoar, a reorganização produtiva é feita a partir do fomento introduzido pelas ordens religiosas que, provavelmente sobre um desenho cadastral pré-existente, se estabelecem nas zonas mais férteis dos vales do norte e centro e recebe um forte impulso, em termos de transformação da paisagem rural, no reinado de D. Dinis."¹²⁰

Este *desenho cadastral pré-existente* a que Alfredo Matos Ferreira se refere estará

117 A carta de couto foi atribuída por D. Afonso Henriques, ainda antes da fundação da nacionalidade, em 1123, um ano depois de D. Teresa ter doado o convento à Ordem militar e hospitalar dos Cavaleiros de São João de Jerusalém.

118 que, normalmente, tinham por base a reclamação de direitos por parte dos poderes centrais face à ordem, proprietária do couto.

119 Silva, Francisco Ribeiro da, *O Porto e o seu termo (1580-1640) Os Homens, as instituições e o poder*, II Vol., A.H.M.P., 1988, p. 70-75.

120 Ferreira, Alfredo Matos, *Aspectos da Organização do Espaço Português*, Pref. Fernando Távora, FAUP Publicações, 1995, p. 25.

possivelmente relacionado com a origem das comunidades religiosas locais. Diria Urbel que “o mosteiro foi quase sempre o núcleo primitivo da repovoação” e “insensivelmente o oratório converte-se em igreja e a igreja em paróquia.”¹²¹ Com efeito, também uma parte significativa do movimento monacal da reconquista – essencialmente motivado pela extensão dos beneditinos – instalou-se sobre uma estrutura pré-existente de oratório e ermidas. Aos séculos X-XI chegavam ainda os *mosteiros familiares*¹²², claramente herdados do cristianismo visigótico e que a Igreja da Reconquista se ocupou de condenar e rapidamente reformar. De facto, já afirmara Mattoso, estas *Igrejas* parecem ter-se constituído verdadeiros obstáculos e centros de resistência numa primeira fase de senhoriação e em torno de si chegaram a reunir as comunidades rurais contra a posse dos novos senhores. Porém, a partir do século XI, essencialmente devido à entrada dos costumes de Cluny, entre 1085 e 1115, o monaquismo tradicional visigótico (igreja-mosteiro), adopta “communités nombreuses et bien organisées” (MIC, 336), “comunidades maiores e mais poderosas, segundo um modelo de vida monástica difundindo com o apoio das autoridades diocesanas e da corte”¹²³.

Não parece existir qualquer documento que comprove que a origem do Mosteiro de Leça antecede a instalação da estrutura beneditina neste lugar (que precedeu a da ordem hospitalária). Porém, um documento de doação¹²⁴ de 1003 refere “quorum basilica fundata est in uilla Recaredi subtus mons Custodias territorium Portugalense discurrante rivolo Leza (...)” Este documento, que é o mais antigo que se conhece relativo a uma organização monástica neste lugar, referindo a villa Recaredi (Recarei) como a origem do mosteiro, remete a sua história para uma certa continuidade em relação à estrutura cristã antiga e a herança do património da *villa* que já estudamos. E isso mesmo é defendido por Francisco Fernando Godinho de Faria, em *Monographia do Concelho de Bouças*, ao afirmar que “foi este mosteiro nos primeiros tempos da natureza de Herdeiros, Duplices e Beneditinos”.¹²⁵ É justamente a referência à propriedade de *herdeiros* que nos dá a entender a existência de uma comunidade monacal antiga; contudo, ainda mais relevante do que isso, é a utilização do termo *basílica* que, como refere Pidal¹²⁶, foi eliminada pela vinda

121 *apud. PR, 134.*

122 Estas estruturas são descritas pelo Padre Domingos Moreira como “instáveis” e “indesejadas” e eram habitadas por “trois o quatre moines”

123 Mattoso, José, *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal: 1096-1325, 1º Volume: Oposição*, Lisboa, Estampa, 1945, p. 196.

124 P. M. H., D. 192, extraído do Livro Preto da Sé de Coimbra.

125 Faria, F. Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças*, Ed. Autor, Matosinhos, 1899, p. 253.

126 “Basilica, voz generalizada en el siglo IV, en concurrencia con el término primitivo “ecclesia”, y que designaba el templo no parroquial para honrar el sepulcro o las reliquias

dos monges de Cluny. E devemos considerar ainda que esta é uma doação feita, eventualmente, pela família proprietária do antigo mosteiro familiar ao Mosteiro da Vacariça¹²⁷, na região coimbrã.

E parecem ter sido a decadência das propriedades do Mosteiro da Vacariça e a sucessiva anexação do seu património por parte do cabido da Sé de Coimbra que estiveram na origem de uma fase de declínio. Essa fase terá sido invertida após a doação por D. Teresa aos hospitalários, que acima já referimos.

Consideramos relevante percorrer algumas questões sobre as origens do Mosteiro de Leça por ser no período que antecede a concessão dos direitos sobre o património e a formação do couto (ou seja, no período que antecedeu os primórdios da nacionalidade) que se constitui uma grande parte da propriedade (por herança ou por doação ao mosteiro, como é exemplo o que citamos) que vai, depois, determinar os limites e o continuum territorial da *baliagem* de Leça. E parece-nos relevante colocarmos estas questões para perceber como, neste caso, uma expressão de privatização do poder, através de um couto, condicionou de um modo decisivo a

de algun sancto; estuve de moda en nuestro periodo primitivo; los templos que fundaban o restauraban en Oviedo los reyes le llamaban baselicae, más bien que ecclesiae (...)", Pidal, Orígenes del Español, 4ª Ed., pp. 245-246., citado por Moreira, Domingos A., Freguesias da Diocese do Porto, Elementos Onomásticos Alti-medievais, I Parte, Introdução à História Geral, Porto, 1973.

127 O documento da antiguidade que se encontra em relação ao mosteiro de Leça pertence precisamente a uma doação extensíssima de terrenos, igrejas, várzeas e casais nas suas imediações ao mosteiro da Vacariça e é assinado por D. Unisco Mendes e seus filhos, em 1013 (P. M. H., p. 135), proprietários. Esse documento é traduzido por Antonio do Carmo Velho Barbosa, em Memória Histórica do Mosteiro de Leça do Balio (1852): *"Em nome de Sancta e Indivisível Trindade. Eu Unisco, filho de Mendo, e eu Patrino, vos desejamos eterna saúde em Deus nosso Senhor, Amen. A vos Todeogildo, Abbadem e aos Frades, e Freiras, que habitam o mosteiro da Vaccariça, concedemos o mosteiro de Leça com todos os seus bens, e pertenças da mesma sorte, que o possui nosso pae Tructeosindo; e eu Unisco com meu filho Oseredo vos damos a nossa aldeia de Aegelanes toda, com a sua várzea; começa esta várzea desde o regato, e passa por junto da casa de Lalina e continua ao comprido ate ao regato, que corre pelo Villar de Maniulfo, e a outra várzea, que começa de outro regato maior de Maniulfo, e vai acabar na ponte da Pedro de Leça e da outra parte do Mosteiro começa a várzea desde esse Mosteiro, e vae ao comprido acabar no regato, que corre do casal de Adaulfo; e também vos doamos a quarta parte inteira da quinta de Codemir (Goimil) pelas suas pelas suas demarcações, conforme a possui nosso avô Trastalo, e mais vos damos as nossas herdades, que estão situadas no Pedregal e Salgueiros, e as possuimos tanto pelo direito de avoenga, como por outros, que constam dos nosso títulos; mais vos damos a metade inteira da nossa aldeã de Necaredi (Recarei), e a outra segunda metade também vos damos duas oitavas partes, um de Recamondo e outra de Argivi; e nessa mesma aldeia também vos damos a nossa herdade que paga serviços; mais vos doamos nessa mesma aldeia a herdade toda que foi de D. Vilifonsa, e toda a herdade de Fromozindo e toda a quinta parte de herdade de Romano, toda a quinta parte da herdade de Formarigo. Na aldeia de Keirãos a herdade, que lhe comprou frei Savarigo; mais vos doamos a aldeia de Pausatella (Asprela), conforme a possui minha avo Vistoregia com seu marido Galindo Gonsalves e também a aldeia de Lunillanes com todas as suas pertenças, Mitonaelli e Candereli Villar com todas as suas pertenças, Caitorello (Castêlo) e outro Villar junto ao Douro, Alduar com todas as suas pertenças, e uma igreja por nome S. Martinho: da mesma sorte vos damos, em Manualde, duas partes da igreja de S. Mamede (Infesta); também vos damos, e concedemos, a esse Mosteiro sobredito, tudo quanto resta no nosso Testamento, e o doamos pela alma do vosso marido Tructesindo, e dos vossos filhos Oseredo e Patrino. Também vos damos e ao dito Mosteiro, os ornamentos da Igreja, que sao os seguintes: (...)"*

forma do povoamento neste vale e gerou um extenso território de exceção, dentro de um conjunto (comunidade do vale) que é ele próprio – como já observamos – uma exceção no território.

Parte III.

A regionalização dos lugares nas primeiras redes

“Lá na leal Cidade, donde teve
Origem (como é fama) o nome eterno
De Portugal, armar madeiro leve
Manda o que tem o leme do governo.
Apercebem-se os doze, em tempo breve,
De armas, e roupas de uso mais moderno,
De elmos, cimeiras, letras, e primores,
Cavalos, e concertos de mil cores.

Já do seu Rei tomado têm licença
Para partir do Douro celebrado
Aqueles, que escolhidos por sentença
Foram do Duque Inglês experimentado.
Não há na companhia diferença
De cavaleiro destro ou esforçado;
Mas um só, que Magriço se dizia,
Destarte fala à forte companhia:

— “Fortíssimos consócios, eu desejo
Há muito já de andar terras estranhas,
Por ver mais águas que as do Douro o Tejo,
Várias gentes, e leis, e várias manhas.
Agora, que aparelho certo vejo,
(Pois que do mundo as coisas são tamanhas)
Quero, se me deixais, ir só por terra,
Porque eu serei convosco em Inglaterra.

(Lusi., cant. VI, est. LII, LIII e LIV)

1. O mar

Móbil de desenvolvimento quinhentista na *atlantização do hinterland* do Entre Douro e Ave

A disciplina da Geografia, particularmente, tem vindo a dedicar-se ao debate sobre a *Atlantização do povoamento português*¹ e sobre a forma como o oceano influi, decisivamente, na “personalidade geográfica”² de Portugal. Escreveu Silva Telles que “aberto largamente ao mar e este levando até muito longe a sua influência, o território português, nas suas feições fundamentais, revela uma simbiose permanente com o oceano contíguo”³.

Teixeira de Pascoaes, numa das cartas dirigidas a Miguel de Unamuno, afirma que “só os povos do mar e da serra é que são genuinamente lusitanos; e as suas almas ainda guardam, como um fogo sagrado, a Saudade –, a nossa Virgem.”⁴

É que, em nosso entender, para uma significação aprofundada da terra portuguesa, parece ser impossível evitar observar a sua permanente interação com o mar. O mar e a terra, no discurso de Pascoaes figurada pela *serra*, são compostos inseparáveis na definição do corpo coeso que constitui o povoamento português.

Mas se nos é impossível negar que o litoral exerceu, desde sempre, uma indiscutível atração sobre as populações, num país onde apenas uma estreita faixa do nordeste se encontra a uma distância superior de 200 km da costa, parece-nos ainda mais importante sublinhar que essa relação não foi permanente nem contínua no espaço e no tempo.

A base bibliográfica em que nos suportamos para o estudo da viação nas Terras da Maia, encastradas entre os rios Leça e Ave, da qual se destacam os trabalhos fundacionais e pioneiros de Eugénio Andrea da Cunha e Freitas e Carlos Alberto Ferreira de Almeida, torna para nós evidente que o povoamento da Idade Média, talvez interiorizado nas comunidades rurais dos vales e eminentemente ligado a uma agricultura de subsistência, relativizou a importância do mar. Acresce a isto, o facto do *atractor* da Reconquista estar claramente a sul e a missão defensiva permanecer na base de um povoamento estrategicamente interior. Deverá ter sido este o período

1 vd. Ribeiro, Orlando, *Sobre as Origens de Portugal*, in Finisterra, Vol. X, n.º 19, Lisboa, 1975.

2 Lautensach, Herman, *A individualidade geográfica de Portugal no contexto da Península Ibérica*, Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 1932.

3 Telles, S., *Portugal. Aspectos geográficos e climáticos*, Exposição de Sevilha, 1929, pp. 55-56.

4 Pascoaes, Teixeira de, *Epistolário Ibérico: Cartas de Unamuno e Pascoaes*, Assírio e Alvim, 1986.

em que o “domínio oceânico das relações gerais da terra portuguesa”, como afirmou Orlando Ribeiro, conheceu o mais notável enfraquecimento, facto que tanto se expressa ao nível das infraestruturas como ao nível do povoamento, de um modo geral.

O desinteresse pelo litoral característico dos primeiros tempos da monarquia⁵, justifica, por exemplo, a ausência de descrições de itinerários reais pela antiga *viae per loca marítima*; mas não quererá isto dizer, pois, que esta estrada litoral do circuito inter-regional não auferia de uma antiguidade tão notável como as suas paralelas. Bem pelo contrário, a sua origem remonta comprovadamente, pelo menos, ao período da romanização das terras maiatas e no seu percurso instalam-se importantes complexos daquele tempo.

É, porém, a partir de quatrocentos que a importância do mar na cultura portuguesa de um modo geral e, particularmente, a influência atlântica no povoamento de Entre Douro e Ave adquire uma dinâmica absolutamente transformadora. E essa dinâmica que tem por base o ressurgimento do mar como tema de superior relevância para a estruturação das esferas política e económica, do ponto de vista do povoamento, exprime-se, fundamentalmente, em dois níveis hierárquicos articulados entre si: em primeiro lugar, o interface e a catalisação gerados pelas infraestruturas portuárias, impulsionadoras de novas cidades ou do incremento de cosmopolitismo e urbanidade do *foreland*; em segundo, a aproximação linear dos povoados do interior ao litoral e a crescente importância do mar para a atividade económica da vida rural do *hinterland*.

Pois se é verdade que estes dois níveis hierárquicos sobre os quais nos debruçaremos correspondem a expressões, diríamos, opostas do mar como móbil de desenvolvimento do *hinterland* do Entre Douro e Ave, é também verdade que há uma espécie de complementaridade e equilíbrio, que está representada na forma contemporânea, complexa e equívoca, do litoral. Mas entre estes dois níveis – um certamente mais urbano e o outro totalmente rural –, um elo de ligação estabelece-se de forma extensiva no território: a Igreja.

Como superestrutura da sociedade portuguesa a igreja aparece em todas as empresas do Homem⁶. Neste contexto, a sua importância para a estruturação e organização do povoamento ao longo do território não urbano parece ser indelével e estará na base da coesão e forma sistemática.

5 esse desinteresse pode ser, justamente, considerado se colocado em comparação com a importância do mar, nesta região, na antiguidade.

6 Dias, Geraldo J. A. Coelho, *O Mar e os portos como catalizadores de religiosidade*, in *O litoral em perspectiva* (sec. XVI, sec. XVIII), Um ponto de situação historiográfica, Actas, 2001.

i.
Albernaz, Pedro Teixeira
[Barra do Porto]
1634
Porto - Matosinhos



1.1 Os Portos como polos catalisadores do desenvolvimento regional.

Novas centralidades litorais

A enorme importância que os portos assumem para a dinâmica económica da Idade Moderna e para um novo impulso que as cidades litorais europeias viriam a receber a partir de quatrocentos parece ser relativamente consensual. Como vínhamos a referir, o medievo secundarizou e subalternizou o mar, onde residiam crenças e temores, uma incógnita irresolúvel pelo domínio humano, mas de onde, também – e sobretudo a Norte –, vieram invasores, piratas mouros e normandos, que assolaram as regiões costeiras até à consolidação da monarquia cristã e depois disso.

Não esqueçamos que já na primeira dinastia, designadamente no período dionisino, foram dados passos significativos no envolvimento do povo nos assuntos do mar, facto que inúmera regulamentação de pesca, e afins, comprova. Porém, parece evidente que esse laço vai-se fortalecendo à medida que a estabilidade vai fazendo parte do quotidiano da região.

E, assim, num contexto de progressiva consolidação política nacional e impulsionado por francos progressos no domínio das técnicas náuticas, o mar ressurgiu não só como um novo centro económico, mas sobretudo como tema omnipresente e absolutamente transformador da sociedade portuguesa. Parece ter sido a sua navegabilidade de longo curso, que esteve na base do domínio humano sobre um *novo mundo* até então temido e desconhecido, que originou uma especial atração pelo portos, as novas centralidades de dimensões política e económica desconhecidas da Idade Média. Com efeito, é dessa forma que os temas ultramarinos passam a ser estruturantes na sociedade portuguesa, sendo os portos entrepostos entre o *hinterland* e o *foreland*.

Mas como afirma Amélia Polónia, apesar de se jogar nas cidades portuárias, neste período, as próprias hegemonias económico-financeiras, não podemos ignorar a função territorial que cada uma destas centralidades exteriores assumia para o interior. Na verdade, os portos vêm a ser *atractores* demográficos e a exercer uma força centrípeta no povoamento e na infraestruturização viária regional e supra-regional. Importa, pois, observar as consequências destes caminhos para o interior, que utilizavam, ou não “veios fluviais”⁷, e que vertebraram estas centralidades,

7 Polónia, Amélia, *Hisportos – Contribuição para o estudo dos portos no Noroeste português. Apresentação de um projecto de investigação, Simpósio “Microhistória em Hispanoamérica: metodologia, temas e linhas de investigação. As migalhas e a pluralidade.”*, XIII Congresso Internacional de Ahila, Actas, Ponta Delgada, 2002.

colocando-as numa posição de verdadeiros interfaces entre o mundo e o povoamento mais interior que sustentou e estruturou a dimensão económica das vilas e cidades litorais.

Tão importante como as dinâmicas geradas entre os portos de dimensão ultramarina e as áreas do “hinterland agrícola e artesanal, sem as quais o seu dinamismo não seria sustentado”⁸, são as relações regionais inter-portuárias, redes de complementaridade de pequenas escala na mesma linha litoral, que geram dinâmicas locais e que fazem da suprarreferida centralidade um fenómeno mais extensivo e distribuído ao longo da costa. Interessa, pois, entender o sistema portuário no despoletar da Idade Moderna como uma articulação de vários centros, alguns dos quais interdependentes e organizados como estruturas regionais. Todos os dados nos indicam que a função regional do porto de Matosinhos-Leça seria, justamente, essa: um porto “satélite”⁹ e alternativo ao Douro, cuja barra apresentara problemas de navegabilidade bem conhecidos.

Ao longo da costa do Entre-Douro-e-Minho os portos recenseados do Douro, de Vila do Conde e Azurara, de Esposende, de Viana do Castelo e de Caminha destacaram-se pela maior relevância na dinâmica económica regional dos primórdios da Idade Moderna. Mas como atrás referimos, será fundamental observar a articulação existente entre eles, num fenómeno de complementaridade e dependência funcional. De facto, torna-se evidente, como destaca a conclusão dos estudos de Amélia Polónia, que, por exemplo, a afirmação do porto de Vila do Conde – originalmente de propriedade senhorial – origina-se “em íntima articulação com a pesca e as salinas”¹⁰ e “com vias de acesso de drenagem de mercadorias a serviço do vasto *hinterland* de Entre-Douro-e-Minho, em que avultam as cidades de Guimarães, Braga e Barcelos, já que o porto de Esposende, pelas suas limitações naturais, se encontra confinado a modestos papéis no domínio comercial”¹¹ e Fão teria a sua atividade essencialmente ligada à pesca. Dessa forma, Esposende, bem como Azurara e o porto piscatório da Póvoa de Varzim, que não dispunham de estabelecimentos aduaneiros próprios, deveriam cumprir um desempenho regional cujos interesses se centravam e se estruturavam a partir de Vila do Conde.

No caso do porto de Matosinhos-Leça parece provável que a articulação com a

ii.
Cruz, José Gomes da
[Mapa he ademonstração
da Costa do Mar desde
a Villa de Matosinhos,
athe a Barra da cidade
do Porto]
1775
Porto - Matosinhos

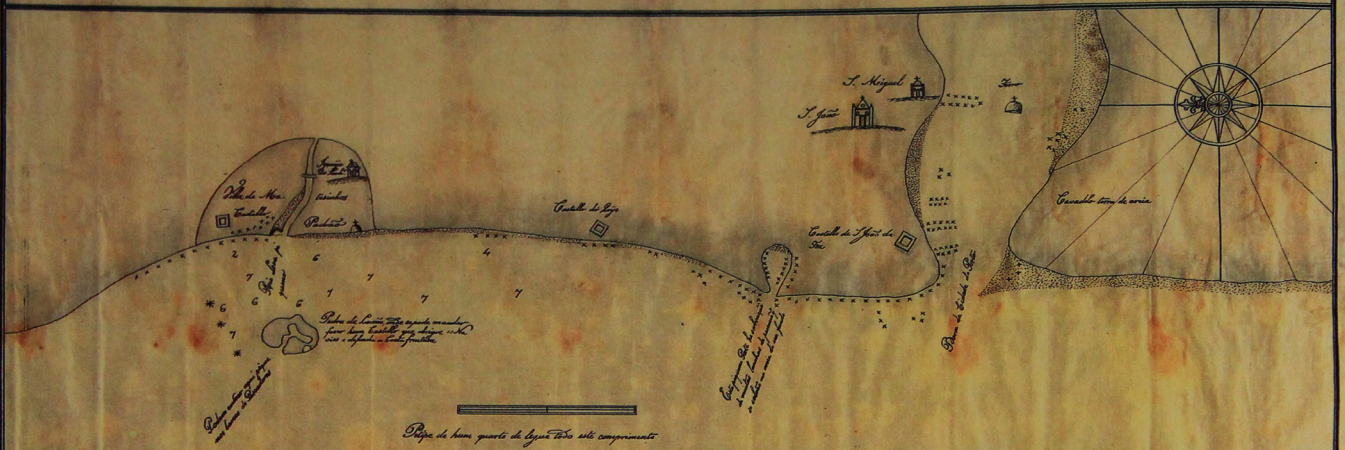
8 *Ibidem.*

9 Polónia, Amélia, *Vila do Conde: Um porto nortenho na expansão ultramarina quincentista*, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto, 1999, p. 84.

10 *Ibidem*, p. 859.

11 *Ibidem*, p. 857.

Esta Mapa somente serve para intelligencia de que se deve remediar fazer na Barra da Cidade de Porto; e não de se evitar o grave perigo que se pode seguir se totalmente se acabar de entulhar de areia, muitas vezes tem sido de perigo os rios, e a cidade que se estava entulhar; e fazer hum bom braço, desde a Armada de S. Miguel até a Ribeira chamada a foz, que lhe fica fronteira valendo-se para isso das muitas pedras que estão de restar, e achadas em alguns lugares; porque na distancia de um passo somente haverá trabalho, e desta sorte se repudiar a agua do rio, e apartada em canal que rompa a ponta de cavalleiro, e abra a Barra pela parte do Sul das pedras da sua ponta, e não mais depressa se fará aquella tão grande obra, que logo se deve remediar fazer. Por João Gomes da Cruz em 1775



Esta Mapa he demonstração da Costa de Mar desde a Villa de Matosinhos, até a Barra da Cidade de Porto; e representa a grande pedra de Leões, que pode servir para acerto de hum Castello; a sombra de qual também abriga as Navios que não podem entrar na Barra da dita Cidade de Porto; também se pôde entulhar pela parte do Norte com areias, e pedras carregadas de pedras, hum espaço que ha entre a dita pedra e a costa, e he feita pela parte do Norte com este signal X; porque desta obra resultará no tempo de guerra escusarem de hir as Navios recolhese a Leões, e se fugirem porção, se perdorem se hincos cordões com temporal, temão resultará fazer a Barra de Matosinhos com maior fortificação; encurar o dito povo Castello pelo Sul e Oeste com o Castello de S. João; e a Villa de Matosinhos, ficará as Navios assim abrigados das ventos, e das ondas, e não he possível fazer muito damno os mais ventos, e para de Villa de Matosinhos he propria para desembarcar tropas inimigas, e também tempo de estar as Cidade de Porto e Villa de S. João de Mar, e para que não succeda se deve fazer a dita obra, sobre este particular he veris, e como se trata de hum contrato de hum contrato de S. João de Mar, e como bom Conselho não atendi a depressa se a o muito trabalho e risco de andar no Mar até, em tão pequena embarcação, efo esta Mapa no anno de 1775. Por João Gomes da Cruz, Piloto das Naes de guerra.

Cópia - Arquivo do Sr. D. João
em 1775

(Original achado no Arquivo da Real Academia de História)

cidade do Porto se desenvolvesse, essencialmente, sobre dois eixos: o pescado, documentado nas actas das vereações, e o sal que ofereceu no fim da Idade Média um impulso notável a esta região de Bouças.

E se é verdade, como sabemos, que a ordenação do desmantelamento das salinas e marinhas de Bouças por parte da cidade do Porto, nos últimos anos do século XIV (1392), que programou o seu próprio domínio comercial do monopólio regional do sal, deverá ter induzido a um enfraquecimento económico do porto de Matosinhos-Leça, é também verdade que, ao contrário do que afirmam documentos da época¹², o comércio deverá ter continuado a praticar-se persistentemente e de forma clandestina, como afirma Amândio Barros¹³.

Parece-nos possível afirmar, assim, que os portos do noroeste no contexto quatrocentista e quinhentista se afirmam na abertura para a universalidade e que ofereceram ao povoamento litoral centros de especial intensidade e cosmopolitismo mas que a sua instalação nunca ignora a imensa rede de resposta e interface com o interior da região. As novas rotas comerciais levam à instalação de mercados junto destes portos e os serviços passaram a estar, agora, no centro das atividades económicas.

Estes móveis programáticos de desenvolvimento exercem aqui um fenómeno de atração para o litoral em grandes núcleos, como o são Matosinhos-Leça, Vila do Conde ou Viana do Castelo, mas devemos, uma vez mais, ressaltar que essa dinâmica é sustentada pela *vertebração* interior, feita através de uma infraestrutura viária e de um povoamento regional interdependente, descendente das velhas comunidades dos vales.

12 em 1432 as Cortes de Coimbra referem a inexistência de produção de sal em Matosinhos (vd. Cleto, Joel, Costa, Patrícia, O Sal do esquecimento, salinas e comercialização de salgados na foz do rio Leça, A Articulação do Sal português aos circuitos mundiais, Antigos e novos consumos, Actas)

13 Barros, Amândio J. Morais, *A contabilidade de um produto estratégico: o Livro da imposição do sal, século XVI*. Actas do I Seminário Internacional sobre o sal português (Porto e Aveiro, Maio de 2004). Porto: Instituto História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2005, p. 78-79.

1.2. A dinâmica litoral no *hinterland* rural de Entre Douro e Ave.

Os portos exerceram um fenómeno de atração regional, catalisador de uma particular intensidade na vida económica e política do século XV e XVI e provocaram de forma expressiva novas centralidades litorais ao longo da costa. Porém, a outro nível, como atrás dizíamos, o povoamento rural das comunidades interiores vem expressar um novo interesse pelos assuntos do mar. E embora estejam estes lugares abrangidos pelos arcos de influência dos grandes portos de ação ultramarina, o essencial da sua *atlantização* dá-se de forma linear e direta, sem sair da esfera da ruralidade que desde a antiguidade caracterizou todo aquele território.

Entre os rios Douro e Ave, os lugares antigos mais próximos da costa e que pelo mar começaram a desenvolver maior interesse localizam-se a uma distância aproximada entre 1,5 e 2 km, como é o caso do Mindelo, Vila Chã, Angeiras, Labruge, Lavra ou Perafita. E como refere Ernesto Veiga de Oliveira, “na praia existiam apenas uns raros barracos onde atualmente se ergue o aglomerado piscatório”¹⁴. Ora tudo indica que essas formas precárias e sazonais, de barracos ou outras instalações costeiras, serviram de entreposto entre as comunidades interiores e o mar, numa relação que se desenvolvia sobre eixos muito específicos e com missões restritas e objectivas. Os agricultores destas comunidades, como Vairão, Gião, Mosteiró, como documentos do século XIV, designadamente o foral da Póvoa de Varzim, nos indicam, teriam o seu interesse pelo oceano dividido em duas razões principais: o pescado e os adubantes para os campos agrícolas, nomeadamente o sargaço e o pilado.

Não havendo matéria que indique um povoamento antigo e consistente ao longo da costa, parece evidente que os lugares recentes são originados pela fundação moderna de “pobras”¹⁵ – póvoas marítimas – que resultam, justamente, da autonomização¹⁶ da pesca e da colheita do sargaço, enquanto atividades económicas com uma dimensão de mercado própria. Nesta região litoral das terras maiatas, como em muitas outras a

14 Oliveira, Ernesto Veiga de, *Actividades Agro-marítimas em Portugal*, Dom Quixote, Lisboa, 1990.

15 Sampaio, Alberto, *Estudos Económicos e Sociais, II Vol., As Póvoas Marítimas*, Documenta Histórica, Vega, 1979.

16 os cabaneiros, enquanto classe mais desfavorecida de entre os que se dedicavam às práticas agrícolas, praticamente não dispunham de propriedade própria e, assim, ora se dedicavam à cultura de pequenas glebas arrendadas a lavradores, em condições precárias, ora se prestavam a todo o tipo de serviços, tanto na terra como no mar. Entre esses serviços estaria a recolha de sargaço para venda, o que começou cada vez mais a acontecer nas feiras da região. Esta prática levou à formação de um grupo muito importante para a região: os cabaneiros-sargaceiros, bastante diferentes dos lavradores-sargaceiros. Esta atividade económica obteve um volume tão notável que integrou toda a legislação desde quatrocentos, designadamente os forais da Póvoa, Vila do Conde e Maia, mas também inúmeros processos judiciais sobre direitos de colheita e exigências das paróquias quanto à periodicidade e as práticas aos domingos e feriados religiosos. (Oliveira, Ernesto Veiga de, *Actividades agro-marítimas em Portugal*, op. cit. – p. 17)

norte do Ave, seriam os próprios agricultores, sediados nos seus casais de exploração no interior, que se dedicavam, sazonalmente à pesca e que na costa ergueram algumas infraestruturas precárias, onde guardavam os instrumentos necessários, e que garantiam a mínima continuidade desta atividade.

Vegetação marinha

A apanha de vegetação marinha [iii.] é uma atividade comprovadamente antiga e que se constituiu um subsídio irrefutável para a evolução da agricultura nos primórdios da Idade Moderna, designadamente para o enriquecimento nutricional dos campos e, conseqüentemente, para o aumento de produtividade do espaço agro-económico. Nas terras maiatas, esta prática está documentada pelo menos desde o século XIV, sendo provável a sua existência mesmo antes disso. Mas há que considerar que o seu aparecimento parece integrar e oferecer um impulso a um sistema agro-económico antigo e bastante complexo, envolvente e mobilizador de uma parte significativa das populações e do trabalho desta região. E como indicam os estudos de Ernesto Veiga de Oliveira, ‘a apanha do sargaço pode relacionar-se, de certo modo, com a pequena propriedade e as culturas intensivas. É, de facto, nesses casos, que a utilização das algas como fertilizante é especialmente eficaz e viável. E são precisamente estas as condições que se verificam nas zonas nortenhas do litoral.’¹⁷ As características químicas das algas e, particularmente, o facto de a elas não se associarem sementes daninhas, ofereciam uma fertilidade notável aos campos agrícolas cuja exploração poderia passar a ser cada vez mais intensiva e eficiente, bem como mais prolongada ao longo dos ciclos anuais. E, no caso de ser empregue *em fresco* (era, na maioria das vezes, empregue depois de seco), o processo, desde a recolha até à aplicação, envolvia uma grande logística: o sargaço era normalmente deixado a curtir em pilhas e só depois aplicado.¹⁸

Pilado

Sabendo nós que ao longo dos séculos XIV e XV a apanha do sargaço começou a ser legislada e a sofrer apertadas restrições, que frequentemente incidiam sobre a limitação territorial que a determinado freguês era imposta para essa prática, não nos é possível ignorar que no caso da região a norte da foz do Leça essa legislação terá sido muito menos apertada, designadamente em Lavra, de onde Veiga de

17 *Ibidem*, p. 14.

18 Oliveira, Ernesto Veiga de, *Actividades Agro-marítimas em Portugal*, Dom Quixote, Lisboa, 1990.

Oliveira cita a ata da Visitação da Paróquia, de 1674¹⁹. Significa isto que no litoral-sul das terras maiatas poderia haver uma ainda mais intensa produção e apanha do sargaço, facto que a memória de muitos, ainda hoje, comprova. E é bastante provável que a profundidade das ligações ao interior fosse, em alguns casos, bastante considerável. No caso análogo da Póvoa de Varzim, por exemplo, sabe-se que viriam os lavradores de atuais freguesias mais interiores, como Beiriz, pescar e colher sargaço ao mar.

As ligações transversais reforçavam também uma itinerância antiga sobre a qual já várias vezes nos temos vindo a debruçar e que, no fundo, estabeleciam elos de ligação transversais às principais estradas regionais e inter-urbanas. São esses “caminhos e estradas vicinais”²⁰ que, “serpenteando campos”²¹, se lançam desde o interior em direção ao mar, ligam centros paroquiais e que terão estruturado estes eixos transversais de mobilidade local e regional, ao longo de todo o Entre Douro e Ave. Essa dimensão - digamos - entre a terra e o mar, transversal aos principais eixos viários e de estruturação do povoamento na região, a que nos temos vindo a referir em várias circunstâncias ao longo do texto, parece ter impulsionado uma certa complexidade formal e uma dinâmica bidireccional que não pode ser ignorada.

iii.
[Gente da Fonte Boa
apanhando sargaço nas
areia a norte da Apúlia]
Esposende

Todavia, não só o sargaço veio introduzir uma nova dinâmica à agricultura nos últimos anos da Idade Média e nos primórdios da Idade Moderna. O pilado²², apesar de aparecer em muito menor volume e intermitentemente²³, seja no espaço, seja no tempo ao longo do ano, possui uma composição química muitíssimo rica em substâncias fertilizantes e pode, tal como o sargaço, ser aplicado *em fresco* ou *seco*.

Apesar de não haver, efetivamente, matéria documental que refira com clareza a importância do pilado no sistema agrário pré-oitocentista²⁴, Ernesto Veiga de

19 “(...) o Reverendo Pároco mandará este capítulo a todas as freguesias que a esta praia vêm colher o argaço” – in Ramos, António Francisco, Apontamentos para a sua monografia, Porto, 1943, p. 284. vide “Em certos casos, porém, parece que se admitia que viesse gente de fora apanhar sargaço na freguesia” – Oliveira, Ernesto Veiga, *op. cit.*, p. 29.

20 Oliveira, Ernesto Veiga, *op. cit.*, p. 19.

21 *Ibidem*, p. 19.

22 “A pesca do caranguejo pequeno em cardumes – o pilado, ou patelo e patela, e ainda mexoalho e escasso – para adubação das terras, era, como a apanha das algas, uma importante faina que interessava à lavoura mas que tinha lugar no mar, e onde coexistiam aspectos agrícolas e piscatórios de modo mais sugestivo ainda do que naquela apanha.” – Oliveira, Ernesto Veiga de, *op. cit.*, p. 121.

23 Apesar de ter sido sempre bastante desejado, nem sempre estava disponível no mar ou em venda nos espaços de comércio e daí ser frequentemente designado de *escasso*. Para além de escasso era também consideravelmente mais caro que o sargaço.

24 Baldaque da Silva (*op. cit.*, p. 100-121) reporta, em 1885, a pesca do pilado em:



Oliveira defende²⁵ que a antiguidade desta prática pode remeter-nos para tempos bem anteriores ao século XIX. E a ser verdade, as diferenças que são pela apanha, melhor dizendo, pela pesca do pilado introduzidas em relação à apanha do sargaço devem ser consideradas muito relevantes. Desde logo, esta pesca exigia a colocação de barcos no mar, de forma organizada, com uma rede específica e um tripulação em campanha. Ora, se o sargaço podia ser, como tantas vezes era, recolhido na praia, onde iam os carros de bois dos lavradores, bem como os próprios lavradores e *cabaneiros*, numa dinâmica da esfera familiar e nuclear transposta da lavoura, do casal e da pequena propriedade, já o facto do pilado ter de ser recolhido no mar exigia uma organização e logística de faina, substancialmente maiores, que passaria, muitas vezes, pela reunião de interesses de vários grupos, i.e., pela expressão de um certo comunitarismo, salvo raras exceções, ausente e considerado inútil nas terras de Entre Douro e Minho. Note-se, ademais, que apesar de Matosinhos constituir uma exceção, em praticamente todos os casos a norte do Douro o pilado era pescado com dois barcos, através de uma técnica de pesca bastante conhecida.

Era também na região a norte do Douro que outras pescas – designadamente para consumo alimentar – eram protagonizadas pelos lavradores que, como já atrás vínhamos a referir, deslocavam sazonalmente os seus interesses para o mar e juntavam-se às poucas comunidades piscatórias que iam progressivamente ganhando dimensão.²⁶

Sedovem, Apúlia, Aguçadoura, Abremar, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Vila Chã, Lavra, Leça e Matosinhos, Foz, Afurada, Lavadores, Granja, Espinho, Paramos, Esmoriz, Furadouro, Torreira, S. Jacinto, Mira, Buarcos e Figueira da Foz (entre Cávado e Mondego)

25 Oliveira, Ernesto Veiga de, *op. cit.*, p. 122-123.

26 “não raro as vezes as campanhas do pilado, compostas de gente do campo, iam também à pesca da sardinha.”

1.3. A configuração moderna de um sistema agrário antigo

Há que ressaltar, ainda, que depois de 1500, designadamente com a introdução do milho grosso no contexto agrícola do Entre-Douro-e-Minho, as profundas transformações alicerçadas num novo paradigma da agricultura, que baseiam as mutações da paisagem rural e do panorama económico, recebem um forte impulso destes subsídios para a produtividade do sistema agro-económico, como são os fertilizantes.

A diversidade do sistema estaria na base da sua originalidade. E, como disse Orlando Ribeiro, “o milho grosso (...), encontrou na economia antiga do Noroeste condições favoráveis para uma expansão extremamente rápida: gado grosso, que fornecia estrume e trabalho, população densa, que assegurava a mão-de-obra e estimulava, pelas necessidades de consumo, a produção; prática usual da rega dos prados e linhares onde, durante os meses de verão, se poderá intercalar a nova cultura.”²⁷ Parece termos presente a maior transformação económica, social e cultural daquele tempo.

Porém, a grande transformação do paradigma da agricultura neste contexto a norte do Douro, segundo Ernesto Veiga de Oliveira, teve o sua maior consequência na evolução de uma forma de trabalho familiar, “subsidiária de lavoura própria”²⁸ e de subsistência para uma “atividade autónoma com finalidade comercial direta, feita progressivamente por gentes de outras categorias sociais que a ela se foram consagrando”²⁹. Ora, estamos em crer que é justamente esta reconfiguração das relações económicas, que introduz na sociedade e no ambiente regional o mercado enquanto aparelho comercial, que está na base de um incremento notável da mobilidade das pessoas e dos bens; isso mesmo marca de forma indelével a Idade Moderna e começa por distingui-la do medievo, altura em que o fechamento dos núcleos e as aldeias dos vales e do interior assumiam uma importância estruturante.

Porém, como se pode deduzir de profundos avanços no sistema agrário, no seu significado mais lato, um processo de *atlantização* do povoamento interior do Entre Douro e Ave? Parece-nos que o aumento da produção para níveis que ultrapassam a subsistência – ou seja, os excedentários da produção para fins comerciais – estabelecem neste território rural uma centralidade própria que, ao invés de outras,

27 Ribeiro, Orlando, *Cultura do Milho, economia agrária e povoamento*, in Biblos, XVII, 1941, in Ribeiro, Orlando, Portugal, *O mediterrâneo e o atlântico*, Estudo Geográfico, Letra Livre, 8ª Ed., 2011.

28 Oliveira, Ernesto Veiga de, *Actividades agro-marítimas em Portugal*, op. cit., p. 14.

29 *Ibidem*.

se estende até às cidades e vilas mais importantes da região. E a policultura, cultura intensiva e excedentária – francamente impulsionadas pelas relações com o mar, nas suas diferentes expressões – estão na base da criação deste novo móbil, estruturante e definitivamente decisivo para o crescimento e de serviço aos principais centros urbanos.

Pois passam a ser não apenas as relações regionais inter-portuárias, de escala, hierárquicas, que atrás referíamos, mas também a constituição desta globalização regional, proveniente de transformações notáveis no sistema agrário moderno, que estão na base da itinerância da vida litoral, isto é, uma espessa e profunda área de relações económicas transversais e intensas, delimitada, a norte, pelo Ave, a sul, pelo Douro e a nascente pela cota dos 150-200 m.

1.4. O lugar da Igreja

Na expansão ultramarina tomou muito mais rápida e primeiramente lugar o imaginário e todo o universo de dúvidas sobre a profundidade do desconhecido do que qualquer razão estratégica de natureza económica e comercial. Essas apenas posteriormente ocuparam uma posição estruturante na dinâmica universalista portuguesa. Inicialmente, como disse Alberto Sampaio, “a aventura era o moto geral.”³⁰

O mar surgiria assim como a epígrafe de uma mobilização geral da população, um novo motor determinante para a sociedade portuguesa da modernidade. Não seria contudo avisado tentar demonstrar que esta mobilização representa, em primeira instância, prosperidade, ou proficiência na gestão do reino, ou um clima económico e social de bem-estar. Tudo aponta para o contrário. Em paralelo com a prosperidade marítima, durante e depois do reinado de D. João II, “o decréscimo da produção agrícola e industrial e a escassez da produção vão aumentando sempre de uma maneira que assustaria qualquer observador superficial.”³¹ Este decréscimo da capacidade produtiva do país decorre, essencialmente, de um forte êxodo da população e da sua concentração em torno das cidades. Levou este movimento migratório ao abandono dos campos, ao conseqüente decréscimo da sua rentabilidade e ao empobrecimento global das famílias mobilizadas.

