



**UNIVERSIDADE DE ÉVORA**

**ESCOLA DE ARTES**

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

**Os Portos de Portugal Continental:**

**génese e factor de desenvolvimento dos núcleos  
urbanos costeiros**

**Lúcia Ramos Vieira**

Orientação: Doutor Arq.<sup>o</sup> António Borges Abel

**Mestrado Integrado em Arquitectura**

Dissertação

Évora, 2018



**UNIVERSIDADE DE ÉVORA**

**ESCOLA DE ARTES**

DEPARTAMENTO DE ARQUITECTURA

**Os Portos de Portugal Continental:**

**génese e factor de desenvolvimento dos núcleos  
urbanos costeiros**

**Lúcia Ramos Vieira**

Orientação: Doutor Arq.<sup>o</sup> António Borges Abel

**Mestrado Integrado em Arquitectura**

Dissertação

Évora, 2018

# Os Portos de Portugal Continental

Génese e factor de desenvolvimento dos núcleos urbanos costeiros

Aos que foram, aos que partiram, aos que continuaram, e essencialmente àqueles que permaneceram e acreditaram.

A presente dissertação rege-se sob as regras do antigo acordo ortográfico.

Todos os desenhos originários do autor, orientados a Norte, foram interpretados e redeseenhados sob fontes indicadas nos respectivos elementos

# ÍNDICE

Resumo / Abstract		Faro, Olhão e Fuseta	086
		Tavira e Vila Real de Santo António	088
00 Introdução		<b>Análise Comparativa</b>	
	Tema e objectivos	A forma urbana face ao porto	092
	Pertinência da Investigação	Catálogo comparativo dos portos e dos núcleos adjacentes	096
	Processo e metodologia		
	Estado de Arte	A Linha de Costa Meridional	100
01 A Teoria da Cidade		Sagres	102
	<b>A Cidade enquanto Objecto</b>	Lagos	106
	O Conceito de Cidade	Alvor	110
	A Morfologia Urbana	Portimão	114
	<b>O Desenho enquanto Forma Urbana</b>	Albufeira	118
	A Forma Urbana	Faro	122
	A Forma e o Tempo	Olhão	126
	A Forma Grega	Fuseta	130
	A Forma Romana	Tavira	134
	A Forma Medieval	Vila Real de Santo António	138
	A Forma Clássica		
	A Forma do séc. XIX	<b>Do Lugar à Cidade</b>	
	A Forma do séc. XX	O Lugar	145
	A Forma e a Função	Evolução Urbana	146
	A Forma e o Território	A Forma Urbana	148
02 A Teoria do Porto		Tipologias de Expansão	150
	<b>A Linha de Costa</b>	Percurso Interpretativo	152
	O desenho	Panorâmica da Frente Ribeirinha da margem direita da Ribeira de Bensafrim	156
	<b>A Origem e Evolução dos Portos</b>	Relação Urbana com a Frente Ribeirinha	158
	O Carácter Geográfico	Panorâmica do porto da margem esquerda da Ribeira de Bensafrim	160
	A Formação dos Núcleos Urbanos no Litoral	Relação do porto com a Frente Ribeirinha	162
	O Desenvolvimento da Relação dos Núcleos Urbanos com o porto	Relação e Influência do porto na cidade	
	A aproximação do aglomerado ao porto	Até finais do séc. XVIII	164
	O afastamento do porto face ao aglomerado	Inícios do séc. XIX	166
	A reaproximação do porto à cidade	Finais do séc. XIX até à actualidade	168
03 Os portos no percorrer da costa			
	<b>A Cidade contígua ao porto</b>		170
	Caminha, Viana do Castelo e Esposende		
	Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Leixões		
	Barra do Douro e Figueira da Foz		
	Aveiro e São Martinho		
	Ericeira e Lisboa		
	Peniche e Setúbal		
	Sesimbra e Sines		
	Vila Nova de Milfontes, Sagres e Lagos		
	Alvor, Portimão e Albufeira		
		06 Considerações Finais	
		<b>Bibliografia e Índice de figuras e imagens</b>	
		Índice das imagens	176
		Bibliografia	182

## RESUMO

*Os Portos de Portugal Continental: génese e factor de desenvolvimento dos núcleos urbanos costeiros*

A relação das cidades com a água estabelece-se desde o início da vida em comunidade, quando as populações partiam em busca de melhores condições para a sua fixação e conseqüente desenvolvimento urbano. A simultaneidade de funções, quer como meio de transporte, quer como elemento fornecedor de recursos para subsistência, aproxima continuamente da linha de costa um crescente número de indivíduos. Deste modo, os portos podem descrever-se como uma porta da Cidade, uma abertura ao mundo marítimo e, conseqüentemente, uma abertura às influências culturais de "outras paragens e gentes", tal como as outras portas das cidades as aproximavam do mundo rural e com ele estabeleciam trocas que não eram meramente comerciais.

O presente estudo aborda as 27 cidades litorais, descritas na obra de Adolfo Loureiro, escrita entre 1904 e 1920, e identifica as influências que o porto teve no aparecimento da cidade e na génese da sua morfologia ou na transformação desta, ou, ainda, no aparecimento do porto cuja génese é a cidade e as suas necessidades de comunicação com o exterior. Com várias escalas de análise, estrutura-se a evolução da forma urbana face à expansão do porto e, num momento final, salienta-se o caso de Lagos pela sua singularidade na relação com o porto.

Palavras-Chave: Cidade Portuária; Portos; Desenvolvimento Urbano; Porta Marítima; Cidade-Porto

*Portugal's Ports: genesis and factor for coastal urban centers development*

The relationship between cities and water has been established since the beginning of community life, when people went away in search of better conditions for their settlement and consequent urban development. The simultaneity of functions, either as a means of transport or as a supplier of subsistence resources continually brings an increasing number of individuals to the coastline. Thus, the seaports can be described as a city gate, an opening to the maritime world and, consequently, an opening to cultural influences of "other places and people" as the other gates of the cities brought them closer to the countryside and with him they established exchanges that were not purely commercial.

This study covers the 27 coastal cities, described in the work of Adolfo Loureiro, written between 1904 and 1920, and identifies the influences that the seaports had in the appearance of the city and in the genesis of its morphology or in the transformation of it, or even in the appearance of the seaport whose genesis is the city and its communication needs with the outside. With several scales of analysis, the evolution of the urban form is structured in the face of the expansion of the seaport, and in a final moment, the case of Lagos is highlighted by its singularity in the relation with the seaport.

Keywords: Port City; Ports; Urban Development; Maritime Gate; City-Port

## 00 INTRODUÇÃO

**Tema e Objecto**

O tema de estudo para a investigação aborda os 27 Portos descritos pelo Engenheiro Adolfo Loureiro, entre 1904 e 1920, no seu estudo intitulado de "Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes" e a relação que estes provocam, até aos dias de hoje, nas cidades contíguas e o seu vínculo com o território. Procura-se, assim, identificar a cooperação arquitectónica e urbanística existente e quais as problemáticas associadas, hoje em dia, ao confronto do Porto/Cidade.

Os objectos analisados compõem-se por 27 casos gerais - Caminha, Viana do Castelo, Espoende, Póvoa de Varzim, Vila do Conde, Leixões, Barra do Douro, Figueira da Foz, Aveiro, São Martinho, Lisboa, Peniche, Setúbal, Ericeira, Sines, Sesimbra, Vila Nova de Milfontes, Sagres, Lagos, Alvor, Portimão, Albufeira, Faro, Olhão, Fusetas, Tavira e Vila Real de Santo António. E o estudo finaliza-se no caso particular da cidade de Lagos.

**Objectivos**

O objectivo principal da presente dissertação é compreender a importância do porto para a formação e desenvolvimento, até aos dias de hoje, dos núcleos urbanos. Ao mesmo tempo, identificar as fases das alterações ocorridas na relação entre o porto e a cidade, e as mutações e as influências mútuas entre a cidade e o porto. Este estudo considera as 27 cidades litorais e portos descritos e analisados por Adolfo Loureiro, entre 1904 e 1920.

Para atingir este objectivo é fundamental abranger outras directrizes que suportem o objectivo primordial. Desta forma, o enquadramento do objecto de estudo no espaço e no tempo é essencial para analisar os vínculos entre si estabelecidos e os elementos constituintes do ponto de vista arquitectónico. Assim, será necessário analisar as variações da linha de costa de Portugal, resultante da subida/descida do nível médio do mar e identificar se houve alteração consequente nos Portos e nas Cidades Portuárias. Importa estudar o posicionamento inicial do porto face à origem do lugar de implantação do núcleo urbano e estabelecer períodos de maior relevância dos portos na cidade que revelem a continuidade da posição portuária ou a sua transferência. Interessa assim, contextualizar a importância dos portos para o desenvolvimento das cidades e compreender a forma como esta relação se modificou no decorrer dos anos. Para este efeito, é indispensável identificar no desenho urbano da cidade as mutações sofridas com a influência do porto e perceber se houve uma alteração na morfologia e tipologia dos espaços.

É intenção deste estudo produzir cartografia base e desenhos síntese com as actualizações recentes, de modo a identificar os momentos de evolução dos núcleos urbanos. E num momento final, conhecer e reflectir sobre os novos usos das construções industriais em alguns dos casos de estudo e considerar conforme o contexto os benefícios e as falhas ainda existentes na comunicação da cidade e do porto.

Assim:

– Numa primeira fase, considerou-se e analisou-se os 27 portos referidos por Adolfo Loureiro

– Numa segunda fase, estudou-se os 10 portos do Algarve

– Numa terceira fase, aprofundou-se o caso de Lagos

Desta forma:

Estudou-se o posicionamento do porto face à cidade, e da cidade face ao território

Verificou-se a importância do porto para a formação e desenvolvimento dos núcleos urbanos

Identificou-se as fases das mutações da relação entre o porto e a cidade

Reflectiu-se sobre os novos usos das construções industriais e apontar as falhas actuais no vínculo da cidade e do porto

Cujos resultados se apresentam nesta Dissertação.

## INTRODUÇÃO

### Tema e objectivos

**INTRODUÇÃO****Motivação e Pertinência da Investigação****Motivação e Pertinência da Investigação**

A crescente afluência à questão actual inerente à qualificação dos espaços de fronteira entre a cidade e a água e a urgente habitabilidade do que outrora fora um grande centro económico revelou a necessidade de entender e perceber como funcionava, arquitectónica e urbanisticamente, a grande extensão de Cidades Portuárias ao longo da costa.

A escolha do tema foi fundamentada pela escassez de informação e documentação gráfica no que respeita ao estudo da influência urbanística e arquitectónica dos portos nas cidades. A grande percentagem da fronteira de Portugal é banhada pelo recurso hídrico e a génese da sua cultura direccionou-se, essencialmente, para os produtos oferecidos pelo mar. O mar, desde os primórdios, revelou-se como o meio mais rápido e eficaz de circulação, desde os fenícios aos romanos, até impulsionou e abraçou a época dos Descobrimentos e continua presente no comércio marítimo estabelecido mundialmente. Neste panorama, a influência marítima está intrínseca nos povoados do litoral e, conseqüentemente, o litoral influencia o interior do território.

Enquanto habitante do litoral, estudante de arquitectura e observadora atenta a um lugar onde os elementos oscilam e transformam-se a partir de símbolos das intensas actividades marítimas que caracterizam a litoralidade, as questões que relacionam e influenciam o desenvolvimento urbano com o crescimento portuário estiveram sempre presentes. A forma urbana actual dos núcleos urbanos é indissociável dos eventos ocorridos no passado, e desta forma o desafio será entender os valores que contribuíram para o desenvolvimento paralelo dos dois objectos – a cidade e o porto. A tentativa de ressuscitar o valor da memória, muitas vezes adulterado por indústrias, turismo, ou por construções mal planeadas, justifica a escolha do tema. Ao mesmo tempo, pretende-se contribuir com uma compilação actualizada sobre os portos de Portugal e constituir com uma base que fomente trabalhos futuros.

A integração de um último capítulo referente ao caso singular de Lagos, revelou-se necessária pela singularidade da sua evolução em conformidade com o porto. Em uníssono com os outros casos, este reflecte um paralelismo de crescimento na correlação do porto e do aglomerado no momento de transição completa de margem portuária.



## INTRODUÇÃO

### Processo e metedologia

O desenvolvimento do presente estudo principiou-se pela escolha do objecto de estudo, considerado a partir do interesse pessoal em urbanismo. Numa procura efusiva de integração da água na organização de espaços arquitectónicos surgiu a obra do Engenheiro Adolfo Loureiro. “*Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*” é o resultado de um trabalho de recolha e análise, que integra especificações técnicas com dados históricos referentes a cada porto de Portugal. E é aqui, na obra do engenheiro, que são descobertos os 27 casos de estudo a analisar, relacionar e a compreender ao longo da presente dissertação.

Este estudo desenrola-se, paralelamente, num panorama geral, entre o entendimento do porto e as alterações e fases que sofreu, e da compreensão da cidade e das formas urbanas que adquiriu no decorrer dos tempos. Posteriormente, apresentam-se e analisam-se os 27 casos de estudo, seguidos por uma análise mais detalhada dos 10 portos do algarve, e finaliza-se no caso Lagos onde são apresentadas as alterações da linha de costa e as mutações ocorridas na cidade em concordância com o porto. Assim, a presente dissertação estrutura-se em **5 etapas essenciais** que se desencadeiam e colmatam no caso de Lagos. O primeiro capítulo é nominado por capítulo zero, e integra as explicações técnicas e as reflexões sobre a problemática do tema. Nele são apresentados os objectos, os objectivos, as motivações, os processos que aconteceram ao longo da dissertação bem como os documentos existentes e fundamentais para o desenvolvimento do estudo.

No **Capítulo 1** procurou-se contextualizar a cidade enquanto objecto e compreender as condicionantes que influenciam o seu desenvolvimento. Entender o conceito de cidade mostrou-se fundamental para a exploração da relação da forma urbana com o porto. Neste mesmo capítulo, desmaterializou-se a forma urbana e, teoricamente, apresentou-se as adaptações das diferentes civilizações, ao longo das épocas, que moldaram e adequaram o existente às suas necessidades. À parte de outras fontes escritas, o fio condutor deste desencadeamento de ideias foram essencialmente duas obras – História da Cidade de Leonardo Benevolo e Morfologia Urbana e Desenho da Cidade de José Garcia Lamas que irão facilitar a contextualização histórica dos objectos de estudo, numa futura etapa, aquando da análise do desenvolvimento morfológico em paralelo da evolução histórica do construído.