30 Sampaio, Alberto, *Estudos Económicos e Sociais, II Vol., As Póvoas Marítimas*, Documenta Histórica, Vega, 1979, p. 152.

31 *Ibidem*, p. 151.

E enquanto o expansionismo ultramarino alimentara, cada vez mais, um imaginário de dominação, quase, talvez, de dimensão imperial, “a peste e a fome vinham a miúdo assombrar mais o triste quadro da administração interna.”³²

Só isso explica, na verdade, a entrega do povo, devota e incondicional, ao expansionismo marítimo; e essa terá sido a expressão, em boa verdade, de uma certa emergência na sociedade, e mais propriamente no povo em busca de uma vida melhor. “Valia a pena labutar duramente na terra, ou transformar a matéria bruta em produtos fabris quando era possível enriquecer numa viagem?”³³

32 *Ibidem.*

33 *Ibidem*, p. 152.



2. A terra

Padrões *leguários* da contra-reforma

iv.
[Mappa da Provincia
d'Entre Douro e Minho]
1722
Entre Douro e Minho

Se é verdade que os caminhos assumiram um papel importante, diríamos mesmo fundamental, para a *vertebração* do povoamento extensivo e progressivamente mais disperso no contexto da reconquista - e isso mesmo é observável através da topónimos da reconquista³⁴ -, é também verdade que entre os séculos XI e XVI o crescimento da população de Entre Douro e Minho foi praticamente nulo³⁵.

Na base dessa estagnação terá estado a crescente valorização da propriedade e as cobranças fiscais demasiado onerosas para os trabalhadores, facto que terá dado origem, segundo diversos autores, a um processo de migração para o sul do país, depois da estabilização política e consolidação do reino, de modo a compensar a falta de mão de obra dessa região. Nas terras maiatas e no território de Bouças, as Inquirições de 1258 documentavam já alguns casais em decadência ou abandono total; mas refira-se que era na propriedade régia que este fenómeno se manifestava com mais expressão³⁶. Pelo contrário, o couto de Leça, da Ordem Militar e Hospitalária de São João de Jerusalém, terá sido uma área de exceção ao fenómeno do abandono e despovoamento³⁷. Tudo indica que neste espaço se observou uma fonte de retenção do povoamento, contrariando a tendência comum à região.

Mas não se pode inferir, com estes dados, que a Idade Média não configurou notáveis transformações no povoamento, no sistema viário e, particularmente, na viação do Entre Douro e Minho. Bem pelo contrário, são reconhecíveis os novos troços e as transformações tecnológicas que se acrescentaram a uma infraestrutura de base romana.

O assunto sobre o qual nos debruçaremos neste capítulo está envolto de uma espessa nebulosa e não lhe conhecemos um aprofundado estudo no campo da história, arqueologia ou geografia que, na verdade, ser-nos-iam de uma incauculável utilidade.

34 Marsà, Francisco, *Toponímia da Reconquista*, in Enciclopédia da Linguística Hispânica, Tomo 1, Madrid, 1960, p. 615-646.

35 Pe. Avelino de Jesus da Costa, *O Bispo D. Pedro...*, Tomo 1, p. 231-233.

36 segundo Isabel Barbosa, só no caso do julgado de Bouças, onde o rei era o maior proprietário, 22 dos 150 casais estavam despovoados à data das Inquirições.

37 “No couto de Leça do Balio, onde o rei não tinha casais, não havia despovoamento.” – Barbosa, Isabel, *Raízes Medievais de Matosinhos, O actual concelho nas Inquirições de 1258*, ed. aut., 1996.

Observamos no espaço regional Entre Douro e Ave uma especial incidência do topónimo *Padrão* e das respectivas variáveis³⁸. Não seria, à partida, de estranhar, ou alvo de mais questões, por ter sido este topónimo já estudado e por já terem sido, sobre ele, levantadas inúmeras hipóteses³⁹. Porém, os padrões que assinalamos neste espaço regional encontram-se dispostos ao longo das principais vias públicas antigas de ligação à cidade do Porto e a sua implantação é equidistante e sucessiva. A articulação destes factos deixa-nos claro, desde logo, que este topónimo, como outros, estava ligado à viação e, particularmente, à demarcação das estradas principais que atravessavam o Entre Douro e Ave. É já sobejamente conhecida e estudada a prática da demarcação de vias, quer para fins civis, quer para fins militares, que remonta ao período da romanização. Referimo-la no capítulo anterior. E alguns autores, cujo estudo incidiu sobre os lugares e os topónimos, dos quais destacamos Pinho Leal⁴⁰, defenderam que a origem do topónimo *Padrão* deve ser, justamente, associada ao período da romanização: “Padrão – português antigo – marco milliar, que os romanos colocavam nas suas vias militares, para indicar o espaço de uma milha (dois quilómetros aproximadamente) e é d’aqui que lhe vem o nome. Ainda existem em Portugal, principalmente nas províncias do Minho e Traz-os-Montes mais ou menos bem conservados, muitos d’estes padrões, e foi a sua existência em varios logares, que deu origem a este nome de Padrão ou Padrões.”

Não iremos aqui descartar essa hipótese levantada por Pinho Leal que parece confirmar-se para uma incidência também notável no contexto da Serra do Gerês, onde passara a via militar de Braga para Chaves e daí para a *Astorga*⁴¹. Na verdade, já as Memórias do Arcebispado de Braga⁴² referiam, sobre ‘*a via militar, que de Braga sahia para Lisboa*’ que ‘*era sem duvida a que actualmente se pratica de Braga para Lisboa, o que se manifesta das distancias e Padroens, porque Antonino na*

38 *Padrões, Padram.*

39 Camilo de Oliveira referia a hipótese de *padrões* derivar da evolução do topónimo *pedrões*, pedras de grande dimensão ao serviço da demarcação e delimitação da propriedade.

40 Leal, Pinho, *Portugal Antigo e Moderno – Dicionario Geographico, Estatistico, Chronographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal*, 1886, p. 405.

41 esta via está documentada e detalhadamente descrita por Carlos Aberto Ferreira de Almeida em Almeida, Carlos Alberto F. de, *op. cit.*, p.30-32.

42 Memórias do Arcebispado de Braga, p. 525.

estrada, que descreve de Lisboa a Braga diz, que de Calle, que he Gaya, a Braga eraõ trinta e cinco mil passos, que montão oito legoas, e três quartos, e isto mesmo he o que actualmente, pouco mais, pouco menos, se conta de Gaya, ou do Porto, que tudo vem a ser o mesmo, a Braga. Prova-se isto outrofim de um padrão, que adiante no cap. 28, vay copiado, onde se diz que de Braga a Gaya erão as legoas acima ditas”.

Esta descrição revela que este sistema de miliários teria um centro em Braga, sede de *conventus*, e se estenderia a todas as principais estrada que de aí saíam.

Porém, algumas diferenças que distanciam o nosso caso das estradas centradas em Braga – que, à partida, corresponde à situação tipo da demarcação de vias pela administração do Império Romano – fazem-nos crer que, no contexto de Entre Douro e Ave esta demarcação das *estradas velhas* não pode ser atribuída àquela antiguidade.

Dessas diferenças destacaremos, em primeiro lugar, o facto da distância entre pontos não ser a mesma. Se, no caso das vias romanas a distância entre marcos miliares é de uma milha antiga, no caso sobre o qual agora nos debruçamos a distância entre *Padrões* é de uma légua, o que corresponde a sensivelmente seis quilómetros, medida-padrão regularizada e normalizada já na Idade Moderna. Com efeito, a instabilidade das medidas-padrão que caracteriza o período medieval⁴³ leva-nos também a crer que este sistema não lhe pertence e que lhe é posterior.

Por outro lado, alguns destes Padrões estão implantados em variantes modernas de estradas velhas. Por exemplo, o Padrão de Moreira encontra-se num troço da estrada que ligava o Porto a Barcelos (pela Ponte do Ave)⁴⁴ que, segundo Carlos Alberto Ferreira de Almeida⁴⁵, apenas terá sido aberto no século XVI e que terá substituído um outro que, segundo o mesmo autor, passava a uma distância considerável, a nascente, pela ponte da Azenha e pela crista do lugar da Guarda. Ora, tendo este percurso passado a fazer parte dos itinerários principais (de designação real) só a partir do século XVI, e não se conhecendo no troço anterior qualquer vestígio de demarcação da via, deduzimos que este sistema não pode, pelo menos, ser anterior a esta data.

43 “(...) a Idade Média se socorreu de uma grande variedade de pesos e medidas, num quadro tão diversificado que, à partida, estaríamos tentados a pensar que nela a unidade nacional teria tido pouco lugar.” – Barroca, Mário Jorge, *Medidas-Padrão medievais portuguesas*, Revista da Faculdade de Letras - *História*, 2ª Série, vol. IX, Porto, FLUP, 1992, pp. 53-85.

44 referimo-nos à *Carraria Antiqua*, nome medieval para a estrada de origem romana.

45 a ponte velha de Moreira só deve ter surgido no século XVI.

Numa curta referência que encontramos na versão original da Tese de Licenciatura de Carlos Alberto Ferreira de Almeida, intitulada de Vias Medievais Entre Douro e Minho, o autor faz referência aos padrões leguários, associando-os a Francisco de Holanda. Este manuscrito, apesar de não ter merecido qualquer referência em obras posteriores, foi-nos da maior utilidade.

2.1. Francisco de Holanda e “Da Fábrica que Falece à Cidade de Lisboa” no contexto da contrarreforma

Outro facto muito relevante relativamente a estes topónimos *Padrão* que acescente relevância aos dados já lançados é que estes pontos estão frequentemente marcados por um cruzeiro, ou podem mesmo ter sido, em algum momento do passado, substituídos pelo topónimo *Cruz*^{46 47}. Sabemos que o topónimo *Cruz* tem proveniências diversas – e algumas bastante mais antigas – como noticiou Mário Jorge Barroca⁴⁸ em “A Cruz do Lugar das Marcas (Lousado, Vila Nova de Famalicão) e o Couto do Mosteiro de Santo Tirso”, bem como sabemos que os cruzeiros, principalmente a partir do século XIV, são disseminados pela paisagem e têm diversas razões para a sua edificação. É também verdade que estas cruzes cumprem inúmeras funções, como “votos de peste e de outras calamidades, devoção, assinalar os locais onde circundavam as procissões, comemorar vitórias, assinalar desastres e mortes”⁴⁹ e que os locais escolhidos para a sua implantação eram os sítios de maior passagem.

Mas os cruzeiros que agora observaremos, que são os que correspondem ao sistema de *padrões leguários*, são os cruzeiros viários, que estão intensamente ligados ao programa de recristianização do espaço rural, no contexto da contra-reforma católica. Estes marcos multiplicam-se, essencialmente, a partir do século XVI e estão, certamente, na origem do topónimo. Esta ideia é defendida, em 1956, por Carlos Alberto Ferreira de Almeida⁵⁰, que refere que “o cruzeiro viário mais típico é o que marcava as léguas. Há vários padrões assim chamados. O mais antigo que

46 Relativamente ao padrão que se implanta na atual freguesia de Vila Nova da Telha existe uma referência presente num documento do século XVI, mais propriamente de 1544. Trata-se de um “Tombo de Bens, Encargos e Rendimentos” mandado lavar pelo reverendo Domingos Fogaça, fidalgo da casa do Infante. Desse documento consta o seguinte. “Item. *Maais huma* bouça que se chama Cruz, que anda a pão, que está fora da *dicta* área; e levará de sementeira a terça que anda a pão que está cercada por *vallo* sobre si, que tem em comprido cento e vinte varas de medir, de cinco palmos a vara, e parte do arguião (norte) com terras do monte que ha um outeiro e *cerqua* de Santo Aleixo, e do vendaval (sul) com terras da *dicta cerqua* da *dicta igreja*, e do *soão* (leste) com a *dicta cerqua*, e do abrigo, com a estrada publica que vai do Porto para Villa do Conde.” Sobre a mesma bouça nesse documento referida, diz Pinho Leal (Art. Villa Nova da Telha, p. 889) que era naquela data denominada *Bouça do Padrão*.

47 Também o Padrão da Léguas, o topónimo Padrão mais próximo da cidade do Porto, na *Via Veteris* e *Carraria Antiqua* (que naquele ponto bifurcavam), foi frequentemente designado de *Cruz*, ou *Cruz do Padrão* (essa é uma designação muito frequente, por exemplo, na cartografia relativa ao Cerco do Porto) e o cruzeiro deste lugar ainda hoje tem uma relevância considerável, sendo motivo de honras e romarias.

48 Barroca, Mário Jorge, *A Cruz do Lugar das Marcas (Lousado, Vila Nova de Famalicão) e o Couto do Mosteiro de Santo Tirso*, Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 137-160.

49 Almeida, Carlos Alberto F. de, *Vias Medievais I. Entre-Douro-e-Minho*, dissert. Polic., 1968, Porto, p. 94.

50 não foi por nós encontrado nenhum autor mais que se debruçasse ou que referisse este tema e esta ideia.

conhecemos é o Padrão da Légua, perto de Custóias.”

Esta criação da renascença católica, no contexto da contra-reforma, obriga-nos a citar a obra de Francisco de Holanda, “Da Fábrica que falece ha Cidade De Lysboa”, nomeadamente o seu Capítulo 8.⁵¹. Trata-se de um documento que data de 1571, dirigido e dedicado a D. Sebastião, então rei, onde Francisco de Holanda propõe a ereção de novas cruzes (de pedra), em substituição de antigas, de madeira e que já se encontravam em decadência, ou reabilitação das existentes e que, à imagem do que fizeram os romanos nas suas estradas, se poderiam colocar “em lugar de colunas as cruzes de pedra com letras que ensinassem os caminhos e léguas, principalmente ao redor de Lisboa.”

Capítulo 8.º

Das Cruzes e Miliários

Não Deixarei de lembrar mais a Vossa Alteza e a esta cidade e reino, que deve ter muito maior cuidado das Cruzes de Pedra que se põem em os caminhos e lugares públicos, tirando as de pau quebradas e velhas, e que muitas vezes ficam sem ser o que são com os braços quebrados, principalmente ao redor desta cidade de Lisboa, de que me muito espanto de homens e cidadãos para tanto, terem nisto tanto descuido! Não fez assim o muito católico e prudentíssimo Cardeal, vosso tio, em a cidade de Évora: que de cruzes de mármore de Estremoz ornou todas as entradas e saídas daquela cidade: o que não faz Lisboa. Ora, pois, não seja assim: mas mande Vossa Alteza com muito cuidado que em todas as entradas e saídas de Lisboa (e ainda por todo Portugal) se façam fortíssimas cruzes de mármore, ou pedra vermelha, e com letras na vasa que ensine os miliários, ou leguários das léguas, para saberem os caminhantes os caminhos e léguas que andam. Pois que não é pecado algum imitar os antigos, (por cujas leis nos governamos e regemos) também em polícia e regimento de ornar as obras publicas em sua perfeição, assim nas fábricas das pontes e vias, como também nisto que os Romanos soíam fazer em suas vias romanas que digo, que iam em calçadas de pedra scilice de todo o Mundo a Roma: e costumavam eles por de légua em légua uma coluna ou pedra com letras que diziam em

51 Holanda, Francisco, *Da Fábrica que falece à Cidade de Lisboa – Introdução, notas e comentários de José Felicidade Alves*, Livros Horizonte, 1984, p. 29-30

latim as léguas para saberem ser encaminhados os caminantes, como se vê entre Évora e Beja sem letras; e com letras em a Serra do Gerês, e nos padrões que dela vieram que estão em Santa Ana de Braga; e nas Vendas de Capara em Castela, e noutras partes. E podíamos nós fazer o mesmo, pondo em lugares de colunas as cruzes de pedra com letras que ensinassem os caminhos e léguas, principalmente ao redor de Lisboa.

E já que não sabemos todos latim, ao menos em português; e podiam ser as cruzes a esta proporção: uma na Porta da Cruz além de Santa Clara, no Canto do Vale de Manuel Quaresma, onde está uma de pau; outra à porta de Nossa Senhora da Graça, onde está outra de pau; outra à porta de Santa Ana; outra à porta da Anunciada a Andaluzes; outra à porta de S. Roque; outra no caminho de Belém; e as outras mais longe, às léguas, onde faltarem.”

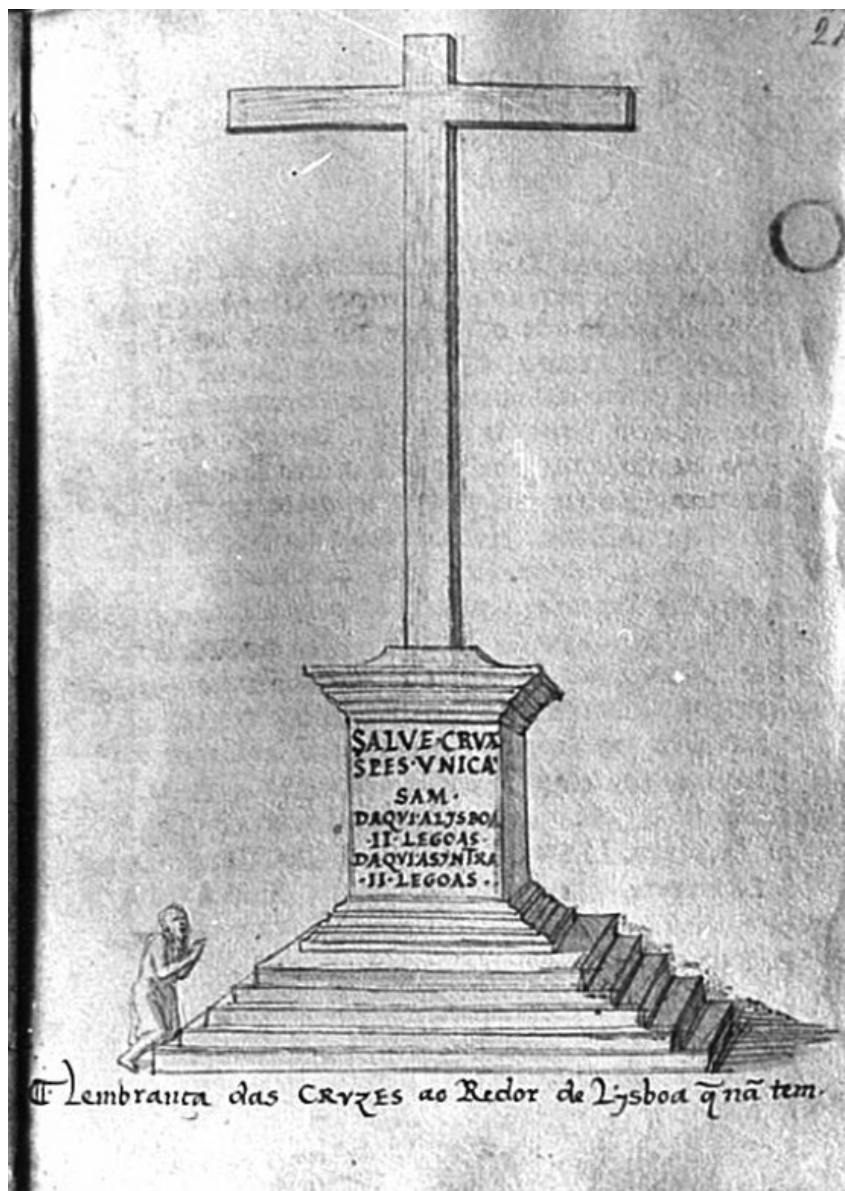
O texto que aqui trazemos – e porque parece não se conhecer outro de tamanho significado para o tema, deste – deverá ter servido de modelo para a implementação deste sistema de *padrões leguários* que, no contexto quinhentista e seiscentista, se afirmara como um verdadeiro programa globalizante e o fecho de um tríptico: Igreja, Administração e Território.

A renascença da Igreja perante as comunidades rurais e, particularmente, a reação às novas Igrejas, merecia e requeria um projeto extensivo de programação do território da dimensão e importância deste que observamos. O reconhecimento e a redenção perante o corpo e difusão notáveis da romanização – que permanece na memória dos autores da Renascença – parece, justamente, estar presente na obra de Francisco de Holanda e ter-se-á assumido como uma referência intrínseca e omnipresente na proposta.

†

DAS CRUZES,
E Miliarios.
Capitolo.V.III.

Nam Deixarej de Lembrar mais a V.A. e a
Esta Cidade e Rejno, q̄ Deue ter muyto ma
yor Ciudado Das CRUZES De Pedra q̄ Se
Poẽ Cos Caminhos e Lugares Publicos: ti
rando as de Pão q̄bradas e Velhas. e q̄ muy
tas vezes ficão Se Ser o q̄ São Co os braços
q̄brados: Principalmẽte ao Redor de Sta
Cidade de Lysboa. De q̄ me muyto es pãto
de Homes e Cidadãos pā tãto, tẽre nisto
tãto Descuido. Não fez assi o muyto Catho
lico e Prudentissimo Cardeal Vosso tjo Ca
Cidade de Euora: q̄ de CRUZES de Marmor
de Estremoz Ornou todas as Estradas e
Saidas da quella Cidade: o q̄ não faz Lysboa.
Hora pois não seja assi: nas mãde V.A. q̄
Co muyto Ciudado q̄ e todas as Estradas
e Saidas de Lysboa (e ainda portodo Portugal)
se facão Formosissimas CRUZES de Mar
mõr ou pedra Vermelha. e Co Letras na
Vasa q̄ tẽme os Miliarios, ou Legoarios
das Legoas pā sabere os Caminhãtes os Ca
minhos e Legoas q̄ andão. Pois q̄ não he
pecado alou Emitar os Antigos (por cujas



2.2 As estradas e os padrões entre Douro e Ave

Para além da obra a que frequentemente temos vindo a recorrer, de Carlos Aberto Ferreira de Almeida, “Vias Medievais Entre Douro e Minho”, há outro documento que se constitui como uma base documental muito útil para a construção de uma cartografia de estradas velhas nas Terras Maiatas: o artigo “Estradas Velhas entre Leça e Ave”⁵², na *Douro Litoral*, de Eugénio Andrea da Cunha e Freitas. É, fundamentalmente, sobre o reconhecimento inscrito nestes dois textos que produzimos os traçados sobre os quais depositamos alguma análise.

Os traçados de estradas que chegam à Idade Moderna são, regra geral, os mesmos que foram edificados no período da romanização. É certo que na Idade Média foram produzidas inúmeras reformulações e reedificações, que incidiram não só sobre pontes e sobre a superfície dos caminhos, mas também, em alguns casos, sobre novos troços alternativos, com alguma extensão. Desses destacaremos o já referido troço que partia de Custiό e, em vez de cruzar o Leça na ponte da Azenha, passaria a cruzar na ponte de Moreira, bem perto do mosteiro com o mesmo nome. Todo o percurso entre Custiό e a Ponte de Moreira é uma *via de crista*⁵³, isto é, implantou-se na linha de fecho de um dos esporões que o Monte de São Gens lança para Norte. Com efeito, se desconhecêssemos a base documental que nos indica que este troço apenas foi edificado no século XVI, bem poderíamos dizer que pertencia ao período da romanização, visto que estão expressos no seu traçado inúmeros princípios da antiguidade. O gosto por um certo *modus operandi* romano, que aproxima a Renascença à Antiguidade, torna-se aí ainda mais evidente. Este troço encontrava-se na *Karraria Antiqua*, nome medieval para uma antiga via romana. O nosso texto incidirá, maioritariamente, sobre essa estrada, sobre a *Via Veteris* (também designação medieval para uma via romana), e sobre a estrada litoral, *Estrada Velha de Matosinhos, viae per loca marítima*.

Nas imediações da cidade do Porto, a uma légua – por estrada – da porta do Olival, e na fase onde as estradas velhas para Barcelos (pela ponte do Ave) e para Vila do Conde se encontravam estava o primeiro Padrão: o *Padrão da Légua* [v.]. Este lugar, que acima já referimos, é um “lugar antigo de cruzamento e passagem” e, apesar de apenas se ter constituído paróquia muito recentemente⁵⁴, parece ter uma

52 Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, *Estradas Velhas entre Leça e Ave*, “Douro Litoral”, 4ª Série, n.º I-II.

53 referimos já atrás as vias de crista como uma prática da edificação de estradas romanas. Este termo foi trazido por Carlos Alberto Ferreira de Almeida.

54 Sem que a divisão administrativa civil tenha sequer acompanhado essa autonomia concedida pela igreja e, por isso, sem que se tenha constituído freguesia, à semelhança do que se passou no Araújo.

relevância que remonta a alguns séculos atrás. Efetivamente, a feira de Custóias, no lugar do Souto, que ainda hoje tem uma importância considerável, terá tido origem no Padrão da Légua e, segundo Godinho de Faria⁵⁵, apenas em 1842 terá sido transferida. Essa feira terá atraído gente de toda a região já que era a segunda, de duas⁵⁶, que se realizavam anualmente e onde iriam “os lavradores contractar os seus creados de lavoura para os cinco mezes de inverno.”⁵⁷ Porém, a centralidade do Padrão da Légua inserida no seu contexto regional parecia ser já implicitamente referida nas Memórias Paroquiais de Santa Maria de Lessa (atual paróquia de Leça do Balio), em 1758. Nesse documento, este lugar é colocado como um centro a partir do qual são medidas as distâncias a outros⁵⁸, designadamente a distância ao mar. Esta ligação ao mar, correspondente à atual Estrada de S. Gens, no fim da qual se implantou o *Padrão de Matosinhos*, junto à praia, também conhecido como Senhor de Bouças ou Senhor da Areia, ligado ao culto e lenda daquela paróquia. De resto, isso parece reforçar a importância (sobre a qual temos vindo a especular) destas ligações transversais, perpendiculares às principais estradas de saída da cidade (para Norte).

Servir-se-iam estas ligações transversais, na Idade Moderna, do sistema de Padrões, que seriam então pontos-chave de ligação e cruzamento entre os movimentos dos eixos Norte-Sul e *litoral-interior*? Seriam estas, formas de extensão e expansão para o interior de uma economia do mar e, assim sendo, também uma reprodução da ligação entre o Atlântico e as *comunidades dos vales*, originada pela romanização deste território? Tudo nos leva a crer que sim, como adiante demonstraremos.

E ao sê-lo, pondo o território numa dimensão complexa, binominal, onde dois mundos - a terra e o mar - se interpõem como essenciais para a estrutura do território, colocam estes lugares, como o Padrão da Légua, numa condição de interface urbano-regional, lugares de passagem, mas também rótulas de transição entre dois sistemas dialogantes.

A uma légua a norte do Padrão da Légua, pela *Karraria Antiqua*, estava o Padrão

55 Faria, F. Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças*, Ed. Autor, Matosinhos, 1899, p. 193.

56 A primeira ter-se-ia realizado na Rotunda da Boavista e, mais tarde, na praça da Corujeira.

57 Faria, F. Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças*, Ed. Autor, Matosinhos, 1899, p. 294.

58 “4. Está esta freguezia situada parte em valle e parte em montes, o valle vai ficando ou correndo as orelhas do rio Lessa, os montes são os de Araujo, e Santeiro e Padram da Legoa. Deste se descobre o mesmo que do Araujo, histo hé, parte do mar que dista huma legoa, Ramalde meia, Moreira meia legoa, Santa Cruz do Bispo huma legoa piquena, Barca huma legoa, e desco-bre as coatro anexas que estão à roda desta freguesia.” – IAN/TT, *Memórias Paroquiais*, vol. 20, memória 82, fls. 601-634.



de Moreira, sobre o qual já nos debruçamos. Neste caso devemos considerar a importância do espaço religioso do mosteiro de Moreira, dos Crúzios, que ocupava uma posição estratégica e sobranceira sobre este quadrante norte do vale do Leça. O cruzeiro que aqui se implanta data de 1566, segundo a inscrição presente no seu plinto. Talvez por não ser informada e avisada, a documentação do IGESPAR refere-se a esta cruz como a determinação de uma centralidade local no contexto quinhentista. Não que não o fosse ou que possamos agora negá-lo, mas tudo nos leva a crer que este elemento pertence, fundamentalmente, ao sistema de *padrões leguários* e corresponde, justamente, à segunda légua da *Karraria Antiqua*, em relação à porta do Olival.

A uma légua a norte do Padrão de Moreira surge outro topónimo *Padrão*, entre Mosteiró e Vilar. Esta será, por isso, a terceira légua à cidade. Em Mosteiró terá existido um mosteiro de freiras beneditinas fundado no século XII e extinto em 1480, do qual subsiste, ainda hoje, a atual igreja Matriz. A este espaço não faltam, também por essa razão, cruzeiros que se multiplicam ao longo da estrada. Não pudemos determinar qual destes, especificamente, poderia ser associado ao sistema de padrões leguários, sendo que nenhuma base documental ou material nos indica a especial antiguidade de um relativamente aos restantes.

O inverso ocorrerá na légua seguinte. O quarto Padrão, que dista quatro léguas à porta do Olival corresponde, parece-nos, às imediações do mosteiro de Vairão.⁵⁹ Aqui não se conhece, nos dias de hoje, qualquer topónimo que se possa associar ao que o nosso estudo procura⁶⁰. Porém, existe um cruzeiro bem destacado a presidir o espaço que, na *Karraria Antiqua*, precede o mosteiro. Na base desta cruz inscreve-se o ano da sua edificação: 1600, 44 anos depois da edificação do Padrão de Moreira. A queda em desuso de topónimos, bem como a sua transmutação, não deve ser alvo de especial estranheza. O facto, por exemplo, do povoamento não se ter desenvolvido com especial intensidade, ou de outro facto relevante ali ter ocorrido, ou ser característico de determinado lugar, pode fazer evoluir a designação num sentido diferente e descomprometido do anterior.

59 Tomamos a estrada velha por Vairão como a estrada medieval e moderna e consideramos, baseados no estudo de Eugénio Andrea da Cunha e Freitas “Estradas Velhas entre o Leça e Ave”, que a “Estrada dos Nove Irmãos” é posterior. Essa convicção é corroborada por um marco de demarcação dos limites das paróquias de Aveleda, Vilar, Vilar do Pinheiro e Mosteiró, que indicava o sentido norte da estrada e continha a inscrição “Vairão 1670”. Isso dá-nos a entender não só que esse marco se refere a 1670 como também que a estrada passava por Vairão, algo impossível caso estivesse aberta a “Estrada dos Nove Irmãos” que, alternativamente, passa a ponte, por Gião de Cima e Vilarinho. O marco de que nos socorremos vem referido no Tombo de Vairão (1711).

60 Talvez um trabalho de investigação no âmbito da disciplina da História mais aprofundado no arquivo do mosteiro de Vairão possa revelar um topónimo caído em desuso.

A *Via Veteris*, que do Padrão da Légua segue para norte por Custóias, pelo sopé do Esposade e que cruza o Leça na Ponte D. Goimil, medieval, não nos traz aos dias de hoje a mesma abundância de topónimos *Padrão*. De facto, só na légua a norte do Padrão da Légua é que alguns vestígios podem determinar sólida e claramente identificada a presença do sistema em estudo. Em “Estradas Velhas entre Leça e Ave”, Eugénio Andrea Cunha e Freitas indica a existência neste lugar de uma bouça designada de “Bouça da Cruz, mais modernamente chamada do Padrão”⁶¹. Já referimos o documento do arquivo da paróquia, de 1544, onde se referia a existência daquela Bouça com aquela designação. Sobre o seu nome moderno, o Dr. Pedro Augusto Ferreira entendeu concluir que “*parece revelar a passagem d’uma estrada romana por aqueles sítios – e a existência d’um marco milliar n’aquelle ponto.*”⁶² Eugénio Andrea da Cunha e Freitas acrescenta que “talvez seja concluir demasiado!” e parece-nos ser, na verdade, excessivo atribuir à romanização aquela designação se entendermos que esta Bouça da Cruz, também chamada *do Padrão*, indica a existência de um cruzeiro do sistema de padrões leguários, algo bastante plausível, dada a localização deste lugar, rigorosamente a uma légua a norte do Padrão da Légua.

De seguida entramos na zona mais desconhecida e onde subsistem mais dúvidas, no que a este sistema diz respeito, das estradas Entre o Leça e Ave. Em primeiro lugar, a multiplicação de troços divergentes que a *Via Veteris* terá apresentado nesta fase do percurso⁶³ dificulta o trabalho de identificação e, em segundo, o cruzamento do rio Onda e do respectivo vale introduz uma variante topográfica substantiva. A légua medida a partir da Bouça do Padrão, ou da Cruz, a sul da Paróquia de Vila Nova, situar-se-á perto da igreja paroquial de Labruge, justamente no vale do Onda. Algumas dezenas de metros a norte deste ponto existe, ainda hoje, uma bouça de grandes dimensões conhecida por “Cruz de Pau”, o que nos pode levar a concluir a existência de um cruzeiro velho neste lugar. Mas pouco mais poderemos extrair daí e seria, sobretudo, excessivo concluir que este cruzeiro pertenceria ao sistema de *padrões leguários*.

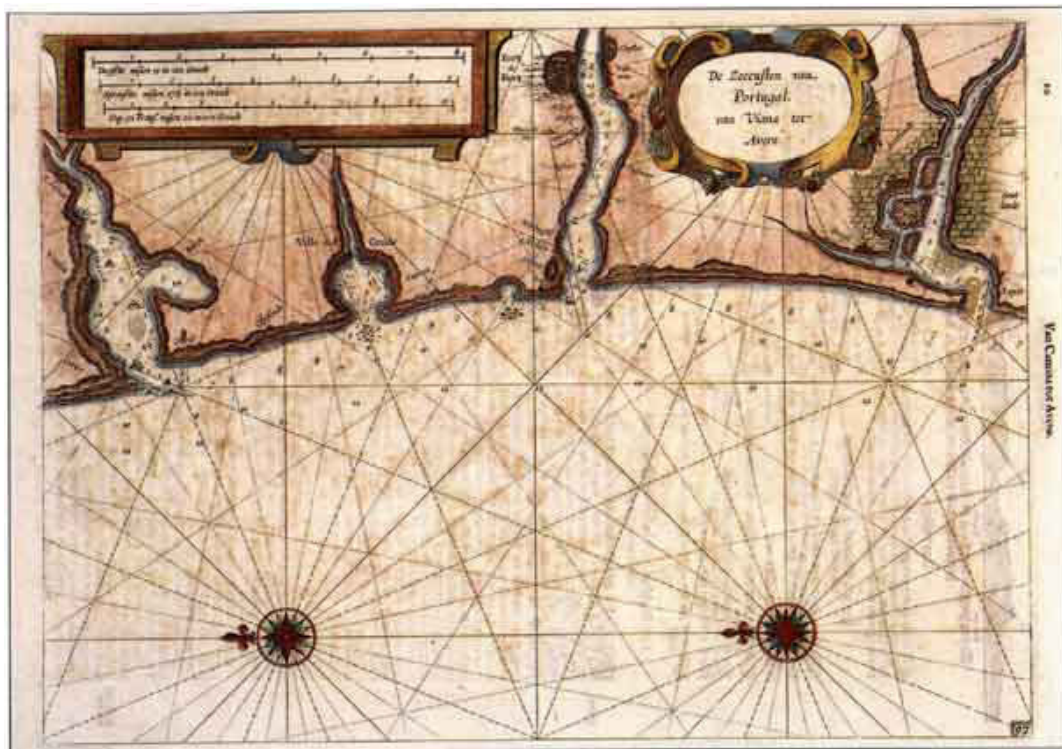
A estrada onde, contudo, este sistema surge com mais vigor parece ser a antiga *viae per loca marítima*, que, como já referimos, deverá ter origem numa antiga

61 Freitas, Eugénio Andrea da Cunha, *Estradas Velhas entre Leça e Ave*, in “Douro Litoral”, 4ª Série, n.º I-II, p. 55.

62 Ferreira, Pedro Augusto, *Portugal Antigo e Moderno – Dicionário Geographico, Estatístico, Chronographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal*, 1886, Art. Villa Nova da Telha, p. 889.

63 A multiplicação de troços alternativos e de diferentes períodos e o cruzamento com a *Karraria Antiqua* que era, aqui, bastante próxima. As duas estradas chegaram a cruzar-se.

via romana de importância considerável. Os Padrões de Perafita, de Angeiras, de Vila Chã e da Azurara, sucessivamente de Sul para Norte, determinam as quatro léguas de distância entre os rios Leça e Ave. Aqui os topónimos *Padrão* subsistem ainda hoje com intensidade e claramente demarcados de légua em légua, o que não só reafirma e sustenta a existência deste sistema que temos vindo a defender, como revela a importância deste itinerário litoral, particularmente no contexto quinhentista e seiscentista.



2.3 A economia do mar e as comunidades dos vales

Já atrás levantámos a hipótese de algumas vias, por serem transversais às principais vias de ligação inter-regional Norte-Sul, terem correspondido, neste período, a eixos de enorme importância de entreposto do litoral para as comunidades mais interiores. Vimos essa hipótese quando citamos as Memórias Paroquiais da Paróquia de Santa Maria, hoje de Leça do Balio, que mede a relação do Padrão da Légua com outros lugares, designadamente com o mar, onde se encontra o Padrão de Matosinhos. Porém, a leitura que deste caso fizemos, da ligação entre Padrões e da respectiva estrada, poder-se-á estender a outros casos, onde outras estradas, perpendiculares aos principais eixos de ligação ao Porto (Porto-Vila do Conde, Porto-Barcelos, Porto-Braga), articulam inúmeras comunidades do interior e correm até ao mar. A sobrevalorização destes percursos poderá a determinada altura, ter-se servido do sistema de *padrões leguários* e, assim, cada padrão assumiria a verdadeira função de cruzamento e articulação de eixos perpendiculares de ligação.

Como referimos anteriormente, a Estrada de S. Gens assumiria essa primeira cinta de ligação transversal entre os padrões já referidos e projetada em direção ao mar. A partir do Padrão de Moreira, outra via idêntica atravessaria a *Karraria Antiqua* em direção à Bouça da Cruz (Padrão) e daí, através de uma estrada documentada que cruzaria os atuais terrenos do aeroporto, seguiria para o Padrão de Perafita, de onde se lançaria para o mar, pela Guarda e Montedouro. Diga-se que, antes ainda do Padrão de Moreira, esta estrada poderia vir já do lugar de Padrões, sobre o qual não nos debruçámos atrás por estar na estrada Porto-Braga, mas cujo topónimo tem origem, muito provavelmente, no sistema de *padrões leguários*, por estar este lugar na antiga estrada e justamente a uma légua de São Mamede Infesta. A norte, noutros Padrões, casos idênticos podem ser observados.

Uma marca que subsiste desta ligação ao Atlântico nas comunidades interiores, que se encontram a mais de 10 quilómetros da linha da costa, é a abundância do peixe de mar. Este facto está documentado por Pinho Leal nos artigos destes lugares onde especulamos a existência dos *padrões leguários* e cruzamentos de estradas para o interior. No caso de Mosteiró, diz o autor que *‘é terra muito fértil em todos os géneros do paiz, cria muito gado e é abundante de peixe de mar, que lhe fica pouco distante’*⁶⁴. Relativamente a Vairão diz que *‘fica esta freguezia situada em terreno levemente accidentado e fertilíssimo, como são quasi todas as terras da província do Minho: cria*

viii.
Blaeuw, Willem
[De Zeecusten van
Portugal van Viana van
Aveiro]
1638
Viana do Castelo - Aveiro

64 Leal, Pinho, *Portugal Antigo e Moderno – Dicionario Geographico, Estatistico, Chronographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal*, 1886, Art. Mosteiró, p. 562.

*muito gado bovino, que exporta para Inglaterra e outros logares, e é abundante de peixe de mar (...)*⁶⁵.

Outros padrões que ficaram, até agora, por explicar são topónimos identificados que se encontram fora dos principais eixos de ligação e cujo enquadramento nessas linhas verticais seria pouco plausível. Referimo-nos, por exemplo, ao Padrão de Gemunde, na Maia, ou de Canidelo. Estes padrões poderiam, efetivamente, pertencer à extensão do sistema a estradas secundárias (de ligação Norte-Sul), mas poderiam também, ser marcações de distâncias em percursos transversais. Por exemplo, do Padrão de Gemunde ao Padrão de Angeiras conta-se, sensivelmente, uma légua, o que nos pode convencer de que este percurso tinha, por si só, este sistema implantado.

Todas estas vias deveriam ser eixos de penetração de uma economia ligada ao mar, comercial e piscatória, pelas comunidades rurais do interior. Estas incursões significam uma verdadeira extensão e difusão da linha litoral para o interior e, de certa forma, a formalização da importância do mar para as comunidades interiorizadas. O seu significado estará, certamente, ligado ao incremento da mobilidade de pessoas e bens e a um novo dinamismo económico, isto é, ao crescente uso do sal e do pescado, ou do cereal que chegava por importação⁶⁶; porém, estas vias transversais ter-se-ão constituído, ainda mais, verdadeiros núcleos nucleares do povoamento quinhentista e seiscentista e estarão na base de uma nova dinâmica de assentamento que se submete, neste caso, a um programa específico e globalizante.