No **Capítulo 2** explorou-se o enquadramento do porto no contexto da linha de costa portuguesa e, consecutivamente, o posicionamento de núcleos urbanos no litoral. Inicialmente, como introdução ao tema, procedeu-se a uma abordagem qualificativa das condições da linha de costa para a existência de um local de transição de meio, de terrestre para aquático. E desta forma, num panorama geral, procurou-se compreender as diferentes características de implantação do porto no território, bem como o seu desenvolvimento e influência ao lugar. Posteriormente, introduziu-se e interpretou-se à *priori* as diferentes fases do vínculo entre o núcleo urbano e o porto com base em fontes escritas, elementos gráficos e fotografias antigas e recentes que contestem as diferenças entre os dois cerne. A mostra de projectos de reconversão urbana em frentes de água compiladas no livro *Água cidades e frentes de água: cities e waterfronts* e as comunicações da 9ª Conferência Internacional Cidades e Portos foram elementos importantes no desencadeamento de ideias, de análises e de verificações à escala territorial e do objecto.

No **Capítulo 3** recolheu-se e reuniu-se os elementos disponíveis, escritos, gráficos e fotográficos, que constituem a esfera referente aos 27 casos de estudo. Procurou-se estabelecer uma análise sistemática e concisa de modo a interligar os conhecimentos anteriormente adquiridos. Paralelamente ao estudo histórico, arquitectónico e urbanístico de cada núcleo urbano e à interpretação da sua implantação, introduziu-se a evolução do porto em função de acontecimentos citadinos. A correlação de dados referentes à evolução da cidade em comparação com acontecimentos portuários permitiu elaborar um estudo comparativo referente ao panorama litoral português e perceber as singularidades do desenvolvimento da forma urbana geradas pelo porto. Neste capítulo, a par da análise da vasta obra de Adolfo Loureiro, o leque de referências bibliográficas aumentou.

No **Capítulo 4**, numa postura de redução de casos, os objectos de estudo diminuem para 10 portos situados no Algarve, onde se explora as condicionantes da génese do posicionamento, quer portuário, quer urbano, até à actualidade e elaboram-se conjuntos de esquemas que reflectem as análises efectuadas até então. Através da análise atenta de várias cartas militares, de cada núcleo urbano, produziu-se uma sequência de documentos gráficos que demonstram as alternâncias da linha de costa e, consecutivamente, as diferenciações da fisionomia do porto. Ao mesmo tempo, que se denota o crescimento da envolvente urbana.

No último momento, no **Capítulo 5**, a atenção é focalizada no aglomerado de Lagos, onde o estudo incide sobre a compreensão do território, das lógicas construtivas ao longo da expansão do aglomerado, e essencialmente à interpretação da influência do porto no aglomerado. A escolha do caso deu-se pela sua singularidade, perante todos os casos analisados, na correlação entre a cidade e o porto. Aqui, num momento mais aproximado, importa entender o passado, o presente, as alterações do alçado ribeirinho e os motivos que levaram às sucessivas alterações da linha de fronteira com a água.

Assim, procura-se produzir uma reflexão crítica sobre a influência dos portos nos núcleos adjacentes, compreender os factores que levam ao abandono de determinados portos e ao enaltecer de outros, como também perceber o papel articulador capaz de conjugar as mutações citadinas nas frentes ribeirinhas originados pelos portos.

## INTRODUÇÃO

### Estado de Arte

Antes de alcançar os objectos de estudo, a aproximação ao tema é fundamentalmente sustentada por obras de referência que orientam o conhecimento da cidade enquanto elemento de estudo, quer pela sua forma, como pela sua implantação no território ou pela sua relação com a envolvente. As reflexões sobre a cidade são indispensáveis para o desenrolar da presente dissertação, desta forma **O urbanismo** de Françoise Choay, **A Cidade em Portugal uma geografia urbana** de Teresa Barata Salgueiro, **A Arquitectura da Cidade** de Aldo Rossi, **A Cidade na História** de Lewis Mumford e **A imagem da cidade** de Kevin Lynch são obras de relevo para os primeiros capítulos, a par de artigos e de comunicados de conferências com temas subordinados aos portos.

A base essencial para o cumprimento do principal objectivo proposto consiste na extensa obra de Adolfo Loureiro composta por 13 volumes intitulados de **Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes** publicado no início do séc. XX. Este estudo revela uma importância gratificante no estudo dos portos, onde os primeiros 8 volumes destinam-se à caracterização, descrição e apresentação de 27 portos Nacionais e das ilhas, descreve a sua história e os diversos elementos de desenvolvimento, ao passo que nos restantes 5 volumes retêm plantas e projectos de obras e melhoramento que datam entre 1904 e 1920. Em paralelo, o importante estudo desenvolvido por Maria Luísa Pinheiro Blot, intitulado por **Os portos na origem dos centros urbanos: contributos para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal** aproxima a temática proposta de relação evolutiva do porto com o núcleo adjacente. Neste seu estudo, publicado em 2003, propõe uma articulação entre a geomorfologia costeira, a evolução das trocas comerciais por via aquática e a criação de centros urbanos. Trata-se de um estudo regido por critérios arqueológicos onde visa a criação de um Inventário Sistemático do Património Cultural Submerso, no entanto apresenta os casos onde verificou continuidade das actividades portuárias e a relação dessas actividades com os centros urbanos, como também aqueles onde verificou uma descontinuidade e uma transferência de funções portuárias ou uma decadência dos espaços.

Na procura e no estudo pela compreensão dos valores que as relações com o meio hídrico gravaram no tecido urbano e estabeleceram na memória das cidades foi importante perceber o contexto histórico dos núcleos urbanos. Desta forma, a obra escrita e os documentos gráficos presentes no **Livro das Fortalezas situadas no extremo de Portugal e Castela**, por Duarte de Armas, o livro das **Fortificações do Algarve**, por Baltasar de Azevedo e a **Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas, desde o Reino do Algarve até Cascais, da Ilha terceira, da Praça de Mazagão, da Ilha de Santa Helena, da Fortaleza da Ponta do Palmar na entrada do Rio de Goa, da Cidade de Argel e de Larache**, coordenado por Luís Figueiredo, foram determinantes na interpretação da evolução morfológica dos núcleos urbanos. Obras mais específicas como algumas monografias de cada conjunto urbano também foram consultadas, tais como a **Monografia de Olhão** e a **Monografia da Fuseta**, ambas de Francisco D’Alhaide Oliveira onde descreve a evolução urbana e factos históricos referentes a cada núcleo. **Urbanismo na composição de Portugal**, de Luísa Trindade também se revelou um documento de grande interesse na compreensão dos desencadeamentos que revelam e adaptação da forma urbana das cidades. Não obstante, a cartografia militar, ortofotomapas antigos e algumas cartas hidrográficas foram indispensáveis para a análise de cada caso de estudo.

No artigo intitulado de **Património marítimo portuário em Portugal** publicado na RETE (Associação para a colaboração entre Portos e Cidades), António J.C Maia Nabais enumera grande parte dos Portos existentes em Portugal, 58 a Sul do Tejo e 61 a Norte do Tejo, desde os Portos Medievais que desapareceram devido ao assoreamento até aos 23 Portos inventariados no início do séc. XX, no entanto abstém-se de uma reflexão entre os portos apresentados. As lacunas e a escassez de informação motivaram o estudo da presente dissertação, de uma visão mais ampla, do vínculo estratégico estabelecido entre os portos e os núcleos contíguos, do mesmo modo que as falhas na compilação destas ocorrências provocaram o desejo da elaboração gráfica destes acontecimentos. As pesquisas de Adolfo Loureiro supra mencionadas que findaram em 1920, são a base que motivam a continuação do seu trabalho até aos dias de hoje, numa acção relacionada com evolução urbanística e os seus contributos arquitectónicos para as cidades portuárias.

Aquando da aproximação ao caso singular analisado no final do estudo é de referenciar o exemplar trabalho elaborado pelo Arquitecto Rui Paula, **Lagos Evolução Urbana e Património**, onde elabora uma análise cronológica bem fundamentada e ilustrada sobre a cidade de Lagos, ou o recente estudo de Daniela Pereira sobre **A Evolução Urbana de Lagos (século XV - XVIII)**. Os diversos artigos do trabalho arqueológico de Ana Margarida Arruda sobre a inicial ocupação de Laccobriga mostram-se como base fundamental para a compreensão da génese da cidade e do seu porto.

Dada a extensão de casos de estudo, muitos outros elementos bibliográficos foram consultados, quer documentos escritos, como artigos, revistas, obras, quer elementos cartográficos. Aqui estão referidos alguns que, de um modo ou de outro, revelaram importância para o desenvolvimento do trabalho, no entanto muitos outros fazem parte da bibliografia.

## INTRODUÇÃO

A água, um dos quatro elementos<sup>1</sup> básicos da constituição da matéria, representa o elemento fundamental para o desenvolvimento de pequenas comunidades e núcleos urbanos. A relação das cidades com a água estabelece-se desde o início da vida em comunidade, quando as populações partiam em busca de melhores condições para a fixação e para o desenvolvimento urbano. O recurso hídrico detém um poder muito importante no posicionamento de povoados no litoral. A simultaneidade de funções, quer seja meio de transporte ou elemento fornecedor de recursos para subsistência, aproxima da linha de costa um crescente número de indivíduos. O dualismo do seu contacto com o núcleo urbano, entre contribuições positivas e negativas, em diferentes fases da sua existência, permanece em constante oscilação. Durante muito tempo, a água, representou o elo de ligação, fluvial ou marítima, entre margens, e, em contrapartida, facilitava as investidas de corsários e os ataques marítimos. Do mesmo modo que possibilitou a recolha de alimentos, a extração salineira e a fluidez entre margens, também impossibilitou a entrada no mar, originou cheias, inundações e destruição. A margem teve características de continuidade entre o meio líquido e o núcleo e, numa outra época, compreendeu, em si, estruturas defensivas que distanciavam o construído da água. Assim, tal como afirmado por Nuno Portas, “*Os mesmos rios ou lagos, que uma vez separaram, defenderam, marcaram os limites da expansão dos assentamentos urbanos, foram, antes ou depois, o elemento de ligação entre as duas margens ou a origem e o destino de relações longínquas.*”<sup>2</sup>

Portugal, com mais de 70% da sua costa delineada por água, detém actividades no quotidiano das suas cidades que remetem à memória de épocas quando os recursos provenientes da água tinham elevada influência na economia do aglomerado. A transição entre o meio terrestre e o meio aquático acontece na margem num lugar com características específicas, que ao longo dos tempos, ganhou corpo e se materializou como porto. Aqui, nos núcleos de fronteira com a água nasce o presente estudo, partindo das 27 cidades continentais analisadas por Adolfo Loureiro na obra “*Os Portos Marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*”<sup>3</sup>.

“*A partir do momento em que o mar se transforma na “porta” de entrada (...), são os rios, antes das vias terrestres, que irão desempenhar o papel de meios de difusão (...)*”<sup>4</sup>. E ali, no porto, lugar físico onde acontece a transição de meio terrestre para meio marítimo, estabeleceu-se uma relação com o núcleo urbano adjacente. O presente estudo retém-se sobre as influências que o porto despoletou na cidade e, consecutivamente, que a cidade gerou no porto. Serão analisadas as 27 cidades litorais, de Norte a Sul do país, e descortinar-se-á a influência do porto no seu desenvolvimento ou estagnação, ao longo das épocas.

As marcas no tempo e no espaço no decorrer da evolução das cidades e no desenvolver das especializações do porto são acontecimentos a analisar e a interpretar nas mútuas alterações. A narrativa de evolução, simultaneamente, interpretada pela cidade e pelo porto contém, entre si, momentos de aproximação, de afastamento e, finalmente, de reaproximação. Aqui, cabe identifica-los de forma sucinta os diferentes procedimentos que interagiram na forma urbana por parte das influencias do porto.

No início, o porto padecia de acções antrópicas e as transições de meio acomodavam-se às mor-

folias naturais, normalmente em baías, enseadas ou estuários abrigados das forças das marés e alcançavam a terra pela praia. Erguiam-se pequenas construções, adjacentes aos pontos de transição que auxiliavam os afazeres marítimos e, em movimentos lentos, nasciam mais unidades que se multiplicavam pela margem. As muralhas conferiram novos alçados marítimos e os lugares de transmutação ganharam formas de docas e de pequenos cais. A adaptabilidade da margem às exigências funcionais do porto passou a ser uma acção de grande importância para o desenvolvimento e crescimento da cidade, uma vez que as trocas comerciais com porta de entrada no porto representavam a base da economia de muitas cidades adjacentes a portos. Mais tarde, a vocação mercantil foi alterada pelo desenvolvimento do tráfego ferroviário com a introdução da linha férrea e as cidades foram readaptadas e reajustadas ao drástico aumento do fluxo rodoviário. Os portos especializados necessitaram freneticamente de maiores áreas para alargarem as suas indústrias e a explosão fabril ocupou grande parte do alçado ribeirinho dos núcleos de Norte a Sul de Portugal, e do mundo. Muitas foram as construções industriais abandonadas devido à falta de espaço e às novas necessidades acrescentadas aos portos, e neste sentido muitos foram os lugares sem função abandonados nas frentes de mar.

As cidades são apresentadas como um elemento que articula em si as mutações temporais, adaptaram-se a diferentes formas urbanas e adquiriram diferentes valências ao longo dos tempos. Os portos adaptaram-se à evolução tecnológica e com eles as cidades cresceram, distanciaram-se e reaproximaram-se com novas funções e qualidades. As dinâmicas das transformações de ambos e a teia que interliga os dois cernes, a uma determinada altura apresenta-se em ruptura e independente entre si. Serve o presente estudo para interpretar as modificações ocorridas entre os dois objectos – a cidade e o porto. As épocas de transformação diferem de cidade para cidade, e as razões que impulsionam as suas alterações são mais evidentes nuns casos do que em outros.

<sup>1</sup> Empédocles, filósofo grego, autor da teoria dos quatro elementos, no séc. V a.C. afirmou que tudo o que existe no universo seria composto por quatro elementos principais: a terra, o fogo, o ar e a água.