A ideia da transversalidade do povoamento é sucessivamente remetida. Isto é, independentemente dos períodos, parece repetir-se este claro movimento de relações transversais e cruzadas entre a terra e o mar. Neste caso, os padrões revelam a formalização de uma rede articulada e extensa, um avanço num sistema de relações antigas.

E num contexto de permanentes equilíbrios e conflitos simultaneamente de dimensão local e global da administração, paradoxo que, a nosso ver, estará presente em toda a construção de Portugal, este sistema parece-nos revelar-se um contributo fundamental para sistematização globalizante do Estado no território. Isto porque, na verdade, não entendemos os padrões como um sistema de demarcação de vias,

65 *Ibidem*, Art. Vairão, p. 36.

66 Polónia, Amélia, *Espaço Concelhio, rede viária e dinâmicas sócio-económicas. Conexões e interinfluências. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI*, Revista da Faculdade de Letras, p. 235.

mas antes como uma origem inseminada de lugares de passagem, dezenas ou centenas, que de forma equidistante, articulada entre si e extensiva, estarão na base da sistematização de uma rede formal de uma dimensão e intensão notáveis.

E num contexto em que o domínio régio e regular, do Estado e da Igreja, no território era profundamente colocado em causa por dezenas de micro-sistemas de administração, fechados em si, grupos de extensão no território - como os casos dos Coutos e Honras - que transportam para a Idade Moderna algo da administração feudal, a importância de um sistema regular, como os padrões, torna-se ainda mais evidente.

Devemos abordar este tema colocando-o em relação à forma do território contemporâneo para tentarmos colocar em evidência que a complexidade da ocupação do espaço diz respeito a sucessivas transformações que têm por base, frequentemente, um pensamento globalizante de formação da paisagem. Essas sucessivas camadas sucedem-se e sobrepõem no espaço e no tempo e são também elas parte da heteronímia de autor de que um território com a espessura cultural do que abordamos indiscutivelmente terá.

2.4 Os descobrimentos do *hinterland* do Entre-Douro-e-Minho

Como começámos por afirmar, todas as aferições que aqui produzimos assentam numa base documental e bibliográfica pouco consolidada. Apenas Carlos Alberto Ferreira de Almeida demonstrou, na sua Dissertação para a licenciatura em História, em 1968, que conhecia, com clareza, este sistema, mas não nos parece que alguma vez tenha dado seguimento à sua análise em nenhum dos seus escritos posteriores.

Seria por isso mesmo imprudente avançar-se com excessivas especulações no sentido de se instituir, agora, um vínculo direto entre os Padrões que se implantavam nos Descobrimentos de novas regiões do mundo e os *padrões leguários* neste contexto Entre o Douro e Ave. Não estamos munidos de bases documentais e bibliográficas suficientes para nos estabelecermos nesse domínio.

Em tudo parecem ser, na verdade, casos bem diferentes; desde logo, porque este não era um contexto desconhecido, nem nos parece sensível atribuir a estes cruzeiros o significado de reconhecimento e posse do território, como acontecera nas regiões do mundo que, simultaneamente, estavam a ser descobertas. Porém, não nos sujeitaremos a uma leitura simplista e redutora do sistema de *padrões leguários*. A sua importância parece ultrapassar largamente a simples demarcação de vias públicas, de auxílio a viajantes ou a peregrinos. Parece claro que este é um programa da contra-reforma, cujo objetivo se centrava na recristianização das comunidades rurais e na renascença da Igreja Católica perante esses povoados. De certa forma, poder-se-á conjecturar uma certa intenção da Igreja – num contexto de reação à difusão das novas igrejas – de consolidar e programar a sua integridade e permanência no território português, ao mesmo tempo que se aventurava para um *Novo Mundo desconhecido*. Se assim fosse, haveria, efetivamente, algumas semelhanças com a posição do Estado Novo na política para a colonização: o *Integralismo Lusitano*, “tudo pela nação, nada contra a nação” seria, pois, a única via do estado se estabelecer com solidez na metrópole para se poder ocupar dos assuntos das colónias.

Por outro lado, não poderemos deixar de ler este sistema de *padrões leguários* como uma sobreposição de interesses globais sobre as diferentes formas de privatização do poder, originadas pela Idade Média. O ressurgimento de um poder global e expressivo, capaz de se estender no território, poderia apenas surgir, neste contexto, de uma aliança entre a coroa e a igreja e, neste caso, manifesta-se num programa reformista, que é, na verdade, a *romanização na renascença*.

Há ainda, contudo, inúmeras dúvidas que parecem subsistir, sem uma explicação

razoável que se vislumbre; desde logo, sobre a possível ligação deste sistema de *padrões leguários* à organização paroquial desta região e, sobretudo, à organização monástica. Tratar-se-á de uma coincidência a proximidade dos quatro mosteiros⁶⁷ dispostos nas imediações da *Karraria Antiqua* com os quatro *padrões leguários*? Efetivamente, a implantação destas estruturas pertence a um período significativamente anterior à contra-reforma e, no caso de Mosteiró, o mosteiro beneditino não existiria já, sequer, na data da implantação dos cruzeiros. Porém, a importância desta estrada inter-regional para a mobilidade de pessoas, designadamente para as peregrinações, por ser esta uma rota antiga dos caminhos de Santiago, e a importância comprovada destas estruturas monásticas na assistência no período medieval, indicia que muito mais estará por estudar e publicar sobre esta matéria.

67 de sul para norte, sucessivamente, Leça do Balio, Moreira, Mosteiró e Vairão.



3. A Terra e o Mar

Na conquista do litoral

ix.
[Aguçadoura, a partir do
monte de S. Felix]
2014
Póvoa de Varzim

Até meados de seiscentos, o espaço costeiro do litoral português, particularmente no Entre Douro e Minho, não se constituiu um móbil permanente de atração da população. Os avanços e recuos na interação do povoamento com o mar estiveram, sobretudo, relacionados com a instabilidade da costa e da navegação. Como atrás apontamos, as póvoas marítimas, expressões pioneiras do assentamento popular ao longo da costa, surgem tímida e tardiamente e a dinâmica marítima seria sobretudo impulsionada pelo sistema centralizado e nodal de portos e espaços urbanos.

Com efeito, mesmo os portos de maior relevância estariam resguardados numa interioridade limitada da foz de um rio ou de uma formação estuarina (caso de Matosinhos) e apenas a partir daí estabeleciam a sua rede de perfuração pelo *hinterland* comercial. Não se encontram, pois, vestígios relevantes de formações litorais contínuas, com exposição e abertura atlântica expressivas anteriores aos primórdios da Idade Moderna, como indica Alberto Sampaio.

E se, por um lado, era o mar a expressão maior de uma incógnita indomável pelo domínio terreno das coisas e o símbolo de um medo colectivamente partilhado, bem como a representação do infinito, e mesmo da perda de um rei – o que justificaria por si só uma aversão geral aos assuntos do mar – por outro, nunca deixou a costa portuguesa, mesmo alguns séculos posta a estabilização e consolidação da monarquia cristã, de ser assolada por inúmeros ataques, com expressões materiais. Pilhagens, Assaltos e saques eram práticas correntes de mouros e turcos e, mais tarde, de ingleses, franceses e holandeses, ora a embarcações, ora a povoações.

A presença de Portugal no mar, tanto em circuitos de escala local, piscatória ou comercial, tanto na sua extensão ultramarina, foi confrontada desde cedo com adversidades que desestabilizaram o móbil expansionista da nação. E este desinteresse pelas questões marítimas ou, mais precisamente, por uma linha litoral que expõe o *hinterland* português a uma abertura continental, deverá estar na base de um povoamento antigo interiorizado, diríamos mesmo resguardado num contexto mais defensivo e imposto.

Da linha de implantações monásticas mais litorais do Entre o Douro e Ave (Vairão, Mosteiró, Moreira e Leça), com expressiva extensão a norte (em Rates, ou Rio Mau) e a sul, note-se que em todos os casos a distância ao mar é notável e sensivelmente

a mesma. Pois parece que a resguarda da primeira linha de altitude considerável na retaguarda (a Nascente) – uma das espinhas que dividem no sentido Norte-Sul as Terras da Maia –, o encastramento nos vales primários e secundários do Ave, Onda e Leça e o posicionamento estratégico face às principais vias de ligação do território levam-nos a ler uma nova frente de mobilização do povoamento do noroeste: o atlântico.

Particularmente no caso de Leça do Balio, esta questão parece ser sintomática. Reveste-se de especial importância, este caso, por aqui se implantar a sede peninsular da ordem militar e hospitalária de São João de Jerusalém (sucédida pela Sagrada Ordem de Malta) e por obedecerem à implantação deste tipo de infraestruturas monásticas matérias de ordem geográfica-estratégica. E é, também, este o caso mais denunciado de uma estrutura que se constituiu ela própria uma charneira no território entre dois polos mobilizadores. O sul, pela natureza da reconquista cristã – onde a própria ordem participou ativamente – e o Atlântico, que mereceria as maiores reservas e resguardo, numa posição de exposição controlada, salvaguardada por um *anfiteatro natural*, formado pela plataforma litoral, sensivelmente até à cota dos 150 metros.

Mais do que isso, Leça localiza-se estrategicamente, como atrás fizemos menção, numa posição de interface entre um grande eixo de penetração peninsular - o Douro - e os movimentos verticais paralelos à costa atlântica. A posição intermédia que ocupa, entre a terra e o mar, entre os planos litorais e as primeiras serranias, entre o Douro e o Atlântico, é de uma hibridez notável. Aproveita a abertura da morfologia do terreno que na aproximação da foz do Douro abre o vale ao Atlântico, e coloca-se justamente no *espaço entre*.

A participação na Reconquista foi de tal importância que a propriedade da Ordem de Malta em Portugal foi-se sucessivamente proliferando por todo o país, essencialmente para sul. Em 1194, D. Sancho I doa a esta igreja a terra de Guidintesta, a qual viria a dar lugar ao Castelo de Belver que, como é sabido, pela sua posição estratégica, a norte do Tejo e a cerca de 60 quilómetros da fronteira com Castela, teve uma importância fundamental para a sustentação do Estado em vários momentos. Em 1232, D. Sancho II emite a doação do Crato, onde se construiria um dos mais conhecidos Castelos desta Ordem e que passou a ser a sua sede.

Não esquecemos ainda as relações para o interior que a Ordem de Malta foi, também, consolidando. A propriedade que detinha em torno do Castelo do Vimioso, em Bragança, por si comandando, bem como o Castelo de Sernancelhe, que se juntam a outros ao longo de linha de fronteira com Castela, era mobilizadora

desta linha de comunicação interior e reafirma a posição estratégica que, em Leça do Balio, este mosteiro assumira. Para tal, constitui-se o vale do Douro um eixo de penetração de longa distância, dando origem a uma terceira linha de força da geografia deste lugar.

*

A relação com as questões marítimas nunca deixou de se revestir, neste território, de alguma paradoxalidade e contradição. A pequena localidade de Matosinhos, inserida no contexto do julgado de Bouças, tinha um carácter piscatório e estava originalmente, como vimos – embora articulada com a cidade Porto e com a restante região, muito por responsabilidade da produção e comercialização do sal – interiorizada no quadro do estuário do Leça. Da altitude e recuo de Sendim, lugar da primeira implantação do antigo mosteiro de Bouças, observava-se uma extensa área litoral despovoada, onde um areal extensivo, de cerca de 300 metros, a julgar por representações antigas, penetrava por terra adentro. Era portanto um litoral árido, aberto à universalidade e que não motivara os interesses locais excepto para movimentações pendulares com objectivos muito precisos, como os que atrás verificamos.

Terá sido, justamente, esta abertura *desconfinada* que esteve na base de um território especialmente desprotegido e exposto perante o assolo de ataques hostis, normandos e centro-europeus. A presença perante o litoral parecia ser, pois, uma inevitabilidade mobilizadora do povo, no sentido de se garantir a solidez do estado-nação. E surge no contexto de quatrocentos a primeira ordenação, de D. João II, para a instalação de um sistema de vigias ao longo da costa entre Douro e Ave, a começar, no caso deste território, justamente no monte de S. Gens. Assim, a topografia figurava-se como a melhor aliada da observação do mar e o sistema que viria a desenvolver-se, com a firme aliança da Igreja, constituiu-se uma forma de aproximação notável do povo ao Atlântico.

Este sistema ganhou substância na colocação de inúmeras vigias, fachos, faros, atalaias, ou velas. A carta *“De D. João II ordenando o estabelecimento duma atallaya em S. Gens, para, em ligação com a que se puser em Vila do Conde, e outras, avisar dos navios que passarem no mar”*, que data de 30 de Agosto de 1484, surge assim como a primeira documentação de um sistema desta natureza, nesta área.

Parece ser consensual que um dos principais objetivos da colocação destes fachos ao longo da costa e na profundidade litoral, nos montes de maior visibilidade e nos pontos de maior altimetria das linhas acima dos 150 metros, era a fiscalização e patrulha do mar, “em clara resposta ao incremento das atividades de corso e pirataria”⁶⁸. Assim o afirmara também Raphael Bluteau⁶⁹, e acrescenta que “*para mayor segurança dos portos de mar, ordenou El-Rey D. Sebastião no regimento moderno da Milicia do Reyno, que nos lugares mais commodos e onde melhor se descobrisse o mar houvesse pepetuas vigias (...)*”⁷⁰. Embora saibamos agora que este sistema viria já do reinado de D. João II, como o indica claramente a documentação supracitada, a referência de Bluteau confirma a ideia da função de vigia e patrulha da costa como reposta a uma percepção do perigo motivado pelas atividades de corso. E uma acta da Vereação do Porto, de 20 de Junho de 1594, dá certeza à convicção de que este se tratava de um esquema articulado ao longo de toda a costa do Entre Douro e Minho. Pero Guedes, governador da Relação, informa que “*tinha ordem dos senhores governadores para se porem fachos e vegias nos lugares marítimos deste Antre Douro e Minho assim como dantes costumava no tempo que a armada ingressa veio a este reino (...) comunicando se os fachos e vegias com os lugares atrás deccrados de maneira que aja correspondência de humns com os outros pera que tambem os fachos que se puserem por mandado dellos juis e vereados nos concelhos de Gaia Hazurara tenham a mesma correspondencia e comunicação (...) com os de Vila do Conde he mais lugares deste Antre Douro e Minho...*”⁷¹

Também Francisco Ribeiro da Silva informa que “nos finais de 1586 (...), estava montado no Entre Douro e Minho um esquema de defesa, de base miliciana, cuja superintendência pertencia ao Governador da Relação, Pero Guedes. A vigilância era garantida pelas populações do litoral e, não raro, do interior, postadas em pontos estratégicos, ao longo da costa, comunicantes entre si, a que chamavam vigias ou fachos, cuja manutenção e eficiência era confiada aos ouvidores e juizes dos

68 Polónia, Amélia, Vila do Conde, Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto, 1999, p. 207.

69 Bluteau, Raphael, Vocabulario Portuguez & Latino, Vol. 4, Art. Facho, Colégio das Artes da Companhia de Jesus, Coimbra, 1717, p. 9.

70 “(...) as quaes elegem com os officiaes da Camera os Capitaens môres de cada lugar em numero bastante para vigiarem dous de dia e três de noyte, começando um pela manhã, e entrando outro ao meyo dia, e que vendo as velas ao mar fizessem sinal com fumos, se estivessem longe e com fachos, se estivessem perto, dando tantos fumos a os fachos, quantos fossem os navios e os três, que vigiassem de noyte se repartissem a os quartos, e que vendo navios ao mar se desse aviso deles ao Capitão mór, e sahindo gente em terra dessem sinal com arcabuzes, paraque se acudisse com presteza ao rebate. Nas torres, e atalayas o facho he um pao alto com outro em cima atravessado em cuja ponta está huma cadea de ferro, e no fim della, huma candeirinha vasada, aonde se poem o fogo, quando parece inimigo, de noyte, ou de dia por tempo dos seis mezes, que correm, de Mayo até ao fim de Outubro.” (Bluteau, R., Vocabulário Portuguez & Latino..., 1717)

71 A.H.M.P. – Lv. 32, fl. 211-212.

respectivos lugares ou a capitães, eleitos pela Câmara.”⁷² Esta documentação, baseada em atas das Vereações do Porto do período de dominação filipina, é corroborada por uma notícia de Óscar Figueiro⁷³, no Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, de 1987, onde afirma ter encontrado no Arquivo Histórico Municipal do Porto um documento inédito. Trata-se da “Provizão sobre as regras dos fachos” da autoria de D. Filipe II, onde é confirmada uma ordenação para o estabelecimento de um sistema extensivo de proteção costeira no noroeste litoral português. Este sistema, que vem fortalecer e dar substância às existências dos tempos de D. João II e D. Sebastião, surge num contexto de conflito agudo entre a corte de Espanha e Inglaterra que culminou num saque violento e sucessiva ocupação, de autoria britânica, em Baiona e Vigo, durante cerca de 3 semanas, em 1585. Pois em reação à ameaça das caravanas furtivas inglesas e à sua progressiva dominação dos mares, a notícia da ocupação de Baiona (que é rapidamente difundida por toda região do noroeste e levada às Vereações do Porto), instiga as autoridades marítimas e civis a defenderem-se num sistema de vigilância instalado entre o Porto e Caminho. Eram merecedores de maiores cuidados os casos de Vila do Conde e Matosinhos, como o referira D. Luís Henriques, o responsável militar, citado por Francisco Ribeiro da Silva⁷⁴. A essa data, segundo o mesmo autor, estariam já identificados alguns dos lugares estratégicos (litorais) de instalação destas infraestruturas, componentes da rede regional: na Foz (N^a Sr^a da Luz), na praia de Matosinhos, no lugar do Corpo Santo (Leça da Palmeira), em Lavra, em Angeiras, em Labruge, Vila Chã, Mindelo, Azurara e Vila do Conde. E articulado e comprometido com este sistema de fachos, ou marcas marítimas, um outro sistema terrestre, “de correios, cuja função era percorrer com rapidez parcelas de território costeiro, passando informações relativas à identificação de navios ou frotas suspeitas”⁷⁵.

É esta articulação entre os diversos postos do sistema que, na verdade, nos leva a uma concepção de rede imaterial e extensiva de comunicação e agregação de territórios. E como temos vindo a insistir, a aliança com a Igreja foi neste domínio, como em todas as iniciativas da época, de enorme importância para a aculturação de um sistema cuja componente técnica, à partida, poderia parecer mais importante do que qualquer outra.

72 Silva, Francisco Ribeiro da, O curso inglês e as populações do litoral Lusitano (1580-1640), Póvoa de Varzim, 1985.

73 Figueiro, Óscar, As profissões em Matosinhos e Leça do final do séc. XVIII através das companhias de ordenança, Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos, 1987, pp. 33-54.

74 Silva, Francisco Ribeiro da, O curso inglês e as populações do litoral Lusitano (1580-1640), Póvoa de Varzim, 1985, p. 314.

75 Polónia, Amélia, Vila do Conde, Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista, Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Faculdade de Letras, Porto, 1999, p. 207.

3.1. Orientação

Mas ainda que fosse a defesa, ou mais propriamente a patrulha do mar e da costa, o principal programa deste muito extenso esquema articulado de fachos, a sua evolução e complexificação atribui-lhe um significado não menos importante: a orientação.

↪
Carta de
Navegação.
Orientação

Essa missão estaria relacionada com a circulação marítima, designadamente em dias de menor visibilidade e de noite e serviria, muito em particular para as embarcações mais pequenas, como a frota pesqueira. Assim noticia Geraldo Coelho Dias⁷⁶. É esse facto que explicará, cremos, os três níveis de profundidade e distanciamento em relação à costa. Seriam, pois, os alinhamentos das marcas no alto dos montes e os pontos destacados com a linha de fachos existentes ao longo da costa, nas praias, documentada nas Vereações, que auxiliavam a navegação no mar, bem como a circulação ao largo da costa. Ao longo da costa, e neste caso em particular no território Entre o Douro e Ave estes enfiamentos são paralelos entre si e praticamente equidistantes, excepto no troço central, que é maior, correspondente à foz do Onda. Assim, a sul e a norte, cada um deles representa a aproximação às barras do Porto e Vila do Conde, respetivamente, principais centros urbanos e portos ultramarinos da região.

O primeiro eixo, particularmente relacionado com a entrada na barra do Douro, serve-se da capela de Santa Catarina e do monte da Lapa. O segundo, no sentido sudoeste-nordeste, deverá alinhar o farol da Senhora da Luz e a atalaia no Monte de S. Gens, como defende Marta Oliveira⁷⁷. Torna-se assim credível que a atalaia existente no Porto, articulada com o monte de S. Gens, referida na ordenação de D. João II, de 1484, se situasse efetivamente no monte da Sra. da Luz e que este conjunto completava o sistema de vigias da costa que para o Norte se dispunha sobre o litoral.

Ambos os enfiamentos vêm já referenciados na cartografia de Willem Jansz Blaeu, em 1619, e deverão ter tido um importância considerável e permanente ao longo dos séculos; em meados de oitocentos estão descritos de forma rigorosa e incontestável na planta “Entrance of the River Douro”[x.], de Edward Belcher, em 1833: “*long landing mark Sta. Catherina Church on Lapa Convent*” e o “*Apollonia over Lighthouse*”⁷⁸.

76 “...os fachos ou marcas marítimas prestavam ajuda à orientação dos barcos de pesca na cerração da noite ou nas preocupações dos nevoeiros marítimos.” – Dias, Geraldo J. A. Coelho, O Mar e os portos como catalizadores de religiosidade, O litoral em perspectiva (sec. XVI, sec. XVIII), Um ponto de situação historiográfica, Actas, 2001.

77 Oliveira, Marta, Porto, São Miguel o Anjo: uma torre, farol, capela: memória para uma intervenção na obra, Trabalho realizado no âmbito do processo IPPAR N.º 123/P/05, Porto, 2005.

78 o termo lighthouse é referente ao farol da Senhora da Luz, na Foz do Douro.

Santa Catarina⁷⁹ terá sido construída por ordem do rei D. João I⁸⁰, que doou aquele terreno aos marinheiros do Porto, com a finalidade de se construir ali aquela capela. E se a construção da igreja da Lapa, em particular, é muito posterior, e nunca poderá ter sido um marco marítimo antes do século XVIII, aquando do novo projeto para a igreja, nas suas imediações uma outra estrutura deverá ter tido uma importância considerável para a navegação e, particularmente, para os alinhamentos na entrada da barra do Douro. Trata-se, pois, do monte onde se implanta a capela do Senhor do Olho Vivo [vii.], mais recentemente designada de capela do Senhor do Socorro. Neste caso, não devemos desconsiderar as evocações e topónimos, já que Socorro, particularmente no contexto do culto mariano, esteve frequentemente associado a questões do mar e Olho Vivo oferece-nos indícios sobre o programa original: atenção na vigia da entrada fluvial da cidade. Este lugar, ainda hoje popularmente designado de Olho Vivo, ocupa uma posição estratégica na cidade do Porto, por ser onde a morfologia do terreno mais se destaca e atinge as cotas mais elevadas. É, tal como Santa Catarina, um lugar de excelência para a visibilidade a longa distância. Autores vários encontraram outras explicações para a origem do topónimo. Citando Horácio Marçal, refere Eugénio Andrea da Cunha Freitas⁸¹, na sua *Toponímia Portuense* que “a curiosa denominação de Senhor do Olho Vivo derivava de se recomendar aos caminhantes⁸² que tivessem ‘olho vivo’, para se defenderem dos ladrões que se acoitavam nas traseiras da capela, nesse lugar então solitário.” Por seu turno, Monteiro de Andrade atribuía a origem do topónimo ao facto de ali ter existido um telégrafo óptico. Mas a referência deste monte da Lapa (*Lapa Signal Post*)⁸³ em cartografia marítima diversa e o facto da capela do Senhor do Olho Vivo existir bem antes do início da construção da igreja da Lapa⁸⁴ levam-nos, ainda mais, a crer que este topónimo está, na verdade, relacionado com questões de navegação e vigia, designadamente da entrada na Barra. A própria origem e localização da Igreja da Lapa, cuja construção foi impulsionada por iniciativa e devoção do Pe. Ângelo Siqueira, missionário brasileiro, depois de entrar na cidade “sob violentíssimo

79 que era a padroeira dos marinheiros do Porto.

80 na fachada posterior da capela reside uma inscrição que indica: “Fundação do Séc. 14 – Régia ordem de D. João I – em – VII-X-MCCCCVC”.

81 Freitas, Eugénio Andrea da Cunha e Freitas, *Toponímia Portuense*, Contemporânea Editora, 199, p. 242.

82 Horácio Marçal referir-se-ia aos peregrinos de Santiago, já que se encontrava esta igreja nas imediações da estrada velha Porto-Braga, uma rota de Santiago com uma considerável importância.

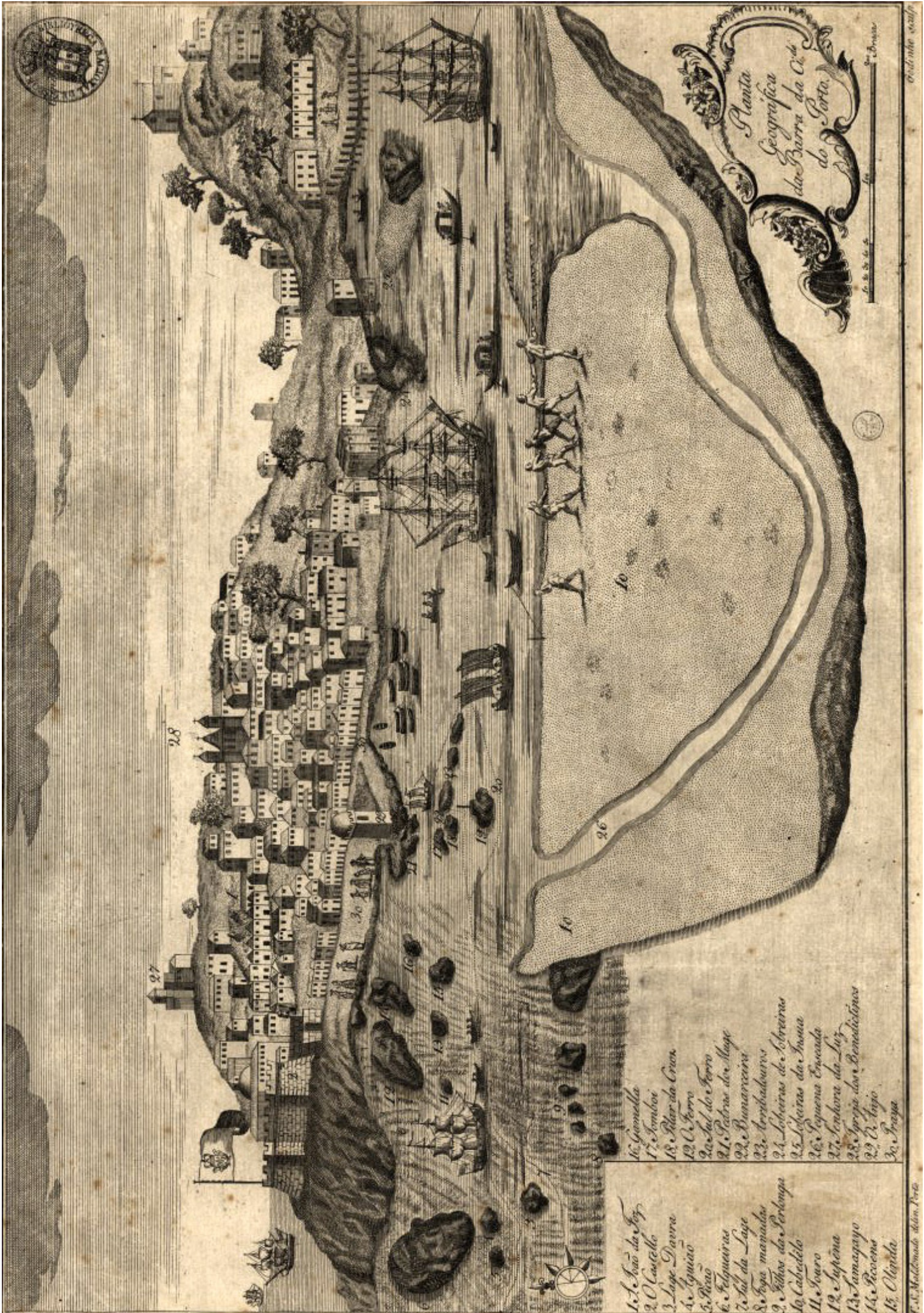
83 o topónimo Lapa está frequentemente associado a assuntos marítimos. Também em Vila do Conde a Igreja da Lapa terá tido alguma importância para a navegação e para os navegadores.

84 *vide* Freitas, Eugénio Andrea da Cunha e Freitas, *Toponímia Portuense*, Contemporânea Editora, 199, p. 242.

x.
*[A igreja da lapa (uma
torre inacabada) e o
quartel de Santo Ovídio]*
Porto



xi.
Maldonado, Teodoro de
Sousa
[Plant and perspective of
Foz do Douro, near (and
now part of) the city of
Porto]
1789
Porto



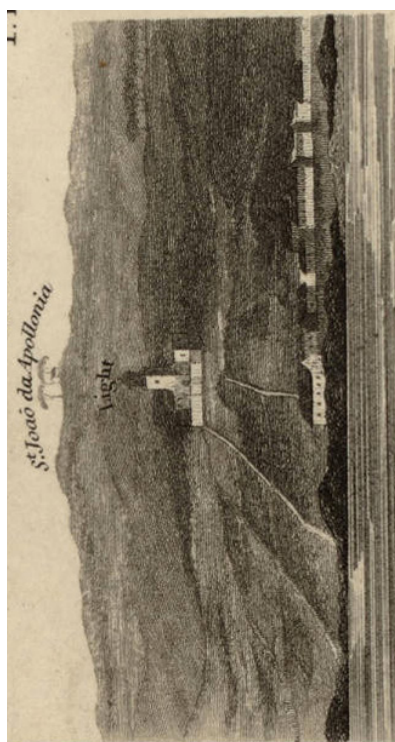
Planta Geográfica da Barra da Cidade do Porto

1000
500
0
500
1000



- | | |
|-----------------------|-----------------------------|
| 1. A. São da Foz | 16. Gamella |
| 2. O. Castello | 17. Sombor |
| 3. Lago D'Avra | 18. Pilar da Cruz |
| 4. A. Aguião | 19. O. Ferro |
| 5. P.irão | 20. Sal do Ferro |
| 6. Felgueiras | 21. Pedras do Moço |
| 7. Sal da Lage | 22. B. Marceiros |
| 8. Fogos manadas | 23. Archibaldos |
| 9. Alfios da Perlonga | 24. Sobras de Sobras |
| 10. Cabedelo | 25. Sobras da Inua |
| 11. Soaro | 26. Pequena Encosta |
| 12. Supena | 27. Senhora da Luz |
| 13. Samagayo | 28. Igreja dos Beneficentes |
| 14. Piccoso | 29. O. Anjo |
| 15. Oleinda | 30. Freixo |

xii.
Belcher, Edward
[Entrance of the River
Douro]
1833
Porto



Entrance OF THE RIVER DOURO

Commanded by Colonel Bisher.

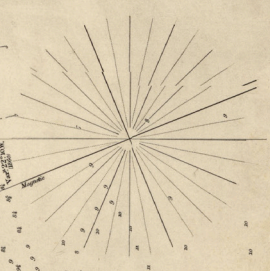
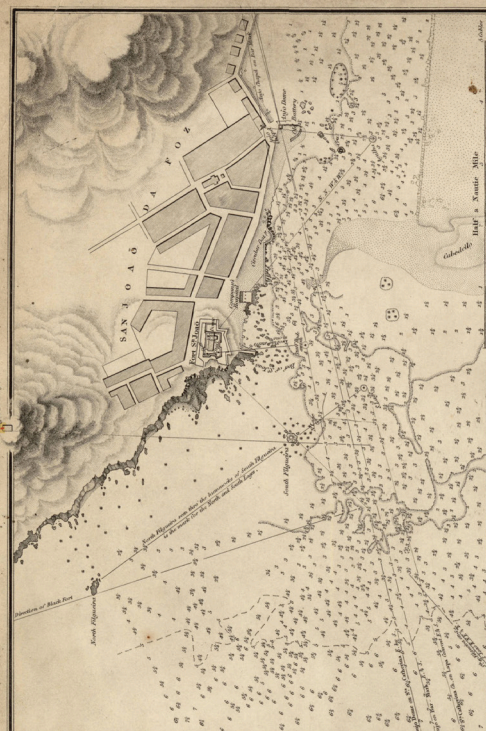
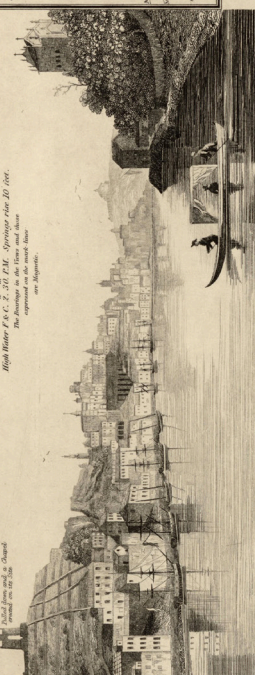
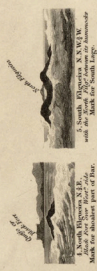
H.M.S. *Endeavour*.

1823.

First Survey June 18. 27. 0. 18.

Second Survey Feb. 2. 23. P.M. Spring tides 20. 1823.

This map is drawn from the observations made on the spot under the direction of the Commandant.



Scale of Nautic Miles



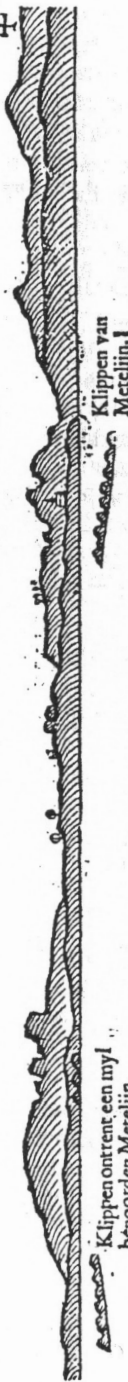
Printed by W. & A. G. Leitch, Edinburgh. Published by the Admiralty, London. Sold by the Hydrographic Office, Admiralty, London. Sold by the Hydrographic Office, Admiralty, London. Sold by the Hydrographic Office, Admiralty, London.

'r hooghe landt Vidua.



Albus vertoont het voorſij lande Diana en daer bezuyden als Diana (synde neffens A) noordoost van u is acht mylen.

Metelijn dwars van u.



Klippen omtrent een myl benoorden Metelijn.

Albus ist lande ghedaen neffens Metelijn/ als Metelijn dwars van u is/ en dat ghy dichte by lande syc.

Kasteel aen de noordzyde van Port a Port, alsmen van benoorden komt by 't landt.

't landt bezuyden Port a Port.



Dese figuer behoort aen de voorgaende/ en vertoont de ghedaente des landis neffens Port a Port en daer bezuyden. Alsmen van bezuyden comt/ sietmen een Dorpen binnen het kasteel van Port a Port/ ghemaect S. Jan. Een myl daer benoorden seyt Metelijn.

't landt bezuyden Port.

Avers.



Klooster.

Albus vertoont het lande tusschen Port a Port en Averso/ als het hooghe lande bezuyden Poortdoost ten mynden van u is drie mylen.

Dus vertoont het lande van Poort alsmen van bezuyden, temt.

Albus vertoont het lande van Port a Port alst oostguydoost van u is omtrent drie mylen.

temporal⁸⁵, fundamenta a nossa convicção. E outros topónimos, diríamos, análogos, estão distribuídos ao longo da costa com missões de vigia, como são bons exemplos *Mirão e Mirante*.

O segundo eixo corresponde ao alinhamento vertical do Monte da Luz, na freguesia da Foz do Douro, com o Monte de S. Gens, em Custóias. No primeiro, onde existe ainda hoje um farol⁸⁶, existiria já, desde há muito tempo, eventualmente de construção medieval, uma pequena ermida, dedicada a N^a Sra. da Luz, demolida cerca de 1832. Este templo é um exemplar da proximidade do culto mariano com as questões ligadas ao mar e o topónimo, em particular, torna inequívoco o programa da infraestrutura. Como atrás vínhamos citando, já nas Vereações de 1594 esta ermida era referida como um farol importante para a navegação ao largo da costa de Entre Douro e Minho; essa referência deverá confirmar que a data inscrita no edifício, 1680, não corresponde à data da sua construção original, mas a uma eventual obra sobre a estrutura existente, cujas intervenções iniciais teriam estado a cargo de D. Miguel da Silva, cerca de 1528. Essa foi também a convicção de Eugénio Andrea da Cunha e Freitas⁸⁷. Mas deste enfiamento o lugar em profundidade assume uma importância, a nosso ver, considerável por se constituir uma charneira temporal e espacial, entre a barra de Douro e a navegação ao largo da costa para norte. No monte de S. Gens residiu até ao ano de 1898 a capela a N^a Sra. da Nazaré, S. Gens e Santa Apolónia⁸⁸ que na Monographia do Concelho de Bouças, de Godinho de Faria, vem referida como estando por baixo de dois pinheiros. Vinha descrita nas memórias paroquiais [xii.] com as mesmas evocações. O conjunto serviria como “ponto de orientação”⁸⁹. O fenómeno da originalidade destas duas árvores de grande porte, isoladas no alto do monte, é confirmado pela narração de Belcher [x.], que as representa com destaque no enfiamento com a Sra. da Luz.

São estes dois eixos que integram e ordenam, como disse Amélia Polónia, um “esquema articulado devidamente definido.”⁹⁰ E mais do que isso, tudo nos leva a crer que esta aproximação à barra do Douro foi original e impulsionadora de outros enfiamentos ao longo da costa, pelo menos para Norte. Assim o indica a supracitada

85 *Ibidem.*, p. 202.

86 O farol da Senhora da Luz foi mandado edificar em 1758, pelo Marquês de Pombal, através de um Alvará de 1 de Fevereiro.

87 Freitas, Eugénio Andrea da Cunha e Freitas, *Toponímia Portuense, Contemporânea* Editora, 199, p. 317.

88 A Santa Apolónia veio a afirmar-se como um culto muito importante para a diocese do Porto por se acreditar que um dente seu se encontra na sé do Porto guardado. É, ainda hoje, conhecida como a padroeira dos dentistas. Mais tarde designada de *S. João da Apollonia*.

89 Faria, Francisco F., *Monographia do Concelho de Bouças...*, p. 292.

90 Polónia, Amélia, *op. cit.*, p. 207.

carta de D. João II, na ordenação da instalação da atalaia original no monte de S. Gens⁹¹.

E ao longo da costa, até Vila do Conde, paralelos ao enfiamento *Sra. da Luz*⁹² – *Santa Apolónia* (S. Gens), identificamos mais quatro eixos: *Corpo Santo* (*Leça da Palmeira*)⁹³ – *Mirão* – *Monte Faro*; *Facho* (*Perafita*)⁹⁴ – *Mirante*; *Facho* (*Vila Chã*)⁹⁵ – *Igreja Paroquial de Fajozes*; *Azurara*⁹⁶ – *Mirante*.

Da mesma forma, paralelos ao eixo *Santa Catarina* – *Olho Vivo* (*Lapa*), identificamos quatro enfiamentos ao longo da costa até Vila do Conde: *Facho* (*praia de Matosinhos*)⁹⁷ – *Santa Apolónia* (S. Gens); *Facho* (*Perafita*) – *Monte de Santa Cruz* (*Maia*); *Facho* (*Vila Chã*) – *Ermida de Santa Eufémia* (*Monte de Santa Eufémia*)⁹⁸; *Ermida da Sra. da Guia* – (...).

3.2. A centralidade de Santa Eufémia

O santuário de Santa Eufémia, particularmente, parece ter desempenhado um papel fulcral neste sistema militar de vigilância da faixa litoral, bem como na orientação da navegação – pela participação no sistema de enfiamentos com o lugar do Facho, em Vila Chã – e presença genérica da terra no mar. O monte é o ponto mais alto da linha avançada da espinha mais litoral das Terras da Maia e surge destacado no contexto. Desse ponto, em dias de maior visibilidade, é possível observar a sul o monte da Virgem, em Gaia, a 23 km, e a norte a Serra de Rates, designadamente o Monte de S. Felix [vi.], a 15,5 km. A amplitude a abertura de campo (que também se verifica a nascente), oferece a este lugar uma centralidade no contexto do Entre Douro e Ave, num território extensivamente povoado do Porto a Vila do Conde.

E essa centralidade é também correspondida pela importância religiosa do complexo, facto que lhe atribui uma complexidade e dimensão cultural muito superior à do sistema militar.

xv.
[Vila Chã a partir da
Casa do Facho, no
Santuário de Santa
Eufémia]

91 “*dauissar as outras atallayas que adiamte man/damos poer E pore*” (Livro Antigo de Cartas e Ordenação dos Senhores Reis D. Afonso V e D. João II, p. 119)

92 referida nas Vereações do Porto, de 1594, por Pedro Guedes.

93 *Ibidem.*

94 *Ibidem.*

95 *Ibidem.*

96 *Ibidem.*

97 *Ibidem.*

98 Vem referido num documento da Paróquia de Alvarelos que existira muito perto da Ermida de Santa Eufémia, no alto do Monte com o mesmo nome, a casa do facho de onde se obtém uma visibilidade muito ampla e profunda de toda a região litoral.



Será também a partir do monte de Santa Eufémia que podemos problematizar e especular sobre a possível complexidade interior desta rede de visibilidades na paisagem, tal como defendera Francisco Ribeiro da Silva. E é, na verdade, a comunicação entre pontos em sentidos divergentes, designadamente Norte-Sul, que atribui a este sistema o conceito de rede: interligada e comunicante entre si. A ordenação de D. João II, de 1484, apontara já vagamente nesse sentido e visto que, em momentos de instabilidade militar, designadamente com a aproximação de ataques corsários, seria necessário mobilizar esquadras e populares das proximidades, esta intercomunicabilidade e versatilidade do sistema parece ser cada vez mais credível.

Se a sul do Ave o complexo de Santa Eufémia surgia como uma exceção integrada num sistema regular e regulador de paisagem, que, neste caso, tinha uma dimensão mais alargada e uma comunicação com toda a costa entre o Porto e Vila do Conde, a norte parece ser o Monte de S. Felix, já referido, que surgia com esse programa. Também com um enfiamento paralelo ao de Santa Eufémia – Facho (Vila Chã) [xiii.], São Felix, onde se implantou o Santuário da Senhora da Saúde, obtinha uma dimensão funcional alargada, agregadora e centralizadora de todo o território entre Vila do Conde e Esposende.

3.3. A devoção e o programa

Mas cabe-nos questionar, sobretudo, de que forma estes fachos podem incidir na *atlantização* no povoamento do *hinterland* rural entre Douro e Ave? E o que é que se constitui de verdadeiramente programático neste sistema?

A resposta à primeira questão terá de se recorrer da religiosidade do povo e essencialmente da *presença da Igreja em todas as empresas do Homem*, sobretudo em períodos mais remotos, como diria Geraldo Coelho Dias.

3.2.1. Geografia mariana

A população de todo o território via partir para a aventura oceânica uma parte de si, nas diferentes formas que a viagem assumia. E as expectativas – já o dissemos – bem como a esperança no regresso ou as aspirações da *Boa-Viagem*, eram depositadas numa forma intensiva do culto religioso, manifestada “ao nível da consciência pessoal ou comunitária”⁹⁹. Seria de tal forma intensiva, que assumira frequentes vezes uma dimensão ritual, popular e subjetiva, funcional e mágica. Certamente nada que, institucionalmente, a Igreja pudesse evitar ou controlar, estas formas de culto que transcendiam largamente a esfera litúrgica foram também impulsionadoras da vitalidade e continuidade da Igreja perante as comunidades rurais do interior e litorais. E os fachos articulados sistemicamente ao longo da costa e do *hinterland*, evoluíam inúmeras vezes para espaços religiosos, ou eram assim mesmo originalmente fundados, invocando-se toda a espécie de Santos, numa religiosidade centrada, maioritariamente, em devoções “no caleidoscópio das invocações marianas”: “Senhora da Boa Viagem, da Guia, da Luz, da Ajuda, do Socorro, do Amparo, das Angústias, do Alívio, da Aparecida, da Esperança, do Desterro, da Atalaia, do Cabo, Agonia, da Assunção, do Bom Rumo, da Bonança, de Belém, da Oliveira...”¹⁰⁰ Mas para além dos topónimos da época, inúmeras romarias em torno destas ermidas, do culto mariano ou não, como é o caso de Santa Eufémia, e outras formas de expressão da religiosidade popular clarificam a emergência dos assuntos do mar.

A verdade é que as invocações marianas sobre a temática do mar parecem assumir uma geografia própria sobre todo o território nacional – que transcende a linha litoral das áreas mais próximas da costa – e expressam a emergência do Mar, como

99 Dias, Geraldo J. A. Coelho, *O Mar e os portos como catalizadores de religiosidade, O litoral em perspectiva (sec. XVI, sec. XVIII)*, Um ponto de situação historiográfica, Actas, 2001, p.278.

100 *Ibidem*, p. 281.

móvil do povoamento e da própria identidade da modernidade portuguesa. E o facto de essa geografia se ter constituído em rede extensiva ao longo do espaço de Entre Douro e Minho e a sul do Douro e de ter imanado de uma programa colonizador, autoriza a convicção de que estamos perante uma fator de programação do território.

A entrega incondicional do povo às causas do mar, ou seja, o aventureirismo colectivo da viagem, traria consigo um risco acrescido que só uma similar entrega às crenças religiosas poderia suportar. E como diz Geraldo Coelho Dias¹⁰¹, a religiosidade popular surgia, assim, como um *depósito de confiança e assumia uma dimensão funcional*, particularmente assinável “numa espécie de geografia mariana, bastante diferenciada, em que o nome de Nossa Senhora aparece associado a freguesias e cidades, serras e montes/campos e vales, cobrindo a paisagem portuguesa de norte a sul, do interior montanhês à orla marítima.”¹⁰²

Esta geografia própria de que fala Geraldo Coelho Dias atribui à devoção mariana um quadro regular e intrínseco ao sistema de paisagem. Eram as invocações a Maria, “Senhora Nossa e Mãe dos homens”¹⁰³ que assumiam “traços cúlticos de mãe carinhosa”¹⁰⁴ e, por isso, invocada por mareantes e familiares, de um modo geral “como voto em honra de esperança ou como grito de súplica em horas de tormenta e perigos no mar”¹⁰⁵. Será então por isso atribuído mais regularmente e, sobretudo, aos templos mais pequenos – eremitérios isolados prontos para “acender estrelas para o navegante”¹⁰⁶, nas palavras de Guerra Junqueiro – o nome e culto a Maria.

101 Dias, Geraldo, *A devoção do povo português a Nossa Senhora nos tempos modernos*, Revista da Faculdade de Letras, p. 227-253.

102 *Ibidem.*, p. 236.

103 Dias, Geraldo J. A. Coelho, *O Mar e os portos como catalizadores de religiosidade, O litoral em perspectiva (sec. XVI, sec. XVIII)*, Um ponto de situação historiográfica, Actas, 2001, p.281.

104 *Ibidem.*

105 *Ibidem.*

106 Junqueiro, Guerra, *As Ermidas, in Os Simples*, Poesias Líricas, 1892.

IV

Alvas ermidinhas sob azues maguados,
Vejo-vos de longe n'uma adoração,
Como ninhos brancos de Ideal pousados
Lá n'esses fragosos montes escalvados,
Onde não ha agoa, nem germina o pão.

(...)

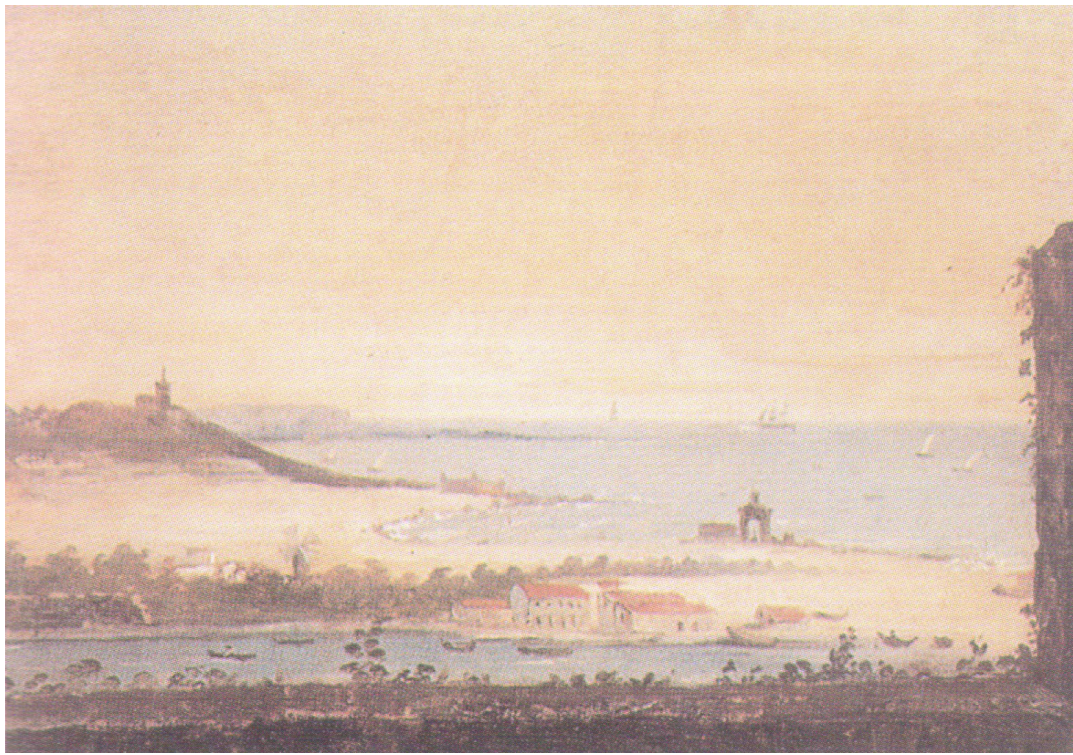
E de povo em povo, que é de serra em serra,
Almas na agonia visitando vae;
Quando chega, a Morte já as não aterra,
Ella lhes dá azas p'ra voar da terra,
Seu menino beijos p'ra levar ao Pae...

Virgem das Angustias, Virgem da Bonança,
Quantas noites, quantas! tremula de dor,
Não vae ser parteira da ovelhinha mansa
A parir, balando como uma creança,
Entre fragaredos de meter horror!

A deshoras mortas eil-a vigilante,
Prompta a dar socorros ao menor queixume:
Acender estrellas para o navegante,
Ir levar ás mães o cordeirinho errante,
Defender das cobras a ninhada implume...

As Ermidas (1892)

Guerra Junqueiro



3.2.2. Centralidade cristológica

A espessura e densidade das áreas costeiras que, como através verificamos, eram tendencialmente áridas e despovoadas no contexto quinhentista, foi sendo progressivamente relativizada por meio de um avanço das forças do povoamento rumo ao litoral.

Bom exemplo disso é, claro, o caso da construção da Igreja do Bom Jesus de Bouças¹⁰⁷, projetada por João de Ruão, sucessora da igreja do Mosteiro de Bouças, que se encontrava, em 1551, num estado avançado de degradação. A nova igreja está implantada a uma distância considerável do lugar de Sendim, onde se localizava a antiga. E nenhuma outra razão, se não a aproximação à costa e à região estuarina do Leça, parece poder justificar este reposicionamento. Note-se que a evolução e o crescimento do lugar de Matosinhos é claramente posterior e não deveria passar, naquela data, de uma póvoa piscatória, sendo Sendim o lugar onde confluíam todos os principais cruzamentos, inclusive de estradas.

Seria, talvez, excessivo considerar que a Igreja do Bom Jesus de Bouças se encontra sobranceira ou numa condição proeminente em relação à ampla região do foz do Leça, onde o vale se abre para o oceano. Porém, podemos afirmar que se projeta para essa amplitude numa área de grande visibilidade daquele litoral. Note-se, ademais, que mesmo não sendo esta igreja a que, na costa Entre o Douro e Ave, mais se aproxima do mar, é, certamente – em conjunto com a Igreja da Azurara, que pela mesma década se construía – a que mais para ele projeta, sem fazer da dependência do vale, ou do rio próximo, o aspecto determinante para a sua implantação. Parece ser, pois, a consagração e materialização de um programa que tinha o domínio da costa como objeto central.

Devemos ter presente uma certa analogia com a construção do Mosteiro no Monte de São Nicolau¹⁰⁸, também ele dedicado ao Salvador, e sucessivo do mosteiro dos *crúzios*, em Grijó. Retendo o que defendeu Marta Oliveira sobre aquele caso “a dedicação a Salvador assumia, em especial, o carácter de uma fundação reformadora. De facto, sítio e obra propunham uma abordagem da Salvação, incorporando numa perspectiva *cristológica*, o centro para que convergiam, no território, uma multiplicidade de devoções de prevalência mariana (...).”¹⁰⁹ A centralidade da Igreja do Bom Jesus no contexto do litoral de Bouças, implantada numa posição

xvii.
Holanda, Francisco de
[Décima quarta visão]

107 atualmente Igreja do Senhor de Matosinhos, igreja paroquia.

108 Mosteiro da Serra do Pilar, da Ordem dos Cónegos Regrantes de Santo Agostinho.

109 Oliveira, Marta, *O Mosteiro do Salvador: Um projecto do Século XVI in Mosteiro da Serra do Pilar*, Vila Nova de Gaia, Revista Monumentos, N° 9, Lisboa, pp. 15-23.



CLXXV

QUINTADIMANALIC

dominante e projetada tanto para a costa oceânica, como para o estuário do Leça, atribui-lhe uma condição semelhante à descrita por Marta Oliveira. O domínio do monte perante a planície árida do litoral, ainda que quase inexpressivo, era também neste caso notório. O programa da Salvação surge com o destaque e centralidade e intensidade na paisagem.

A opção por esta implantação, contrariamente ao que defendeu Guilherme Felgueiras, não deverá ter dado uma particular relevância à equidistância entre os lugares de Sendim e Matosinhos, até porque nos parece que se aproxima muito mais do segundo e abandona definitivamente a centralidade do lugar do antigo Mosteiro de Bouças. Pelo contrário – e tal como no Monte de São Nicolau, segundo Marta Oliveira – a dedicação ao Salvador não correspondera a uma simples transferência do orago do complexo antigo, senão a um programa de significação do território cuja intenção “há de ser posta em Cristo”¹¹⁰. As diversas descrições das viagens de João de Ruão que antecederam a construção da igreja, enviado pela Universidade de Coimbra, padroado da paróquia, lançam a convicção de que nem a escolha do lugar nem a orientação são arbitrárias. A hipótese da igreja estar alinhada com o enfiamento do monte de S. Gens, onde já se via a capela de Nossa Senhora da Apolónia, ganha alguma razão se considerarmos que este pode ser um eixo bastante importante para a navegação.

Na verdade, ao referirmos, como atrás o fizemos, o enfiamento do monte da Luz com o monte de S. Gens, devemos referir também que este poderá ser um lado de um triângulo visual antigo, cujo vértice principal se situa, justamente, em S. Gens e cujo terceiro vértice corresponderá à Igreja do Senhor de Bouças. Este lado norte do triângulo estará certamente relacionado com a região estuarina do Leça, mas também com a navegação e aproximação, pelo norte, à barra do Douro.

Esta triangulação é salientado por Marta Oliveira, na interpretação da planta (1619) de Willem Blaeu, em *Porto, São Miguel o Anjo*¹¹¹. A importância da igreja de Bouças para a navegação comprova-se em inúmeras cartas e representações da época, bem como em tratados de navegação, como é o caso da descrição de Manuel Pimentel, em *A Arte Prática de Navegar*:

Leixoens . . . Estas pedras ou Leixoens estão distantes da terra meya legua grande. A Lessueste delles na borda do mar em terra firme ha

110 Pinto, Frei Heitor, *Imagem da Vida Cristã*, 1984, Tomo I, Lello, p.421.

111 Oliveira, Marta, *Porto, São Miguel o Anjo: uma torre, farol, capela: memória para uma intervenção na obra*, Trabalho realizado no âmbito do processo IPPAR N.º 123/P/05, Porto, 2005.

humana Igreja que se chama o Senhor de Bouças, & dahi para o Sul humana legua he a entrada da barra do Porto feita pelo rio Douro.

E note-se que a ideia de centralidade em Cristo, concretizada na dedicação ao Salvador é mais de natureza geográfica do que de hierarquia religiosa e, reforça-se aqui, mais uma vez, no *rosário de pequenas capelas* ou complexos de culto mariano que pelos montes, pela costa desde a foz do Douro até ao Norte e pelo vale do Leça vão povoando o território e montando essa geografia própria: Santa Maria, N.^a Sr.^a da Apolónia, N.^a Sr.^a da Conceição, Sant'Ana, N.^a Sr.^a da Luz...

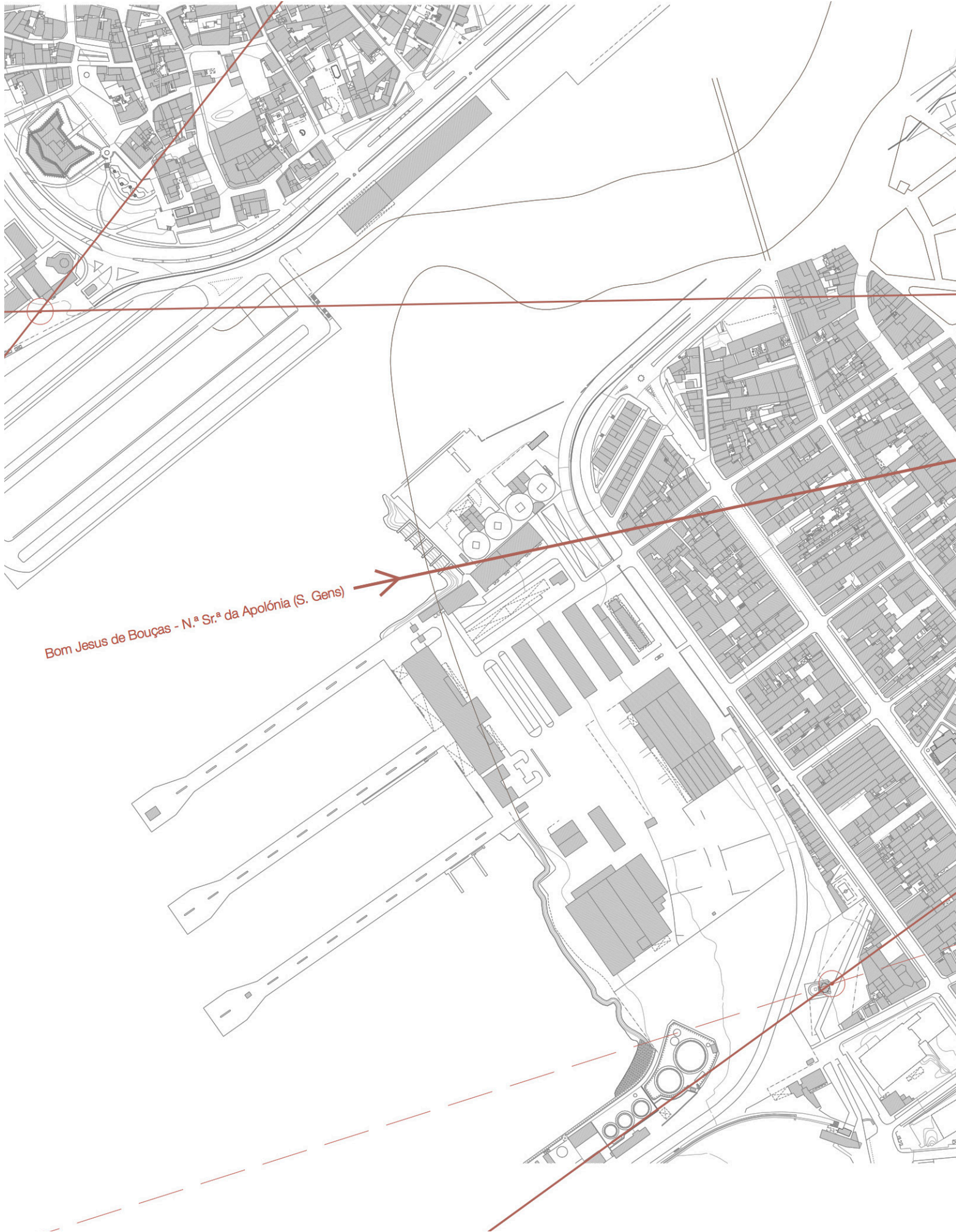
Estas triangulações que resolvem articulações da linha litoral com portos ou com relações interiores, normalmente associadas à foz de um rio, parecem desenvolver-se noutros casos, para além deste de S. Gens. Na verdade, o próprio complexo de Santa Eufémia, ou da Senhora da Saúde, no monte de São Félix (Póvoa de Varzim), parecem integrar esta rede de lugares cuja missão se estende para lá da linha costeira e assume uma grande amplitude visual, de mais de 270°.

O motivo original para a invocação *cristológica*, neste quadro, é a sobejamente conhecida lenda do Bom Jesus de Bouças que caracteriza indelevelmente a região. O crucifixo que, segundo a lenda, é da autoria de Nicodemos e que deu à costa no ano de 124 deve ser, na verdade e segundo Cleto, do século X, de quando são conhecidos os primeiros registos do Mosteiro de Bouças. A própria lenda remete, desde logo, para a antiguidade da importância mitológica do mar. Também o facto de "em momentos de particular aflição"¹¹² para a cidade do Porto, a figura se deslocar até lá em procissão de "grande fervor religioso"¹¹³ reforça esta ideia. Isso terá acontecido em 1526, 1596, 1644 e 1696 sempre em contextos de graves crises, designadamente cheias e pestes. Também em relação a esta matéria parece ser-nos possível estabelecer um paralelismo com a religiosidade do Mosteiro no Monte de São Nicolau, de onde, segundo Marta Oliveira, a imagem de Cristo crucificado, na figura do Senhor do Além, *de grande devoção da cidade*, "em tempos de necessidades públicas e de crise, descia até o alto da barra, acompanhada de muitas embarcações ricamente adereçadas, em que vão as principais Confrarias da cidade, o clero secular e regular, os nobres e plebeus."¹¹⁴

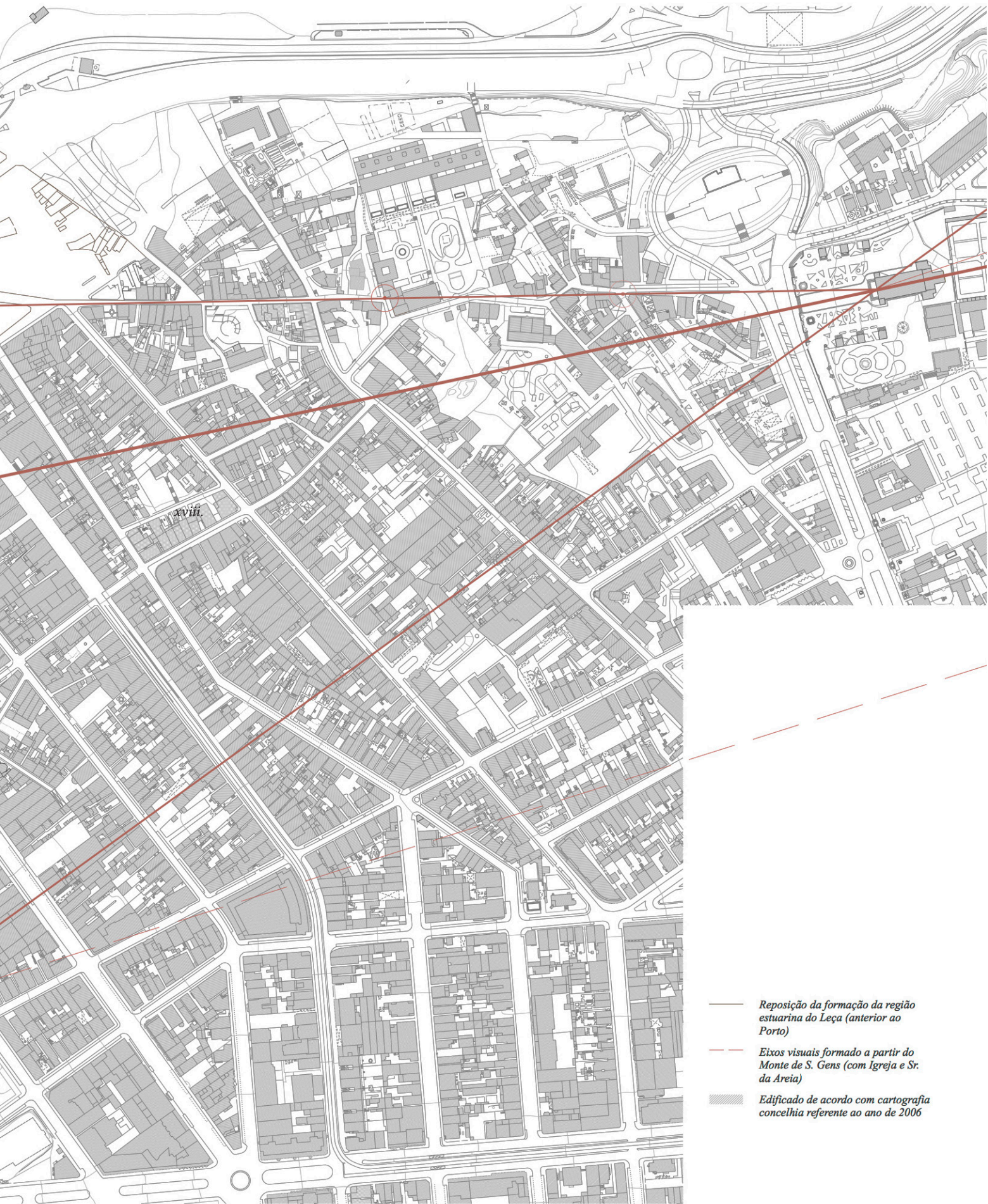
112 Cleto, Joel, Faro, Suzana, *Imagem do Bom Jesus de Matosinhos. Um velho e famoso naufrágio*, in O Comércio do Porto – Revista Domingo, Porto, 2001, pp. 20-22.

113 *Ibidem.*

114 Costa, Agostinho Rebelo da, *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*, Livraria Progredior, Porto, 1945, p. 92 in Oliveira, Marta, *O Mosteiro do Salvador: Um projecto do Século XVI in Mosteiro da Serra do Pilar*, Vila Nova de Gaia, Revista Monumentos, N.º 9, Lisboa, pp. 15-23.



Bom Jesus de Bouças - N.ª Sr.ª da Apolónia (S. Gens)



- *Reposição da formação da região estuarina do Leça (anterior ao Porto)*
- - - *Eixos visuais formado a partir do Monte de S. Gens (com Igreja e Sr. da Areia)*
- ▨ *Edificado de acordo com cartografia concelhia referente ao ano de 2006*





Cartografia da rua Dr. José Ventura e rua S. Roque.


Cartografia de base de acordo com Cartografia Concelhia de Matosinhos, 2006

Traçado oitocentista a partir de "Planta da villa de Matosinhos com a canalização para o abastecimento d'água", da Comp. Generale des Eaux por l'Etranger, 1896



 *Edificado das ruas Dr. José Ventura e S. Roque em 1896*

 *Edificado de acordo com cartografia concelhia referente ao ano de 2006*

 *Eixo visual formado pela Igreja do Senhor de Bouças e a Foz do Leça (Farol de Leça da Palmeira)*

A intensidade do culto não poderá sequer comparar-se à do conjunto de paróquias e aos respetivos oragos. Em Matosinhos, o tema da Salvação oferecia à igreja do Bom Jesus e, fundamentalmente, à imagem do Cristo crucificado, uma dimensão pública, regional e nacional, ao longo da Idade Média e Moderna.

E já em pleno século XVIII, dado o significado que o Senhor de Bouças obtivera para os pescadores e mareantes de um modo geral, ergueu-se em plena praia do Espinheiro um zimbório de dimensões notáveis, que era visível de toda a região. O Senhor do Padrão ou Senhor da Areia corresponde a uma extensão da celebração da lenda do Bom Jesus de Bouças e implanta-se, justamente, onde se afirma ter surgido, pela primeira vez, a imagem da autoria de Nicodemos. A sua visibilidade e dimensão, bem como o seu posicionamento num contexto árido e vasto, ficaram registadas em representações anteriores à construção do porto de Leixões e ao crescimento de Matosinhos-Sul que são responsáveis por um enquadramento fechado do templo. Mas mais do que uma extensão da celebração da lenda propriamente dita, como atrás dizíamos, o Senhor da Areia parece-nos ser a replicação da celebração cristológica da Igreja do Bom Jesus de Bouças e, por afinidade, da própria imagem do Senhor de Bouças. Assim sendo, esta construção representará um avanço na conquista do litoral e uma notável aproximação do culto e da celebração ao mar, levando ao limite essa proximidade entre a esfera religiosa e o espaço de todos os acontecimentos: a partida, a chegada e a passagem.

E erguido em pleno *areal deserto*, o Senhor da Areia vem acompanhar, em setecentos, uma transformação notável do litoral costeiro, da qual fazem parte a construção do Forte de São Francisco Xavier, de Nossa Senhor das Neves, de Nossa Senhora da Assunção¹¹⁵ e de Nossa Senhora da Conceição¹¹⁶ que, no seu conjunto, se somam à Capela da Senhora da Luz.

Também o Forte de Guilhade, muito raramente citado, que consta do *Mapa do Districto entre os Rios Douro e Minho, feito pela ordem do Ilm.º E Exm.º Sr. Nicolau Trante*, no ano de 1813, faz parte desta transformação da costa e eleva para seis o número de fortalezas setecentistas entre a Póvoa de Varzim e a Foz do Douro. Guilhade, entre Mindelo e Vila Chã, encontra-se alinhado com o complexo de Santa Eufémia e poderá ter tido uma importância notável na defesa e patrulha deste *território devasso* extra-urbano.

115 forte de S. João Baptista, na foz do Ave.

116 também designado Fortaleza da Póvoa de Varzim.

Entre a Igreja do Bom Jesus e o Senhor da Areia deveria estar um enfiamento visual antigo [xiii.] e até mesmo uma ligação terrestre tendencialmente recta que desse suporte às procissões documentadas. Diga-se que, em rigor, toda a malha urbana que mais tarde viria a desenvolver-se segue, justamente, esse alinhamento e reprodu-lo. Para poente, a Igreja tem no seu alinhamento as atuais ruas Dr. José Ventura¹¹⁷ e S. Roque, as únicas que contrariam o sentido da malha urbana, e que continham na Casa Ribeirinho, dos Brito e Cunha, uma torre de luz. Também num largo atualmente inexistente, na Rua da Igreja, um edifício de base quadrangular, com as mesmas dimensões da torre da casa Ribeirinho, terá existido, de acordo com a “*Planta da villa de Mattosinhos com a canalisação para o abastecimento d’agua*”, de 1896.

Este enfiamento, que parece ter no seu extremo litoral a estação semafórica de Leça da Palmeira, destruída com a construção do Porto de Abrigo do Porto de Leixões, estava acima de tudo relacionado com o rio, o porto natural formado pelo estuário do Leça enquanto o enfiamento com o Senhor da Areia, daria à vila e à Igreja uma relação mais marítima. É, pois, nesta duplicidade, entre o rio e o mar, que se consolida o carácter deste novo litoral de afirmação oceânica que vem transformar toda esta extensa faixa do Entre Douro e Minho.

xx.
Rebello, gr.
[Mappa do Districto
entre os rios Douro
e Minho / feito pela
ordem do Ilm.º e Exm.º
Snr Nicolau Trante
Brigadeiro encarregado
do governo das armas do
partido do Porto]
1813
Entre Douro e Minho

117 antiga rua da Igreja



Parte IV.

A materialização do conceito de rede.



i.
Alvão, Domingos
[Inauguração da Estação provisória de S. Bento]
1896

1. O Estado na construção da nação

Não existirão grandes dúvidas que o século XIX forneceu à Europa, de um modo geral, progressos materiais muito relevantes, baseados num novo quadro científico e tecnológico proveniente de uma comunidade emergente e mobilizadora de diversos protagonistas da sociedade.

Em Portugal, particularmente, a emergência do progresso surge tardiamente e protelada pela instabilidade política que dominou praticamente toda a primeira metade de oitocentos. As invasões napoleónicas, a fuga da corte e independência do Brasil, as lutas Liberais e, mais tarde, as lutas civis da Maria da Fonte e da Patuleia estiveram indelevelmente presentes na vida política e social de um país marcadamente pobre e desarticulado, muito mais próximo dos séculos que o antecediam do que do que se vivia na generalidade do território europeu.

A década de 50 e, particularmente o ano de 1852, data da criação do Ministério das Obras Públicas Comércio e Indústria, constitui-se um vértice para uma charneira política, ideológica e cultural na sociedade portuguesa. Às grandes transformações materiais que sucedem o primeiro liberalismo está claramente associada a figura central de Fontes Pereira de Melo. Pela sua mão o imperativo económico juntava-se aos restantes de um novo liberalismo, constitucional, que parecia estar na dependência do progresso do país para a garantia da sua própria existência e, por inerência, para a garantia da paz. Assim o afirma, entre outros, Rui Ramos quando defende que “Fontes propôs-se criar riqueza para consolidar o regime constitucional”¹ e que a Regeneração “propunha ao país um menu governativo pouco original, mas decerto bastante pacífico.”²

Em Portugal, a primeira metade do século XIX não acompanhou os avanços europeus e os retratos da época descrevem um país arcaico, bloqueado numa estrutura local e fortemente autónoma. As infraestruturas antigas pareciam não fazer face aos avanços europeus e Portugal via-se impreparado para as transformações estruturais a que os avanços do conhecimento apelavam.

Num país onde a maior parte da população vivia fora de contextos urbanos, a presença do Estado era facilmente dispensável das tarefas essenciais das organizações de subsistência.

1 Ramos, Rui, *A regeneração e o Fontismo (1851-1890)*, Cap. IV, in Ramos Rui (coord.), *História de Portugal*, 6.ª Ed., A Esfera dos Livros, Lisboa, 2010, p. 521.

2 Ramos, Rui, *O Sistema Fontista, in Reis, António (coord.)*, Portugal Contemporâneo, *História de Portugal 1820-1922*, Alfa, Lisboa, 1990.

A tecnologia era dispensável de um sistema agrário baseado na tração animal, nos fertilizantes convencionais e na estrutura de trabalho familiar ou comunitário, dependendo da região, mas sempre nuclear. Em suma, Portugal seria, de acordo com o discurso de Fontes Pereira de Melo, em 1852, “um país de povoações que não comunicam, de habitantes que não convivem, de produtos que não circulam, de manufacturas que se não transportam, e até de riquezas e de maravilhas que se não conhecem.” E esta distância e isolamento entre povoações estaria, a esta data, de tal forma presente na organização do país que “os sistemas de pesos e medidas variavam de uma localidade para outra”³, sendo que só em 1859, por decreto, se adoptou para todo o país o sistema métrico decimal.

A disseminação e isolamento das povoações, que não dispunham nas primeiras décadas do século XIX, em Portugal, de redes territoriais de mobilidade e que estavam sobretudo inseridas num quadro de comunidades locais, não constituía uma preocupação original, em 1852. Já no início do século, desde 1812, um intenso debate sobre o regime de autonomia local, designadamente sobre as concessões de forais, em particular no contexto de coutos e honras, marcava a vida política e administrativa do Termo do Porto. Com efeito, esse debate parece representar um permanente conflito, paradoxal, entre as esferas locais e autónomas e os interesses globalizantes da Nação, que desde cedo esteve marcadamente presente na vida do país. Segundo António Cruz, nas cortes reunidas depois da Revolução de 1820 “reconheceu-se que os Forais no juízo dos homens de boa-fé, não eram mais do que obstáculos ao desenvolvimento dos sectores primário, secundário e terciário da nossa Economia. Não obedecendo a regras fixas, deviam ser considerados como uma ofensão à própria moralidade.”⁴

Por isso, foi determinante a dissolução das Ordens Religiosas e consequente desamortização da seu património, a partir de 1834, que vem a revelar-se uma iniciativa fulcral para a unificação do país em torno da construção da nação: programa de base ideológico extensível a toda a ação do período da Regeneração. Porém, mais do que as próprias desamortizações dos bens - que foram, na verdade, nacionalizações e posteriores vendas de património monástico -, a reforma administrativa que teve por base a dissolução dos Coutos sob administração de ordens, ou seja, a resolução das excepções na administração do território, contibuíram para a referida unificação.

3 Idem, *Ib.*, p. 522.

4 Cruz, António, *Reflexões sobre a evolução do regime municipal no Termo do Porto*, Porto, Separata das Actas das Jornadas sobre o Município na Península Ibérica, 1989, p. 61.

1.1. O domínio da política: a nação como desígnio de um país

A ideologia do progresso, ou a pujança que Portugal conhece a partir da segunda metade do século, do ponto de vista das infraestruturas e dos melhoramentos materiais do reino é, na verdade, sucessora de um período de idêntica mobilização, que ao longo de setecentos, essencialmente a partir do Terramoto de Lisboa (1755), marca a vida social e política do país. Diversos autores, nesse período, expressam já um pensamento denso e interessado na discussão da articulação e infraestruturização do território nacional como um todo. Figueiredo de Seixas, no Tratado de Ruação para emenda de ruas, das cidades, villas e logares deste Reino⁵, em 1760, será um dos melhores exemplos disso.

É, pois, a nacionalização das estruturas locais como modo de unificação do país que emerge neste período. Em primeira instância, a capacidade de dissolver as expressões de poder nas suas formas regionais distingue claramente este tempo dos que o antecederam. E, de facto, como poderia empreender o governo Fontista tamanhos planos de estradas, caminhos de ferro e portos num país administrativamente dividido e com territórios coutados, com concessões de poderes herdados da Idade Média e com um enraizamento anterior à própria fundação do país?

Seria, pois, equívoco considerar o sistema Fontista um sistema exclusivamente económico na medida em que, não obstante ter operado profundas transformações no sistema económico e na orgânica do Estado, a vocação política desta plataforma parece incontestável.

Com efeito, é por essa razão que na leitura deste período as fronteiras entre tecnologia, política, ideologia e cultura “encontram-se ainda mais diluídas quando se estudam os processos de transformação dos objetos e dos territórios tecnológicos em ícones e paisagens”⁶, como afirmou Marta Macedo.

No momento da aprovação do caminho-de-ferro de Lisboa para o Porto o diário Revolução de Setembro publica: “Desde que dobrámos o cabo da Boa Esperança, nunca praticámos feito de tamanha transcendência”⁷. Parecia que a ideia de transcendência coletiva e de conquista material retratava uma plena identificação nacional, imbuída de um espírito patriótico, eufórico e triunfante. A figura central neste discurso é, também, Fontes Pereira de Melo cujo discurso do pragmatismo não doutrinário parece ter constituído ele próprio uma doutrina que se exprime e

5 Seixas, José Figueiredo, Tratado de ruação para emenda das cidades, villas e logares deste Reino, manu., 1760.

6 Macedo, Marta, *Projectar e Construir a Nação, Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, 1.ª Ed., 2012.

7 in Revolução de Setembro, 2 de Setembro de 1852.

serve de impulso para a transformação do próprio regime. “Unamo-nos todos, sem distinção de partidos, no sentido de sermos úteis ao nosso país” – é a representação de um programa de unidade nacional em torno da inviolável e indesmentíveis ideia de progresso.

Paradoxalmente, como afirma João Pedro Branco, é no Antigo Regime, em contextos absolutistas e em formas de poder centralizado que se encontram as expressões mais claras de autonomização e concessão de poder local. Este grau de autonomia parece ser, porém, a própria génese e garantia de continuidade do poder absoluto, numa relação de dependência mútua. No contexto liberal, por outro lado, o Estado tende a colocar a nação, entidade coletiva e abstrata, acima de todos os interesses individuais. Esse é o argumento bastante para a dissolução de qualquer obstáculo à prossecução da sua ideia. A autoridade pública do conceito liberal orienta a sua dinâmica em torno de uma ideia de *sociedade de indivíduos*⁸ e o poder público deixa de ser partilhado e concessionado por esferas particulares, sejam civis, sejam religiosas.

Porém, mais do que a consciência nacional no sentido patriótico, ou a questão das identidades propriamente ditas, interessa-nos perceber a redefinição dos limites da ação do Estado, do ponto de vista da geografia física e política e, particularmente, a instituição da ideia do Estado-Nação, no seio dos decisores políticos, balizada pelos limites do próprio país.

A dissolução dos obstáculos

Era, justamente, a esfera de poder eclesiástico, convergida na estrutura central da igreja mas, sobretudo, disseminada num sistema monástico denso, extensivo e influente, que era vista como um obstáculo ao progresso e que contrariava a plano de laicização do Estado, segundo a ideia liberal.

O conflito *Estado-Igreja* latente nos primeiros anos do liberalismo em Portugal e, muito em particular, o “cisma” de 1832-1841 – expoente máximo da instabilidade corporal entre a corte e governos liberais e o Vaticano parece ser a consequência de uma ideia generalizada pela Europa de laicização do Estado que vem já de Rousseau e da estrutura política e ideológica da Revolução Francesa. Porém, no Contrato Social, que constitui uma base inspiradora de toda a ideia liberal, Rousseau sublinha a importância do que chamou “religião civil” para manter a unidade e fidelidade entre as instituições. Isto é, o liberalismo europeu não terá tido na sua base o

8 Silveira, Luís Espinha da, *op. cit.*, p. 68



fim das relações entre Estado e Religião e, como afirma Rui Ramos, o sentido de “separação”, tantas vezes referido é, efetivamente, “de integração”⁹. Na verdade, com diz Emilio Gentile, a ação do liberalismo face à religião não deverá ter promovido, pelo contrário, o desaparecimento de referências a uma entidade divina mas antes “a transferência de atributos divinos para o Estado, dando-lhe um carácter sagrado, que já não depende da sua sacralização pela Igreja.”¹⁰

Em Portugal como na Europa, o projeto de influência iluminista e antropocêntrico de separação entre o Estado e a Religião foi, na verdade, concretizado com a dissociação entre Estado e Igreja e a integração da religiosidade, que permaneceu entre a sociedade, no primeiro.

Consolidação

Esta dimensão assume, em Portugal, uma expressão particularmente relevante. O Estado pretende constituir-se, assim, a autoridade central da vida pública portuguesa, presente num desígnio nacional, integrador e corpóreo. A consolidação da nação parecia depender, pois, de uma reorganização da administração vertical e, particularmente, da preservação e centralização do poder nos órgãos nacionais face aos restantes. Tudo isto, dentro de uma estrutura civil, de decisão clara, responsabilizadora e que divide a orgânica do Estado em dois braços paralelos que ainda hoje se observam na administração: o político e o técnico.