<sup>2</sup> Coord. Nuno Portas, Água: cidades e frentes de água – cities and waterfront, p.6

<sup>3</sup> A obra do engenheiro, entre 1904 e 1920, desenrolou-se pela costa ocidental da Península Ibérica, desde o Rio Milho até ao Guadiana e integrou a Madeira e os Açores. A divisão da obra pelos volumes acontece relativamente à posição geográfica dos portos, incluindo as ilhas adjacentes, assim o Volume I nomeia-se por “Portos de Caminha ao Douro”, o Volume II – “Portos de Aveiro à Ericeira”, o Volume III – parte I – “Porto de Lisboa e enseada de Cascais”, o Volume III – parte II – “Porto de Lisboa e enseada de Cascais”, Volume III – parte III – “Lisboa Marítima e Continental”, Volume IV – “Portos de Sesimbra a Vila Real de Santo António”, Volume V – Parte I – “Arquipélago da Madeira”, Volume V – Parte II – “Arquipélago dos Açores”

<sup>4</sup> António Borges Abel, Os Limites da Cidade, p.29

# 01 A TEORIA DA CIDADE

## 01.01 A CIDADE ENQUANTO OBJECTO

*Tal como uma obra arquitectónica, a cidade é uma construção no espaço, mas uma construção em grande escala, algo apenas perceptível no decurso de longos períodos de tempo. O design de uma cidade é, assim, uma arte temporal (...)*

*Kevin Lynch, A imagem da cidade, p.11*



## A CIDADE ENQUANTO OBJECTO

### O conceito de Cidade

*“Cidade é a expressão palpável da necessidade humana de contacto, comunicação, organização e troca, – numa determinada circunstância físico-social e num contexto histórico”<sup>1</sup>*

A determinação do termo cidade varia consoante a abordagem científica que a estuda. Para a Geografia o conceito de cidade relaciona-se com a quantidade de população, com a densidade populacional e com o seu valor administrativo, enquanto para a História o conceito acarreta um conteúdo intrínseco ao seu desenvolvimento no tempo. Para a Arquitectura o termo integra em si uma variedade de interações entre os espaços, onde por vezes o termo não se aproxima das condições administrativas. Diferentes parâmetros e critérios de avaliação são tomados em conta na aproximação do termo perante uma ampla e complexa definição. O conceito de cidade contém em si o tempo e a história, as funções e as relações, as mutações físicas e os pensamentos ideológicos. Este termo não pode ser caracterizado sem a interligação dos diferentes componentes que o constituem. A cidade deixaria de ser cidade sem a relação que estabelece com o Homem, a sua essência desvanecia-se na ausência de vivências, e o conceito perderia-se com a remoção do conjunto edificado e dos espaços por eles formados.

Teresa Barata Salgueiro<sup>2</sup> reconhece que sem povoação não existiria cidade. Esta representa uma forma de povoamento que pode atingir distintas escalas, diferentes proporções e volume onde se desenvolve um conjunto diverso de acções e actividades económicas que determina o modo como esta se distribui no território. Para Teresa Barata Salgueiro cada um destes vectores são relevantes na definição do conceito de cidade por oposição ao conceito de meio rural.

Diferenciar cidade de meio rural em épocas, tais como a idade média ou a moderna, é uma tarefa fácil comparativamente à actualidade. Hoje, o espaço urbano interliga-se com o rural e em muitos casos fundem-se de tal forma que impossibilitam uma delimitação precisa do perímetro urbano<sup>3</sup>. Delimitar fronteiras e definir limites já não é essencial na formação da cidade. A exigência defensiva como a inclusão do aglomerado dentro de um cinturão protector deixou de ser uma necessidade com a evolução de novas técnicas militares. O aglomerado expandiu-se e alargou o seu campo de relações, a unidade enquanto conjunto permitiu albergar uma diversidade de funções e qualidades.

Lewis Mumford<sup>4</sup>, define a cidade como a sublime invenção do homem e apresenta-se como um ambiente favorável ao seu desenvolvimento, onde num mínimo espaço se interligam variadas quantidades de actividades e, ao mesmo tempo, se proporciona abrigo de acordo com as necessidades continuamente mutáveis do indivíduo. Desta forma, não se pode considerar e avaliar a cidade como uma entidade estável e sólida, mas sim permutável e em constante desenvolvimento.

Para Orlando Ribeiro, a cidade representa sempre uma criação, *“um elemento fundamental da organização do espaço, um nó na malha de relações estabelecidas voluntária ou espontaneamente entre os habitantes: uma obra humana inscrita num pedaço de solo, um facto de superfície de dimensões reduzidas mas da maior significação pelas conexões que estabelece.”*<sup>5</sup>

O conceito de cidade alberga factores de diversas dimensões, estudados por diferentes entidades, onde não podem ser ignorados o factor temporal e histórico, a sua inserção geográfica, as

suas actividades económicas e principalmente as relações sociais. A realidade urbana é, nesta sequência, como a ideia de um objecto circular onde tudo o que contém se interliga e relaciona.

O trabalho desenvolvido ao longo desta dissertação analisa os elementos constituintes da morfologia urbana num contexto de cidade - porto, onde o porto é o objecto de estudo como o elemento génese e estruturante no desenvolvimento de uma cidade.

Para o efeito, recorreu-se à análise dos casos de estudo, a fim de identificar as sucessivas formas urbanas e entender o desenvolvimento dos seus núcleos urbanos bem como a sua relação com as margens por aproximação ou afastamento dos portos adjacentes.

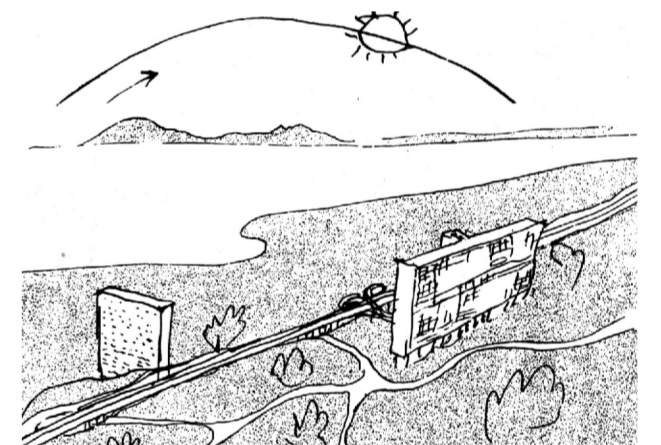
<sup>1</sup> Lúcio Costa, Registro de uma vivência, p.277 in Novo Aurélio, Dicionário da Língua Portuguesa séc. XXI, definição de cidade

<sup>2</sup> Teresa Barata Salgueiro, A Cidade em Portugal uma geografia urbana, 1999

<sup>3</sup> Por Perímetro Urbano entende-se “a delimitação do conjunto do espaço urbano, espaço urbanizável e dos espaços industriais que sejam contíguos àqueles” in Diário da República, 2ª série, nº141, CAP I, Artigo 11, 22 de Julho de 2010.

<sup>4</sup> Lewis Mumford, A cidade na História suas origens: transformações e perspectivas, p.38-39

<sup>5</sup> Orlando Ribeiro, Proémio Urbano, p.66



01.01 | Temporalidade no estudo da inserção geográfica  
Le Corbusier



01.02 | Interligação de diversas actividades  
Alberto Bellucci, Praça de Armas de Cusco



01.03 | Vivência da praça  
Álvaro Siza Vieira

## A CIDADE ENQUANTO OBJECTO

### A Morfologia Urbana

A etimologia decompõe **MORFOLOGIA URBANA** em dois termos de diferentes origens:

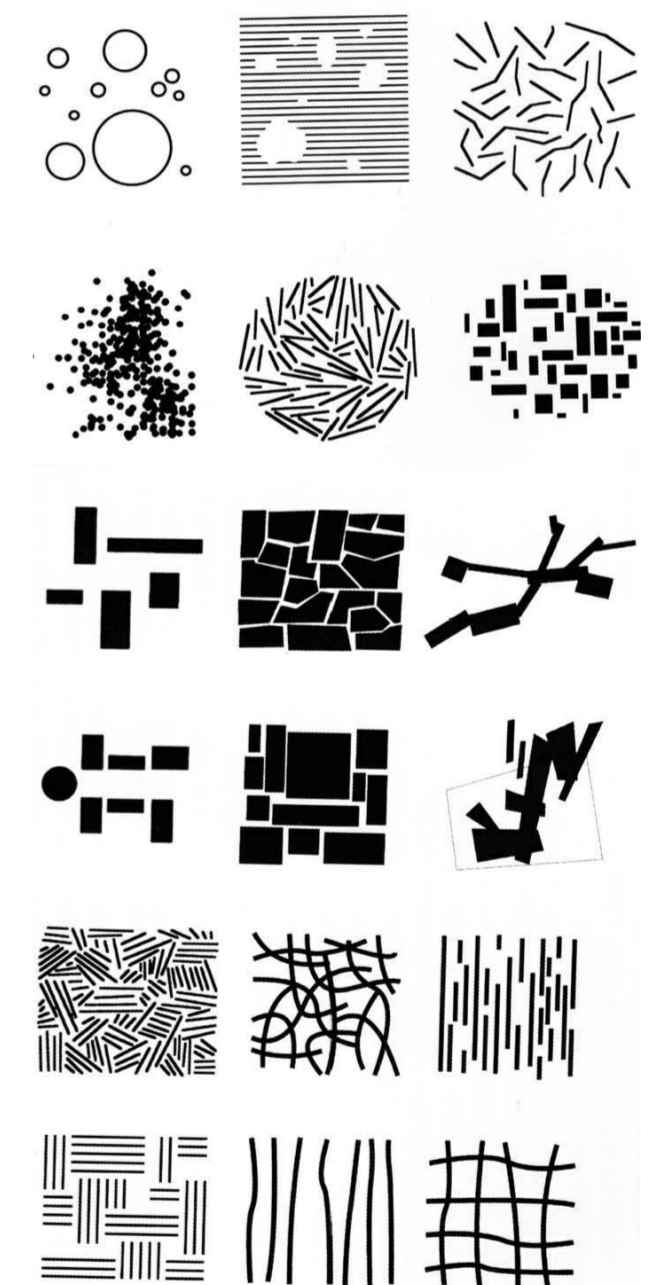
1. MORFOLOGIA advém do grego “**MORPHE**” e “**LOGOS**” que significa o estudo da forma
2. URBANA tem origem no termo latino “**URBANUS**” e refere-se a tudo ao que pertence à cidade.

Assim, morfologia urbana refere-se à análise da forma física de um objecto de estudo, neste caso da cidade, enquanto conjunto que se relaciona entre si e com capacidade de transformação consoante as condicionantes que interagem na forma da cidade.

A morfologia como ciência, correlaciona a fisionomia constituinte da unidade de cidade, reconhece a diversidade da forma urbana como o produto de princípios económicos-sociais, culturais, temporais, políticos e arquitectónicos e interpreta o seu processo de formação com a finalidade de explicar a cidade como um acontecimento construído. Para esta ciência, a leitura da cidade é considerada em partes constituintes de um todo, nunca como um todo homogêneo constituinte da cidade.

*“Para escrever ou analisar a forma física de uma cidade ou mesmo de um edifício, pressupõe-se já a existência de um instrumento de leitura que hierarquize a importância dos diferentes elementos da forma. Assim, os fios de electividade de uma rua não têm a mesma importância na descrição do espaço físico dessa rua como a altura dos edifícios.”*<sup>6</sup>

Neste sentido, no processo de análise morfológica é necessária a divisão do meio urbano em diversas partes distintas, às quais se chamam **elementos morfológicos**, e articulá-los entre si de modo a entender a sua força na representação da forma urbana de determinada cidade. Por elementos morfológicos entende-se o **tecido urbano** como componente que alberga em si o conjunto de elementos como a **malha**, o **traçado**, o **quarteirão**, os edifícios e os espaços vazios como a praça e a rua. Assim, analisar a transformação de cada um destes elementos no seu conjunto reflete o estudo da **forma urbana da cidade** enquanto objecto da morfologia urbana.



6 Maurizio Cerasi apud José Lamas, Morfologia urbana e desenho da cidade, p. 37

**01.02** O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A Forma Urbana



Quando se analisa e reflecte sobre a cidade como uma entidade complexa, dinâmica e em constante mutação, identifica-se uma sobreposição de elementos urbanos, organizados sobre o território, que a constitui ao longo das épocas segundo características e funções, divergentes ou convergentes.

Segundo José Garcia Lamas<sup>7</sup>, Aymonino<sup>8</sup> determina a forma urbana como um conjunto derivado das relações entre os elementos morfológicos (edifícios) e os espaços resultantes. Este vínculo, produzido no seio do aglomerado, diverge e evolui ao longo dos diferentes períodos de ocupação. A **forma urbana** gerada pelas alternâncias de interligações permite identificar a época a que cada uma corresponde.

Aldo Rossi, no livro *"A Arquitectura da Cidade"*, considera a arquitectura como a componente para definir e caracterizar o espaço urbano e, neste sentido, compreender a forma urbana da cidade. O autor menciona que no estudo de um edifício tanto a forma como a função são partes fundamentais, no entanto com a influência inevitável do tempo, a função perde-se e permanece a forma. Neste sentido, entende-se que a cidade é um conjunto de relações entre edifícios que acarrectam funções e, conseqüentemente, no seu conjunto compõem a função urbana, e ao analisa-la percebe-se que a forma urbana se mantém embora haja a perda da função primordial.

Para além da **função** e do **tempo**, as **condições topográficas** onde se insere o núcleo urbano integram os factores de modelação e orientação da forma dos lugares, o que provoca o desenvolvimento da malha urbana em concordância com as agitações do relevo.

A complexa sequência no processo evolutivo da forma do núcleo urbano pode acontecer, segundo Carlos Dias Coelho<sup>9</sup>, por **adição** de elementos ao assentamento preexistente, pelo processo de **sobreposição** que reestrutura uma forma existente, através de uma intervenção violenta, e pela **sedimentação** que deriva da alteração parcelar e substituição pontual do edificado. O primeiro fenómeno configura-se por três modos: a união de elementos individuais interligados coerentemente às regras do assentamento inicial; a agregação sistemática com recurso à existente ordem de distribuição e a introdução de um traçado díspar do inicial, mas a este articulado.

Deste modo, a concepção da forma do meio urbano concentra em si fenómenos não só antrópicos, como também naturais. Os aspectos de organização funcional, cultural, económica e social são fundamentais para o entendimento da cidade como uma **unidade dinâmica**.