Em simultâneo com a criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (MOPCI), em 1852, Fontes Pereira de Melo “dando voz à reclamação da elite técnico-científica”¹¹, cria o Conselho de Obras Públicas e Minas, “órgão centralizado e autónomo com tutela absoluta sobre a construção das infra-estruturas do reino”¹². Apoiado num conjunto de iniciativas e operações financeiras, Fontes dota este novo organismo de todos os meios necessários para a execução de um novo ciclo político. O Conselho começou por ter à sua disposição um financiamento de mais de 10 000 contos, aproximadamente o valor da receita total do Estado, até àquele tempo.

Foi sobretudo a separação entre as administrações política e técnica que pretendeu garantir alguma coesão na implementação de uma política global, centrada

9 Ramos, Rui, *O liberalismo português como problema religioso*, Prefácio in Clemente, Manuel, *Igreja e Sociedade Portuguesa do Liberalismo à República*, Assírio e Alvim, 2012.

10 Gentile, Emilio, *Politics as Religion*, Princeton University Press, 2006.

11 Macedo Marta, op. cit., p. 161.

12 *Ibidem*.

no mesmo princípio. Com efeito, a estabilidade governativa parece ter estado sempre longe ser alcançada, tendo passado pelo ministério, entre 1852 e 1890, 26 ministros. Mas o facto de, ao mesmo tempo, ao longo destas quatro décadas apenas terem exercido funções, no campo da técnica, cinco diretores garantiu a unidade, continuidade e solidez que uma programa de infra-estruturação do território de tamanha ambição exigiria.

iii.
A Ilustração luso brasileira
[Progresso Repentino]
1858



1.2. O domínio da técnica

Na data da criação do MOPCI, em 1852, existiriam já em construção há alguns anos inúmeras estradas de suprema importância para o Reino. Isso mesmo está documentado por Amélia Andrade em *As Estradas em Portugal – Memória e História, Documentação*. Mas mesmo depois de 1852, até 1854, naquele Conselho “apenas se tinham iniciado trabalhos de importância menor”¹³, pelo que somos levados a crer que o despertar da Regeneração não terá levado alterações de rompanete ou “repentinas”¹⁴, usando a figura da época, retratando Fontes.

Os anos de 1852-1853 surgem, sim, com a promessa de um forte impulso, mas também com a noção, generalizada entre a administração, de que os investimentos inaugurais se estão a proceder de forma desarticulada e desestruturada, como peças isoladas no território, que não respondem a um desígnio colectivo e nacional, como se desejaria. O Conselho das Obras Públicas inicia, por isso, os trabalhos de modo a produzir um “plano geral das vias de comunicação e sistema de irrigação do território” mas vai, simultaneamente, aprovando projetos específicos sem informação suficiente. Em Espanha os primeiros comboios circulavam já a partir de Atocha e, em Portugal, a pressão das elites parecia combinar com a ansiedade dos técnicos. A máquina a vapor teria de ser posta a circular, com ou sem planos nacionais, como resposta icónica às dúvidas que se poderiam levantar sobre a própria eficiência do regime. E é neste contexto que, em 1856, se inauguram os primeiros 36 quilómetros da linha do Norte, entre Lisboa e o Carregado.

Os dados que os conselheiros reclamavam para a tomada de decisões ponderada e articulada, centrada no objetivo de construir uma rede nacional equilibrada, faltavam e as decisões iam sendo tomadas ao sabor da emergência do vapor. Havia, porém, a noção clara de Lisboa com a cabeça do Reino e das linhas do “Norte e do Leste, como tronco principal da viação interna”, tronco comum do qual sairiam outras linhas, vértebras do sistema.

O domínio iluminista, antropocêntrico, que estaria certamente presente na visão governativa da sociedade portuguesa, não faria de todo parte da política de obras públicas e infraestruturção do reino. Deveria ser, pois, o pragmatismo, o desígnio essencial da esfera da técnica embora, como alerta Marta Macedo, uma certa utopia se tivesse associado, não raras vezes ao pensamento dos conselheiros, membros do Conselho de Obras Públicas.

13 Saraiva, Tiago, *Ciência y Ciudad – Madrid y Lisboa (1851-1900)*, Ayuntamiento de Madrid, Área de Gobierno de las Artes, 2005.

14 A Ilustração luso brasileira, *Progreso Repentino*, 1858.

1.2.1. Plano e Rede

Desde a criação do Conselho de Obras Públicas que se falava da emergência de se constituir um plano que desse significado global ao conjunto de obras que se iam progressivamente inaugurando ao longo do reino.

Em Fevereiro de 1854, o Plano Geral de Viação do Reino é fechado pelo Conselho e entregue ao ministro Fontes Pereira de Melo que o transforma em projecto de lei. Porém, a discussão política nunca terá chegado a satisfazer as ambições dos técnicos que nunca chegariam a ver a sua proposta aprovada, ou sequer debatida em plenário. Marta Macedo afirma que, tomando em consideração as obras empreendidas e inauguradas até ao final dos anos 80, “se cumpriram na generalidade as prescrições do Conselho”, pelo que não deveremos tomar como irrelevantes as considerações do plano e a estratégia lançada para a infraestruturização do reino. A execução da rede viária portuguesa poderá mesmo ter ultrapassado as expectativas iniciais e ter atingido uma dimensão imprevisível. Em 1851, Portugal dispunha de 218 quilómetros de estradas macadamizadas, em 1884, mais de 9000 quilómetros e em no final do século esse número passara para mais de 14000 quilómetros¹⁵. É a expressão real de um clima empreendedor efervescente.

Com efeito, a estratégia dos técnicos presente no Plano visava a construção de mais de 3500 quilómetros de estradas, de mais de 500 quilómetros de caminho de ferro, o melhoramento da navegabilidade das principais barras portuárias e da própria navegabilidade das vias fluviais que, a passo e passo, se ia deteriorando por força dos assoreamentos e das novas embarcações, maiores e cujos cascos exigiam, cada vez mais, profundidade das águas. Ocorrem, neste período, inúmeros planos para o encanamento dos rios, que aumentaria a velocidade do caudal e, conseqüentemente, diminuiria o assoreamento, mantendo assim estes como vias económicas de penetração e escoamento.

Lisboa assumir-se-ia, com este traçado, ainda mais a *cabeça do reino*, como atrás referíamos. O objectivo seria ligar directamente os principais centros em caminhos de ferro e estradas e cruzar esses itinerários com outras estradas no sentido perpendicular. Tratou-se, portanto, de um plano de vertebração e integração do território centrado, em primeira instância, em Lisboa e, em segunda, nos principais centros, designadamente nas capitais de distrito.

É, pois, o âmbito distrital que assume, posteriormente, uma importância

iv.
Direcção geral dos
trabalhos geodésicos do
Reino
[Portugal], fl. 7
1880

¹⁵ Guichard, François, *Porto, La Ville Dans Sa Région: Contribution à L'étude de l'Organisation de L'Espace Dans le Portugal Du Nord*, Vol. II Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, Paris, 1992, p.29.



considerável. A criação de organizações deste nível, articuladas com os Governos Cívicos, acabaram por cumprir, numa fase avançada, essencialmente depois de 1864, uma missão claramente vertebradora da estrutura nacional. Estas organizações correspondiam, muitas vezes, a concessões, sob forma de sociedades anónimas, que iriam ficar com os encargos da manutenção e gestão das vias, bem como com os direitos, como é o caso, no Distrito do Porto, da Companhia de Viação Portuense.

1.2.2. Tessitura e hierarquia

E foi assim, na ausência de um plano formal com um carácter legislativo, mas com a omnipresença e consciência afirmativa de uma estratégia nacional globalizante, que o Fontismo intensificou a conversão de uma estrutura viária num sistema, progressivamente articulado entre si e hierarquizado.

É a hierarquia de estradas, cuja importância ultrapassa a classificação, tantas vezes valorizada, que vai ganhando forma com a esfera de intervenção distrital de onde saíram as *estradas transversais* às *estradas directas*¹⁶. É uma ideia de dependência e relação com as estradas principais (directas), unindo-as e, de certa forma, criando uma estrutura no espaço intermédio, que dá sentido a estes novos traçados.

Estes movimentos litorais em direcção ao mar, transversais aos principais eixos da viação nacional, não sendo novos, bem pelo contrário, assumem nesta fase uma importância determinante para a sistematização da rede.

É esta *tessitura viária* começa a consolidar-se, particularmente, a partir de 1865, depois da publicação do Decreto-lei 31 de Dezembro de 1864, que consagrava os “planos gerais de melhoramentos”. Invocando a “necessidade de definir e adequar o traçado das novas estradas no interior do espaço urbano”¹⁷, começa a falar-se das competências das Câmaras Municipais na *construção da nação*.

É certo que, como afirma Margarida Souza Lôbo, “a criação dos Planos Gerais de Melhoramentos limita-se a uma intenção política (...), que só ganha forma já no século XX.”¹⁸ Já distantes dos forais concedidos aos Julgados, as Câmaras Municipais, instituições que se assumiam redutos cívicos do liberalismo, não parecem aqui representar uma expressão de autonomia – e muito menos um contratempo para a administração central. Pelo contrário, passam a ser uma extensão desse poder, o

16 primeira classificação

17 Fernandes, Mário Gonçalves, *Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)*, IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Livro de Actas, 2011.

18 Lôbo, Margarida Souza, *Planos de urbanização : a época de Duarte Pacheco*, 2ª ed., Faup Publicações, 1995.

último braço da administração no território, cujo desígnio nacional se sobrepõe a qualquer manifestação privada ou localizada.

A *rede* constitui-se de estradas e passa a ser *sistema* quando tomamos em consideração a hierarquia e a estratégia dominante para a articulação entre os diversos níveis hierárquicos: *portos, rios, canais, caminhos de ferro, estradas reaes*, da competência da administração central, *estradas distritais*, da competência dos Governos Cívicos e dos concessionários, e *estradas municipais*, da competência das Câmaras Municipais. A hierarquia, enquanto elemento de escala do território não será, certamente, uma novidade destes tempos. Será, com certeza, o facto dessa hierarquia fazer parte do projeto central e desse projeto cumprir um só desígnio: cada peça, cada estrada, cada caminho vicinal passava a ser contemplado por uma consciência colectiva nacional e balizado, em última instância, pelo espaço-nação. A nação é o novo objecto central de todos os projetos públicos do reino.

1.2.3. Eixo e nó

Como atrás dizíamos, na ausência do plano legislador, era a consciência o principal factor de previsão. A estratégia para a construção dos traçados seguia, segundo Amélia Andrade, três linhas fundamentais: eficácia, métodos e economia de meios¹⁹. Já no Plano de 54 do Conselho de Obras Públicas se revelou a enorme preocupação pela presença de técnicos qualificados e conhecedores das novas tecnologias dos traçados e das vias que, agora, passavam a ser utilizados. Novas tecnologias que iam das terraplanagens às superfícies de pavimentação macadamizadas. Para essa tecnologia, maioritariamente importada, tiveram um papel determinante as escolas e a nova classe de engenheiros e outros especialistas.

O sistema compõe-se, assim, de dois principais objetos de escala: o eixo e o nó. E se, por princípio, os nós correspondiam aos principais centros, designadamente os centros a que correspondia cada capital de distrito, o projeto podia viabilizar, ele próprio, outros a que se daria relevância. Estes constituem-se como *Novas Centralidades* no território, elementos de programa que atraem para determinada região um interesse particular e que contribuem para o seu desenvolvimento extraordinário. O Porto de Leixões é, certamente, um dos melhores exemplos disso.

A disposição destes dois objetos de escala, para além de cumprir a estratégia que

19 Andrade, Amélia, *Das Estradas Reaes às Estradas Nacionais, Catálogo*, coordenação de Amélia Aguiar Andrade, Centro Rodoviário Português, Lisboa, 2002.

atrás identificamos para a construção – eficácia, método e economia de meios –, deveria atender à necessidade de “escoamento de produtos de elevado valor económico”²⁰, sejam eles agrícolas ou transformados. Os centros de que falamos definem-se, portanto, como polos ordenadores de um povoamento condicionado e, não raras vezes, sectorial.

A condição natural e, muito em particular, o acesso à água dos rios tornou-se um apelo ao empreendimento da indústria transformadora para a qual a água corrente era indispensável ao vapor. Os vales dos rios continuam a ser, assim, espaços de um notável interesse para o assentamento da população. Os *caminhos do pescado*, ou *caminhos para o interior* passam a ser estradas distritais de serviço à indústria e à agricultura e de acesso aos portos ou de ligações periféricas da cidade-região.

*

20 Andrade, Amélia, *Das Estradas Reaes às Estradas Nacionais, Catálogo*, coordenação de Amélia Aguiar Andrade, Centro Rodoviário Português, Lisboa, 2002, p. 25.



2. *Parecer e Memória sobre um projecto de Estadística* (1853): O discurso de António de Oliveira Marreca na Academia das Ciências.

Sobre a importância que António de Oliveira Marreca teve no contexto do século XIX português, designadamente para a segunda metade, não nos debruçaremos substancialmente neste texto, deixando as leituras sobre a complexidade e a relevância desta figura para quem o tem feito com a devida autoridade²¹.

Devemos considerar, todavia, que se tratou de um eminente político português, discípulo de Herculano, que representou, no quadro da Regeneração, uma certa tendência de esquerda²² e que esteve na base do Partido Republicano Português, mas que produziu, simultaneamente uma vasta obra teórica, no campo da teoria económica e com múltiplas incursões por outras disciplinas.

É sobretudo a sua *Obra Económica* e, essencialmente, o *Parecer e Memória sobre um projecto de Estadística* que está no centro da nossa leitura e sobre ela retiraremos algumas notas acerca do papel do Estado na organização do território português a partir do século XIX mas, sobretudo, sobre a base do pensamento estratégico desenvolvido no seio das elites técnicas e políticas do país.

Diversos autores têm referido que o século XIX e, particularmente em Portugal, a partir de 1852, se assume como o período das mais consideráveis transformações na concepção do espaço urbano e na organização das sociedades. Foi, certamente, essa nova problematização da sociedade que esteve na base das revoluções e transformações sociais, económicas, culturais e políticas. Para melhor se compreender as transformações na organização do território português, consideramos, por isso, indispensável, ter presente o debate global e estratégico que se desenvolveu em inúmeras instâncias e que, mesmo não estando instruído no quadro de órgãos executivos e deliberativos, expressava uma tendência comum e colectiva.

O *Parecer e Memória sobre um projecto de Estadística* foi elaborado por Oliveira

21 Oliveira Marreca foi estudado ainda em pleno século XIX, em primeiro lugar por Rodrigues de Freitas. Da sua obra importa referir, essencialmente, Freitas, J. Rodrigues de, *Um economista português (António de Oliveira Marreca)*, in *Freitas, J. Rodrigues de, Obras económicas escolhidas (1872-1889)*, tomo 2, Lisboa, Banco de Portugal, 205-249. Ao longo do sec. XX foram produzidos inúmeros estudos sobre Marreca, assinados designadamente por João B. Serra (Serra, João B., *Em defesa do "interesses industriais" - António de Oliveira Marreca (1848-49)*, in *Análise Social*, Vol. XVI, 61-62, 1960-1, n.º2, 53-59). Mais recentemente, entre outras obras, Carlos Bastien e Cecília Campos publicaram o artigo Bastien, C., Campos, C., *António Oliveira Marreca - um economista no parlamento*.

22 Castro, Armando, *O pensamento económico no Portugal Moderno (dos fins do século XVIII a começos do século XX)*, Instituto da Cultura Portuguesa, Vol. 48, 1ª Ed., 1980, p. 100.

Marreca, sob proposta de Alexandre Herculano, e apresentado à Academia Real das Ciências de Lisboa (Segunda Classe, Classe das Ciências Sociais, Políticas e Belas Letras) em Abril de 1853; deveria ser, na sua essência, uma memória sobre um trabalho de estatística, fundamentalmente do ponto de vista técnico e metodológico. Não foi, nem deverá ter pretendido ser, porém, rigorosamente isso.

Os tempos de avultadas transformações inseriu neste documento, como noutros, uma forte tendência de base ideológica, independentemente do carácter técnico ou científico e do seu propósito. A escala globalizante entra no pensamento político e as referências da tratadística internacional motivam a política portuguesa para a discussão sobre as reformas políticas, económicas, sociais e culturais em curso. Um novo modelo de sociedade com base na esperança no futuro, melhor dizendo, estava no centro de todo o debate e, tal como disse José Mattoso, “no fim do século XIX seria absurdo não acreditar no progresso universal.”²³ É essa ideia de progresso associada ao futuro que está na base de um ímpeto transformador e globalizante, extensível a toda a vida pública e privada da *nação*.

E convém sublinhar, desde já, que não enquadrámos este documento na sequência de projetos utópicos próprios da produção e pensamento político da segunda metade de oitocentos. A memória de Oliveira Marreca é, em nosso entender, um tratado político, mais precisamente do âmbito da política económica, onde se expressa uma plena consciência do real, ou da circunstância do país, e um projeto reformista com base na ideia de progresso. Um caso exemplar de como o domínio da técnica pode ocupar, como ocupou, o lugar da ideologia e transformar-se num discurso de filosofia e organização social. As referências, constantes ao longo do texto, ao sistema de organização do país, nomeadamente à organização minifundiária de uma parte do território que caracteriza a “propriedade rural dividida e subdividida” demonstram bem essa presença consistente do *real*:

Applico à agricultura, e ao comércio a mesma observação.

Tambem considero que n’um país, onde a propriedade rural está dividida e subdividida, um augmento na producção agrícola, nascido ou do aproveitamento de novos terrenos, ou d’uma cultura mais intensa e aperfeiçoada, ha de distribuir-se por multidões de homens, e póde já estimulal-os á vida conjugal, já ministrar-lhes em mais abundancia meios de desvelar no berço ou no noviciado (...).

23 Mattoso, José, *Levantar o céu: os labirintos da sabedoria*, Círculo de Leitores, 2012, p. 66.

As influências internacionais que já citamos são absolutamente evidentes na obra de Oliveira Marreca. Armando Castro, em *O Pensamento Económico no Portugal Moderno (Dos fins do século XVIII a começos do século XX)*, defende que “a influência de Say é nítida, ao mesmo tempo que a sua filiação ricardiana se afirma em aspectos teóricos como o interesse pela distribuição económica.”²⁴ Particularmente na *Memória e Parecer sobre um projecto de Estadística* parece estarmos perante a influência maior de George Richardson Porter. Foi justamente este autor britânico que escreveu *The Progress of the Nation*, um outro tratado de estatística de considerável importância para os novos sistemas económicos e produtivos em contextos industriais, dezassete anos antes de Marreca apresentar a sua proposta.

Também a ideia de progresso representada por Marreca no texto tem por base a crença nos proveitos que adviriam de um maior desenvolvimento industrial. Mas se era verdade que a industrialização e a urbanização da população estava na matriz de transformação da generalidade do espaço europeu, na segunda metade do século XIX, era também que essas mudanças, em Portugal, tardaram em tornar-se substantivas. Como já atrás referimos, no início da década de 50 estava o país enredado num estado de desenvolvimento muito incipiente e carecia de infraestruturas de circulação e comunicação que conectassem com mais rapidez os vários pontos da sua geografia. O desenvolvimento da indústria – o sector transformador tão ambicionado – estava bloqueado pelo arcaísmo de um país bucólico e fortemente ligado à agricultura como modo de vida e subsistência de comunidades e unidades locais e rurais.

A indústria pareceu tornar-se, na verdade, mais do que a representação de uma transformação sectorial económica, uma causa de base ideológica, força motriz para uma transformação social:

Como a indústria é a causa, que excita a população a aumentar e a condensar-se, e a densidade se converte n'um efeito d'essa causa, os dous agentes confundem-se, e podemos, deixando esta, passar á questão, muito mais grave, das evoluções económicas, que acompanhão a agglomeração dos habitantes nas villas e cidades.

Posto que a população rural da Europa ainda hoje esteja para a urbana na proporção de 8:2, a tendência dos homens a

24 Castro, Armando, *O Pensamento Económico no Portugal Moderno (De fins do século XVIII a começos do século XX)*, Biblioteca Breve, Vol. 48, 1.ª Ed., Instituto da Cultura Portuguesa, 1980, p. 100-101.

aglomerarem-se nas villas, e a das villas a crescerem são factos, que de dia para dia tomão proporções mais avultadas.

O desenvolvimento natural das gerações, e a intensidade crescente das suas necessidades forão gradualmente desprendendo da agricultura, com que se achavão confundidas, as artes fabris, e fizerão do mister do agricultor e do fabricante duas profissões separadas e executadas por diversas mãos, separação, em que, se ganhou muito a cultura da terra, ganharão ainda mais as manufacturas.

Mas embora as vantagens da industrialização fossem praticamente consensuais e comungadas por todos os sectores progressistas, o discurso de Marreca sobre a transformação do sistema económico e evolução do aparelho produtivo continha noções que o posicionavam, claramente, na ala esquerda da política portuguesa. Isso é para nós claro, na medida em que para Marreca não era apenas o desenvolvimento industrial que dependia da infraestruturização do país e dos melhoramentos materiais que urgiam. Os próprios melhoramentos materiais, a materialização das redes de infraestruturas, estavam elas próprias dependentes do enriquecimento geral e do poder de compra da população. Só com o enriquecimento do povo, aquilo a que hoje chamaríamos a consolidação da classe média, é que o Estado, através da cobrança fiscal, poderia arrecadar fundos suficientes para a infraestruturização do país. E assim sendo, as transformações sociais e organizativas do país poderiam elas próprias advir de uma economia industrializada. Sociedade e indústria relacionavam-se ciclicamente neste discurso:

O augmento no consumo dos artigos de alimento e commodo mais generalizado pela necessidade, ou pelos hábitos, - salários altos, - o melhoramento no passadio, habitação, aceio, vestuário, e maneiras das classes assalariadas, - uma receita crescente de impostos, daquelles, principalmente, cujo golpe cahe sobre as multidões, mas sem as privar dos confortos sociaes – são indícios, e graves, de ter correspondido á eficácia produtiva que eles denotão um movimento proporcional nas gerações.

Mas ainda mais do que defender a tendente especialização socioprofissional que atrás referimos, no que diz respeito, essencialmente, à divisão social do trabalho²⁵

25 “Assim o aumento da potencia productiva, que representa a divisão do trabalho, depende essencialmente do crescimento dos habitantes, e da sua aglomeração nos centros urbanos.”

industrial – no sentido de se obter um sistema produtivo mais eficiente – o autor defende, claramente, a urbanização da sociedade. Isto é, o texto torna clara a defesa de uma ideia de concentração da população em espaços urbanos, pois é no seu entender, da condensação e da densidade que poderá a economia retirar maior rentabilidade e proveito.

A população condensada e o capital concentrado alcançarão maior somma de utilidades, do que a população dividida, e o capital dividido. Obra aqui a mesma lei prodigiosa, em que nem reparamos pela ver todos os dias repetir os seus efeitos em volta e nós nas mil transacções da vida comum, comovemos sem nos fazer impressão o milagres continuo da natureza no renascimento do sol, - a lei que inspira os homens em sociedades combinar entre si os seus esforços físicos, industriaes, ou intellectuaes para produzir uma somma de trabalho, de produção ou de ideais muito superior áquella que poderão prestar, um a um, o mesmo numero de homens, trabalhando dispersos, e isolados. Com muitos obreiros de matéria ou do espírito, agregando-se uns aos outros, cada um d'elles depois de associados representa e possui uma eficácia mais do que d'antes tinha, duas comunas fundidas em uma só dispõe de um poder productivo superior ao que logravão empregar quando separadas.

As povoações não crescem em habitantes por se condensarem, mas porque multiplicão os meios de manter maior numero d'elles, condensando-se.

É por este percurso que Marreca determina, maioritariamente, a sua incursão por matéria do foro da urbanística e do ordenamento do território. Se dúvidas existissem sobre a intenção do autor, logo se dissipariam quando este decide escrever “Desenvolvimento da população segundo o território”, um dos capítulos apresentados na Academia.

Estando estruturado por uma perspectiva claramente económica, o discurso de Marreca influi decisivamente em questões de natureza territorial e evidencia a importância que parece ser dada a esta matéria, por esta altura. É, como dizíamos, o domínio da técnica, ou a abrangência da teoria económica no texto do autor, a supremacia da ideia de progresso e dos melhoramentos materiais, que se transforma num texto sobre a organização da sociedade no território. E sublinhe-se a importância da utilização do termo “*diffusão* das sociedades”: é pois na sociedade

enquanto uma unidade sólida, e não nas comunidades locais ou regionais, nas sociedades divididas e instaladas na dependência de algum grau de autonomia, nem dos grupos e sistemas regionais de assentamento que Marreca centra o seu discurso. A materialização de um conceito de rede, ou de conceitos mais antigos, incluída num pensamento transformador e globalizante balizado pelo *espaço-nação* atribui a estes anos de oitocentos um carácter transformador e verdadeiramente extensivo, cuja *cabeça do reino*, como diria Marta Macedo, havia de ser Lisboa.

Fundação de novas povoações, - dilatação das já fundadas,
- grande número de casas que se edificão, de terrenos que se arroteião, de embarcações grandes e pequenas que se constroem para o comercio, - difusão das sociedades, onde as classes pobres depositão o óbolo das suas economias, - a quantidade, a natureza, a importância das empresas de utilidade publica levantadas por associações de particulares, - mais ou menos veementes, são presumpções que auxilião.

E é justamente neste ponto que o discurso de Oliveira Marreca atribui um significado particular à questão da divisão da propriedade e proliferação do regime, eventualmente a partir do desenvolvimento de uma classe média pujante, de proprietários que serão, a nosso ver, os principais impulsionadores deste novo segmento.

*

2.2 A linha

La Ciudad Lineal no discurso de Oliveira Marreca

Não sendo o discurso do autor alicerçado na questão da forma e tendo por base, sobretudo, matéria do foro económico há um apontamento muito relevante para a territorialização da ideia. O povoamento linear em torno da estrada, bem como a estrada enquanto elemento urbano, eram elementos essenciais para a construção e defesa do discurso.

A experiência de algumas operações fabris mostra que o trabalho bem dividido possui além de perfeição superior, um poder productivo 250 vezes maior do que possuía amontoado. É esta ainda assim uma pallida pintura dos prodígios da divisão do trabalho, que se notão no estabelecimento dos correios, e no tempo e despesas economizadas aos particulares nas suas correspondências. Apontão-se numero de exemplos como este. Tantos prodígios e tantos produtos para se obrarem demandão a existência de um grande numero de homens que o procurem. Assim o aumento da potencia productiva, que representa a divisão do trabalho, depende essencialmente do crescimento dos habitantes, e da sua aglomeração nos centros urbanos. O que influe a densidade da população nos progressos da arte e mesmo da sciencia, que resultão da especialização das funções, pode dizer-lo a medicina. Lisboa, mesmo com o capital e industria correspondente, nunca se proporcionaria à miúda e rica subdivisão de tarefas de uma cidade, como Londres, dez ou doze vezes mais populosa.

O mesmo motor, isto é, as grandes multidões acumuladas nas villas e cidades grandes, que vemos dando tamanho impulso à divisão do trabalho, comunicação-no com igual energia às trocas e ao commercio.

Escuso mencionar as machinas. As machicas, dando-lhes matéria primaria suficiente, poderião bastecer de productos muitos globos habitados como o nosso. A sua potencia toca no infinito. Será preciso provar que ellas não trabalhão, não servem para os pequenos números, e que os grandes números é que as podem

evocar, e desenvolver?

População rara, ou dispersa; - população aumentada, e acumulada . – Lançae nos vastos desertos, que separão umas das outras muitas terras do Alemtejo, da Beira, e de varias províncias do reino, novas povoações. Será como se continuásseis linhas de comunicação interrompidas, trabalhos de estradas, que ficarão desatados, e que faltando-lhes o seguimento, impossibilitão as terras mais distantes umas das outras das vantagens da associação reciproca das forças. É preciso dizer em resumo o que são as vantagens da associação de forças: é a multiplicação de trocas, é o desenvolvimento do commercio, é a possibilidade da divisão do trabalho com as suas maravilhas.

Devemos destacar o claro entendimento de Oliveira Marreca em relação ao problema lançado por Fontes Pereira de Melo, no discurso de 1952: “um país de povoações que não comunicam, de habitantes que não convivem, de produtos que não circulam, de manufacturas que se não transportam, e até de riquezas e de maravilhas que se não conhecem.” A questão da dispersão e sobretudo da distância entre as povoações e os diversos interesses locais pulverizados por micro sistemas no território deve ser resolvida com um povoamento tendencialmente contínuo. É a questão do povoamento que parece assumir, neste discurso, uma dimensão bem mais relevante do que a das infraestruturas.

As povoações A e F, entre as quaes, por suposição, mediarão 10 léguas de charnecas safaras, e intransitáveis, não podião ter entre si nenhum trafico. Semeae entre A e F outras quatro povoações B C D E, dispostas de duas em duas legoas na forma seguinte:

	2 léguas	4 ditas	6 ditas	8 ditas	10 ditas
A	B	C	D	E	F

O viajante, que parte da povoação A, acha a distância não maior de 2 legoas a povoação B, primeira estação e de duas em duas legoas pode parar em outras três estações C D E. O commerciante, o proprietário, o fabricante da povoação A deparão a duas legoas, também, um foco de consumo e relações agora fáceis, d’antes impossíveis pelo distante e impraticável de um transporte até F. E,

que d'antes não podia traficar com A, pode agora fazê-lo, com E, que lhe fica a 1/5 do caminho necessário para chegar a A. (...)
Não se construirão estradas mas foi como se as construíssem: abreviarão-se 4/5 do trânsito para as povoações A e F, d'antes incomunicáveis: alargou-se-lhes a esfera económica na proporção das quatro novas terras intermediárias.

Introdução-se por entre as 6 povoações outras 6: teremos distancias muito mais curtas, trocas muito mais frequentes, serão muito superiores as vantagens reciprocas das 12 povoações.

Mas se se acrescentarem às 12 tantas villas novas n'esse raio de 10 legoas, com tão pequeno intervallo de umas às outras, que fiquem entre si como os visinhos de uma rua para a outra rua ou para as imediações, atadas então, enfiadas, condensadas, essas 20 30 ou 40 povoações virão a formar um grande centro, e como uma cidade colossal, onde com infinita economia de esforço, de tempo, e de transportes, a produção em todos os seus ramos, o commercio em todas as suas gradações, a industria em todos os seus misteres, o trabalho em toda a fecundidade e aperfeiçoamento das suas divisões, os commodos da vida em todos os seus requintes, a arte em todas as suas manifestações, a civilização em todos os seus aspectos se elevarão a uma eminência, a que nunca, nem de longe, se remontarião o mesmo numero de povoações, jazendo disseminadas, e isoladas umas das outras. Dividi-as, fraccionae-as, isolae-as, eixando a cada uma os mesmos braços, o mesmo terrenos para agricultural, as mesmas oficinas fabris, o mesmo capital o mesmo talento inventivo ou pratico com tudo isso faltar-lhes-lhão riquezas, facultades invisíveis que desaparecerão com a separação, e com esse espírito de collectividade, vivaz, caloroso, creador, que as desamparou. Se quisermos associa-las de novo, mas sem incorporação, havemos de tecer entre ellas uma complicada cadeia de vias férreas ou outras, processo dispendioso, que a condensação escusava em grande parte.

E, de feito, as estradas e a navegação forão inúteis, se não se tornara necessário juntar o que está separado. O seu serviço não é outro se não condensar homens, e productos que estavam afastados, ou disseminados. Chamando-as à comunhão social,

as linhas de continuidade e transporte fundão, verdadeiramente, povoações, que pela distancia do oceano ou das terras erão umas para as outras como apagadas na superficie do globo.

É que com o crescimento dos homens e a sua aglomeração crescem germes de riqueza, e poderes productivos de maior efficacia, que não deixava surgir a raridade ou a disseminação das famílias, e que d'antes não residião na natureza exterior, porque vierão ao mundo á medida que as gerações novas forão aparecendo e concentrando-se. Vierão com ellas, trazidas por ellas. D'onde posso concluir, que as populações que vem entrando na scena da vida segundo a lei natural nunca peirão os quadros da sociedade acompanhadas como são de novas forças de producção, que não existião d'antes. Contando, para substituírem, com a terra e o capital, que já cá estavão, apresentão como titulo a um lugar no banquete comum o tributo de poder, com que augmentão o fundo anterior das faculdades de associação.

O pensamento de Oliveira Marreca sobre o território emerge dividido entre dois polos da urbanística: a densidade e concentração, de onde, segundo o autor, se retirariam os proveitos para uma economia cujos recursos eram intensamente dispostos em torno do movimento industrial; e a dispersão, distensão do povoamento no território de modo a abranger, em rede, a maior escala e a maior influência possível.

A aproximação deste texto à teoria da *Ciudad Lineal*²⁶, apresentada por Arturo Soria y Mata, três décadas depois, torna-se inevitável. Em ambos os casos, a linha passa a ser o elemento geométrico chave e objecto central do pensamento do território. Não o será, certamente, do ponto de vista dos traçados das estradas – ou não é pelo menos esse o aspecto que mais importa salientar –, mas é-o do ponto de vista do povoamento, da ocupação e humanização do espaço. A linearidade dos traçados propriamente ditos, como nas páginas iniciais desta Dissertação já o defendemos, virá já desde a civilização Romana, bem como os hábitos de projetar e construir “vias rectilíneas”²⁷.

É, neste sentido, prudente sublinharmos esta diferença substancial entre os traçados das vias romanas e este povoamento linear defendido no discurso de Marreca e

26 Mata, Arturo Soria y, *La Ciudad Lineal*, 1897.

27 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Vias Medievais Entre Douro e Minho*, Dissertação para licenciatura em História, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1968, p. 18.

que se pratica a partir desse período. Enquanto o desenho das vias romanas visa o encurtamento de distâncias entre polos administrativamente importantes de forma tão racional e eficiente quanto possível, “desprezando os interesses locais sem se importar de servir as povoações intermediárias”²⁸, ou seja são, à partida, vias livres e não povoadas²⁹, no contexto de oitocentos as vias deveriam servir um povoamento local e atraí-lo, de modo a tornar linear não só a viação mas, sobretudo, o povoamento.

E esta “cidade colossal” distendida ao longo das vias, presente no discurso de Oliveira Marreca, pressupõe uma certa urbanidade económica nas relações entre as pessoas. Isto é, parece estar claro que a consequência pretendida com este povoamento linear é concentrá-lo em torno de um só elemento urbano – a rua – e disso fazer com que a agricultura, o comunitarismo rural, a vida do campo ou do mar, deixe de fazer parte do quotidiano da sociedade. Uma nova sociedade pretendia-se urbana e ligada à indústria, operária, civil e pública.

A urbanidade do povoamento não surge, por isso, como um fim no discurso de Marreca. Não parece estar presente a defesa de qualquer fenómeno de natureza cultural para a defesa do urbano. Surge, sim, como um meio para se atingir o fim que é o progresso económico por via da industrialização do sector produtivo. É justamente neste ponto que o pensamento de Marreca e Soria se distanciam decisivamente. Para o último, “*ruralizar la ciudad, urbanizar el campo*”³⁰ era evidentemente um fim por si só e inseria-se num quadro teórico, no seio dos movimentos *culturalistas* da urbanística europeia, do intenso debate sobre os problemas que advinham da densidade e industrialização dos centros das cidades.

Parece então evidente que o discurso de Soria é sucessivo, no tempo e nas ideias, do de Marreca. Estão a ser problematizados problemas diferentes e consequentes, embora seja notável a antecipação contextualizada do discurso de Marreca perante a Academia das Ciências.

Estrada e rua não são, porém, conceitos que se confundem. Do ponto de vista morfológico e urbano, o que parece ser relevante do discurso de Oliveira Marreca é uma certa tentativa de reconversão da estrutura de estradas e caminhos, alguma dela herdada da estrutura medieval, num sistema de ruas extensas e territoriais; isto é, deixa a rua de ser um elemento circunscrito à cidade formal e passa a territorializar-se à medida que a própria sociedade se territorializa enquanto um todo balizado

28 *Ibidem.*

29 também algumas vias medievais nesta região são um bom exemplo disto, designadamente a estrada dos Nove Irmãos.

30 Mata, Arturo Sorio y, *La Ciudad Lineal*, 1897.

pelo *espaço-nação*.

Ou, por outro lado, podemos entender este como um pensamento que desvaloriza antecipadamente a importância da interioridade da cidade formal, nos seus termos mais canónicos. E a verdade é que temos de reconhecer que, salvo em períodos de excepção, as cidades nunca foram o principal elemento de agregação no contexto do Entre Douro e Minho. A extensa territorialização da sociedade parece advir, pois, como já atrás defendemos, de uma circunstância altamente favorável ao povoamento ao longo de todo o território.

E, nesse sentido, na óptica da produção, em termos puramente económicos, interessaria para o desenvolvimento da ideia a rentabilidade máxima, mais do que qualquer outro factor. E é aí, precisamente, que nos parece que a questão de cidade é subalternizada e, ao mesmo tempo, é atribuída uma importância muito superior à capacidade produtiva do território em continuidade, como forma de resolver o problema colocado pelas distâncias físicas e pelas infraestruturas de comunicação, à data, em franco sub-desenvolvimento.

Não deixamos de nos questionar se não está justamente aqui, ou neste contexto, a origem de todas as ideias de Cidade Território (Corboz), ou de Urbano (Choay) que, de certa forma, têm um ponto de partida comum: a relativização da importância da cidade e a intensificação da ocupação e actividade do território.

3. O espaço concelhio no contexto de Bouças



Vemos a importância dos concelhos, designadamente do ponto de vista da administração municipal no quadro do liberalismo, como totalmente indispensável para a compreensão deste período.

O poder central e globalizante do Estado tinha na administração municipal a sua principal via de extensão do domínio no território e, por conseguinte, de aproximação ao povo.

São, por isso, os concelhos um dos alvos mais relevantes da reforma administrativa do Estado Liberal, num processo já estudado por inúmeros autores. As instituições municipais parecem ser, a partir deste momento, sustentáculos de um Estado civil e tendencialmente laico, bem distante do passado absolutista, onde as instituições religiosas participaram de uma forma preponderante na ordem administrativa do país.

Alexandre Herculano esteve na origem do pensamento do municipalismo como um prolongamento natural da base de organização familiar³¹. É essa a ideia base que estrutura o seu ideário administrativo; a valorização das classes médias enquanto base social do Estado e das liberdades civis³² inseriam-se também num certo ambiente de consolidação do regime liberal. Neste contexto, é a descentralização e a extensão do poder – e não a condição autonómica e excepcional – que tomam um lugar determinante na coordenação das políticas públicas. Isto é, nunca a ideia de Estado deixou de estar presente em toda a organização vertical da administração; administrações central e local coexistiam com o mesmo fim: a Nação.

O círculo de influência da Paróquia, onde política, povo, administração e religião assumiam desde sempre um corpo - comunidade -, e que era, como dizíamos, a principal face do regime absolutista, parecia ir sendo progressivamente desconsiderado, face a uma administração municipal emergente e pujante. Haveria de subsistir, evidentemente, a organização do ponto de vista religioso.

31 Branco, João Pedro, *O Municipalismo no Pensamento de Alexandre Herculano (1834-1859)*, Mestrado em Cultura e Formação Autárquica, Universidade de Lisboa, Faculdade de Letras, Departamento de História, 2007, p.42.

32 *Ibidem*, p. 43.

3.1. O Estado no concelho

O território de Bouças e Terras da Maia começa a ser conectado através de uma estrada de primeira classe, dita *real* ou, mais tarde, nacional, bem antes do governo de Fontes Pereira de Melo, em 1841³³.

A *Estrada Real* n.º 3³⁴, cuja construção e concessão estava a cargo da Companhia de Viação Portuense, uma sociedade privada com participações públicas, tornou-se uma espinha dorsal, a norte, da rede viária nacional. O início da sua abertura remontará a 1836³⁵ e à medida que as primeiras expropriações e terraplanagens iam sendo executadas no Porto em direção aos Arcos de Valdevez, por Braga, o traçado ia aproximando-se de Bouças. Segundo Godinho de Faria, em 1850 “enceta-se a viação municipal”³⁶.

A partir de 1855 inicia-se a abertura da estrada real n.º 30, do Porto a Valença por Vila do Conde, pela Companhia União do Ave, uma sociedade anónima instruída em moldes idênticos aos da Companhia de Viação Portuense. Também esta estrada reveste-se de uma importância considerável para a viação no norte do Portugal e atravessa todo o território de Bouças e Terras da Maia.

Como sabemos, numa parte da sua extensão, os novos traçados sobrepuseram-se aos traçados medievais que, por sua vez, tinham por base os traçados romanos. Notem-se, porém, alterações relevantes, que estão sobretudo relacionadas com a tecnologia de pavimentação (que passavam a garantir um pavimento regular, macadamizado) e com o perfil transversal, alargado e normalizado ao longo da via.

Há, porém, outras duas estradas, ambas de segunda classe, distritais, que devemos citar pela importância que vieram a ter, não só para este território mas, amplamente, para toda a região do Porto. Trata-se das estradas n.º 24 (de Matosinhos à foz do rio Sousa, por Infesta) e n.º 25 (de Leça da Palmeira até aos marcos de Santa Cruz, por Pedras Rubras). Ambas lançadas entre 1882 e 1883³⁷.

Já noutras circunstâncias, noutras partes desta Dissertação, tínhamos abordado as estradas que se desenvolvem no sentido perpendicular ao das principais vias

vi.
Emílio Biel
[Construção do Porto de
Leixões]
1884-1892

33 Faria, Francisco Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças: o concelho de Bouças sob os pontos de vista histórico, demographico (1ª parte), hygiénico, administrativo, politico, judicial, industrial, commercial e archeologo*, 1899, p.120.