*"A forma urbana é o resultado final dos problemas postos às disciplinas urbanística e arquitectónica. (...) A forma, sendo o objectivo final de toda a concepção, está em conexão com o desenho, quer dizer, com as linhas, espaços, volumes, geometrias, planos e cores, a fim de definir um modo de utilização e de comunicação figurativa que constitui a arquitectura da cidade."*<sup>10</sup>

Ao longo deste capítulo, desdobrar-se-á a forma urbana em conformidade com os factores que a condicionam, tais como o **tempo**, a **função** e o **território**. Estes temas, enquanto conceitos genéricos, permitirão uma melhor compreensão da evolução dos casos de estudo e abordá-los irá revelar a importância do porto no contexto da forma urbana, desde a formação dos núcleos até à actualidade, como elemento gerador de crescimento, quer económico-social, quer como

elemento estruturante da forma urbana.

O tempo, neste contexto, é interpretado como um percurso contínuo das civilizações em determinado lugar e pelas influências geradas por estas na constituição da forma urbana. Assim, nas páginas seguintes serão abordadas diferentes tipos de formas urbanas que contribuiram para a evolução dos núcleos urbanos.

Para a **forma grega**, mencionada em primeiro lugar, o elemento água e, consecutivamente, o lugar de transição entre o meio aquático e o meio terrestre começa por se enaltecer como um factor importante no desenvolvimento de núcleos urbanos. No caso de Atenas, regista-se a importância de Pireu como porto e como momento gerador de aproximação da cidade da margem através do erguer de muros de interligação entre estes dois espaços.

Na **forma romana**, os avanços técnicos de manuseamento da água, a introdução de infraestruturas e construção da margem, em proveito antrópico, revelam o valor do porto para o desenvolvimento urbano. O Mar Mediterrâneo apresentava-se como um dos principais meios de circulação e de comércio no período da expansão romana e, neste sentido, a fixação litoral dos povoados e a aproximação à água retratava a influência do porto no núcleo urbano.

A **forma medieval**, de escala humana e de distribuição radiocêntrica e orgânica, reestruturava-se num processo de adaptação à forma urbana do aglomerado anterior. A procura pela defesa natural ou antrópica e o erguer de um sistema defensivo sitiavam o aglomerado e as muralhas eram interrompidas em momentos tanto de ligação a outros aglomerados como de interligação à água. A praça e a rua evidenciam-se como um local de comércio; a religião suscita o desenvolvimento urbano com as suas praças contíguas; e, nos aglomerados litorais, expandiam-se os arrabaldes compostos por grupos de pescadores na procura da proximidade com o recurso hídrico.

A **forma clássica** distancia-se das actividades primárias e aproxima-se dos ideais intelectuais, afastava a dimensão medieval da rua e apresentava-a como um elemento rectilíneo, de longo alcance, de interligação de elementos estruturante e interpretava-a como um eixo de perspectiva e um percurso visual. As melhorias das técnicas defensivas aumentavam a expansão das muralhas e baluartes pelo terreno. A praça perde o singular valor comercial ao qual se agrega o conceito político-social, artístico e funcional. Um período intelectual que evidenciava a organização do desenvolvimento urbano e o afastava da margem.

A **forma do séc. XIX** formou-se no período de aperfeiçoamento teórico dos pensamentos intelectuais onde surgiam as cidades ideais. As avançadas técnicas de protecção e as transformações nas exigências quotidianas quebraram o sentido da estrutura defensiva vertical. As muralhas, que cingiam o aglomerado, deram lugar a avenidas. A pequena escala deu lugar à grande escala e as margens adquiriram a face industrializada das cidades, surgiram os aterros para conceber mais espaço para as relações entre o meio hídrico e o meio terrestre e a cidade multiplicou-se num curto espaço de tempo.

A **forma do séc. XX** surgiu pelo processo intelectual de resposta aos problemas provocados pelo rápido e desordenado movimento industrial. O perfil das cidades, que até então representavam



uma face industrializada, abrupta e desumanizada, é repensado, reinterpretado e reorganizado de modo a facultar um aspecto de salubridade à margem e reintegra-la no contexto urbano. Os planos desenvolvidos e os projectos concretizados procediam de encontro à aproximação do aglomerado da margem e ao porto adicionava-se actividades relacionadas com o crescente desenvolvimento turístico. O exponencial aumento demográfico levou à contínua procura pela construção vertical e a forma urbana começou a ser pensada a partir das necessidades do edifício, relativamente a questões de salubridade e insolação, e a rua resultava das orientações de implantação das unidades habitacionais.

A **função** inicial da cidade reflectia-se na determinação do local de implantação e relacionava-se com as actividades económicas e a forma urbana contraída era a resposta em função das exigências funcionais. Cabe ao progresso de desenvolvimento desta dissertação reflectir esta questão nos casos de estudo. Maioritariamente, os casos de estudo apresentam-se como núcleos litorais, de características iniciais comerciais ou/e piscatórias que se desenvolveram e adicionaram novas funções.

A aproximação da forma urbana e do **território** acontece quer na implantação do aglomerado quer na sua expansão. O perfil de uma cidade está intrinsecamente relacionado com o relevo onde se insere. Neste sentido, os acidentes topográficos revelam-se na forma do desenho urbano e podem evidenciar-se como barreiras físicas ao desenvolvimento dos núcleos urbanos.

<sup>7</sup> José Lamas, op. cit.

<sup>8</sup> "Rapporti tra la Morfologia Urbana e la Tipologia Edilizia"

<sup>9</sup> Carlos Dias Coelho - Os tempos da Cidade. In O Tempo e a Forma: Cadernos da Morfologia Urbana, estudos da Cidade Portuguesa, pp.12 et seq.

<sup>10</sup> José Lamas, op. cit., p.44

## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo

*"(...) com o tempo, a cidade cresce sobre si mesma, adquire consciência e memória de si mesma. Na sua construção permanecem os motivos originais, mas, simultaneamente, a cidade torna mais precisos e modifica os motivos do seu desenvolvimento."*<sup>11</sup>

No percurso contínuo da história do urbanismo, as transições culturais da História, embora possuíssem os mesmos elementos morfológicos, originavam distintas necessidades. A rua como meio de ligação entre espaços, a praça como local de concentração de indivíduos, quer para comércio, quer para serviços, os edifícios adjacentes aos caminhos e que circundam os locais de concentração de população, os monumentos ou lugares sagrados que inicialmente se encontram isolados dos centros urbanos. Estes entre outros elementos são constituintes do espaço urbano, porém o modo como se distribuem e articulam entre si divergem com a passagem de diferentes civilizações. Neste sentido, a forma urbana estabelece uma relação intrínseca com o tempo.

A análise temporal da evolução de uma cidade distingue-se da análise de um edifício visto que na primeira coincidem vários tempos e onde o processo de origem não é certo nem conciso como o processo de erguer um edificado singular.

A forma física da cidade, quando padece de acontecimentos externos, resiste com o passar das civilizações. O tempo, como elemento modelador, vinca o desenho da cidade que subsiste como memória ao passado. O aspecto estrutural do corpo da cidade persiste, normalmente, desde a sua origem e a capacidade de adaptação dos novos habitantes provocará uma sucessiva apropriação do espaço existente e reformulação em conformidade das novas necessidades. Por este ângulo, *"a forma da cidade no momento presente é a herança física colectiva de todas as acções individuais que a conformaram no passado"*.<sup>12</sup>

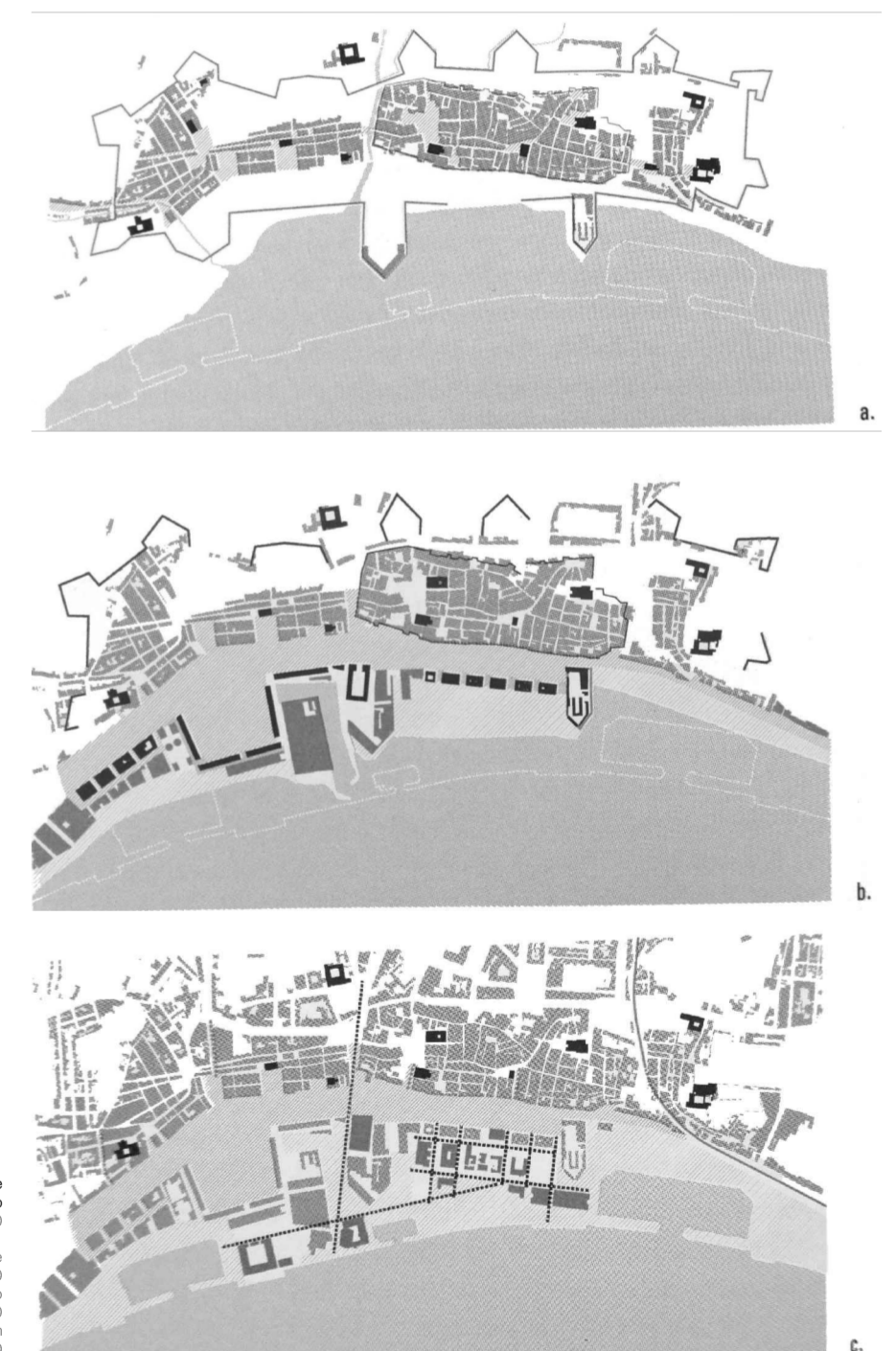
A configuração e a disposição do traçado e, por conseguinte, da forma urbana, são o resultado de um conjunto de acções do qual o tempo se apresenta como parte fundamental no processo evolutivo. A memória vinculada aos modelos urbanos anteriores é reajustada harmoniosamente na procura de satisfazer as novas funções ditadas temporalmente.

*"(...) a capacidade de reflexão do Homem, é capaz de conciliar o espírito do lugar com o espírito do tempo, de adequar ao local as influências globais que informam a cultura arquitectónica e urbana contemporânea, ou seja, de inovar com memória."*<sup>13</sup>

11 Aldo Rossi, A Arquitectura da Cidade, p. 2

12 Sergio Barreiros Proença - A Resistência da Forma Urbana. In O Tempo e a Forma: Cadernos da Morfologia Urbana, estudos da Cidade Portuguesa, p.34

13 Ibidem, p. 48



01.05 | Desenho representativo relação da forma urbana de Setúbal e o tempo  
Cadernos da Morfologia Urbana, vol.2, p.193  
a. A praia-porto: traçado urbano e sistema de fortificação, anos 1860  
b. Avenida Luísa Todi e Docas Delpieut: a adição por aterro, anos 1990  
c. O aterro portuário como suporte para um tecido urbano multi-funcional, anos 1940/1980



## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo

#### A Forma Grega

A configuração da estrutura urbana das cidades gregas distribuía-se por três zonas de actividades, na qual compreendiam características morfológicas distintas; as áreas privadas eram compostas pelas moradias, imãmente dispostas, sem distinção da classe social e de igual tipologia construtiva; as áreas sagradas compostas pelos templos dos deuses surgem em posições dominantes e de maior relevância no perfil da cidade; por fim, as áreas públicas representam o centro e a união da população. *"No seu período formativo, as cidades gregas jamais perderam suas ligações com seus campos ou suas aldeias: havia sempre um poderoso fluir para dentro e para fora da cidade (...)"*<sup>14</sup>

As cidades compunham-se funcionalmente na separação do espaço público e do espaço privado, onde a malha regular quadriculada era a base da organização para as construções habitacionais e ao centro, zona principal da estrutura urbana, a ortogonalidade quebrava e dava lugar à forma orgânica e assimétrica onde albergava a área comercial e administrativa. O conjunto destas zonas era denominado de *astu* ou cidade baixa. Os templos evidenciavam-se na estrutura urbana pela visibilidade que demonstravam ao serem erguidos em pontos estrategicamente elevados, os quais se denominavam de *acrópole* ou cidade alta, único local fortificado até ao final do séc. VI a.C.

A forma urbana, a partir do séc. IV a.C., adaptava-se ao terreno na procura do equilíbrio com a Natureza e a rua para além de um espaço de circulação e de um elemento unificador da estrutura urbana adquire um valor decorativo com a introdução de esculturas e arcos.