34 Porto – Braga.

35 Nunes, Sandra Ferreira de Carvalho, *A Evolução Urbana de Matosinhos (1890-1909)*, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 1998, p. 93.

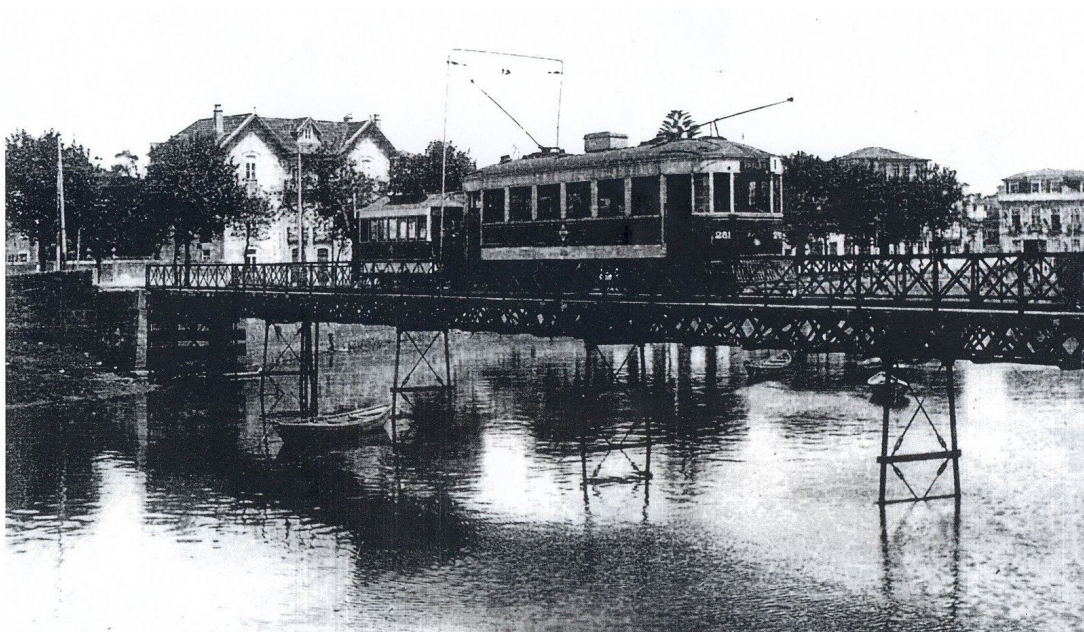
36 Faria, Francisco Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças: o concelho de Bouças sob os pontos de vista histórico, demographico (1ª parte), hygiénico, administrativo, politico, judicial, industrial, commercial e archeologo*, 1899, p.124.











x.
[Ponte sobre o Leça]
c. 1911
Matosinhos - Leça





xii.
[Ponte sobre o Leça]
Matosinhos - Leça



xiii.
Ferreira, Alberto
[Leça Leixões - Vista da Praia]
c. 1910 - 1920



xiv.

Alvão, Domingos

[Recolha e oficinas de apoio à Estação Ferroviária de Leixões e construção da ponte sobre o Leça]

1960







85, EMILIO BIEL & C.-PORTO

Mathosinhos-Prado



84, EMILIO BIEL & C.-PORTO

Mathosinhos-Prado



xviii.
[Foz do Rio Leça]
1906

nacionais, os antigos *caminhos do pescado*³⁸. Devemos sublinhar a importância destas estradas, não só por constituírem os principais eixos de ligação das regiões mais interiores à costa, nesta faixa do território litoral, mas sobretudo porque, combinadas com as estradas principais (neste caso, de orientação norte-sul), materializam o conceito de rede, de que, citando Amélia Andrade, já fizemos menção.

Note-se que estas estradas distritais, n.º 24 e 25, são, ademais, eixos concêntricos em relação à cidade do Porto e que parecem desenvolver-se como linhas mestras do exterior da cidade, mas que continuam a relacionar-se na sua dependência. Talvez não seja por isso de desprezar a própria classificação das estradas – *districtaes* – já que o seu âmbito parece ser, sobretudo, ordenador do grande centro distrital.

Mas a importância destes traçados revela-se, sobretudo, se considerarmos que a estrada da circunvalação, o principal eixo concêntrico e limítrofe da cidade do Porto, embora tenha sido pensada e desejada desde 1847³⁹, apenas é parcialmente aberta em 1897⁴⁰, ou seja, é-lhes posterior. Mais do que isso, a Circunvalação foi, na sua origem, essencialmente, concebida como uma barreira fiscal, um limite económico da cidade do Porto, “para melhor e mais fácil arrecadação dos direitos de consumo”⁴¹, e apenas tardiamente, ao longo do século XX, deverá ter participado na expansão e povoamento da cidade.

38 Carlos Alberto Ferreira de Almeida

39 como expressa o Decreto de 23 de Janeiro de 1847, da Junta Provisória do Governo Supremo do Reino.

40 Garcia, Paulo Emílio de Figueiredo, *As Barreiras da Cidade do Porto, Documentos e Memórias para a História do Porto – XVI*, Publicações da Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade, 1946, p. 59.

41 Decreto de 23 de Janeiro de 1847, do Governo Supremo do Reino.

3.2. A vila

É, justamente, no ano em que se procede à abertura das duas estradas distritais que se decide a construção do Porto de Leixões, enquanto porto artificial de abrigo avançado sobre o mar. A discussão durou durante praticamente toda a segunda metade do século XIX e acabava por ser impulsionada pelos sucessivos naufrágios na barra do Douro e pela percepção de falhanço em relação a cada obra paliativa que se ia procedendo na foz e ao longo das margens.

O assoreamento e as correntes, tornavam o porto do Douro incompatível com a navegabilidade que o século XIX exigia. Leixões nunca deixara de ser o porto de abrigo antigo resguardado pelos rochedos avançados sobre mar e surgia agora, naturalmente, como uma solução regional para o problema do Douro.

Assim, o traçado de viação interna de que fazem parte as estradas n.º 24 e 25 terá sido condicionado por uma estratégia económica e comercial que abrangia toda a região e que tinha em Leixões um dos seus principais centros de escoamento e distribuição do produto. As duas vias tinham na sua origem, a poente, o próprio porto, a primeira a sul, em Matosinhos e a segunda a norte, em Leça da Palmeira e perfuravam o território para o interior, abrangendo regiões densamente povoadas (a norte as Terras da Maia e a sul o interior de Bouças, Pedrouços e Rio Tinto) e desenvolvia nelas um novo interesse e um novo potencial de desenvolvimento.

O efeito de expansão do território de influência do porto de Leixões que estas estradas proporcionaram veio a ser complementado pela ligação desta infraestrutura à rede ferroviária regional e nacional. Através das novas linhas, circularam com eficácia produtos de importação e exportação que eram rapidamente distribuídos pelo resto do país.

A linha de Leixões, ou linha de cintura do Porto, que une, pelo vale do Leça, o porto de Leixões a Contumil, é proposta, pela primeira vez, pelo Sindicato Portuense, em 1877, dois anos depois de ser inaugurada a ligação do Porto a Braga. Mas apesar desta antecipada discussão, que parece revelar um propósito estratégico para a constituição da rede ferroviária, esta linha concretiza-se apenas já em pleno século XX, cerca de 1838.

Até essa data, a única ligação ferroviária ao porto era o Ramal de Matosinhos – o lado poente da linha que ligava a foz do Leça ao monte de S. Gens, de onde se extraíram grande parte dos granitos para a construção dos molhes. O ramal foi aberto em 1884 e cruzava, na Senhora da Hora, a linha Porto-Póvoa, que tinha sido inaugurada em 1875. Já em 1881 se tinha estendido a linha da Póvoa até Famalicão e

o cruzamento de passageiros que se gerou na Senhora da Hora, que até esta data era uma “mera aldeia, entre outras”⁴² da paróquia de Bouças, ainda mais reforçado, mais tarde, com a continuação da linha até à Trindade, transformou aquele espaço num lugar central do concelho de Bouças.

A centralidade que a Senhora da Hora foi obtendo no seguimento da revolução operada essencialmente pela ferrovia, foi acompanhada por um crescimento igualmente considerável da vila de Matosinhos, lugar central do concelho. No sul do estuário do Leça, Matosinhos tinha consolidado a sua posição no contexto regional ao longo dos últimos séculos. Porém, a sua centralidade estava sobretudo associada às atividades piscatórias e de pequeno porto comercial, subalternizado pelo Douro e Vila do Conde. Afirma Maria do Carmo Serén que, entre 1834 e 1870 o crescimento da população na vila ligada a atividades do mar “será determinante na posição que Matosinhos vai ter na pesca e na indústria conserveira”⁴³. É justamente esta a primeira grande atividade industrial e que tem aqui origem em 1853, aquando da instalação da indústria Ramirez.

Para além da indústria, é o enorme aumento populacional que impulsiona a vila de Matosinhos para um crescimento notável, a um ritmo várias vezes superior ao das restantes paróquias do concelho. Em 1864, data de um extensivo levantamento paroquial, presente no AHMP, a paróquia de Bouças tinha 3068 habitantes, contra 461 em Guifões, 919 em Custóias, 1858 em Infesta, 1841 em Leça da Palmeira, 1103 em Perafita e 1341 em Leça do Balio. Os números dos primeiros censos confirmam a tendência. Menos de quatro décadas depois, nos censos das povoações de 1911, a população da Vila de Matosinhos tinha quadruplicado (12.786 habitantes). Desses, mais de 9.900 residiam no lugar de Matosinhos, 1.258 no lugar da Senhora da Hora e a soma da população distribuída pelos restantes nove lugares da paróquia e da população marítima é de 1610 habitantes.

É neste contexto que se forma, no espaço municipal, um novo equilíbrio na estrutura de lugares que se manifesta em diversas frentes. Parece haver agora, de forma expressiva, uma polaridade em torno do lugar central de Matosinhos, por se constituir este uma interface entre a terra e o mar, na dependência dos restantes lugares do interior do concelho. Por sua vez, estes iam acolhendo quase *per se*, em maior ou menos grau, as conseqüências do crescimento da cidade do Porto e da

42 Nunes, Sandra Ferreira de Carvalho, *A Evolução Urbana de Matosinhos (1890-1909)*, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 1998, p. 97.

43 Serén, Maria do Carmo, *Oitocentos, Matosinhos: Monografia do Concelho*, Câmara Municipal de Matosinhos, 1999.

crescente importância das estradas reais e distritais no povoamento.

O melhor exemplo disso será o caso do lugar de Cruz, onde se implanta a igreja paroquial de S. Mamede de Infesta mas, sobretudo, o do Padrão da Légua, o cruzamento entre a estrada distrital n.º 24 e a estrada real n.º 30. E ao mesmo tempo que alguns lugares de estrada recebiam um forte impulso de consolidação, devido à materialização das redes e à infraestruturização do país, outros lugares, designadamente alguns lugares antigos, parecem manter-se mais indiferentes a estes fenómenos. Aqui constituir-se-á um paradigma diferenciado, onde se colocam questões de escala diversa dentro do mesmo sistema de unidade geográfica.

3.3. O lugar

Cada lugar no território representa, em si mesmo, um micro-sistema de povoamento que pode ser observado do ponto de vista social, económico, político e cultural.

É, na verdade, um modo de organização de base popular; a forma sobre a qual se estrutura um modo de vida, cujas práticas e representações se manifestam dentro de determinados parâmetros que permanecem, provavelmente, durante toda a Idade Moderna e transportar-se-ão até ao século XX. É justamente sobre uma estrutura de grande solidez que um novo sistema de povoamento se dispõe ao longo da segunda metade do século XIX e que, progressivamente, a transforma.

A estabilidade destas unidades observa-se não só pelo que acabamos de referir mas também pela sua continuidade no tempo e pela solidez formal que parece apresentar desde a formação dos casais. A sucessibilidade e ciclicidade deste modo de vida antigo está, evidentemente, ligada à agricultura como forma de subsistência e à pesca. A paisagem é vincadamente comprometida por um “micro-agro-silvo-sistema”⁴⁴ que se encontra associado aos lugares, ou a cada lugar, como aponta Carlos Alberto Ferreira de Almeida. E a articulação dos lugares entre si dá origem a uma estrutura que é a imagem de um modo de povoar, tipológico e extensível a toda a região. O núcleo de casas é envolvido pelo *ager*, os campos agrícolas, retalhado em “agras, veigas, linhares, vessadas, cortinhas, etc.”⁴⁵. A policultura e a cultura intensiva são, como já referimos, particularmente características destas regiões, dada a organização familiar e nuclear do trabalho e dada a abundância dos recursos hídricos que, com recurso a meios de rega (no Verão) ou naturalmente (no Inverno), tornam ininterruptamente húmidas as terras dos campos. Mais distantes, intercaladas na paisagem e servindo os campos agricultados, encontram-se as *bouças* – *soutos* de carvalhos, castanheiros e, mais tarde, outras espécies – de onde se recolhe a lenha para as mais variadas atividades. O monte é o último elemento deste sistema tripartido. Em alguns casos pode ser possuído colectivamente, mas neste contexto é geralmente dividido em propriedades. Para além de servir para a recolha de lenha, acolhe o livre pastoreio de animais.

Este é o ecossistema que delimita o espaço de representação da vida das comunidades não urbanas da extensa faixa litoral do Entre-Douro-e-Minho. O casal, propriamente dito, junta pessoas e animais nas mesmas fracções. As eiras, onde se seca sobretudo o milho e outros cereais, dispostas com a melhor exposição solar possível – a sul – situam-se na relação com os campos. Sendo que a base da

44 Almeida, Carlos Alberto Ferreira de, *Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua Sacralização*, in Nova Renascença n.º2, Vol. 1, 1981, p.202-212, p. 2.

45 *Ibidem*.

organização social do lugar é a família, o número de proprietários multiplica-se e a propriedade subdivide-se progressivamente.

O essencial da vida estará definido por estes espaços, salvaguardas que estão as devidas exceções, como são as idas ao mar, as frequentes mobilidades regionais, a ida à cidade... E deste ecossistema convém compreender o estado de complementaridade de cada uma das suas unidades.

O sistema equilibrado de paisagem que chega a oitocentos é definido pela sucessão de lugares organizados no território. Cada um destes micro-sistemas atribuiu toda a importância aos parâmetros que definiram o seu assentamento antigo mas que, diga-se, em pleno século XIX devem fazer todo o sentido: o acesso à água corrente, a qualidade do solo, a exposição solar, a topografia, etc. A partir de oitocentos, também o acesso às águas subterrâneas passam a ser uma preocupação frequente. No princípio do século XX, como vemos pela cartografia existente, praticamente todas courelas possuíam, pelo menos, um poço.

Este era um sistema nodal, centralizado e nuclear.

À medida que os novos traçados de estradas foram atravessando o território, em alguns casos cruzando espaços ermos e distantes dos núcleos, um novo segmento da população ia também construindo um novo *habitat* nas margens das estradas. Inicia-se uma nova forma e, sobretudo, uma nova estratégia de ocupação do território, que cresce a um ritmo visivelmente mais acelerado do que o ritmo do crescimento dos lugares canónicos, disseminados sob forma de pequenos núcleos. Questionamo-nos, desde logo, de onde virá a população que vai povoar as margens destas vias. Estaremos perante um êxodo dos lugares para as estradas, ou de um certo efeito de atração do povoamento local?

Devemos ter em conta dois factores essenciais que, a nosso ver, poderão estar na construção social deste povoamento marginal de estrada.

Em primeiro lugar, verifica-se na segunda metade do século XIX um crescimento significativo da população portuguesa que passa de 3,4 milhões (1849) para 5,42 milhões (1900)⁴⁶, apesar da ação epidémica de algumas doenças, como a cólera, que mantiveram taxas de mortalidade muito elevadas. Simultaneamente, verifica-se a chegada a estas regiões contíguas à cidade do Porto de novas pessoas, muitas vindas do interior do país, para trabalharem na indústria transformadora que se ia

46 I.N.E., Censo da população do Reino de Portugal no 1º de Dezembro de 1900 : quarto Recenseamento Geral da População, Portugal, 1906.

implantando nas imediações dos rios e nas zonas de melhor comunicação terrestre. Este movimento da população, que naquela altura emergia, do interior do país para a faixa litoral, parece nunca mais ter parado até aos dias de hoje. Porém, de um modo geral, parece-nos também que este movimento migratório estará sobretudo na origem do aumento da classe proletária, impulsionado também por uma segunda industrialização relativamente pujante que se mobilizava nesta região, sobretudo em torno do Leça e seus afluentes.

E as estradas, embora fortemente marcadas por uma ocupação diversa, quer do ponto de vista social, quer no respeito aos sectores económicos e às actividades, e embora sejam frequentes as ilhas operárias, era sobretudo povoada por uma classe de proprietários que ocupavam os loteamentos recentes.

Ao mesmo tempo, dão-se justamente as sucessivas transformações do regime de propriedade, designadamente da antiga propriedade agrícola que se vai sucessivamente desmembrando e desmultiplicando em lotes tipificados, e que atribuiu algum capital a agricultores ou às gerações sucessivas. Isto, ao mesmo tempo que os tendentes melhoramentos materiais, conjugados com os avanços técnico-científicos da agricultura, vão atribuindo ao sistema agro-económico um grau de autonomia cada vez mais relevante e com uma presença de mercado que já nada teria a ver com a antiga agricultura de subsistência. E tornando-se esta uma atividade económica, de mercado, com relações pendulares diárias com o centro do Porto, vai progressivamente gerando algum capital que poderá estar na origem da formação de uma pequena burguesia das periferias que, no salto de gerações, se vai dedicar a outras atividades, no sector transformador e dos serviços e ocupar outro território.

Estes novos proprietários deverão ter na mobilidade um dos seus principais interesses de modo a estarem rapidamente na cidade ou noutra lugar distante. E é justamente por isso que a estrada deverá ter sido um dos seus espaços preferenciais de vida. Assim, é em torno da estrada que se implantam os lugares de trabalho, industrial ou de serviços (que coexistiram e coexistem com explorações agrícolas), mas também as novas habitações destes proprietários.

E é então que um novo povoamento, distintamente excêntrico e disposto ao longo da estrada, tal como Oliveira Marreca preconizava em 1852, introduz-se no território, coexistindo com o sistema de lugares antigos. Ao longo da segunda metade do século XIX e, sobretudo, da primeira metade do século XX, este povoamento

ganha uma pujança notável, acumulando milhares de pessoas e uma nova realidade económica e social. É por estas vias que se dispõe, pela primeira vez fora da cidade, as principais transformações tecnológicas: transportes públicos, eletricidade, água canalizada, iluminação pública a gás, bem como a nova comunidade industrial, ligada ao consumo interno mas também, progressivamente, cada vez mais ligada à exportação.

É pois a actividade económica interessada no sector exportador que, a nosso ver, encontra nas Terras da Maia um lugar preferencial de implantação. Referimo-nos, evidentemente, ao sector transformador observável na notável comunidade industrial que pelos finais de oitocentos e inícios do século XX se instala em torno do Leça, como bem descrevem Guilherme Felgueiras e Godinho de Faria. Mas também de um sector de serviços, sucessores de uma antiga classe de mercadores que sempre se instalaram em torno de lugares de exportação. Não podemos, pois, deixar de destacar o papel absolutamente fulcral que o Porto de Leixões (e mais tarde o aeroporto) vem desempenhar não só para a vila de Matosinhos - Leça, mas para todo o povoamento do vale do Leça.

Na verdade, estenderíamos estas considerações a todo o povoamento periférico da cidade do Porto que, fortemente alicerçado nas duas *estradas districtaes* (E.D. 24 e E.D. 25), já referidas, e na ferrovia (linha de cintura do Porto) formam um grande eixo económico colocado em ligação com o mundo, pelo entreposto económico e comercial que se vem a constituir Leixões.

Não nos parece possível, porém, afirmar que se processa uma transformação do povoamento, mas sim a sobreposição de mais um estrato sobre um território construído e consolidado, que integrava agora uma dinâmica absolutamente nova. Aqui parece iniciar-se um período de coexistência que permanece ao longo de todo o século XX até aos dias de hoje. Coexistência de duas formas de colocar o problema do povoamento mas, sobretudo, de dois ambientes e modos de vida tão antagónicos quanto compatíveis. E esta questão, aparentemente paradoxal, estará eventualmente na base da originalidade deste povoamento: a coexistência dialogante de sistemas que se sucedem, que se transformam e transformam o território, encontrando estratégias de interação entre diferentes espaços que transportam cada um tempos diferentes.

O povoamento ao longo das vias começa a verificar-se, inicialmente, nas estradas reais e distritais, como já referimos. A viação municipal no contexto de Bouças assume, porém, essencialmente no último quartel de oitocentos, uma relevância indiscutível.

↳
*Carta de estradas
municipais
oitocentistas*

Em 23 de Agosto de 1883 é apresentado um plano para o traçado de estradas pelo Dr. José Lucio da Costa Ribeiro, então presidente da Câmara de Bouças. Por esta data iam sendo discutidos, em diversas Câmaras dos principais centros urbanos, planos para a viação interna e municipal, impulsionados, justamente, pelo decreto de 1864 de que Mário Gonçalves Fernandes⁴⁷ faz menção e que atrás citámos. Deste plano não encontramos, porém, nenhum desenho ou descrição, senão a referência feita por Francisco Fernando Godinho de Faria, autor da monografia já citada e presidente da Câmara no limiar do século XIX. Também Sandra Nunes, autora de um trabalho exaustivo sobre a evolução urbana de Matosinhos (1890-1909), refere desconhecer o paradeiro deste plano que não existe no Arquivo e Biblioteca municipais. Porém, subsistem as referências das Atas das vereações e, sobretudo, a listagem produzida por Godinho de Faria.

As estradas cuja construção era da competência da Câmara foram edificadas de modo a estruturar as principais vias, criando uma *vertebração* viária e dando espessura ao povoamento linear que emergia. O traçado das estradas reais e distritais era indiferente a qualquer critério de aproximação ao centro das freguesias. Parecia que a crença num novo povoamento, excêntrico e linear, fazia ignorar esses interesses locais. As estradas n.º 3 e 30 deixavam de parte os centros das freguesias de Custóias, Leça do Balio e Guifões ou outros lugares bastante povoados, como Esposade, apesar de cruzarem as suas terras ou de se aproximarem deles. Eram, então, os traçados municipais que iriam constituir este nível inferior do tecido viário e suprir lacunas.

Na problematização sobre as formas de povoamento moderno e excêntrico, linear ao longo das estradas, vemos frequentemente ignorado este nível da tessitura viária. Porém, como os dados de que dispomos nos indicam, foram pelas Câmaras Municipais, em resposta a um desígnio de Estado, feitas infundáveis expropriações, terraplanagens e abertas e pavimentadas estradas que constituem uma rede extensa e hierarquizada em relação às estradas reais e distritais.

47 *vide* Fernandes, Mário Gonçalves, *op. cit.*, p. 199.

Sendim-Souto de Santiago-Santana

A estrada de Sendim a Santana pelo Souto de Santiago (de Custóias) [1] foi lançada pouco depois do plano de José Lúcio da Costa Ribeiro, em 1885 e constitui-se um ponto chave para a compreensão do povoamento recente neste território. Aberto totalmente de raiz, o traçado visava unir, em três fases, os centros de Custóias e Leça do Balio, lugares de Souto de Santiago e Santa Maria, respectivamente, ao centro de Matosinhos, evitando o percurso pelo Padrão da Légua, que significava um itinerário excessivo e moroso. Ao mesmo tempo, esta via cruzava a estrada real n.º 30 e o seu prolongamento de Santa Maria a Santana visava a ligação à estrada real n.º 3. Num só trajeto ficavam tratadas as principais ligações municipais à rede viária nacional e era constituída uma rede entre os principais centros de decisão.

Esta é uma via que atravessa o Baixo Leça perfurando os territórios interiores. Define-se, por isso, como uma variante, a outra escala – e apenas no âmbito municipal – à estrada distrital n.º 24. A partir daqui, podemos observar outros traçados por esta altura definidos ou recalibrados, como é o caso da estrada de Sendim a Tourais.

Sendim-Tourais [2]

Os lugares de Guifões tinham já ficado relativamente subalternizados em relação à vila de Matosinhos, desde que a ponte de Guifões se tornou dispensável para a *viae per loca marítima*, ou a que lhe corresponde nos tempos mais modernos. Se observamos os diferentes numeramentos, o número de habitantes de Guifões não evolui à mesma velocidade das outras freguesias. Talvez tenha sido isso que tenha levado Alves Moreira, numa sessão de Câmara em 1906, a referir que Guifões não era abrangida por nenhuma estrada. Na verdade, devia ter sido aberta já em 1891-1894 uma estrada de Sendim a Guifões, como refere Godinho de Faria⁴⁸, mas cujo pavimento só terá sido completo em 1902. Na mesma data, era também concluída a extensão até Tourais, lugar da igreja e sede da freguesia. Neste caso, o lugar de Guifões propriamente dito, que tem na sua origem o casal antigo, fica, como dizíamos, totalmente subalternizado em relação a estas intervenções oitocentistas, que seguem para Tourais antes do o cruzarem. O troço de Guifões à ponte de Guifões deverá ter sofrido alguma intervenção, a julgar pelo calibre regular do percurso, porém, nunca chegou a ser pavimentado. Ainda hoje é esta estrada de terra o único acesso à ponte que, em resultado de uma cheia violenta, ruiu em 1979.

48 Faria, Francisco Fernando Godinho de, *Monographia do Concelho de Bouças: o concelho de Bouças sob os pontos de vista histórico, demographico (1ª parte), hygiénico, administrativo, politico, judicial, industrial, commercial e archeologo*, 1899, p.124.

Padrão da Légua-Esposade

O projeto da estrada do Padrão da Légua a Esposade (1875-1876) [3] visava, sobretudo, reabilitar um percursos pré-existente de um dos mais velhos caminhos que atravessava o território de Bouças e Terras da Maia. A sua reabilitação, porém, reveste-se de uma importância considerável já que veio ligar de forma mais rápida o Souto de Custóias ao Padrão e, por sua vez, o Porto tornava-se mais acessível ao centro desta freguesia (onde ocorria, como ainda ocorre, uma feira que mobilizava gente de toda a região).

Custóias-Ponte de Pinguela [4]

Desta última estrada saiu uma outra, que derivava para a ponte de Pinguela. A sua importância baseia-se no facto deste passar a ser o principal atravessamento do Leça para toda esta área, confinada entre a vila de Matosinhos e a ponte de Moreira. O trajeto acabava por ligar Custóias a Santa Cruz do Bispo. Note-se a obsolescência das duas pontes medievais que serviam a freguesia de Custóias: ponte do Carro e ponte D. Goimil.

Esposade é um dos lugares mais antigos de Bouças. Em torno do esporão que aqui se define assentaram-se cinco lugares da mesma proveniência: Esposade de Cima, Esposade do Fundo, Cête, Linhares e Gondivinho. O investimento público em torno destas povoações acaba por ser considerável, o que revela a importância que a administração lhes concedeu. Além da existência de uma capela própria, o que por si só torna evidente um certo grau de autonomia, do culto e da povoação, estamos em crer que a transferência da Igreja de Custóias para o atual lugar da Igreja está mais relacionada com a visibilidade que daqui se tem para todo o vale e para o esporão de Esposade do que propriamente com o avançado estado de degradação da antiga igreja paroquial, que se encontrava recuada, algures na rua da Fonte Velha. A importância do domínio sobre a paisagem acontece noutras paróquias, por esta altura, como é o caso de Guifões em relação aos lugares da Lomba e Gatões.

O crescimento avançado de alguns lugares em relação aos próprios lugares centrais das paróquias é algo muito próprio e natural deste território e não está, necessariamente, associado à viação ou a qualquer factor dessa natureza. É certo que a partir da segunda metade de oitocentos, lugares de estrada como o Padrão da Légua, ou o Araújo recebem um impulso muito forte, mas também o é que outros, menos considerados, assumem também dimensões avultadas. É esta dinâmica, que não nos parece nova, que atribui a esta paisagem uma dimensão própria.

Trajetos a partir da Estrada Real n.º 30 [5]

A partir do Araújo lançou-se, em 1884-1885 uma nova estrada em direção a Goimil, que de certa forma aproximava o sistema de Esposade à viação nacional (estrada real n.º30). Em 1890 estava ainda por pavimentar. Também a partir do Araújo, para nascente, lançou-se, nos mesmos anos, uma estrada em direção à ponte de Barreiros, um acesso fulcral ao centro do concelho da Maia.

Leça do Balio já tinha sido contemplada pela estrada que ligava o lugar de Matosinhos, freguesia de Bouças, à Estrada Real n.º3 pelo Souto de Santiago, porém, é a estrada que vai de Gondivai à Ponte da Pedra e que, por isso, conecta as duas estradas reais, que mais beneficia o lugar de Santa Maria.

*

*

*

As estradas de carácter municipal completam o processo oitocentista de vertebração do território e a sua desmultiplicação faz chegar a ação do Estado, que tinha sido lançada pelas estradas principais e pela ferrovia, a uma escala de povoamento local.

É justamente sobre estes eixos que se lança uma espécie de colonização moderna do território e uma ação transformadora da ocupação do espaço no contexto de Bouças. Porém, convém referir que no limiar de oitocentos este conjunto de novas vias formava ainda um tecido com um carácter “fragmentado, incompleto, em contraposição com o maior empenho da Câmara nas ligações dentro da vila de Matosinhos.”⁴⁹ As estradas vão sendo completas à medida que as finanças municipais e a vontade política vão convergindo.

Se, como atrás dizíamos, os traçados nacionais e distritais parecem ignorar – tal como os traçados romanos – os interesses de base local e regional –, não procurando servir diretamente determinado interesse económico ou político-administrativo local, os novos traçados municipais serviram justamente para suprir esses afastamento, estruturando com essas ligações uma parte do território. Funcionavam, pois, como um interface entre os diversos interesses e expressões locais, do ponto de vista cultural, social e económico, e a globalidade presente nas grandes vias.

A nova geometria e escala do povoamento foi-se dispondo ao longo das vias principais. Nas primeiras décadas do século XX entre o Padrão da Légua e a ponte de Moreira a linha do povoamento de estrada ganha consistência e define-se de forma indiscutível [xviii.-xvi.]. Aparentemente as atividades são variadas: combina-se habitação burguesa, com habitação popular, com indústria e serviços, mas expressa-se uma forte tendência para a valorização do poder dos proprietários, isto é, de uma pequena burguesia pujante ligada à indústria e aos serviços. Os anos seguintes, como o comprova a cartografia de 1925, vêm sobretudo dar espessura a esta linha da nova escala do povoamento e esta espessura, por sua vez, dá uma nova dimensão ao território.

Em 1944, os lugares de estrada encontram-se já praticamente fundidos no *continuum* [xv] de povoamento que Oliveira Marreca, em 1853, parecia já preconizar. Araújo, Monte do Valle, Gondivai constituíam, na forma, uma só unidade espacial de povoamento. Do Padrão da Légua a Custóias a estrada formava também uma linha contínua construída. Mas se estas linhas de construção definiam *continuuua* em expansão, definiam também, com muito mais clareza do que no sistema nodal dos lugares antigos, um lado posterior e outro anterior. E é neste lado posterior,

49 Nunes, Sandra Ferreira de Carvalho, *A Evolução Urbana de Matosinhos (1890-1909)*, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto, 1998.

na traseira deste povoamento, que se forma também um *continuum*, um imenso território que permanece organizado e sistematizado em torno dos lugares, inicialmente sem receber uma influência relevante das novas lógicas de povoamento.

Assim, a solidez do “micro-agro-silvo-sistema” dos lugares de habitar, o habitar propriamente dito, deverá ter permanecido de forma praticamente intacta - e relativamente indiferente às novas práticas de povoamento - na composição da paisagem e na estrutura do território e da vida desta comunidade.

É indesmentível a intensidade com que no século XIX, mas sobretudo a partir do século XX este povoamento se foi dispendo no território, ocupando-o intensamente, associado à capitalidade da cidade-região e à função regional dos arrabaldes.

Porém, não podemos ignorar o prolongamento e a coexistência das estruturas locais e, sobretudo, como se mantém estruturalmente resistente o núcleo essencial do lugar: a relação *casal-ager*. Com efeito, algumas novidades de âmbito científico e tecnológico que caracterizam a agricultura moderna, bem como a introdução da mecânica e a industrialização dos processos agrícolas, foram progressivamente dispensando a bouça do sistema tripartido que atrás citámos de Carlos Alberto Ferreira de Almeida. Os novos fertilizantes, os tratores, as novas técnicas de um modo geral, reduziram o espaço alargado do agro-micro-silvo-sistema à casa, eira e campo-*ager*. É justamente por isso que a transformação dos lugares antigos, através de um processo de colonização moderna, se faz sobretudo pela perda da bouça, isto é, pela ocupação de terrenos (baldios ou não), que estavam entregues a mato. O *ager*, mantém-se de forma intacta e praticamente sistemática e constitui um anel periférico de resistência que ainda hoje podemos perfeitamente identificar ao redor do casario antigo do lugar.

Este é, entre outros, o caso de Guifões. [xxii.]

Colocado sob uma pressão urbanística muito intensa, designadamente a partir da segunda metade do século XX, dadas as boas acessibilidades, a proximidade à vila de Matosinhos e, por conseguinte, ao porto de Leixões, o lugar de Guifões teve neste período um crescimento notável. [xix.-xxi.] Mas note-se que mesmo na cartografia contemporânea é totalmente perceptível que a ocupação moderna tem a sua origem nas antigas bouças. Por sua vez a relação casa-eira-ager mantém-se praticamente intacta, não tendo sequer sido estas propriedades alvo de qualquer loteamento.

As novas edificações surgem num contexto aparentemente desordenado e caótico. Porém ocupam o lugar de um dos componentes do sistema antigo alterando-o, certamente, mas fazendo, assim, inevitavelmente parte dele.

O que nos parece nesta instância verdadeiramente relevante é compreender a incorporação e integração de sucessivos sistemas de povoamento ao longo dos tempos que atribuem ao território uma dimensão complexa. Na verdade, o sistema de povoamento lançado a partir da ocupação de estradas introduziu uma nova dinâmica no território, determinada em duas instâncias: associação e transformação. Associação na medida em que se incorpora um sistema de tipo *ex novo*, com características próprias e totalmente diferentes do contexto. Transformação porque é num processo de sucessivas adaptações, um diálogo e uma interação contínuos que produz uma evolução da incorporação para a integração. E cada integração de um novo sistema deu ao longo dos tempos ao território um dinamismo extraordinário e complexo. Residir, justamente, aí o fenómeno de heteronímia e desmultiplicação do autor de que Fernando Távora fez menção⁵⁰.

xix.
[lugar de Guifões, 1864]

E os sistemas que mais recentemente se integraram, exprimindo uma dimensão e escala notáveis, bem como uma estratégia global, colocaram-se - tal como no passado - numa posição relativa, não impositiva e que gerou novos espaços, dispositivos de interface que fazem permanecer na memória e na forma do território contemporâneo marcas de sistemas ainda mais antigos.

xx.
[lugar de Guifões, 1944]

É justamente por isso que para um entendimento equilibrado do território parece ser necessário relativizar a modernidade, colocando-a em relação com o passado. Na verdade, a tentativa de compreensão das dimensões indivisível, sucessiva e cíclica do tempo deverão fazer-nos compreender que cada sucessivo *novo* colocará o seu *agora-presente*⁵¹ como o mais especialmente acelerado, o mais excepcional.

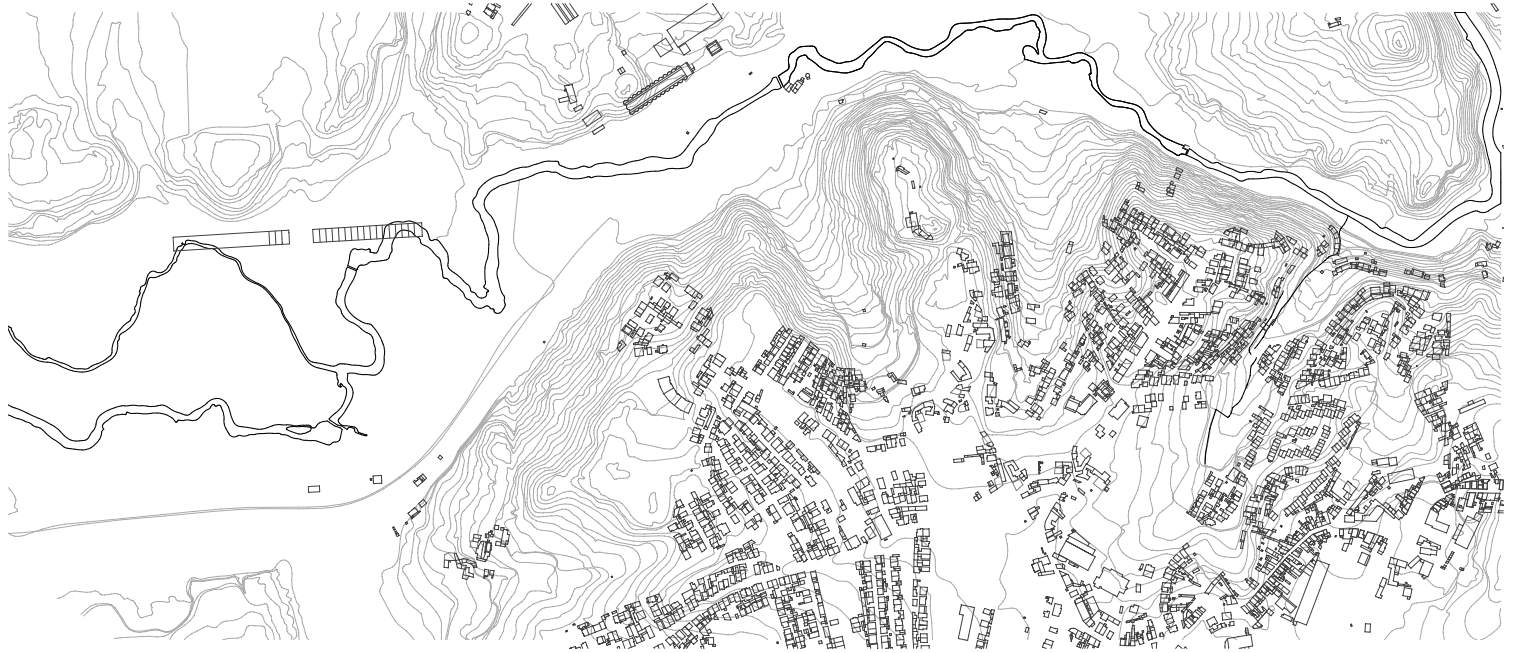
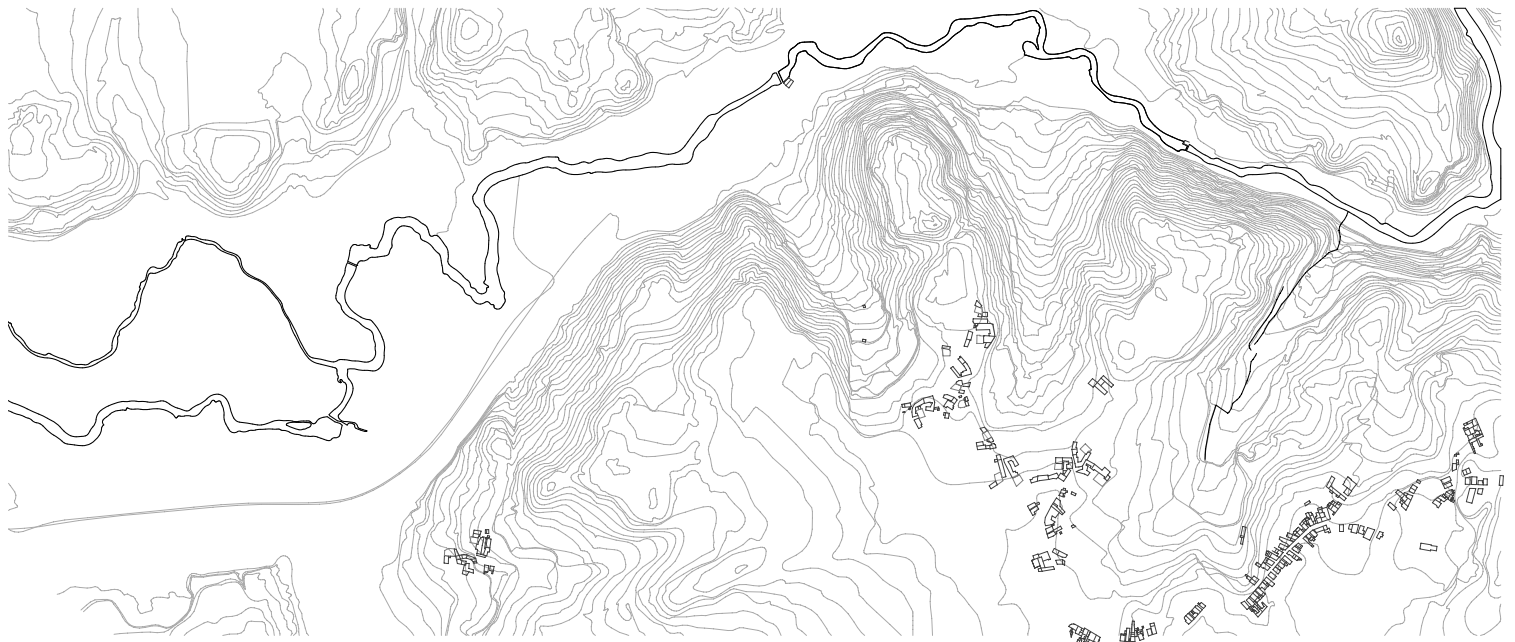
E a ideia da condição de excepcionalidade de cada *agora-presente*⁴⁹ em relação ao seu passado será tão mais ou menos recente quanto a própria história da humanidade.