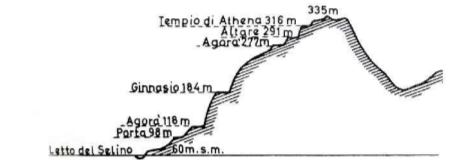
Na Grécia, um país de características litorais, a interligação do espaço urbano com o meio hídrico acontecia desde épocas mais longínquas. Através da proximidade com o Mar Mediterrâneo, as relações comerciais desenrolavam-se, maioritariamente, por via marítima. Durante o séc. V a.C., o comércio era a base da economia em Atenas e exercia-se pelo porto situado em Pireu. A afluente importância das trocas marítimas na margem de Pireu despoletou o desenvolvimento e a aproximação à cidade adjacente, pelo erguer de um muro de ligação de Atenas a Pireu.

O mar como meio de circulação, comércio e expansão era essencial ao desenvolvimento, quer da forma urbana, quer economicamente, das cidades mais influentes da Grécia Antiga.

14 Lewis Mumford, op. cit., p.144



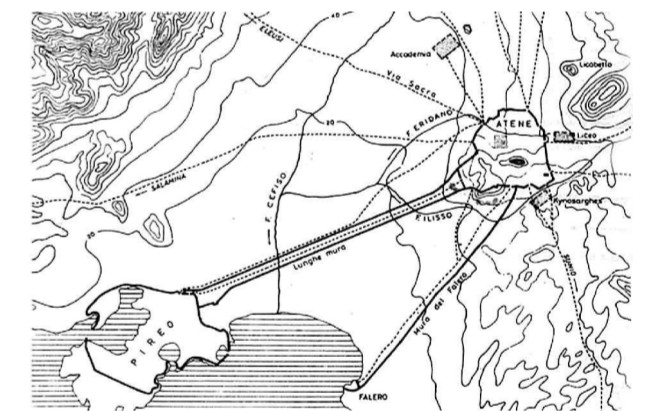
01.06 | **Planta de Pégamo**  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



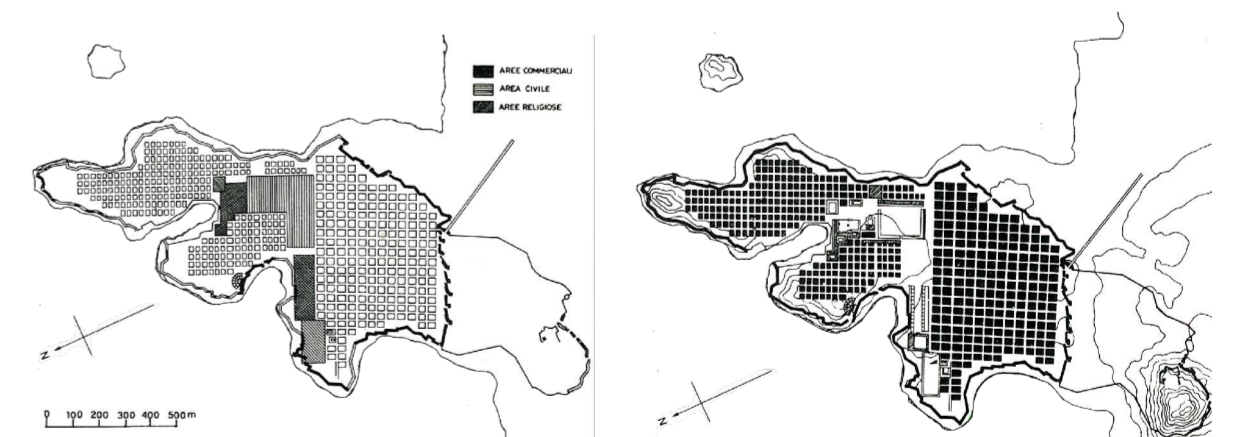
01.07 | **Perfil transversal esquemático de Pégamo e representativo da organização grega**  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.08 | **Planta de Atenas, séc. V**  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.09 | **Relação física, através de um muro, de Atenas com o seu porto em Pireu**  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.10 | **Planta de Mileto, séc. V a.C.**  
Adaptado de Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.11 | **Vista do ano de 1835 sobre Atenas**  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"

## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo

#### A Forma Romana

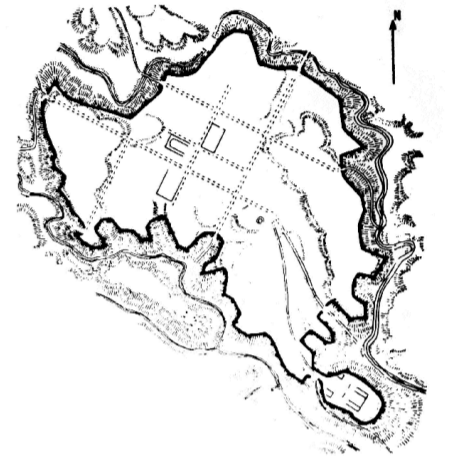
A composição da forma urbana de um modelo romano distribui-se de forma regular, no interior de uma muralha, por ruas paralelas que interligam com as perpendiculares de dimensões semelhantes. No cruzamento de duas grandes vias principais orientadoras da estrutura da cidade – o **Cardus** interliga o Norte e o Sul e o **Decumanus** estende-se de Este a Oeste – surge a praça pública, denominado de fórum romano e o mercado. No fórum, para além de se centrarem os poderes políticos e religiosos, convergiam os indivíduos comerciantes ou apenas a população para convívio. O traçado de **dois eixos principais** de interligação entre o exterior da muralha e o interior do núcleo urbano pelas quatro portas, estabelecidas de modo cardeal, foi repetidamente projectado na expansão do império romano, com o surgimento de novos centros urbanos.

A expansão do Império Romano acontecia por meio terrestre e especialmente por meio aquático, tanto marítimo como fluvial. Quando a posição apresentava condições favoráveis ao seu domínio implantavam o núcleo urbano ou adaptavam-se ao originalmente existente.

A organização da cidade era projectada de acordo com os ideais romanos, a preocupação com bem-estar, a comunicação e apresentação pública. Neste sentido, a introdução de construções que suportavam a aglomeração pública era indispensável na forma urbana, tais como teatros, termas, mercados e bibliotecas. A escala monumental e a procura de espaço devido ao grande aumento populacional levaram à habitação em altura denominada por *insulae* que poderia atingir até seis pisos, viria a substituir as *dormus* que se assemelhavam às construções gregas.

A importância da função comercial, de trocas de produtos e informações, aperfeiçoa-se com a cidade romana e, conseqüentemente, a aproximação ao mar como meio de transporte mais eficaz para o escoamento dos produtos e bens ocasiona a fixação de assentamentos no litoral. Assim, a organização urbana coincidirá com a sua funcionalidade onde a convergência para o litoral, ou a procura por pontos relacionados com a água era notória.

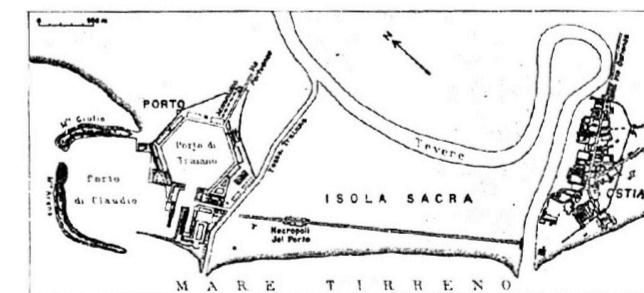
A água representava para a civilização romana um elemento de elevado valor; construíam-se estruturas com a sua utilização como contrapeso ou circulação de materiais pesados de auxílio às construções; desviavam-se fluxos de água com a construção de canais; erguiam-se aquedutos para transportar água para as cidades; edificavam-se pontes para transpor os cursos de água; desenvolviam-se as estruturas portuárias e o desenho da margem em concordância com as necessidades do porto. A civilização romana aperfeiçoou-se face aos gregos e a sua economia resultava da combinação de produtos provenientes do meio rural e do meio marítimo. A contínua aproximação da margem era fundamentada pelas descobertas de unidades de salga de peixe e de produção de garum, para expedição, espalhadas em vários pontos das margens de Portugal. Deste modo, identifica-se a relevância do mar e da margem na forma urbana romana.



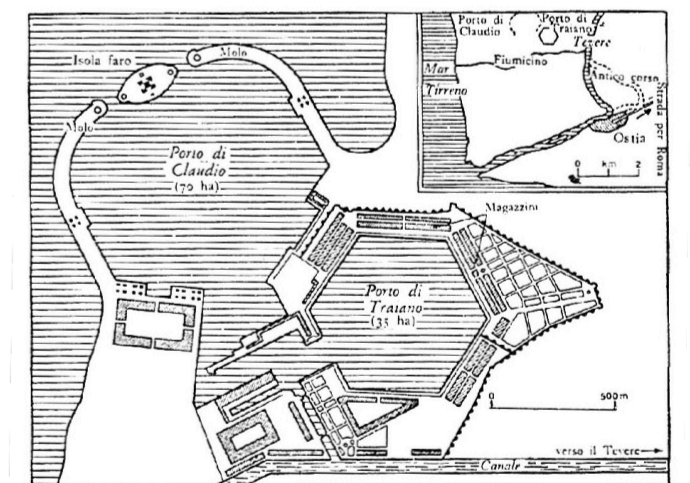
01.12 | Planta da cidade de Veio, Itália, traçado interior de origem romana  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.13 | Planta de Timgad, Argélia, cidade militar romana abandonada no séc. VII  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.14 | Complexo portuário de Roma Antiga e o canal de ligação directa ao rio  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.15 | Ponte de Milvio, Roma  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"

## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo

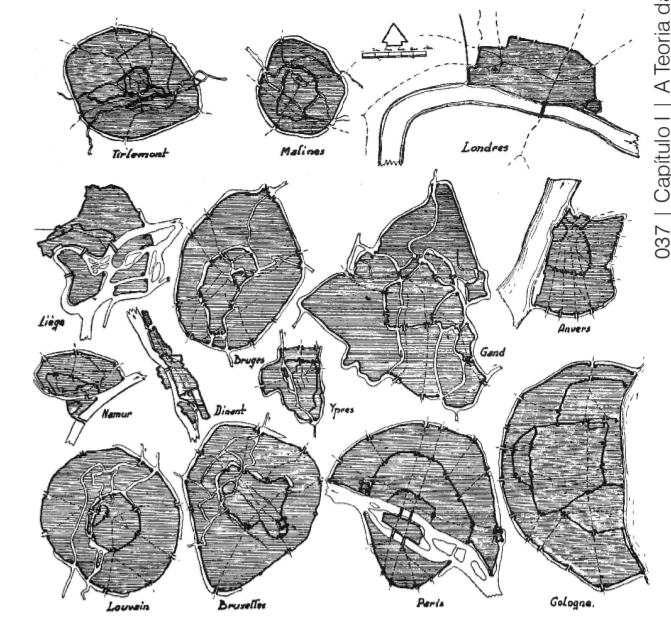
#### A Forma Medieval

A formação da estrutura urbana medieval processa-se de vários modos, em alguns dos casos, ajusta-se aos restantes vestígios das antigas cidades romanas dos quais se apoderam, reocupam e reorganizam, na eventualidade do seu mau estado. Noutras circunstâncias, são o resultado do desenvolvimento de assentamentos urbanos que se fixaram extramuros ao inicial núcleo romano, quer de formação rural, quer de constituição religiosa em torno de construções cristãs. O surgimento de novas funções, acarretou consigo o aparecimento de bases comerciais e militares e suscitaram o crescimento de novos núcleos organizados segundo um plano regulador. Neste seguimento é abandonada a escala monumental Romana, a organização regular, a demonstração de poder e técnica para se assumir, na Idade Média, a **escala humana** na distribuição **radiocêntrica** e **orgânica**, em conformidade com o relevo do terreno, onde as praças e as ruas contêm em si o carácter comercial.

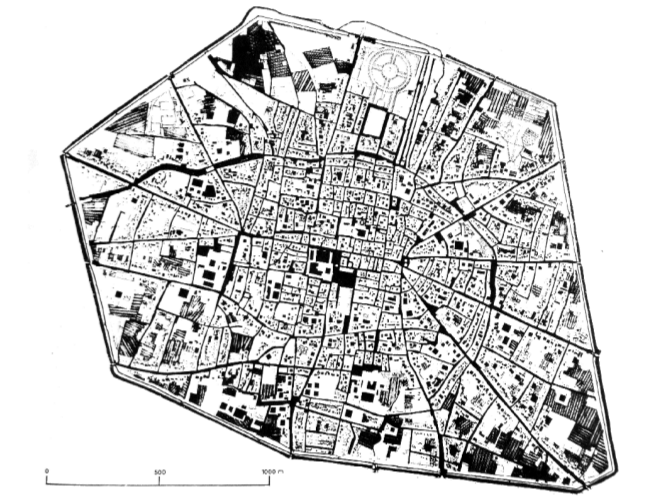
As constantes guerras, ataques e invasões levavam a necessidades defensivas, e às muralhas romanas foram sobrepostas as muralhas medievais que, por sua vez, albergavam a expansão do núcleo urbano. Normalmente, a sua implantação ocorria em posições geograficamente estratégicas, terrenos acidentalmente elevados, onde se privilegiava o domínio visual na procura pela defesa natural ou antrópica. No espaço intramuros, o aglomerado desenvolvia-se em quarteirões, distintos do modelo romano, onde o edificado era contíguo à rua e o seu espaço interior era composto por logradouros ou jardins privados a cada construção. No perfil da cidade evidenciam-se as muralhas, o castelo numa posição sobranceira sobre o núcleo e a igreja ganha uma posição importante no interior do centro urbano. **A praça medieval** – a praça do mercado e a praça da igreja – de fisionomia irregular, representa o espaço público colectivo e era uma interligação entre o edificado e o espaço livre, onde se estabelece comércio, quer no vazio da estrutura, quer no piso térreo das construções circundantes.

Denominado por **arrabalde** toda a zona circundante exterior à muralha medieval, nos aglomerados do litoral, compunham-se pequenos grupos de pescadores e comerciantes na procura de uma maior proximidade com o recurso. A relação com o meio hídrico intensificava-se com o desenvolver de núcleos dispersos, de vocação marítima, e gerava-se uma dualidade entre o cerne do comércio, de proporções adequadas às proporções que o arrabalde ganhava, e o cerne administrativo, situado no interior da muralha. O crescimento das trocas marítimas fomentava a expansão, ao longo da margem, de estruturas de apoio às actividades e o núcleo apresentava-se, progressivamente, desprotegido dos perigos provenientes do mar. Neste sentido, os pequenos aglomerados dispersos seriam, posteriormente, abraçados pelo aumento da reconstrução da muralha.