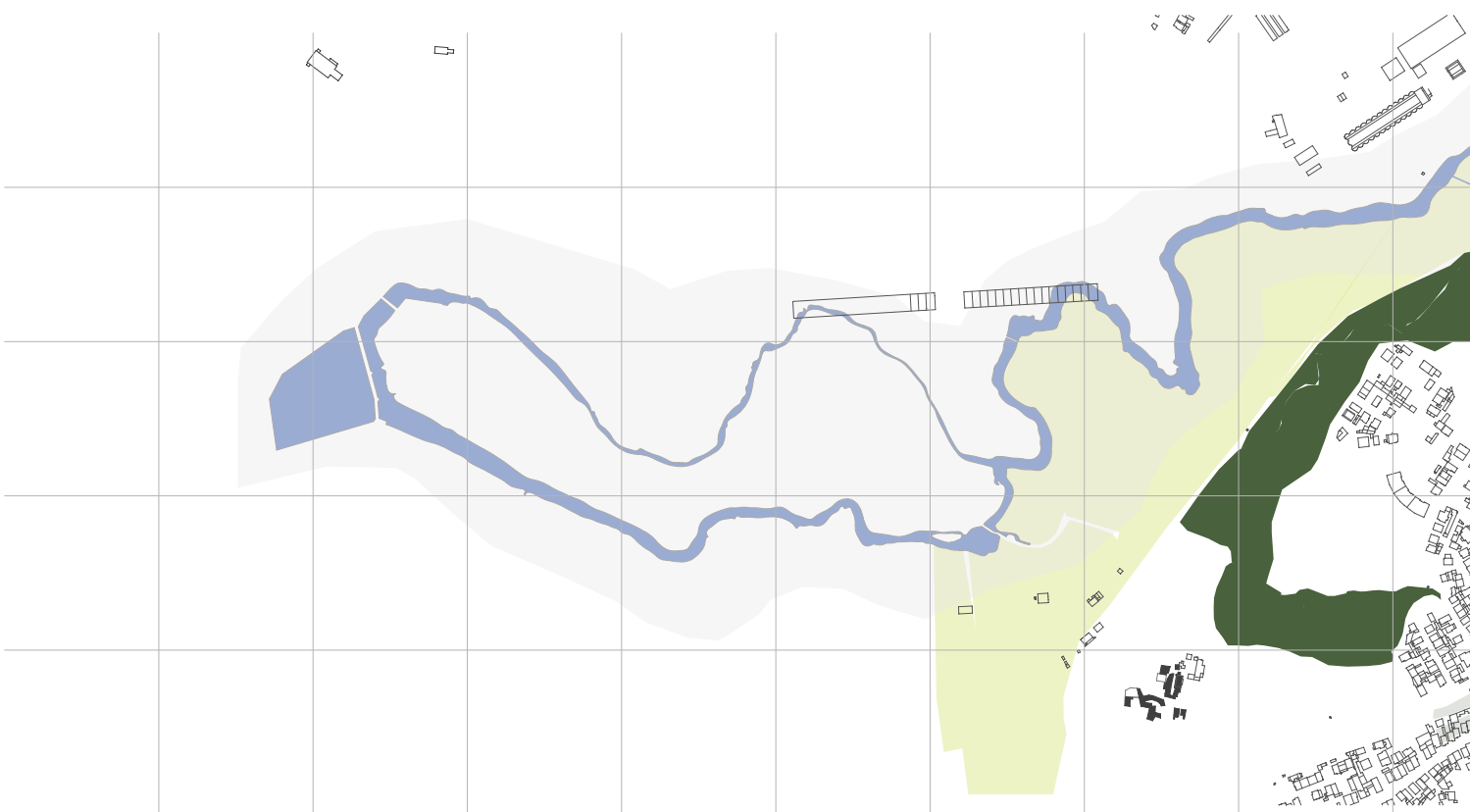
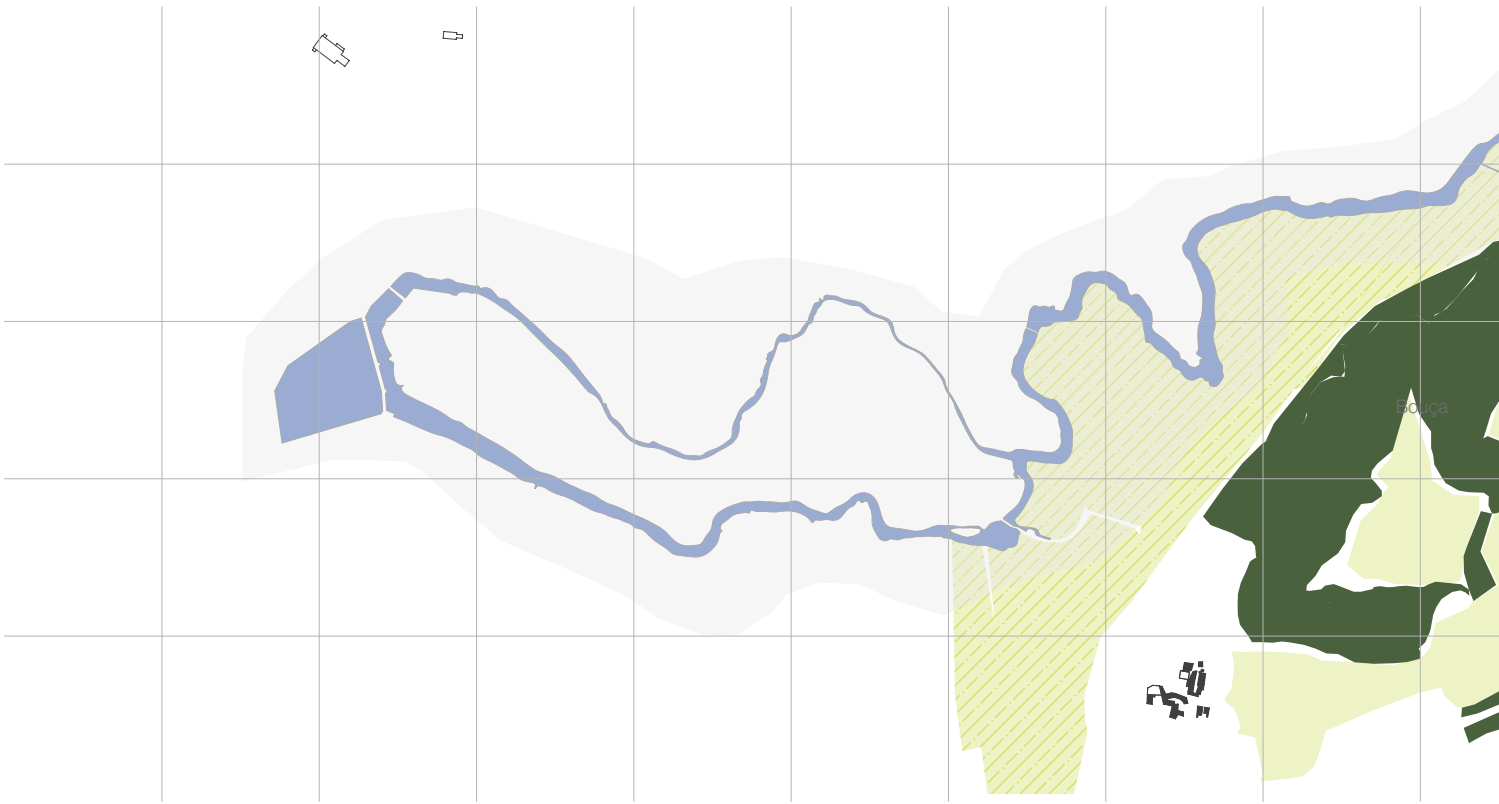
É por isso que entendemos que é na impossibilidade de relativizar o presente que está a origem da ideia de excepção associada às últimas décadas, no que diz respeito à transformação da ocupação do território. Ideia cuja consistência pode ser abalada pela percepção das múltiplas integrações que ao longo dos tempos foram fazendo de cada sistema, ainda que contraditório e contrastante, um contributo cooperante para um corpo de povoamento que é, no fundo, a expressão material e cultural da sociedade.

xxi.
[lugar de Guifões, 2006]

50 Távora, Fernando, *Imigração/Emigração. Cultura Arquitectónica Portuguesa no Mundo, in Portugal. Arquitectura do Século XX, III*, (org. Annette Becker, Ana Tostões, Wilfried Wang), Lisboa, München, Frankfurt-am-Main: Portugal-Frankfurt 97, Prestel, Deutsches Architektur Museum, 1998.

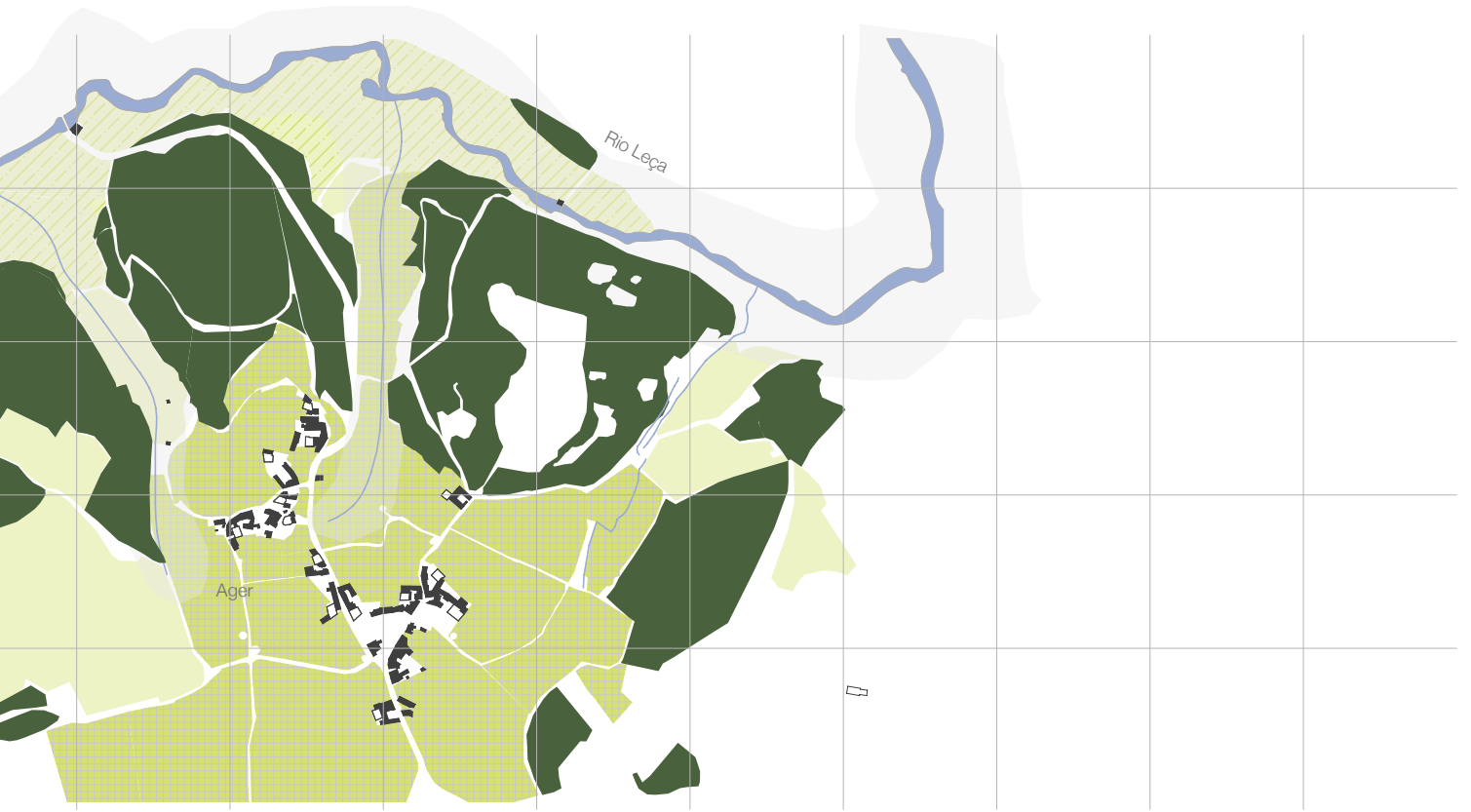
51 Oliveira, Marta, *Arquitetura Portuguesa do tempo dos Descobrimentos: assento de prática e conselho cerca de 1500*, FAUP, 2004, pp. 18-19.

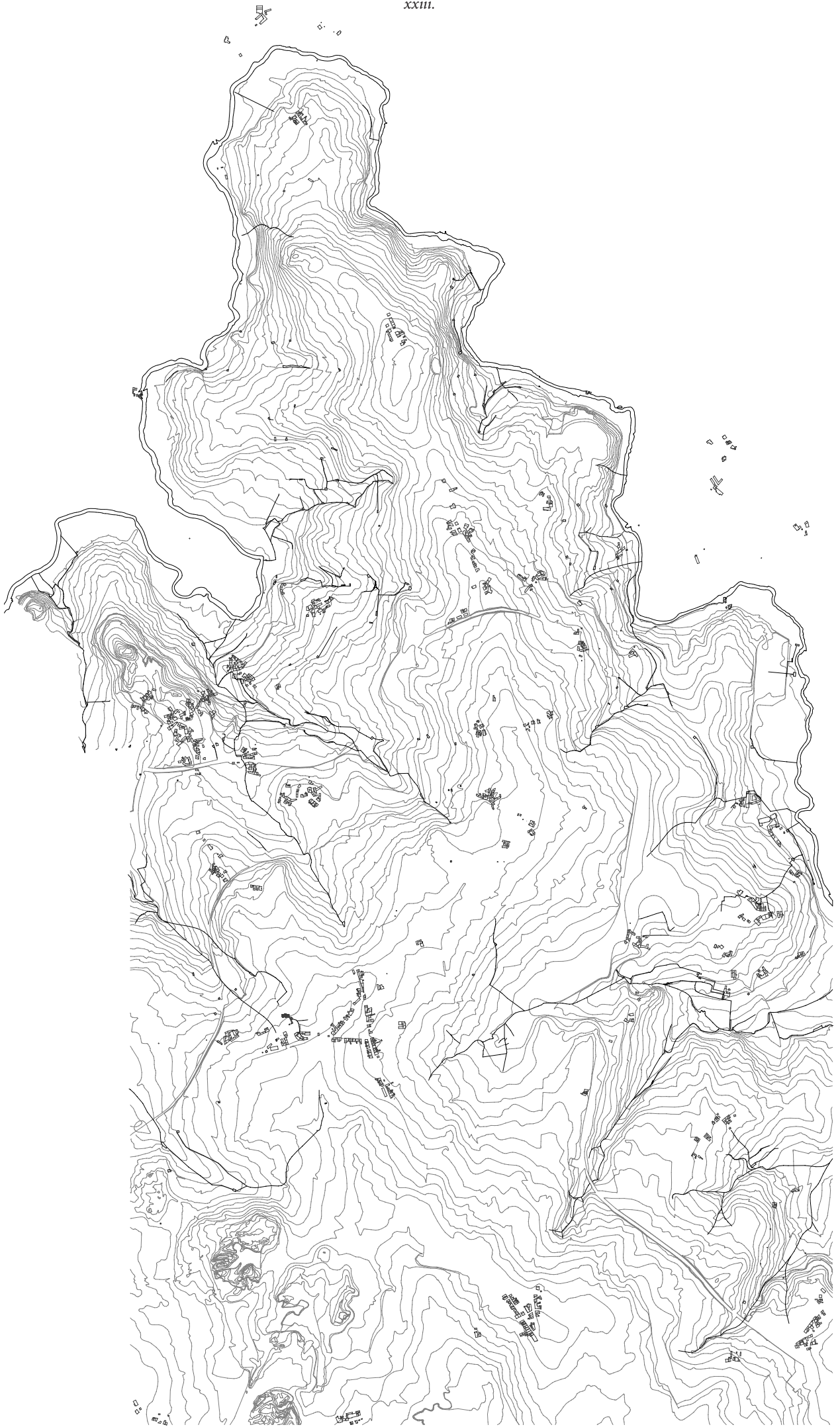


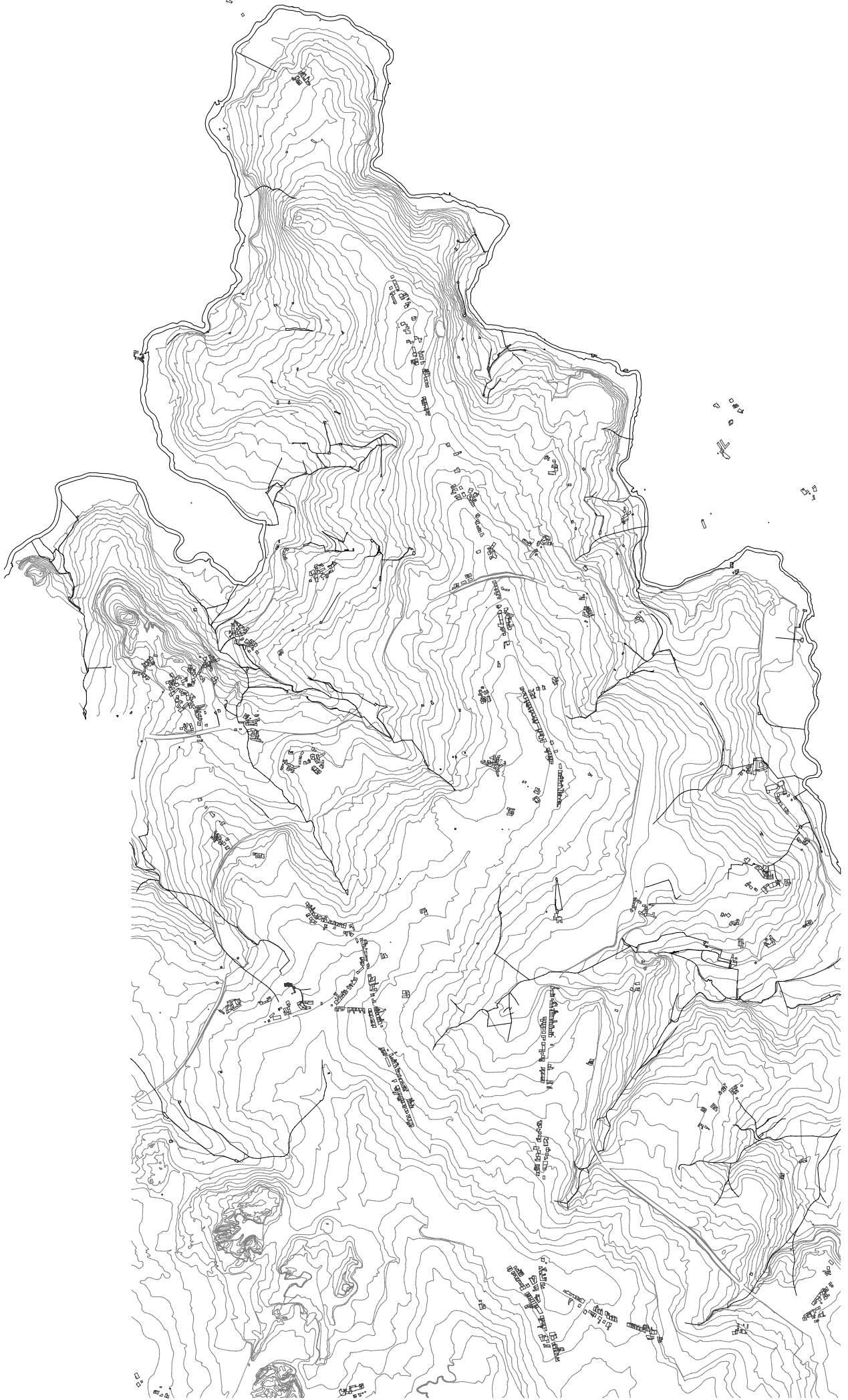


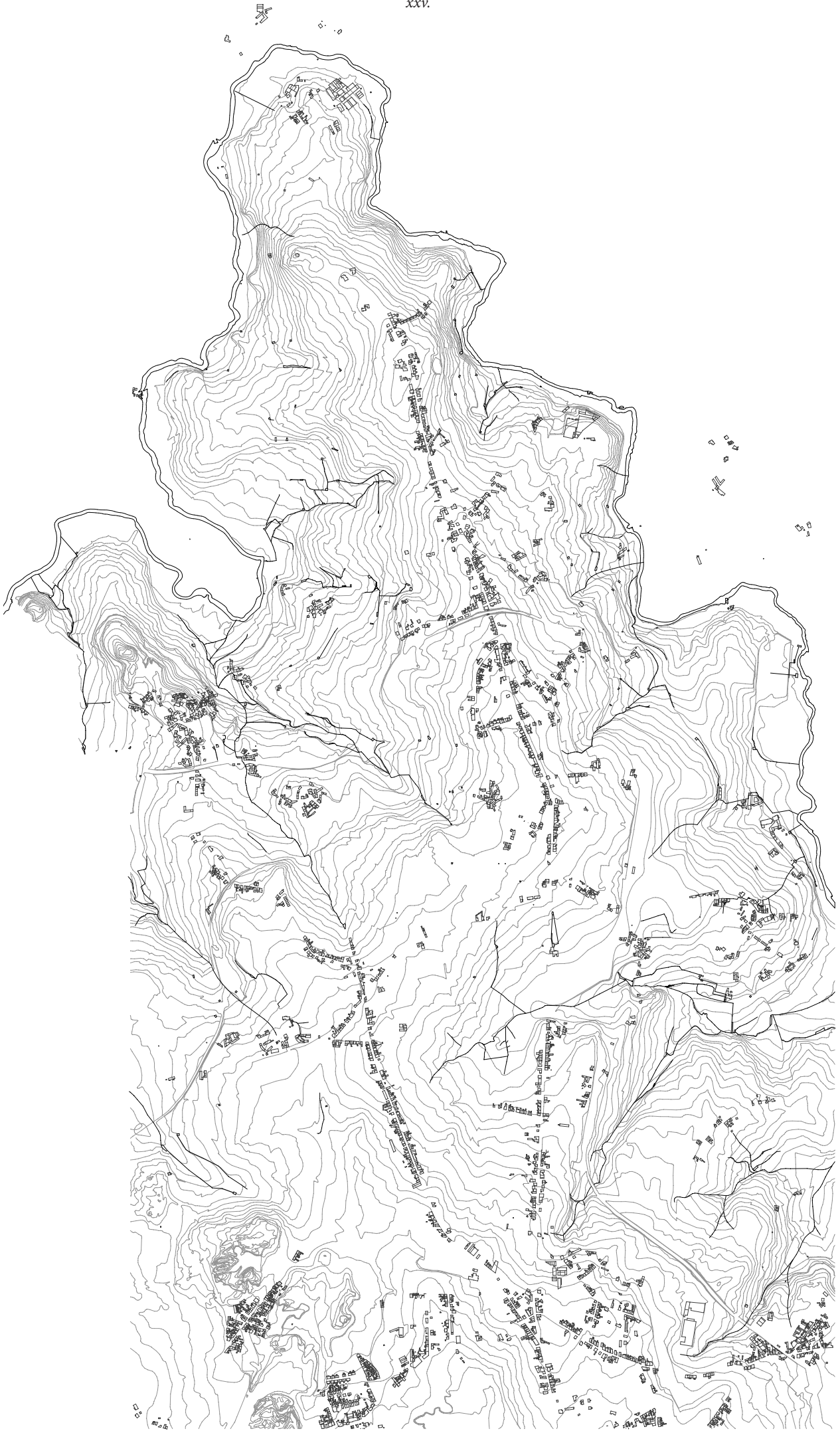
*Carta da evolução da ocupação
do lugar de Guifões (Casa, ager,
bouça)*

*Cartografia de base de acordo com Carta
Militar n.º 109 e 110 de 1948*











lugares Fogos moço. tom

Districto

N.º 5092 (46)

Lugar	Fogos	moço	tom	Contíguo	Legua	Quartos	hil.
Arês	25	42	47	Contíguo			
Cabada	25	48	50			1/2	0,625
Farrizal	37	80	81			1/4	1,250
Lavangã	6	13	11			1/2	0,625
Outeiro	4	12	10			1/2	0,625
Coroquira	13	20	19	Contíguo			
Eivado	7	13	15			1/2	0,625
Aldua	11	25	27			1/2	0,625
Duxia	10	20	13			1/4	1,250
Arnida	47	86	86			1/2	0,625
Estrada nova	5	90	95	Contíguo			
Estrada Velha	5	10	11			1/2	0,625
Corvilhomo	38	40	50			1/4	1,250
Picentes	28	60	58			1/4	1,250
Aldia nova	27	55	66			1/4	1,250
Tronco	15	26	25			1/4	1,250
Moro	20	35	37			1/4	1,250
Filheiro	30	60	65			1/4	1,250
Lagoa	24	52	40	Contíguo			
Vintealla	15	22	20			1/2	0,625
Arvothua	3	6	4			1/4	1,250
Mochê	55	90	88				
Centro	11	17	20	Quase Contíguo			
Soma	510	922	936				
Total			1858				

Casa da Aldia	1					1/4	1,250
Dea nova	1	7	2			1/4	1,250
Amiira	1	6	4			1/4	1,250
No Filheiro	3	7	8			1/4	1,250
Espiralta	1	3	3			1/4	1,250
Emposta	15	40	45			1/4	1,250
Total	21	55	60				

Comunicado

(Coimbra, 18 de Abril de 1961)

Na frente ocidental nada de novo.

O povo

Continua a resistir.

Sem ninguém que lhe valha,

Geme e trabalha

Até cair.

Miguel Torga

Conclusão

No debate sobre espaço contemporâneo do noroeste litoral português tem-se falado persistentemente no difuso, termo que deverá advir do texto *La Cité Diffusa*¹, de Francesco Indovina. Por outras palavras, a ideia contemplada está presente também no texto de Corboz (*Cidade Território*²), de Françoise Choay (*Urbano*³), Alex Wall (*Cidade dispersa*⁴), François Ascher (*Metápolis*⁵) ou Bernardo Secchi (*Cidade Contemporânea*⁶). Não podemos, porém, deixar de expressar algumas dúvidas sobre esta tendente importação de modelos de leitura dos territórios centro-europeu e norte-americano para o caso português.

Efetivamente, e como desde logo citámos, a ideia de dispersão, bem como a de que o território do Entre Douro e Minho é excepcionalmente e extensamente povoado é já defendida por João de Barros⁷, em 1512, ou por João Bautista de Castro⁸, em 1763, pelo que a sobrevalorização dos acontecimentos mais recentes não parece responder devidamente ao problema. A estrutura da paisagem duriense e minhota não deverá hoje obedecer, na sua essência, a uma característica amplamente diferente da que obedeceu no passado: diversidade. A construção deste território e, muito particularmente, a sua especial fecundidade, tem por base justamente a composição diversa que oferece às suas populações; uma desmultiplicação notável de recursos e atividades.

O que no contexto do Entre Douro e Minho parece estar em causa - e que o distingue em grande parte dos territórios do *urban sprawl*, frequentemente abordados pelos autores citados - é uma certa construção complexa do povoamento, cuja lógica obedece a uma desmultiplicação notável de lógicas e autores, sucessiva e densamente acumuladas no tempo e no espaço sob forma de sistemas. Diferentes sistemas de povoamento que se foram integrando e incorporando no espaço regional em continuidade e em interação com um contexto em ininterrupta transformação.

1 Indovina, Francesco, *Transformazioni della Città' e del territorio al inizio del XXI secolo: L'arcipelago metropolitano*, Testo di una lezione svolta in diverse sedi universitarie (Alicante, Barcellona (UAB), Alghero, Ferrara, Palermo Girona, nell'ordine), essa costituisce una sintesi e qualche approfondimento del saggio "La metropolizzazione del territorio. Nuove gerarchie territoriali", in *Economia e Società regionale - Oltre il Ponte*, n. 3-4, 2003

2 Corboz, André, *Landscapes Abused*, Institut für Landschaftsarchitektur ILA, ETH Zürich, 2007.

3 Choay, Françoise, *El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad*, in AA.VV., *Visions urbanes: Europa 1870-1993: la ciutat de l'artista: la ciutat de l'arquitectes*, Electa. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1994.

4 Wall, Alex, *Programming the urban surface*, in Corner, James (ed.), *Recovering Landscapes*, Essays in Contemporary Landscape Architecture, Princeton Architecture Press, 1999.

5 Ascher, François, *Métapolis: ou l'avenir des villes*, Éditions Odile Jacob, 1995.

6 Secchi, Bernardo, *Prima lezione di urbanistica*, Bari, Editori Laterza, 2000.

7 Barros, João de, *Geografia d'Entre Douro e Minho e Trás-os-Montes*. Porto: Biblioteca Pública Municipal do Porto, 1919. Manuscrito original de 1549.

8 Castro, João Bautista de, *Mappa de Portugal Antigo e Moderno*, Tomo I, Parte I, Lisboa, 1763.

A posição do espaço de Bouças e Terras da Maia é representativa da complexidade e multiplicidade de sistemas a que o desenvolvimento esteve e está sujeito. As origens da estrutura do povoamento estão fortemente marcadas pelo equilíbrio e diálogo permanente entre estratégias globais que aqui se intersectam e uma rede fortemente local que distingue a personalidade do povoamento regional.

Essa estrutura local é definida pela interação entre dois mundos da cultura e da vida das populações - a terra e o mar - que determinam o quotidiano, as relações gerais, o *ser na e a paisagem*.

Mas os tempos e os diferentes domínios moldam um permanente processo de aculturação do espaço que varia tanto nas suas características, quanto variam os regimes, a administração, as formas de governo, a propriedade. E os sistemas de povoamento que de forma programática se lançaram no território e que foram, como dizíamos, sucessivamente incorporados, construindo um todo polissémio e complexo, expressaram uma tendência progressiva de ação em rede, de extensão de um poder globalizante no território e de integração da civilização. Assim o foram, como pretendemos demonstrar no trabalho em conclusão, também, por via da terra e do mar.

Essa tendente globalização deu-se, desde logo, no contexto da expansão ultramarina, através da proliferação de portos de expressão global que articulados entre si formaram uma rede costeira de uma dimensão notável e que estiveram na origem de um certo cosmopolitismo - de novas centralidades na foz dos rios - no despontar da Idade Moderna. E cada uma destes espaços usufruiu de um sistema de relações com o seu próprio *hinterland*, uma rede estrelar sucessivamente assim repetida ao longo do litoral.

A mesma tendência pode verificar-se na implantação do sistema de padrões leguários da contra-reforma que esteve, em nosso entender, na origem de uma rede de povoamento organizada em torno das estradas; uma rede impulsionada pelo vínculo entre o Estado e a Igreja, na tentativa de reorganizar a presença do cristianismo nas comunidades locais. E aqui ter-se-á configurado, de forma eventualmente inaugural, uma certa abstração na programação do território, na medida em que os padrões eram colocados rigorosamente de légua em légua, unidade de medida e, assim, unidade de povoamento e paisagem. Será, pois, daqui que surge também uma nova comunidade ligada à estrada e, certamente, mais distante da vida bucólica dos lugares antigos.

A orientação ao largo da costa, bem como os dispositivos que no contexto litoral

foram sendo colocados, deverá ter um origem muito anterior à Idade Moderna. Porém, é a este período que se deve atribuir o sistema articular do vigias e regimentos, num contexto de instabilidade dos mares e das costas ibéricas, assoladas por ataques corsários e pela pirataria. E este sistema está na origem de uma nova geografia, mariana e cristológica, de organização da Igreja no território (através de cultos próprios e santuários) que se constituiu um novo móbil para o povoamento. Estes sistemas de reconhecimento e georeferenciação foram criando ao longo do território uma espécie de geografia própria.

A origem do povoamento de estrada deverá estar, como dizíamos, associada aos primórdios da Idade Moderna, justamente com a implantação do sistema de padrões. Porém, é no contexto de oitocentos, no ímpeto transformador da Regeneração, impulsionado pelo *progresso* ideológico, aquando dos grandes processos de infraestruturização do território português e da reorganização da generalidade das suas redes, que se dá início, de forma consistente, ao povoamento de estrada, linear e contínuo. Esse povoamento contínuo, embora esteja frequentemente associado às últimas décadas do século XX, estava já sustentado no discurso de António de Oliveira Marreca à Academia das Ciências e terá a sua génese na segunda metade do século XIX.

No Entre Douro e Minho a ocupação do território parece decorrer das práticas sólidas e perenes do povoamento que se foram consolidando numa dialética permanente entre homens e instituições, numa oscilação entre local e global e numa sucessão e incorporação de sistemas que se foram colocando de forma contextualizada e articulando-se com a pré-existência. Daí deverá decorrer, em nosso entender, a originalidade deste povoamento. Não na ausência de autorias, mas na desmultiplicação constante do autor e na forma como cada circunstância se coloca em relação com o seu passado e com o seu futuro.

Tratar-se-á, talvez, de uma certa *cultura de admissão*, presente em vários domínios da identidade e, certamente, na expressão territorial da sociedade, que coloca cada sistema numa posição cooperante e de tolerância e diálogo com o que lhe é circunstancial. E como, tal como afirmou Corboz, “o território não é uma embalagem perdida ou um produto de consumo que se substitui”⁹, cada novo sistema, que transporta um modo próprio de colocar o problema do lugar, representa o despoletar de um processo de associação e, simultaneamente, transformação - transformação do contexto e de si próprio. Na verdade, cada sistema parece dispor de uma estratégia conciliadora e de interação com o contexto,

9 Corboz, André, *Le territoire comme palimpseste*, Paru dans “Diogène”, 121 janvier-mars, 1983, pp. 14-35.

utilizando dispositivos de interface: de linguagem, de escala... É justamente isso que fará de cada incorporação um processo dialogante que faz permanecer, e até ressaltar, no espaço os vínculos na memória e na forma do passado. E é isso que fará do território contemporâneo um espaço de uma notável densidade intelectual, a expressão física e cultural da sociedade e, por conseguinte, um espaço complexo. Complexidade porque cada integração, na linha da dita cultura de admissão, não se integrou de forma impositiva no espaço de forma a eliminar a permanência de outros sistemas, mas antes associou-se.

Questionamo-nos se não haverá, de facto, como muitos o têm oportunamente avisado, uma “*cultura do território portuguesa*”¹⁰, justamente assente nessa dialética entre homens e instituições, uma estrutura cujas formas se veem, à partida, particularmente confusas mas que obedece a uma prática concreta e profundamente definida de colocar o problema do lugar. E se para o discutirmos e compreendermos não nos é solicitado um conhecimento muito mais vasto e uma compreensão ampla dos caracteres culturais que definem práticas e representações de todo um povo.

E mais do que isso, parece-nos agora evidente que serão tão mais imprecisas as tentativas de categorização e leitura das formas e dos múltiplos sentidos do povoamento contemporâneo, quanto mais distante se colocará o observador em relação à vasta dimensão cultural da significação do espaço.

É nesse sentido que se percebe de forma clara o verdadeiro desígnio do título primitivo de “Portugal: o Mediterrâneo e o Atlântico”, de Orlando Ribeiro. “Portugal: produtor de homens” seria a circunscrição de um espaço físico através de uma condição cultural, como se a personalidade geográfica do lugar fosse determinante para a definição de um ambiente total, exclusivo e original.

A substância desta prática de povoamento advirá, antes de mais, do “engenho e arte”¹¹. O assentamento - o problema do lugar - é determinado por uma relação consecutiva entre razão e forma. Ou seja, é um modo caracterizado pela razoabilidade, que surge da ampla interpretação da circunstância, e que se vai definindo com a sedimentação de práticas - sistemas cujo intento é encontrar a melhor resposta para o que essa circunstância apresenta. Mas que, por outro lado, admite um imenso campo de experimentação, uma prática artística no pensamento

10 Rossa, Walter, Trindade, Luísa, *Questões e Antecedentes da “Cidade Portuguesa”*: O conhecimento sobre o urbanismo medieval e a sua expressão morfológica, in Murphy, Coimbra Editora, Março de 2006, p. 75.

11 *Lusi., cant. I, est. I.*

e projeto do território, onde tem lugar o empirismo, que se reconhece nesta capacidade, talvez exclusiva, de inserção em contextos adversos com recurso à imaginação, na cultura de admissão, na tolerância e na cooperação.

À escolha do lugar ou ao seu desenvolvimento está subjacente o modo como é colocado o problema. E a resposta ao problema português, ou, claro, ao número incontável de problemas, encontrar-se-á na observação e compreensão do meio, a circunstância condicional que é a própria condição natural, o meio em que o lugar se insere – o lugar e o problema da escolha do lugar. E será por isso que a personalidade do povoamento estará não na própria forma, mas no modo como o problema do habitar foi colocado em cada tempo.

A complexidade formal do território contemporâneo parece-nos ser antecedida pela complexidade formal do território antigo. É então que a aproximação ao caos, a que tão permanentemente se faz apelo, desconsiderará a estrutura concreta e profundamente definida que se foi consolidando com a prática e com incorporações permanentes. Um modo de colocar o problema distinto dos demais, onde não tomam lugar o abstracto ou o aleatório, mas que o resultado de um balanço cultural entre a razão e a prática artística.

A dúvida pertinente que se coloca é se este modelo de resposta concreta aos problemas locais – implícito na determinação geográfica e na condição humana da ocupação de cada lugar –, será compatível com a dimensão e intensidade do povoamento contemporâneo, designadamente o que caracterizou as últimas décadas. Mas a esta dúvida não poderá deixar de se juntar outra, sobre a qualidade reguladora dos planos de ordenamento que ao longo do último quartel do século XX se foram proliferando pelo território, importando sucessivamente modelos formais e profundamente abstractos, codificados por um entendimento internacionalista de resolver o problema do habitar.

Por outro lado, não podemos deixar de reconhecer que existe neste modo uma certa forma de “agir em rede”, complexa e polissémica. Isto é, pese embora seja o modelo caracterizado pela observação e compreensão da circunstância local para a adequação do povoamento na forma do lugar, há uma incontestável interação entre esses lugares que poderá ser atribuída não só à própria natureza do modelo, mas a iniciativas programáticas supra-regionais de coesão e integração, para as quais as instituições, designadamente a Igreja Secular e a Coroa tiveram uma importância notável. E se esse modo de “agir em rede” atribuiu ao povoamento uma dimensão de escala que o povoamento contemporâneo exige - e assim resolve, à partida, esse

aparente problema - não nos deixaremos de questionar, com alguma convicção, se um modelo em que as práticas estariam subjacentes a uma regulação ambiental do território, como se de um controlo ecológico se tratasse, que consideraria fundamentalmente aspectos da localidade e que rejeitaria modelos abstractos, não poderia estar na base de uma concepção alternativa para a problematização do território contemporâneo.

*

Creemos, como Suzanne Daveau, que as duas grandes linhas de investigação presentes na obra de Orlando Ribeiro – “Portugal e Portugal no Mundo”, foram sobretudo mobilizadas pelo interesse em compreender, como disse Ilídio do Amaral, “o valor da presença portuguesa no mundo”. E aí mesmo residirá a importância da viagem ou da tentativa de compreensão do que nos é exterior para nos compreendermos a nós próprios.

Pois, como disse Fernando Távora, “o pensamento da arquitetura contemporânea portuguesa, nos seus sectores mais representativos, não esquece, antes pratica essa nossa referida tradição, não impositiva mas simpatizante e compreensiva, de consideração dos homens e dos seus lugares, garantindo aos seus edifícios e espaços a identidade e a variedade, como que num fenómeno de heteronímia, no qual o autor se desmultiplica, não por incapacidade conceptual ou outra, mas pelo princípio do respeito, quando merecido, que a outros somos devedores. Tal modo de estar presente no mundo não resulta em verdade de fraqueza do criador perante o outro, o seu lugar e o seu tempo, mas exatamente de consideração criativa da sua substância e da sua circunstância.”

Epílogo

A posição

Resolver a explicação da posição de um lugar parece ser meio caminho para o explicar a ele próprio. Dar prioridade a determinado factor, ou colocá-lo em função de outro, são as opções de que se faz a compreensão da sua estrutura subjacente.

O quadro comum de identificação característico desta região é determinado por um conjunto de fatores determinantes e pertinentes para a formulação da sua estrutura. Em primeiro lugar está a relação cêntrica que a cidade do Porto a todos os níveis estabelece com as regiões contíguas, designadamente com as Terras da Maia. E esta relação lança-se sobretudo no ponto de vista económico e comercial, baseado numa pendularidade diária de base mercantil e trabalhadora que é, sobretudo impulsionada a partir da Idade Moderna, com os excedentes agrícolas e o funcionamento da economia de mercado.

Porém, a centralidade do Porto presente nas regiões contíguas evidencia-se fundamentalmente pelas linhas que a partir do centro se lançam sobre o território e que articulam as cidades entre si. A norte, tratamos muito em particular da estrada para Viana (por Vila do Conde), de estrada para Barcelos, da estrada para Braga e da estrada para Guimarães. E o “território devasso”, como lhe chamou Francisco Ribeiro da Silva, compreendido entre as cidades, tem as suas relações gerais muito dependentes destas vias estruturantes antigas.

Porém, a extrema importância destas estradas para o povoamento e, essencialmente, a sua participação para a composição de uma estrutura única está fortemente relacionada com as estradas transversaes, isto é, os caminhos que cruzam as vias principais no sentido oposto.

A primeira destas estradas na proximidade ao Porto deverá ter sido um conector fundamental para a estrutura do povoamento exterior à cidade. É, em nosso entender, uma ligação de Matosinhos ao Douro, a montante do Porto, na região onde a aproximação e a exposição atlântica provoca a abertura da morfologia do terreno, expressa, desde logo, pela Serra de Santa Justa. E a repetição destes sistemas de perfuração do povoamento coloca a sua importância a um nível muito superior de simples ligações secundárias; deverão ser, pois, a estrutura que garante a interação entre os dois mundos que definem a vida desta região - a terra e o mar.