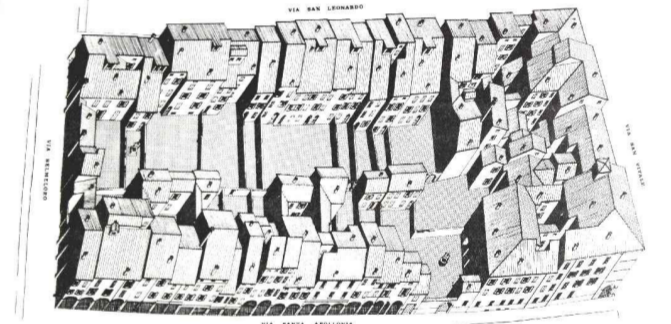
A forma urbana medieval permanece no tempo, principalmente no desenho das cidades da Europa, o núcleo histórico de muitas cidades tais como Siena, Lagos e Évora têm em si a memória de linhas do traçado da passagem do tempo na Idade Média.



01.16 | Cidades da Europa Setentrional, até ao séc. XIV selecionadas pelo autor da fonte Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



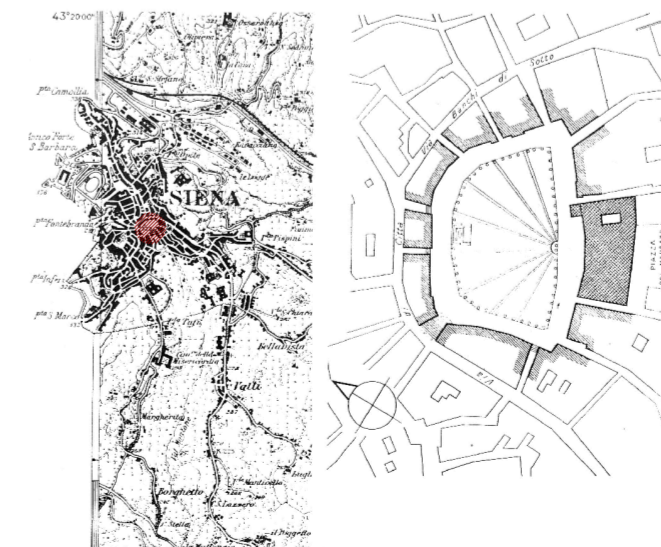
01.17 | Planta de Bolonha, séc. XIV, adaptação da forma Medieval ao núcleo original romano Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



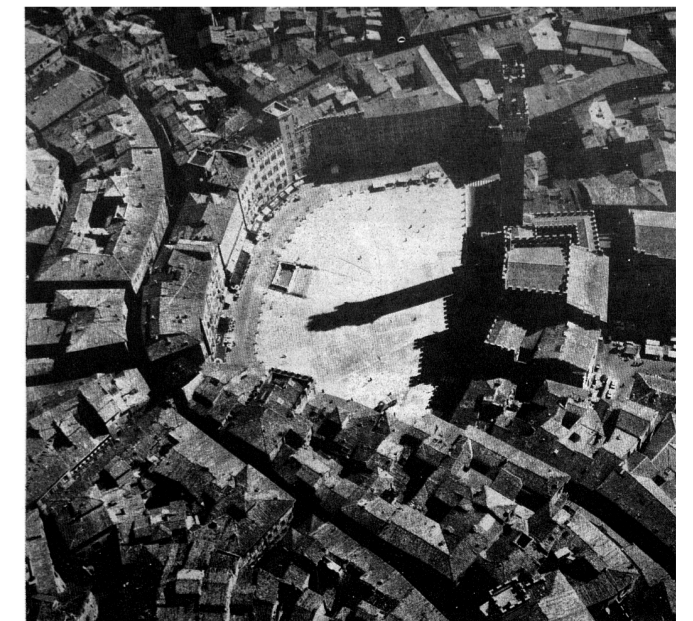
01.18 | Um quarteirão da periferia de Bolonha, como exemplo do quarteirão medieval com o logradouros interiores Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.19 | Alçados de S. Vittorino, Itália, exemplo do abandono da monumentalidade das fachadas na Idade Média Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"

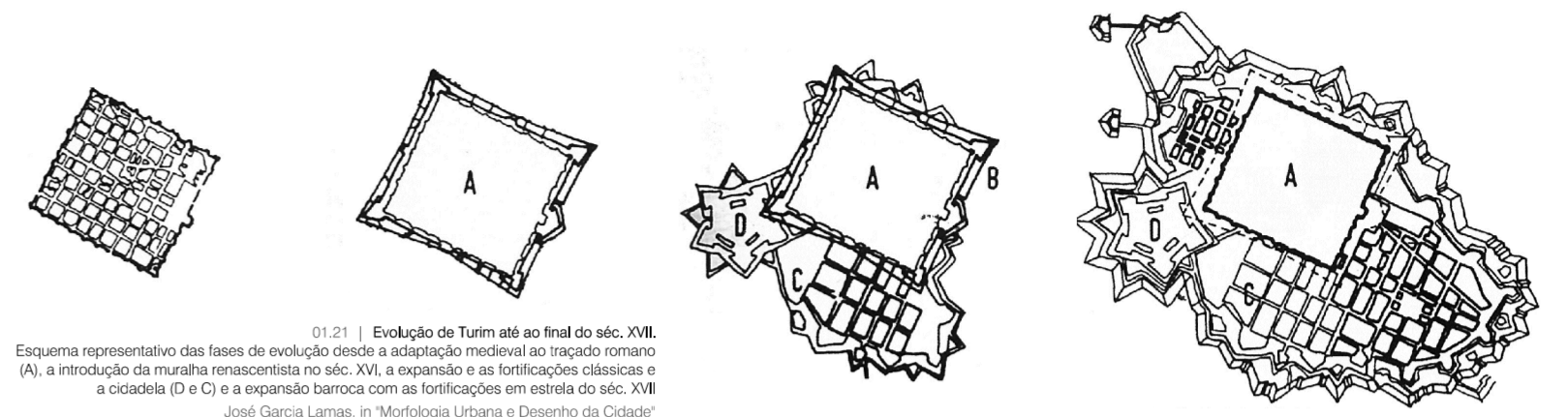


01.20 | Planta da cidade de Siena e a localização da Praça do Campo, representativa da praça irregular Medieval Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"

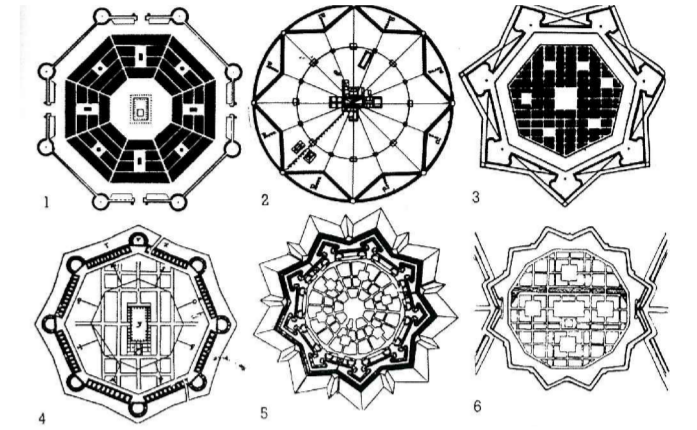


## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo



01.21 | Evolução de Turim até ao final do séc. XVII.  
Esquema representativo das fases de evolução desde a adaptação medieval ao traçado romano (A), a introdução da muralha renascentista no séc. XVI, a expansão e as fortificações clássicas e a cidadela (D e C) e a expansão barroca com as fortificações em estrela do séc. XVII  
José Garcia Lamas, in "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade"



01.22 | Algumas das cidades ideais renascentistas.  
1\_ Cidade Ideal por Vitruvio  
2\_ Filarete - Sforzinda do Tratado d'Architettura, 1457-1464  
3\_ Pietro Cataneo - Architettura, 1554  
4\_ Danielli Barbado - Dieci Libri dell'Architettura, 1567  
5\_ Buonaiuto Lorini - Delle fortificazione, 1592  
6\_ Vincenzo Scamozzi - L'ideal dell'Architettura Universale  
José Garcia Lamas, in "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade"

#### A Forma Clássica

O período compreendido entre os princípios do séc. XV e os finais do séc. XVIII refere-se ao surgimento do movimento renascentista onde são englobadas todas as artes, das quais renascem os antigos ideais gregos e romanos. Um movimento intelectual de concepção de estudos, teorias estéticas, idealizações e formulações da cidade ideal com uma forma, maioritariamente, radiconcêntrica, suscitou a mudança da forma urbana da Idade Média. O retorno à métrica organizada dos modelos gregos e romanos contrasta com o sistema orgânico da cidade medieval.

Um dos aspectos fundamentais de influência do modelo urbanístico renascentista foi a **alteração da rua**, esta tornou-se um **percurso rectilíneo** e, para além de unir dois pontos, será apresentada como um eixo de perspectiva, um percurso visual. No caso das cidades ideais, a rua apresenta-se como o meio de ligação das portas, que interrompem as fortificações, com o interior – centro do aglomerado, enquanto no quadro de reocupação de cidades consolidadas, reorganiza-se parte da estrutura, por vezes com a remoção de parcelas do quarteirão e traça-se a **rua rectilínea** como meio de conexão de elementos urbanos estruturantes. Esta conquista uma maior dimensão comparativamente à rua medieval, destinada não só ao movimento pedonal como ao trajecto de veículos movido por animais.

O aperfeiçoamento dos sistemas de fortificações com a introdução de fossos, rampas e baluartes tornam a muralha um elemento mais vincado no panorama da forma urbana. As técnicas e estratégias de defesa conferem ao aglomerado urbano uma maior segurança e desencadeiam o desejo de desenvolvimento e expansão, contudo a sólida muralha renascentista representa uma barreira física ao crescimento urbano. A propagação urbana ocorre exteriormente às muralhas no seguimento de eixos que irrompem a barreira e se prolongam na extensão dos novos bairros de quadriculas regulares.

A **praça clássica** exhibe-se como um elemento de valor artístico, político-social e funcional e distancia-se do singular valor comercial da Idade Média. Sobressai na forma urbana como um elemento modelador do espaço urbano e delimita-se por edifícios públicos enquadrados em perspectivas orientadas pela introdução dos eixos conectores com outras praças. Neste sentido, para além da praça, também o edifício público, ou o monumento, se revela como uma ferramenta determinante na organização e delimitação da forma urbana.

A cidade clássica marca o momento de **unidade estética e conceptual** entre o urbanismo e a arquitectura, em acréscimo à projecção da rede viária axial aos elementos estruturantes, delineou-se uma constituição harmoniosa entre o traçado e a fachada adjacente.

Em Portugal, este período abraça os Descobrimentos onde as margens e, consecutivamente, os portos são apresentados como as verdadeiras portas para o novo mundo, a porta que recebe e impulsiona a partida e a descoberta por caminhos navegáveis. O porto e o núcleo desenvolvem-se em uníssono e a aproximação da margem acontece pelas actividades relacionadas com os Descobrimentos – a evolução da construção naval com o aumento do calado dos navios; o crescimento da reconstrução naval; o espaço estratégico de comércio efectuado com as trocas

entre os produtos das terras conquistadas com as terras nativas; o erguer de edifícios vocacionados com a colonização, como é o caso do Mercado de Escravos em Lagos. Em contrapartida, o fenómeno de assoreamento de algumas zonas fluviais navegáveis, provocado, em parte, pela desflorestação massiva para a produção de barcos, limitou a aproximação à margem de barcos de maior caudal e levou ao declínio de alguns portos que perderam as suas funções portuárias no processo contínuo de assoreamento.



01.23 | Planta de Ferrara, séc. XVI, representativa da introdução dos eixos renascentistas  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.24 | Planta de Roma e com a representação das novas avenidas iniciadas no séc. XV  
Baseado em Benevolo, <http://thau.tufes.blogspot.pt/>



01.25 | Traçados e Desenhos das orientações de jardins portugueses.  
Planta da Quinta das Laranjeiras, Lisboa, séc. XVIII  
Jardins do Marquês de Pombal, Oeiras, séc. XVIII  
Planta dos jardins do Paço Nacional de Belém, Lisboa, séc. XVIII  
José Garcia Lamas, in "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade"



01.26 | Regularização das fachadas e introdução de elementos arbóreos, Amsterdão  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo

#### A Forma do séc. XIX

A forma urbana do séc. XIX é fortemente influenciada por um período de industrialização e rápido crescimento demográfico, onde os limites de expansão do aglomerado, impostos pela barreira física constituída pelas muralhas, revelavam um bloqueio às recentes exigências espaciais. A forma urbana da cidade do séc. XIX é idealizada e teorizada por diversos urbanistas e arquitectos. A procura pela melhor solução face aos novos serviços e necessidades do quotidiano originaram estudos e projecções, tais como a cidade jardim de Ebenezer Howard, o Plano de Ildefonso Cerdá para a cidade de Barcelona, os traçados de Haussmann para Paris, entre outros.

A cidade abandona a sua unidade delimitada e compreendida num recinto amuralhado para dar lugar à difusão e expansão do espaço urbano pelo campo, onde o perímetro urbano se torna de difícil delimitação. As novas estratégias militares e os novos campos de batalha **desvitalizaram a estrutura vertical** defensiva que albergava no seu seio o aglomerado urbano. No séc. XIX, algumas cidades desmantelaram as suas muralhas e converteram o lugar em anéis viários integrados por zonas arborizadas. A memória foi quebrada.

A articulação urbana deste período remete para um aperfeiçoamento do urbanismo clássico-barroco, onde a introdução das grandes avenidas e de espaços arborizados se articulam com os espaços construídos. A propagação de **avenidas, boulevards e passeios públicos** contribuiu para a disseminação da densidade construtiva e os jardins e parques revelaram a procura de novas necessidades, tanto de lazer dos indivíduos como de rejuvenescimento da qualidade do ar.

A cidade amplifica-se e multiplica-se em quarteirões organizados segundo eixos de expansão onde a repetição exaustiva remete para a **mecanização e produção em série**. A **rua** deixa a sua característica clássica como local de comércio e revela-se como um simples meio de circulação e união de locais. A **praça** perverte a sua função como local de lazer e reunião social num simples largo de confluência de avenidas. A unificação da fachada com o traçado da rua alcançada pelo período clássico dissipou-se com a introdução de elementos arbóreos onde o edifício perde a sua relação tangencial com a rua e adquire um muro de separação.

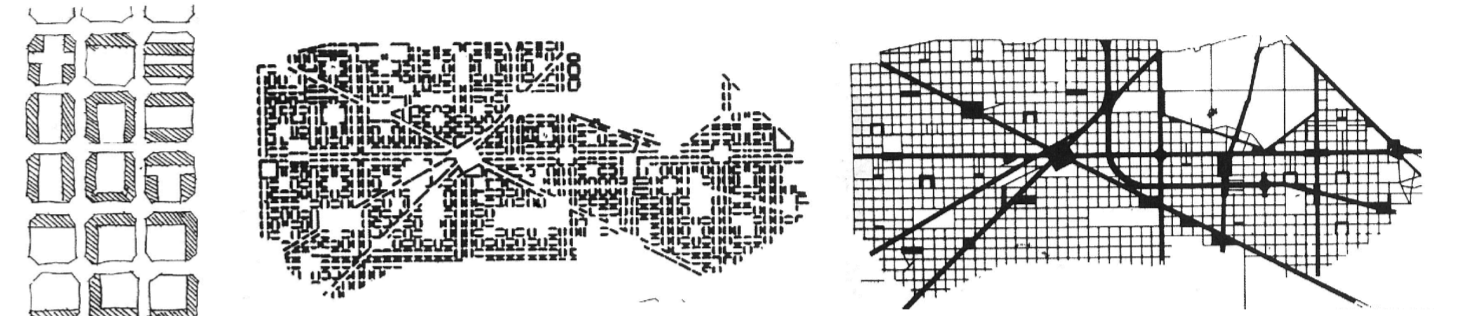
As contínuas tipologias e estudos ocorreram no sentido de melhorar as condições de vida dos cidadãos que habitavam a cidade que se tornava industrial.

Assim, este período caracteriza-se pelo principiar do afastamento da cidade face ao porto, com a industrialização da margem e o seu crescimento ao longo da costa, os portos iniciam o estabelecimento de zonas especializadas e, com o planeamento da inserção da linha férrea, acarretam maior eficácia no escoamento de mercadorias. Por outro lado, as novas medidas na forma urbana do séc. XIX provocam na cidade um crescimento oposto à linha de costa.

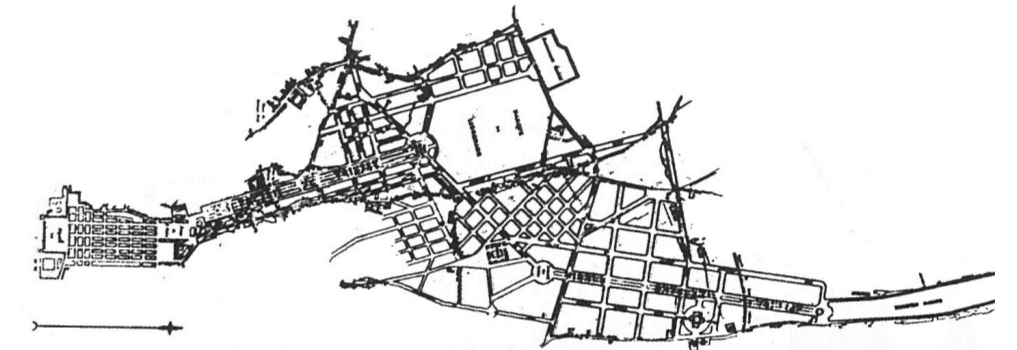
01.27 | Centro de Viena, até ao início do séc. XIX com a fortificação, meados do séc. XIX sem muralhas, as novas ruas do anel e os espaços verdes  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



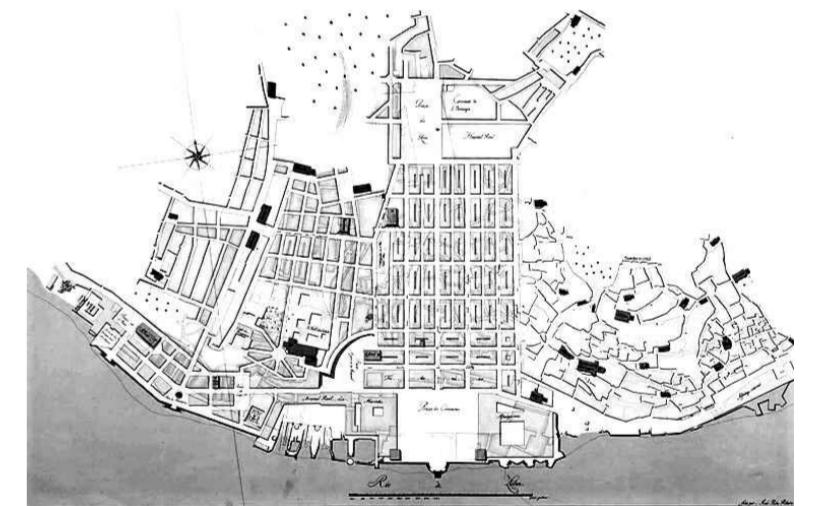
01.28 | Plano de Barcelona, de Ildefonso Cerdá  
As várias configurações dos quarteiros, o esquema dos espaços construídos e o sistema de circulação automóvel  
José Garcia Lamas, in "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade"



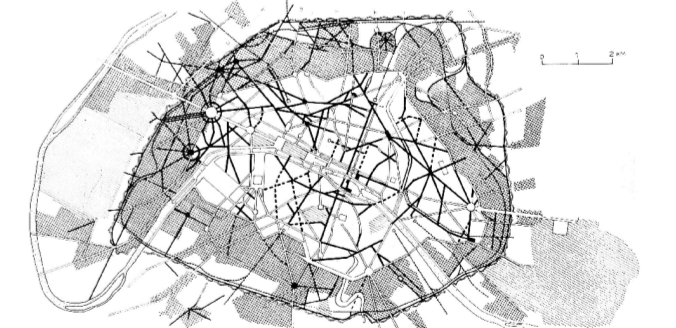
01.29 | Planta de Lisboa, 1897, com o planeamento das avenidas como eixos de ligação  
José Garcia Lamas, in "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade"



01.30 | Reconstrução de Lisboa após o Terramoto de 1755, planta da autoria dos arquitectos Eugénio dos Santos e Carlos Mardel  
Museu de Lisboa



01.31 | Plano de Haussmann para Paris, finais do séc. XIX  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



01.32 | Os grandes eixos de Haussmann  
Guillaume Plisson, "L'Etoile vue du ciel"



## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o tempo

#### A Forma do séc. XX

O início do séc. XX apresenta-se como uma fase teórica no que respeita à formalização do espaço urbano. O estudo do urbanismo desenvolve-se com o surgimento de tratados, pesquisas, documentos escritos tais como revistas vocacionadas ao tema e à formulação dos primeiros planos urbanísticos com obrigações e restrições. As profundas marcas, no desenho das cidades e, consequentemente, no seu perfil, resultantes das modificações estruturais da Revolução Industrial suscitaram problemáticas agregadas aos problemas de higiene, salubridade e ao crescimento demográfico que careciam de intervenções viáveis na forma urbana.

As duas grandes guerras tiveram resultados devastadores sobretudo nos centros das cidades, por outro lado foram factores de desenvolvimento de indústrias fixadas junto às margens que floresciam com o desencadeamento das guerras, como é o caso das indústrias conserveiras com produtos de longa duração enviados, principalmente, para a Primeira Grande Guerra. Estas indústrias multiplicavam-se ao longo da linha de costa, proporcionavam trabalho e, consecutivamente, a aproximação da população à margem. O desenvolvimento desta actividade impulsionou o crescimento das transações efectuadas nos portos e, em muitos casos, o crescimento de habitações em locais próximos das fábricas.

A estrutura morfológica dos aglomerados urbanos sofreu uma drástica transformação no conceito de público e privado. Os quarteirões, até então, de funções privadas, apresentam-se, no modelo moderno, como espaço público em concílio com o espaço privado. O exemplo do Bairro das Estacas em Lisboa onde o bloco habitacional é suportado por pilotis e, deste modo, libertada a parte inferior e apresentada como uma extensão da unidade pública. O desejo da implantação de edifícios isolados interligados entre si, aumenta, quer com relações visuais, quer físicas e diminui o apego às funções antigas da praça.

A habitação enaltece-se como o elemento fundamental no processo evolutivo dos núcleos urbanos. No séc. XX, não são os traçados das ruas que ditam as regras de loteamento dos quarteirões, neste século, **a habitação** é o centro do desenvolvimento e **as ruas**, como elemento de circulação, são o efeito resultante das orientações de implantação da unidade habitacional. Na forma urbana clássica, a habitação adquire os limites do loteamento parcelar do quarteirão, já na forma urbana moderna o alojamento determina a fisionomia urbana. O bloco, a torre, a banda e a moradia surgem como tipologias habitacionais e enquanto agrupadas entre si e dispostas de modo livre no território, formam os bairros habitacionais que se estendem na periferia do núcleo.

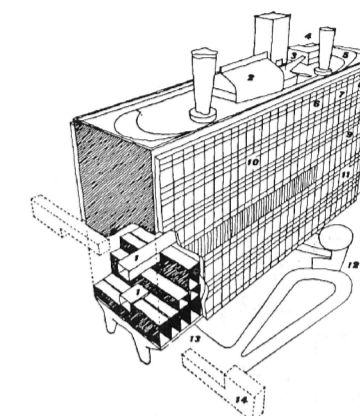
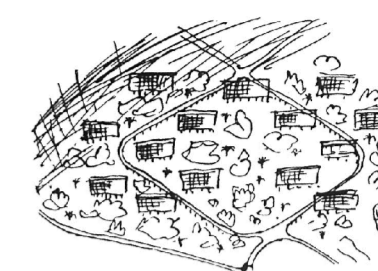
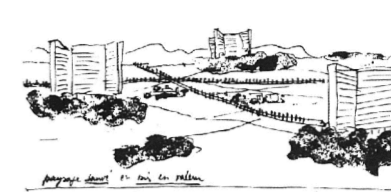
A cidade divide-se em funções encadeadas entre si: trabalho, habitação, circulação e lazer. E no final do século, todas as premissas teóricas e práticas concebidas até então começaram a ser colocadas em questão. A monotonia gerada pelos novos ideais apresentavam-se como um factor prejudicial à forma urbana e os interesses culturais relacionados com os centros históricos posicionavam-se face às acções pejorativas iniciadas no século anterior e continuadas nos inícios do séc. XX. Emergem temas como património cultural, arquitectónico e urbanístico e marcam o rebuscar da memória abandonada no início do movimento moderno. À constante expansão sobrepõe-se a necessidade de reutilizar e reabilitar os centros urbanos e, consecutivamente, os

espaços obsoletos abandonados na margem pelas indústrias são alvos de novos planeamentos e novas funções.

A procura de espaços por construir e pelo desafogar da forma urbana da cidade comprimida na margem, levam aos aterros e à continua procura por terraplanagem das margens. Assim, no desenrolar do século, o desenho da linha litoral representa uma preocupação para o conjunto da forma urbana da cidade.

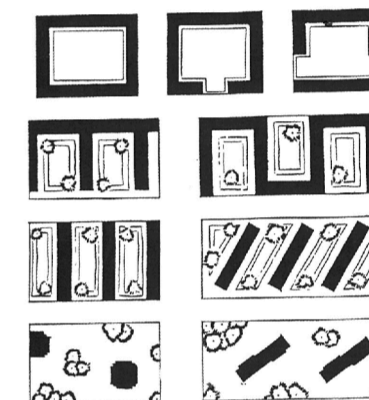
01.33 | A Cidade Radiosa, Le Corbusier, 1930. O solo é uma unidade contínua de verde onde surgem edifícios de implantação dependente da orientação solar.

José Garcia Lamas, in "Morfológia Urbana e Desenho da Cidade"



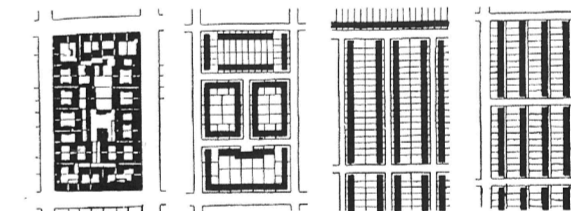
01.34 | Unidade Habitacional de Marselha, Le Corbusier, 1951  
1. Rua interna, 2. Palestra, 3. Bar e solarium, 4. Restaurante, 5. Parque infantil, 6. Centro Sanitário, 7. Creche-ninho, 8. Creche, 9. Clube, 10. Laboratório e salas de reuniões para jovens, 11. Lavandaria, 12. Entrada e guarda do porteiro, 13. Garagem, 14. Apartamento típico de dois andares

Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"



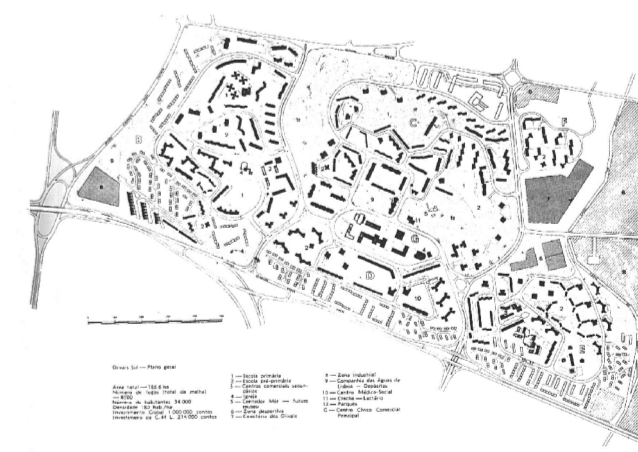
01.35 | Evolução das formas urbanas do quarteirão, Antoine Pireur  
Primeiramente o quarteirão fechado sobre si, depois a introdução de elementos verdes e permeabilidade de uma das partes, o quarteirão representa-se como elemento de atravessamento e no momento final a implantação livre do edificado na procura da relação com o sol e articulado com elementos arbóreos.