A originalidade deste povoamento estará, justamente, baseada nessa relação binominal e ponderada entre a terra e o mar. A pouca distância da costa, cerca de 9 km, surgem os primeiros lugares acima dos 200 metros, numa longa estrutura

geológica que se forma ao longo das Terras da Maia e que, a norte do Ave continua com a Serra de Rates. Nesta estreita faixa desenvolve-se um “anfiteatro natural” onde abunda a diversidade de recursos, a fecundidade das terras, a vida dos lugares.

E os lugares são, assim, os espaços mínimos de agregação pública do povoamento. Disseminados pelo território, cada micro-sistema representa um espaço de vida próprio.

*

A questão do título

Nesta fase, teremos também de questionar a verdadeira pertinência da consideração do termo do “vale do Leça” para o exercício em conclusão e, por conseguinte, sobre a própria adequação do título desta Dissertação: “Estrutura e Sistema de lugares antigos no período oitocentista. O Baixo Leça.”

Ao contrário do rosário de rios e ribeiros que atravessam o noroeste litoral português no sentido do mar, o Leça, enquanto rio e enquanto sistema, não deverá ter obtido uma dimensão própria, ou pelo menos suficientemente relevante, enquanto via de penetração para o interior. Em primeiro lugar, porque não era o seu leito navegável para lá do seu estuário, que, pese embora a enorme amplitude, era fechado pela garganta formada na região de Guifões. E, recordemo-nos, era pontuado por dezenas ou centenas de represas e moinhos. Dizemos era, porque a construção do porto de Leixões esteve na base de transformações geomorfológicas notáveis em toda a região. Em segundo lugar, porque não tem o Leça dimensões comparáveis com outros rios, como o Ave ou o Cávado e, muito menos, o Douro. E, em terceiro, justamente porque era o Douro que se encontrava nas suas imediações e seria o sistema duriense a grande via regional de penetração do povoamento para o interior desde tempos longínquos.

Assim, atender ao Leça e, muito em particular ao Baixo Leça, como um sistema autónomo, parece desconsiderar a enorme relevância regional com que o Douro terá participado na estrutura do povoamento neste território. Deverá ser, pois, mais adequado observar a dimensão regional dos vários sistemas articulados entre si, isto é, no caso, o Leça enquanto espaço de intersecção e interface de diversos sistemas.

E note-se, ainda mais, que ao contrário de outros casos bem próximos, como o do

Ave, o povoamento nesta região não se mobilizou particularmente em torno do rio, sendo essa apenas uma tendência com incidência relevante a partir dos finais de oitocentos. Na verdade, os lugares antigos, como Guifões, Esposade, Santa Cruz do Bispo, Custóias, Santa Cruz, S. Mamede ou Sendim parecem adotar posições estratégicas associadas, por um lado, aos cabeços, que no quadrante sul correspondem aos esporões lançados pelo sistema do monte de S. Gens e, por outro, às sub-bacias, ou seja, aos ribeiros afluentes que, conformando estruturas alveolares bem irrigadas, protegidas, húmidas e com boa exposição solar, vão tornando toda esta terra de uma fecundidade extraordinária. E entre si, de forma articulada, cada um destes lugares, ocupando estas posições ponderadas entre as sub-bacias e os cabeços, faz parte de estrutura antiga - rede -, de visibilidades e enfiamentos, que nos parece aqui confirmada.

Parece ser inegável a importância que a industrialização, a economia monetária e o sistema capitalista de um modo geral têm na construção do povoamento das últimas décadas. Porém, a referência no título ao período oitocentista deve ser considerada inadequada visto que não cremos, como se conclui neste trabalho, que se possa atribuir a esse período, ou a outro em especial, uma transformação que influa na reconversão da forma do povoamento, ao contrário do que tínhamos inicialmente apontado.

A verdade é que defendendo nós que a via portuguesa é sobretudo impulsionada pelas razoabilidade da decisão e pelo empirismo, isto é, pela “tradição simpatizante”, como lhe chamou Fernando Távora, não nos é possível encontrar nas próprias contradições uma significativa inversão da *praxis*, mas antes, paradoxalmente, um contributo para a sua clarificação.

Bibliografia e fontes

- ALARCÃO, Jorge – As Civitates do Norte de Portugal. Braga: Cadernos de Arqueologia, Série II, 1995-96, p. 25-30
- ALMEIDA, Carlos Alberto Brochado de – *Plano Director de Vila do Conde - Relatório de Arqueologia*. Vila do Conde: Câmara Municipal de Vila do Conde, 1995
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – Algumas notas sobre o processo da romanização da zona de Entre Douro e Ave. *In Actas das I Jornadas Arqueológicas*, Lisboa, 1969 / [org.] Associação dos Arqueólogos Portugueses. Lisboa : AAP, 1970. - vol. II, p. 379-387
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de, SANTOS, Joaquim Neves dos – *Cerâmica Romana, tardia, de Guifões*. Porto: Archaeologica Opuscula, Vol. 1 - Fasc. 1, 1974
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – Notas sobre a alta Idade Média no Noroeste de Portugal, Época Paleocristã. Porto: Revista da Faculdade de Letras, 3, 1972, p. 113-116
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Vias Medievais Entre Douro e Minho*. Porto: Ed. Autor, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1968 [Dissertação para licenciatura em História]
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *A romanização das Terras da Maia*. Maia: Estudos sobre a Terra da Maia, IV, 1969.
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Castelologia medieval de Entre-Douro-e-Minho: desde as origens a 1220*. Porto: Ed. Autor, 1978 [Trabalho complementar para prestação de provas de Doutoramento em História de Arte]
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira de – *Território Paroquial no Entre-Douro-e-Minho. Sua Sacralização*. in Nova Renascença, n.º2, Vol. 1, 1981, p. 202-212, [p. 3]
- ALMEIDA, Carlos Alberto Ferreira – *Influências meridionais na cultura castreja*. Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – *Série História*, Porto, 1973.
- ALVAREZ, F. – *Mapa de los Ferro-Carriles de España e Portugal*. Guia Oficial de los ferros-carriles de España y Portugal, 1867.
- AMÂNDIO, José Bernardino – *O Engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805*. Viana do Castelo: Amigos do Mar, 1994.

ANDRADE, Amélia Aguiar – *As estradas em Portugal: Memória e História*, I Vol., Documentação do Arquivo do MOP. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.

ANDRADE, Amélia Aguiar – *Das estradas reaes às estradas nacionais: Alicerces, Estratégias, procedimentos, financiamento*. Lisboa: Centro Rodoviário Português, 2002.

ANDRADE, Monteiro de – *Plantas antigas da cidade: século XVIII e primeira metade do século XIX*. Porto: Câmara Municipal, 1943.

Arquitetura Popular em Portugal, Vol. 1, 4.^a Ed. Lisboa: Centro Editor Livreiro da Ordem dos Arquitectos, 2004

SEABRA, Augusto – *A Identidade Cultural Portuguesa: Um patriotismo aberto à universalidade*. Lisboa: Instituto da Defesa Nacional, 1994 [Conferência Inaugural proferida pelo autor na Sessão Solene de Abertura do Curso de Defesa Nacional]

BACHELARD, Gaston – *La poétique de l'espace*, 4.^a Ed., Paris: Quadrige/PUF, 1978.

BARROCA, Mário Jorge – *A Cruz do Lugar das Marcas (Lousado, Vila Nova de Famalicão) e o Couto do Mosteiro de Santo Tirso*. Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 137-160.

BARROS, Amândio J. Morais – *A contabilidade de um produto estratégico: o Livro da imposição do sal, século XVI*, in Actas do I Seminário Internacional sobre o sal português (Porto e Aveiro, Maio de 2004). Porto: Instituto História Moderna da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2005.

BARROS, Amândio Jorge Morais – *O Porto, o monopólio do Sal e a estruturação da economia mercantil (Séculos XIII-XV)*. in A articulação do sal português aos circuitos mundiais: artigos e novos consumos: past and new consumption trends. Porto: 2008, p. 27-43

BARROS, Henrique de Gama – *História da Administração Pública em Portugal nos séculos XII a XV*, Tomo 1. Lisboa: Imprensa Nacional, 1885.

BARROS, João de – *Geographia d'Entre Douro e Minho e Tras-os-Montes*. Porto: Tipografia Progresso, 1789.

BASTO, Artur de Magalhães – *O Porto*. Lisboa: Livraria Bertrand, 1963.

BESSE, Jean-Marc – *Estar na Paisagem, Habitar, Caminhar*. In CARDOSO, Inês Lopes, *Paisagem Património*, Equações de Arquitectura. Porto: Dafne Editora, 2013,

p. 35.

BETTENCOURT, Ana M. S. – *Comunidades pré-históricas da Bacia do Leça*. Matosinhos: Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete Municipal de Arqueologia e História, 2010

BLUTEAU, Raphael – *Vocabulario Portuguez & Latino*, Vol. 4. Coimbra: Colégio das Artes da Companhia de Jesus, 1717

BRANCO, João Pedro – *O municipalismo no pensamento de Alexandre Herculano (1834-1859)*. Lisboa: Ed. Autor, 2007 [Dissertação de Mestrado em Cultura e Formação Autárquica apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Lisboa]

CAETANO, Carlos Manuel Ferreira – *As Casas da Câmara dos Concelhos Portugueses e a Monumentalização do Poder Local (Séculos XIV a XVIII)*, Vol. 1. Lisboa: Ed. Autor, 2011 [Dissertação de Doutoramento em História da Arte Moderna apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas Universidade Nova de Lisboa]

CAMPOS, Ezequiel de – *Prólogo ao plano da cidade do Porto*. Porto: Empresa Industrial Gráfica, 1932

CARDOSO, Abílio – *De Ponte a Ponte: o processo de urbanização da Área Metropolitana do Porto desde os anos cinquenta*, Porto: CCDRN, Série Perspectivas – N.º 4, 1990

CARDOSO, Vasco – *Morfologia Urbana nas “freguesias mais exteriores”*, IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2011

CASTRO, Armando – *O pensamento económico no Portugal Moderno (dos fins do século XVIII a começos do século XX)*, Vol. 48, 1.ª Ed. Lisboa: Instituto da Cultura Portuguesa, 1980

CASTRO, João Bautista de – *Mappa de Portugal Antigo e Moderno*, Tomo Primeiro, Parte I e II. Lisboa: 1762

CLEMENTE, Manuel – *Igreja e Sociedade Portuguesa – Do liberalismo à República*. Lisboa: Assírio e Alvim, 2012

CLETO, Joel, COSTA, Patrícia – *O Sal do esquecimento, salinas e comercialização de salgados na foz do rio Leça*, in A articulação do sal português aos circuitos mundiais: artigos e novos consumos: past and new consumption trends. Porto: 2008

CLETO, Joel, FARO, Suzana – *Imagem do Bom Jesus de Matosinhos. Um velho e famoso naufrágio*. Porto: O Comércio do Porto – Revista Domingo, 2001.

CLETO, Joel – *Leixões. Pequena História de um Grande Porto*. In *Porto de Leixões. Fotografias de Domingos Alvão e Emílio Biel*. Leça da Palmeira: Administração dos Portos do Douro e Leixões, 1998

CLETO, Joel – *Arqueologia Matosinhense: notas históricas-bibliográficas*, In *Matesinus - Revista de Arqueologia, História e Património de Matosinhos*, n.º 1/2. Matosinhos: 1995/6, p. 11-19

CLETO, Joel, VARELA, José Manuel – *O Castro de Guifões (Matosinhos): dos estudos de Martins Sarmento às investigações da actualidade*, Vol. Especial II. Guimarães: Revista de Guimarães, 1999, p. 467-479

CORTESÃO, Jaime – *Portugal: A terra e o homem*. Lisboa: Artis, 1966

COSME, João, VARANDAS, José – *Memórias Paroquiais: (1758), Introdução, Tanscrição e Índices*. Lisboa: Caleidoscópico, 2009

COSTA, Agostinho Rebelo da – *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. Porto: Livraria Progredior, 1945

COSTA, Alexandre Alves – *Página de um diário de viagem e outra de memória, Architecti*, nº 14. Lisboa: 1992.

COSTA, Pe. Avelino de Jesus – *O Bispo D. Pedro e a organização da Diocese de Braga*, Tomo I. Coimbra: Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra - Instituto de Estudos Históricos Dr. António de Vasconcelos, Coimbra, 1959.

CRUZ, António Augusto Ferreira da (coord.) – *Forais Manuelinos da cidade e termo do Pôrto existentes no Arquivo Municipal*. Porto: Câmara Municipal – Gabinete de História da Cidade, 1940

CRUZ, António Augusto Ferreira da (coord.) – *O Pôrto seiscentista: subsídios para a sua história*. Porto: Câmara Municipal – Gabinete da História da Cidade, 1943

CRUZ, António – *Notas sobre a Cultura da Vinha no Vale do Rio Ave durante a Idade Média*. Porto: Fundação Eng. António de Almeida, 1983

CRUZ, António – *Reflexões sobre a evolução do regime municipal no Termo do Porto*. Porto: Separata das Actas das Jornadas sobre o Município na Península Ibérica (Sécs. XII a XIX), 1989

CRUZ, António – *Reflexões sobre a evolução do regime municipal no Termo do Porto*. Porto: Separata das Actas das Jornadas sobre o Município na Península Ibérica (Sécs. XII a XIX), 1989

DIAS, Geraldo J. A. Coelho – *O Mar e os portos como catalizadores de religiosidade*, O litoral em perspectiva (sec. XVI, sec. XVIII), Um ponto de situação historiográfica, Actas, 2001

Divisão parochial da Diocese do Porto – Concelho de Bouças (Mappa da Divisão parochial da freguesia de Leça do Balio), 1864, Cortesia Arquivo Histórico Municipal do Porto

DOMINGUES, Álvaro – *Urbanização Extensiva – uma nova escala para o planeamento*, CITTA 1st Annual Conference on Planning Research, FEUP. Porto: 2008

DOMINGUES, Álvaro – *Vida no Campo*. Porto: Dafne Editora, 2012

FANGUEIRO, Óscar – *As profissões em Matosinhos e Leça do final do séc. XVIII através das companhias de ordenança*, In Boletim da Biblioteca Pública Municipal de Matosinhos. Matosinhos: Câmara Municipal, 1987

FARIA, F. Fernando Godinho de – *Monographia do Concelho de Bouças*. Matosinhos: Ed. Autor, 1899

FELGUEIRAS, Guilherme – *Monografia de Matosinhos*. Lisboa: Ed. Autor, 1958

FERNANDES, A. de Almeida – *Toponímia portuguesa: (Exame a um dicionário)*. Arouca: Associação para a Defesa da Cultura Arouquense, 1999

FERNANDES, A. de Almeida – *Portugal primitivo medievo*. Arouca: Associação para a Defesa do Património Arouquense, 1995

FERNANDES, A. de Almeida – *Notas às origens portugalenses: séc. V - XII*. Porto: Ed. Autor, 1968

FERNANDES, Mário Gonçalves – *Plantas do planeamento urbano e do urbanismo em Portugal (1864-1926)*, IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica. Porto: 2011.

FERNANDES, Mário Gonçalves – *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal – 1852/1926 (Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Braga)*. Porto: Ed. Autor, 2002. [Dissertação de Doutoramento em Geografia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto]

FERREIRA, Pedro Augusto – *Portugal Antigo e Moderno – Diccionario Geographico, Estatistico, Chronographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal*. Lisboa: 1886

FERREIRA, Alfredo Matos – *Aspectos da Organização do Espaço Português*, Pref. Fernando Távora. Porto: FAUP Publicações, 1995

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e Freitas – *Toponímia Portuense*. Matosinhos: Contemporânea Editora, 1999

FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha – *Estradas Velhas entre Leça e Ave*. “Douro Litoral”, 4ª Série, n.º I-II. Porto: 1950, p. 50

FREITAS, J. Rodrigues de – *Um economista português (António de Oliveira Marreca)*, In *Freitas, J. Rodrigues de, Obras económicas escolhidas (1872-1889)*, Tomo 2. Lisboa: Banco de Portugal, 1996, p. 205-249

GARCIA, Paulo Emílio de Figueiredo – *As Barreiras da cidade do Pôrto*. Porto: Câmara Municipal – Gabinete de História da Cidade, 1946

GENTILE, Emilio – *Politics as Religion*. Princeton: Princeton University Press, 2006

GUICHARD, François – *Porto, La Ville Dans Sa Région: Contribution à L'étude de l'Organisation de L'Espace Dans le Portugal Du Nord*, Vol. II. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian, Centre Culturel Portugais, 1992, p.29

HABERMAS, Jurgen – *A modernidade: um projecto inacabado*. Lisboa: Nova Vega, 2013.

HEIDEGGER, Martin – *Building Dwelling Thinking (translated by Albert Hofstadter)*. New York: Harper Colophon Books, 1971, p.1.

HERCULANO, Alexandre – *Portugalliae Monumenta Historica: o saeculo octavo post christum usque ad quintumdecimum*. Lisboa: Academia Scientiarum, 1867

HOLANDA, Francisco de – *Da Fábrica que falece à cidade de Lisboa/ Francisco d'Holanda, Introdução, notas e comentários de José da Felicidade Alves*. Lisboa: Livros Horizonte, 1984

INGOLD Tim – *The perception of environment, Essays in livelihood, dwelling and skill*. Londres: Routledge, 2000

- JACKSON, John Brinckerhoff – *De la nécessité des ruines*. Paris: La Linteau, 2005
- JOUKES, Veronika – *Os Flamengos no Noroeste de Portugal (1620-1670): subsídios para a reconstrução da vida dos Flamengos no Noroeste de Portugal de 1620-1670*. Porto: Ed. Autor, 1999 [Dissertação de Mestrado em História da Arte Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto]
- JUNQUEIRO, Guerra – *As Ermidas*, in *Os Simples*. Lisboa: Poesias Líricas, 1892.
- LANHOSO, Adriano Coutinho – *Nossa Senhora protectora dos mares do velho burgo do Porto*, in *O rio e o mar na vida da cidade: exposição documental*. Porto: Câmara Municipal do Porto - Gabinete de História da Cidade, 1963
- LAUTENSACH, Herman – *A individualidade geográfica de Portugal no contexto da Península Ibérica*. Lisboa: Boletim da Sociedade de Geografia de Lisboa, 1932
- LEAL, Pinho – *Portugal Antigo e Moderno – Dicionário Geographico, Estatístico, Chronographico, Heraldico, Archeologico, Historico, Biographico e Etymologico de todas as Cidades, Villas e Freguezias de Portugal*. Lisboa: 1886
- MACEDO, Marta – *Projectar e Construir a Nação, Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*, 1.ª Ed.. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa, 2012
- MANDROUX, Marie Thérèse – *Quatro fases de urbanização do Porto do século XVIII*. Porto: Câmara Municipal, 1985.
- MARRECA, António d'Oliveira – *Parecer e Memória, sobre um projecto de Estadística*, Lido na Sessão de 14 de Abril de 1853 – Segunda Parte, Capítulo I: População e Produção.., In *Memórias da Academia Real das Sciencias de Lisboa*, 2ª Classe, Classe das Sciencias Moraes, Politicas, e Bellas Letras. Lisboa: Typographia da Academia, 1854, p. 39-42
- MARRECA, António de Oliveira – *Parecer e memória sobre um projecto de estadística*, in MARRECA, António de Oliveira, *Obra económica*, Vol. 2. Lisboa: Instituto Português do Ensino à Distância, 1853-1883, p. 205-313
- MARSÀ, Francisco – *Toponímia da Reconquista*, In *Enciclopédia da Linguística Hispânica*, Tomo 1. Madrid: 1960.
- MARQUES, Oliveira – *História de Portugal, Vol. I*. Lisboa: Ed. Agora, 1972.
- MARQUES, José – *A Arquidiocese de Braga no séc. XV*. Lisboa: Imprensa Nacional-

Casa da Moeda, 1988 [Dissertação de Doutoramento em História da Arte Moderna apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto]

MARQUES, José – *A administração municipal de Vila do Conde em 1466*. Porto: Ed. Autor, 1981 [Trabalho complementar para prestação de Provas em Doutoramento em História da Idade Média]

MARSÁ, Francisco – Toponímia da Reconquista, *Enciclopedia Lingüística Hispánica*, tomo I. Madrid: CSIC, 1960

MARTINS, Manuela – *O povoamento proto-histórico e a romanização da bacia do curso médio do Cávado*, In *Cadernos de Arqueologia*, n.º 5, U. Minho, 1990

MATA, Arturo Sorio y – *La Ciudad Lineal*. Madrid: 1897

MATTOSO, José – *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal:1096-1325, 1º Volume: Oposição*. Lisboa: Estampa, 1945

MATTOSO, José – *Identificação de um país: Ensaio sobre as origens de Portugal:1096-1325, 2º Volume: Composição*. Lisboa: Estampa, 1945

MATTOSO, José – *Levantar o céu: os labirintos da sabedoria*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2012

Medição e demarcação das Estradas Nacionais, Distritais e Municipais de Serviço, de ligação, de serventias, seus ramais e desvios entregues à conservação do governo, referentes a 30 de Junho de 1913, Lisboa, Imp. Nacional, 1913

MENDES, Manuel – *terra quanto a vejas, casa quanto baste*, in *Só Nós e Santa Tecla*. Porto: Dafne Editora, 2008

MOREIRA, Domingos A. – *Freguesias da Diocese do Porto, Elementos Onomásticos Altí-medievais*, I Parte, Introdução Histórica Geral. Porto: A.H.M.P., 1973

NUNES, Sandra Ferreira de Carvalho – *A Evolução Urbana de Matosinhos (1890-1909)*. Porto. Ed. Autor, 1998 [Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto]

OLIVEIRA, Camilo de – *O Concelho de Gondomar, Apontamentos Monográficos*, Vol. 1. Gondomar: Ed. Autor, 1936

OLIVEIRA, Ernesto Veiga de – *Actividades Agro-marítimas em Portugal*. Lisboa: Dom Quixote, 1990

OLIVEIRA, Ernesto Veiga de, GALHANO, Fernando – *Arquitetura tradicional portuguesa*. Lisboa: Publicações D. Quixote, 1992

OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento, 1984

OLIVEIRA, José Manuel Pereira de (coord.) – *Territórios e Dinâmicas Urbanas: Atlas das Cidades do Norte de Portugal (ACINP)*, Cadernos 1. Porto: Gabinete de Estudos de Desenvolvimento e Ordenamento do Território, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2001

OLIVEIRA, Marta – *Arquitetura Portuguesa do tempo dos Descobrimentos: assento de prática e conselho cerca de 1500*. Porto: Ed. Autor, 2004 [Dissertação de Doutoramento em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]

OLIVEIRA, Marta – *O Mosteiro do Salvador: Um projecto do Século XVI in Mosteiro da Serra do Pilar*, Vila Nova de Gaia. Lisboa: Revista Monumentos, N° 9, 1998

OLIVEIRA, Marta – *Porto, São Miguel o Anjo: uma torre, farol, capela: memória para uma intervenção na obra*, Trabalho realizado no âmbito do processo IPPAR N.º 123/P/05. Porto: Ed. Autor, 2005

PASCOAES, Teixeira de – *Epistolário Ibérico: Cartas de Unamuno e Pascoaes*. Lisboa: Assírio e Alvim, 1986

PEREIRA, Hugo José Silveira da Silva Pereira – *Caminhos-de-ferro nos debates parlamentares (1845-1860)*. Porto: Ed. Autor, 2008 TESE MESTRADO FLUP

PEREIRA, Hugo Silveira – *A Construção da Rede Ferroviária do Minho (1845-1892)*, CEM Cultura, Espaço & Memória, N.º2, 2001

PEREIRA, S. do Monte – *A produção agrícola*, Tomo I, in *Notas sobre Portugal...*

PIDAL, Ramón Menéndez – *Origenes del Español*, 4ª Ed.. Madrid: 1956.

PINA, Maria Helena Mesquita – *Algumas reflexões sobre as acessibilidades no Alto Douro*, In *Revista da Faculdade de Letras – Geografia*, I Série, Vol. XII/XIII, 1996-1997, pp. 73-124

PINTO, Frei Heitor – *Imagem da Vida Cristã*, Tomo I. Porto: Lello, 1984

POLÓNIA, Amélia – *A definição de redes comerciais no hinterland de Entre-Douro-*

e-Minho. As articulações a partir do porto de Vila do Conde (séc. XVI), XXI Encontro da Associação Portuguesa de História Económica e Social, Relações Portugal-Europa, 2001

POLÓNIA, Amélia – *Espaço Concelhio, rede viária e dinâmicas sócio-económicas. Conexões e interinfluências. O estudo de um caso: Vila do Conde no século XVI*, Revista da Faculdade de Letras

POLÓNIA, Amélia – *Hisportos – Contribuição para o estudo dos portos no Noroeste português. Apresentação de um projecto de investigação*, Simpósio “Microhistória em Hispanoamérica: metodologia, temas e linhas de investigação. As migalhas e a pluralidade.”, XIII Congresso Internacional de Ahila, Actas, Ponta Delgada, 2002

POLÓNIA, Amélia – *The construction of a Portuguese seaport system in the Early Modern Age – an exploratory approach*, The Hisportos project, 2000

POLÓNIA, Amélia – *Vila do Conde: Um porto nortenho na expansão ultramarina quinhentista*. Porto: Ed. Autor, 1999. [Dissertação de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto]

PORTAS, Nuno – *A cidade como arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 1969

PORTAS, Nuno – *Prefácio a Da Organização do Espaço*, In TÁVORA, Fernando, *Da Organização do Espaço*, 2.^a ed., Porto: Curso de Arquitectura da ESBAP, 1992. (1.^a ed., do autor, 1962.)

PORTER, George Richardson – *The Progress of the Nation in its various Social and Economical relations, from the beginning of the nineteenth century to the present time*, Section I. and II - Population and Production. London: Charles Knight & Cia. Ed., 1836

Portugal. Direcção Geral de Obras Públicas do Distrito do Porto. *Esboço indicando a posição das estradas em conservação a cargo da Direcção das Obras Públicas do Districto do Porto em 10 D'Agosto de 1868*, manusc., Biblioteca Nacional de Portugal, 1868

RAMOS, Rui – *A regeneração e o Fontismo (1851-1890)*, Cap. IV, in RAMOS, Rui (coord.), *História de Portugal*, 6.^a Ed. Lisboa: A Esfera dos Livros, 2010

RAMOS, Rui – *Entre revolução política e evolução social: uma história do conceito de democracia (Portugal, século XIX)*. *Ariadna Historica: Lenguajes, conceptos, metáforas*, 1, 163-193, 2012

RAMOS, Rui – *História de Portugal (dir. de José Mattoso)*, A segunda Fundação

(1890-1926). Lisboa: Estampa, 2001

RAMOS, Rui – *O liberalismo português como problema religioso*, Prefácio in CLEMENTE, Manuel, *Igreja e Sociedade Portuguesa do Liberalismo à República*. Lisboa: Assírio e Alvim, 2012

RAMOS, Rui – *O Sistema Fontista*. In REIS, António (Eds.), *Portugal Contemporâneo* Lisboa: Publicações Alfa, 1990, p. 125-146

RIBEIRO, Orlando – *Cultura do Milho, economia agrária e povoamento*, in Biblos, XVII, 1941

RIBEIRO, Orlando – *Opúsculos Geográficos, Vol. V, Temas urbanos*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.

RIBEIRO, Orlando – *Portugal: O Mediterrâneo e o Atlântico*, 8.ª Edição. Lisboa: Letra Livre, 2011

RIBEIRO, Orlando – *Sobre as Origens de Portugal*, In Finisterra, Vol. X, n.º 19, Lisboa: 1975

ROSSA, Walter, TRINDADE, Luísa – *Questões e Antecedentes da “Cidade Portuguesa”*: O conhecimento sobre o urbanismo medieval e a sua expressão morfológica. In *Murphy*. Coimbra: Coimbra Editora, Março de 2006, p. 75

SÁ, Manuel Fernandes – *Área Metropolitana do Porto: Estrutura Territorial, o presente e o futuro*. Porto, Ed. Autor, 2000

SÁ, Manuel Fernandes – *O Médio Ave, Novas Políticas Municipais*, Concurso para a obtenção do título de Professor Agregado do 2º Grupo de Disciplinas do Curso de Arquitectura. Porto: Ed. Autor, 1987

SÁ, Manuel Fernandes – *Planos operativos de escala intermédia: caracterização técnica e arquitectónica*, Vol. 3. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2004

SAMPAIO, Alberto – *Estudos Económicos e Sociais, II Vol., As Póvoas Marítimas*, Documenta Histórica. Lisboa: Vega, 1979

SARAIVA, Tiago – *Ciência y Ciudad – Madrid y Lisboa (1851-1900)*. Madrid: Ayuntamiento de Madrid, Área de Gobierno de las Artes, 2005

SEIXAS, José Figueiredo, *Tratado de ruação para emenda das cidades, villas e logares deste Reino*, manu., 1760

SEGURADO, Jorge – *Francisco d'Ollanda, da sua vida e obra*. Lisboa: Excelsior, 1970

SERÉN, Maria do Carmo – *Oitocentos*, Matosinhos: Monografia do Concelho. Matosinhos: Câmara Municipal de Matosinhos, 1999

SERRA, João B. – *Em defesa do “interesses industriais” - António de Oliveira Marreca (1848-49)*, in *Análise Social*, Vol. XVI, 61-62, 1960-1, n.º2, 53-59.

SILVA, Armando Coelho da – *A Romanização do Vale do Leça*, in *Rio da Memória*. Matosinhos: Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete Municipal de Arqueologia e História, 2010

SILVA, Armando Coelho F. da – *Organizações gentílicas Entre Leça e Ave*, Colóquio de História Regional e Local comemorativo do Milénio de Santo Tirso, 1979

SILVA, Cidália – *Dissipar eqívocos: saber ver o território contemporâneo*, in *Arquitectura em lugares Comuns*. Porto: Dafne Editores, 2008

SILVA, Francisco Ribeiro da – *O curso inglês e as populações do litoral Lusitano (1580-1640)*. Póvoa de Varzim: Ed. Autor, 1985

SILVA, Francisco Ribeiro da – *O Porto e o seu Termo (1580-1640) Os Homens, as instituições e o poder*, I Vol., Porto: A.H.M.P., 1988

SILVA, Francisco Ribeiro da – *Quinhentos/Oitocentos (Ensaio de História)*: Porto, Departamento de História e Estudos Políticos Internacionais, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2008

SILVA, Madalena Pinto da – *Forma e Circunstância: A praça na cidade portuguesa contemporânea*. Porto: Ed. Autor, 2009 [Dissertação de Doutoramento em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto]

SILVA, Rosa Fernanda Moreira da – *Comunidades Rurais. Estudos Interdisciplinares*. In *Estudos Contemporâneos*. Porto: Centro de Estudos Humanísticos, n.º 5, 1983

SOARES, Laura, ARAÚJO, Assunção, GOMES, Alberto – *Contexto Geográfico do território do Leça*, in *Rio da Memória*. Matosinhos: Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete Municipal de Arqueologia e História, Matosinhos, 2010

SORIANO, Simão José da Luz – *História do Cerco do Porto*, Nova Edição Ilustrada, Tomo 1, Port: A. Leite Guimarães Editor, 1889

SOUZA, Manuel de Faria e – *Epítome de las historias portuguesas*, Parte 2, Cap. 2. Ed. Autor, 1628, p.187-188

TÁVORA, Fernando – *Da Organização do Espaço*. Porto: Editorial FAUP, 1982

TÁVORA, Fernando – *Imigração/Emigração. Cultura Arquitectónica Portuguesa no Mundo*, in *Portugal. Arquitectura do Século XX, III*, (org. Annette Becker, Ana Tostões, Wilfried Wang), Lisboa, München, Frankfurt-am-Main: Portugal-Frankfurt 97. Prestel: Deutsches Architektur Museum, 1998

TEIXEIRA, Ricardo – *Idade Média. Dados e Perspectivas Arqueológicas sobre o território do Leça no período medieval (sec. IX-XIV)*, in *Rio da Memória*. Matosinhos: Câmara Municipal de Matosinhos, Gabinete Municipal de Arqueologia e História, Matosinhos, 2010

TELLES, S. – *Portugal. Aspectos geográficos e climáticos*. Sevilha: Exposição portuguesa em Sevilha, 1929

TORGAL, Luís Reis, ROQUE, João Lourenço – *O Liberalismo*. In MATTOSO, José (dir.), *História de Portugal*. Lisboa: Estampa, 2001

VAZ, Álvaro Frederico Campos – *Estrutura do Tecido Produtivo Português – Análise de Potenciais Vantagens Competitivas*. Porto: Instituto Superior de Estudos Empresariais, Universidade do Porto, 1997

VASCONCELOS, J. Leite de – *O “Castêlo” de Guifões*, In *O Archeólogo Português*, vol. VI. Lisboa: Museu Etnológico Português, 1898

VILLAR, Francisco, ALVÁREZ, María Pilar Fernández (coords) – *Religión, lengua y cultura prerromanas de Hispania*. Salamanca: Estudios Filologicos, 1999

Créditos das Imagens

Parte I.

i. Shore, Stephen, South of Zefat - Portrait of a Work in Progress, 2010 Disponível em: <http://www.lmtilluminationfund.org/grants/jewish-life/israel-portrait-of-a-work-in-progress/>

ii. Gursky, Andreas, Rhein II, 1999. Disponível em: <http://www.tate.org.uk/art/artworks/gursky-the-rhine-ii-p78372>

iii. Casa, Regatinho, 2014, Gondomar.

iv. Casa, eira, campo, 2014, Gondomar.

v. Aldeia de Lavadores, Custóias, Matosinhos.

vi. Bilhete postal, Costumes Portugueses - Leça do Balio - Lavrando, 1910. Disponível em: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/48872/>

Parte II.

i. Carta de morfologia, cartografia de base de acordo com Carta Militar n.º 109, 110, 111 (ano de 1948)

ii. Carta da formação litológica dos solos.

iii. Vale e rio Leça cerca de Esposade, 2014, Matosinhos.

iv. Carta do povoamento proto-histórico, Cartografia de base de acordo com Carta Militar n.º 109 e 110 de 1948.

v. Carta de situação geográfica, Cartografia de base de acordo com Carta Militar n.º 109 e 110 de 1948.

vi. Ponte D. Goimil, 2014, Matosinhos.

Parte III.

i. Albernaz, Pedro Teixeira, Barra do Porto, 1634, Porto - Matosinhos. Disponível em <http://web.lettras.up.pt/hisportos/default.asp?op1=2>

- ii. Cruz, José Gomes da, Mapa he ademonstração da Costa do Mar desde a Villa de Matozinhos, athe a Barra da cidade do Porto, 1775, Porto - Matosinhos. in CLETO, Joel, Leixões. Pequena História de um Grande Porto. Porto de Leixões. Fotografias de Domingos Alvão e Emílio Biel. Leça da Palmeira: Administração dos Portos do Douro e Leixões, 1998.
- iii. Museu Nacional da Póvoa de Varzim, Gente da Fonte Boa apanhando sargaço a norte da Apúlia, Esposende, s/d. Disponível em: OLIVEIRA, Ernesto Veiga de, Actividades Agro-marítimas em Portugal, Dom Quixote, Lisboa, 1990.
- iv. Mappa da Provincia d'Entre Douro e Minho, 1722, Entre Douro e Minho.
- v. Holanda, Francisco, Da Fábrica que falece à Cidade de Lisboa, 1571, Cap. 8.
- vi. Holanda, Francisco, Da Fábrica que falece à Cidade de Lisboa, 1571, Cap. 8.
- vii. Padrão da Légua, 2014, Matosinhos.
- viii. Blaeuw, Willem, De Zeecusten van Portugal van Viana van Aveiro, 1638, Viana do Castelo - Aveiro. Disponível em <http://web.lettras.up.pt/hisportos/default.asp?op1=2>
- ix. Aguçadoura: a partir do monte de S. Felix, 2014, Póvoa de Varzim.
- xv. A igreja da Lapa (uma torre inacabada) e o quartel de Santo Ovídio, Porto. Gravura no Arquivo da Irmandade. Disponível em <http://portoarc.blogspot.pt/2012/06/limites-da-cidade-iii.html>
- xi. Maldonado, Teodoro de Sousa, Plant and perspective of Foz do Douro, near (and now part of) the city of Porto], 1789, Porto. Disponível em: http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e9/Planta_geografica_da_barra_da_cidade_do_Porto_1789.jpg
- xii. Belcher, Edward, Entrance of the River Douro, 1833, Porto. Disponível em: <http://cartotecadigital.icc.cat/cdm/singleitem/collection/espanya/id/2407>
- xiii. Janszoon, Willem, As costas de Portugal de Caminha até Aveiro, Disponível em: Joukes, Veronika, Os Flamengos no Noroeste de Portugal (1620-1670) : subsídios para a reconstituição da vida dos Flamengos no Noroeste de Portugal de 1620-1670, Tese de Mestrado, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1999.
- xiv. Memórias paroquiais de Custóias, 1758. Disponível em: <http://www.fcsh.unl.pt/memorias/atlas/apresentacao.html>

xv. Vila Chã a partir da Casa do Facho, no Santuário de Santa Eufémia, 2014, Vila do Conde.

xvi. S/D. Disponível em: SERÉN, Maria do Carmo, Oitocentos, Matosinhos: Monografia do Concelho, Câmara Municipal de Matosinhos, 1999.

xvii. Holanda, Francisco de, Décima quarta visão. Disponível em: OLIVEIRA, Marta, O Mosteiro do Salvador: Um projecto do Século XVI in Mosteiro da Serra do Pilar, Vila Nova de Gaia, Revista Monumentos, N° 9, Lisboa.

xviii. Cartografia da vila de Matosinhos.

xix. Cartografia da Rua José Ventura e S. Roque.

xx. Rebello, gr., Mappa do Districto entre os rios Douro e Minho / feito pela ordem do Ilm.º e Exm.º Snr Nicolau Trante Brigadeiro encarregado do governo das armas do partido do Porto, 1813

Parte IV.

i. Alvão, Domingos, Inauguração da Estação provisória de S. Bento, 1896. Disponível em: ALVÃO, Domingos, Comboios de Portugal (CP): Os caminhos de ferro em Portugal 1856-2006.

ii. Porto, António da Silva, Paisagem, 1873-1879. Disponível em: <http://www.cml.pt/cml.nsf/artigos/6EA09CC7B03DEA8780257A01003367EE>

iii. A ilustração luso-brasileira, Progresso Repentino: A fada-eletricidade. Cartão-postal especialmente elaborado para a Exposição Universal, em Paris, Coleção particular, 1858.

iv. Direcção geral dos trabalhos geodésicos do Reino, Portugal, fl. 7, 1880.

v. N318, a partir do Santuário de Santa Eufémia, 2014, Vila do Conde - Trofa.

vi. Biel, Emílio, Construção do Porto de Leixões, 1884-1892.

vii. Ibidem.

viii. Ibidem

- ix. Bilhete Postal, Costumes Portugueses - Leça do Balio - Eira e Casa de Campo, 1910, Matosinhos. Disponível em: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/49814/>
- x. Ponte sobre o Leça, c. 1911, Matosinhos - Leça. Disponível em: http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2011_10_01_archive.html
- xi. Bilhete Postal, Costumes Portugueses - Arredores do Porto - Celeiro e seca do milho, 1910, Matosinhos. Disponível em: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/>
- xii. Ponte sobre o Leça, Matosinhos - Leça.
- xiii. Ferreira, Alberto, Leça Leixões - vista da praia, c. 1910 - 1920, Matosinhos. Disponível em: <http://coisas-da-fonte.blogspot.pt/2013/11/uma-foto-historica-matosinhos-3.html>
- xiv. Alvão, Domingos, Recolha e oficinas de apoio à Estação Ferroviária de Leixões e construção da ponte sobre o Leça, 1960, Matosinhos - Leça. Disponível em: BIEL, Emílio, Alvão, Domingos, Porto de Leixões, APDL, 1998.
- xv. Serviços Cinematográficos do Exército - Companhia Produtora, Aspectos de Leça da Palmeira, Matosinhos e Leixões, Portugal, 1927, Duração: 00:32:34, 18fps, 35 mm, PB. Disponível em: Cinemateca Nacional / <http://player.vimeo.com/video/26283654?title=0&byline=0&portrait=0>
- xvi. Biel, Emílio, Matosinhos - Prado, n.º 85, c. 1900, Matosinhos - Leça.
- xvii. Biel, Emílio, Matosinhos - Prado, n.º 84, c. 1900, Matosinhos - Leça.
- xviii. Foz do Rio Leça, 1906.
- xix. Lugar de Guifões, 1864.
- xx. Lugar de Guifões, 1944.
- xxi. Lugar de Guifões, 2006.
- xxii. Carta da evolução da ocupação do lugar de Guifões (Casa, ager, bouça).
- xxiii. Planta de ocupação Padrão da Légua - Moreira, referente ao ano de 1864.
- xxiv. Planta de ocupação Padrão da Légua - Moreira, referente ao ano de 1925.

xxv. Planta de ocupação Padrão da Légua - Moreira, referente ao ano de 1944.

xxvi. Planta de ocupação Padrão da Légua - Moreira, referente ao ano de 2006.

xxvii. Folha anexa à Divisão Parochial do Concelho de Bouças, paróquia de Custóias, “Districto Administrativo e Diocese do Porto”, 1864. Cortesia Arquivo Histórico Municipal do Porto (D. 5092 (16))