José Garcia Lamas, in "Morfológia Urbana e Desenho da Cidade"



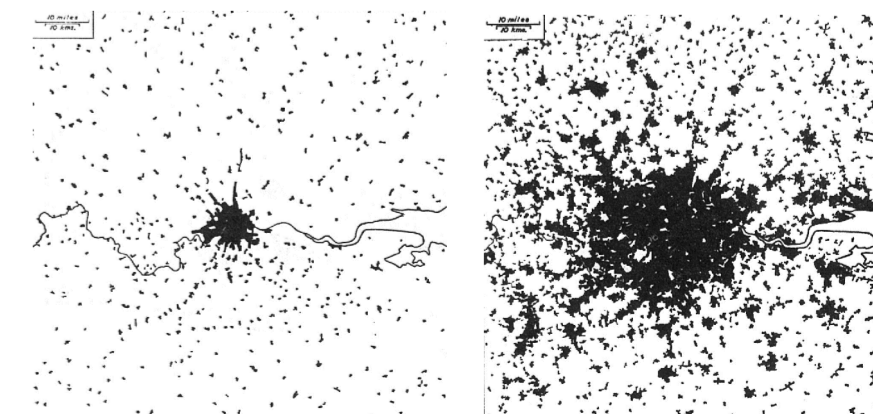
01.36 | Evolução do quarteirão urbano, Ernest May  
Inicialmente o edifício estabelece contacto directo com a rua e possui um logradouro no interior, posteriormente o logradouro interage com a rua e adquire carácter público, seguidamente lados do quarteirão desaparecem e surgem blocos paralelos onde se perde o conceito e memória do quarteirão e permanecem os blocos

José Garcia Lamas, in "Morfológia Urbana e Desenho da Cidade"



01.37 | Plano dos Olivais Sul, Arq. Carlos Duarte e José Rafael Botelho, 1960-1961  
Com serviços, equipamentos, zonas industriais e habitação.

José Garcia Lamas, in "Morfológia Urbana e Desenho da Cidade"



01.38 | Esquema do desenvolvimento de Londres em 1830 e 1960  
Leonardo Benevolo, in "História da Cidade"

## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e a função

Para abordar esta temática, existem dois conceitos indispensáveis, abordados por Teresa Salgueiro, **posição e sítio**, que ao se aproximarem são determinantes para o entendimento da relação entre o aglomerado, a função e o meio onde se insere. A implantação de um núcleo urbano está intrinsecamente relacionado com a função a que se destina e, deste modo, a sua localização revela condições favoráveis às necessidades que lhe dão origem.

*“A posição refere-se à localização à escala regional, portanto, ao posicionamento face a outros núcleos de povoamento ou às vias de comunicação e está intimamente relacionada com a função original da cidade, a sua razão de ser. Enquanto o sítio compreende o conjunto de características do local concreto onde se implantam as construções, principalmente as topográficas e geológicas.”*<sup>15</sup>

As funções iniciais estabelecidas nas cidades reflectiam-se na determinação do local de implantação e relacionavam-se com a sua actividade económica, núcleos urbanos de funções mercantis desenvolvem-se em torno de cerne de trocas, núcleos culturais centram o seu crescimento nos recintos de lazer, centros vocacionados para actividades especializadas fortalecem-se a partir de pequenas edificações de apoio e expandem-se para o meio envolvente e assentamentos de actividades militares cercam-se de elementos de defesa. **A forma urbana resultante responde a exigências funcionais originais**, e estas podem ser alteradas com o passar do tempo e remeter à transformação do espaço urbano existente a fim de corresponder às novas exigências funcionais. Actualmente, muitas cidades funcionam como um conjunto de funções que se interligam e equiparam entre si, o que dificulta a identificação da sua primordial função.

Uma cidade de funções comerciais associa-se e desenvolve-se em coexistência com as vias de comunicação, na época romana, no interior do território português, alguns núcleos, tais como Évora, surgiram estrategicamente no cruzamento de importantes vias. No litoral, também se vinculavam às intercepções de acessos com a melhor acessibilidade ao interior do território. O caso de Tavira retrata o mesmo acontecimento numa localização geográfica distinta, um aglomerado litoral erguido no cruzamento das vias de acesso a Balsa com o ponto de fácil atravessamento do Rio Gilão. Semelhantemente, o caso de Vila Nova de Milfontes é um exemplo de um aglomerado que surgiu pela procura de uma maior proximidade ao mar, relativamente ao aglomerado de Odemira. Neste sentido, a função de transporte está sempre interligada com a função comercial e o centro da forma urbana, posicionado num lugar astuto de defesa, cresce e expande-se para além do encontro dos traçado das vias.

Nos territórios fronteiriços, quer de relação litoral, quer de limiar com Espanha, ainda hoje observável pela existência de fortificações, os elementos de defesa representam uma componente marcante na forma urbana dos núcleos, onde a função militar se expressa com maior ênfase e as características topográficas desempenham um factor imprescindível na escolha do sítio de fixação.

Os núcleos formados a partir de uma actividade, por exemplo os núcleos piscatórios de ligações próximas com o mar, começaram por se organizar linearmente face ao elemento água, pela maior proximidade com a margem, e com o aumento da população, e dificuldade de se alongar continuamente pela margem, desenvolveram-se ao longo de vias perpendiculares ou radiais à margem. O conjunto de actividades integrantes no funcionamento completo de um assentamento

urbano, muitas vezes, distancia e agrupa diferentes tipos de actividades, assim, subdivide-os em pequenos núcleos direccionados para as determinadas vocações, por exemplo os assentamentos piscatórios e comerciais, e os de funções administrativas que no seu conjunto oferecem complexidade à forma urbana.

O aumento de zonas industriais, com o despertar da indústria no séc. XIX, transformou as funções de núcleos urbanos como Sines e influenciou a formação de pequenos assentamentos de suporte aos recentes desenvolvimentos, neste caso específico, Santo André como centro dormitório.

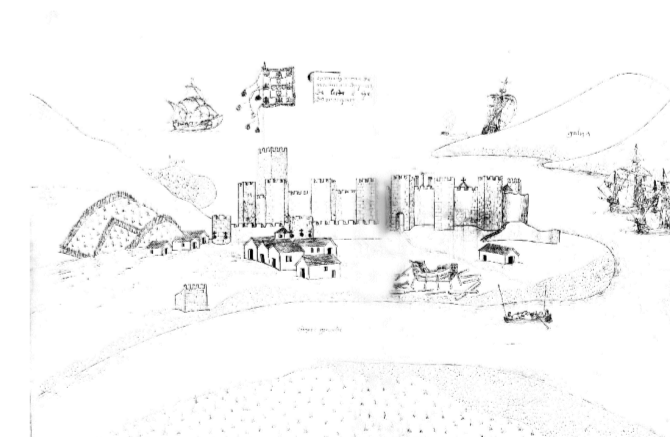
Neste sentido, a função a que se destina um núcleo urbano relaciona-se com a evolução das épocas e transforma-se com a interligação de distintas funções ou com a introdução de novas, consequentemente, esta metamorfose reflecte-se na forma urbana.



01.39 | Construção na vertical  
Frank Gehry



01.40 | A Cidade Defensiva  
Len Zegarski, Espanha



01.41 | Função defensiva e de relação marítima  
Duarte de Armas, Caminha

## O DESENHO ENQUANTO FORMA URBANA

### A forma e o território

Quando se analisa qualquer aglomerado urbano depara-se com uma intensa heterogeneidade de traçados articulados coerentemente entre si que oferecem dinamismo e ritmo ao habitante citadino. Qualquer lugar virgem, pronto a receber um assentamento, apresenta um perfil diferenciado de um outro local vizinho, neste sentido o **perfil original da cidade está intrinsecamente relacionado com o relevo** onde se insere. Abordar a cidade no sentido da sua relação com o relevo faz ressaltar questões de aproximação ou afastamento ao terreno original e permite identificar o seu valor na formação do espaço urbano.

A situação geográfica e o conjunto dos componentes naturais da qual é resultado, tem um papel importante na determinação e organização da forma urbana. Nos tempos primordiais, o homem ao abandonar a sua situação nómada começou por procurar condições naturais favoráveis ao seu assentamento. Inicialmente o respeito e adaptação a qualquer condição natural, quer arbórea, quer topográfica estava inerente ao acto sedentário. No entanto, com o crescimento da população, a exploração dos recursos naturais, as novas técnicas de construção e o desenvolvimento das necessidades e das civilizações agregou à adaptação do lugar a acção antrópica de intervenção e de alteração, o que define o conceito de apropriação do espaço pelo homem.

A harmonia entre as diferentes malhas, estabelecidas ao longo dos períodos da História, é alimentada pela apropriação das qualidades e características oferecidas pelo local ao desenho. De partes distintas do tecido urbano surge uma unidade complexa, articulada e na procura de continuidade que representa a diversidade morfológica do espaço urbano. Neste sentido, os acidentes topográficos, quer sejam vales, encostas ou colinas, condicionam a forma do desenho urbano e, em alguns casos, podem evidenciar-se como barreiras físicas de desenvolvimento e expansão dos núcleos urbanos. Distintas características de relevo resultam em variações no traçado e provocam o desenvolvimento da forma urbana. As acções de causas naturais, tais como a erosão, o assoreamento, a acumulação de sedimentos ou o frequente desabamentos de terras alteram continuamente as características do sítio e podem levar à transição de núcleos urbanos.

Portugal integra um conjunto geomorfológico bastante complexo. Agrupa num território a pequena escala, um grande volume de tipologias de relevo e, conseqüentemente, concebe um conjunto diversificado de tecido urbano para um único aglomerado. Como exemplo, o Monte de Santa Luzia, a Norte de Viana do Castelo, anuncia-se como uma barreira que marca um limite natural ao crescimento da cidade e esta, sem o transpor, estende-se em seu redor. Desta forma, o **relevo é indissociável do produto final do traçado** quando interpretado como uma preexistência ao qual o tecido urbano se deve adossar.



01.42 | Disposição do aglomerado em adaptação topográfica  
Alberto Bellucci, São Conrado



01.43 | Relação com o território da inserção dos aglomerados  
Alberto Bellucci, São Conrado



01.44 | Desenho representativo da relação do aglomerado com o território  
Alvaro Siza, Machu Picchu



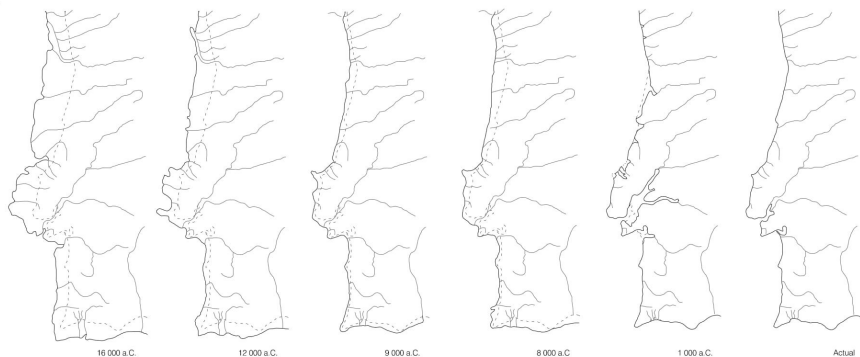
## 02 A TEORIA DO PORTO

### 02.01 A LINHA DE COSTA



## A LINHA DE COSTA

## O Desenho



02.01 | Esquema da evolução da linha litoral de Portugal  
Com base na imagem da reconstrução da costa de Alvarinho Zilles (1987, p.50)

Portugal, localizado na extremidade mais ocidente da Europa, é um país cujos limites são definidos por 1200 km de fronteira com Espanha e 848 km de fronteira com o Oceano Atlântico, o que significa que "a posição atlântica domina, em larga parte, a fisionomia do País"<sup>1</sup>.

No decorrer deste estudo, a relação entre o meio físico e o meio lúdico e o modo como a costa se comporta perante o mar são elementos determinantes para compreender a linha de costa e a fixação quer dos aglomerados quer dos portos. "O mar é o mais poderoso factor de relações geográficas remotas. Caminho aberto para todas as lugares do mundo."<sup>2</sup>

A fronteira com o mar apresenta-se como uma linha constante, quase rectilínea, do Minho ao Guadiana, onde as quebras da regularidade acontecem com as saliências da costa – os cabos – e com as reentrâncias profundas associadas aos estuários.

O litoral é pontuado com quatro momentos de penetração do mar na terra – a **Ria de Aveiro**, os **Estuários do Rio Tejo e do Rio Sado** e a **Ria Formosa**. A primeira depressão para o interior apresenta-se como uma laguna fechada pelo assoreamento – o delta do rio Vouga – que actualmente distancia o aglomerado de Aveiro da costa, embora no séc. XVI se exibisse perante o Oceano Atlântico como um importante porto<sup>3</sup>. O estuário do rio Tejo manifesta-se como um "pequeno golfo marinho"<sup>4</sup> onde as açôes do mar são protegidas pelo ajustado ingresso na foz, provocado por uma pequena baía – de Oeiras a Algés – e pelo outro lado da margem – a Trafaria. Deste modo concede aos portos do seu interior um abrigo dos ataques provenientes do mar e à população "os recursos múltiplos da pesca, da navegação e da extração do sal"<sup>5</sup>. O estuário do Sado é caracterizado por margens baixas e com tendência a alagar, contido no interior por um braço de terra prolongado no sentido Sul – Norte. "Entre a terra rasa e a água salgada, as marinhas e os arrozais simbolizam a combinação de modos de vida ligados ao campo e à beira-mar."<sup>6</sup> No Algarve, o cenário não difere, a Ria Formosa alonga-se desde Faro até Tavira e possui uma linha de costa em constante movimento. As ilhas constituem um litoral baixo e arenoso e protegem o interior da ria da acção do mar, no entanto as suas barras – de Faro, Olhão e Fuseta – sofrem uma permanente mutação ao longo dos anos.

O avanço da terra face ao mar marca na costa atlântica os cabos – o **Cabo Mondego**, o **Cabo Carvoeiro**, o **Cabo da Roca**, o **Cabo Espichel**, o **Cabo de Sines** e o **Cabo de São Vicente**. Para além das suas características geográficas na linha de costa influenciam as correntes e as ondulações marítimas, como também podem redireccionar as massas de ar e, deste modo, proteger a fixação na sua fachada a Sul. O **Cabo Mondego** verifica-se em primeiro quando se percorre a costa de Norte a Sul. Este cabo protege o aglomerado da Figueira da Foz dos ventos dominantes de Norte e Noroeste e interrompe uma fachada de costa baixa e arenosa que se prolonga de Espinho até à Nazaré.

"Da Nazaré para o Sul, a costa é de arribas e os portos de pesca mais importantes recolhem-se ao abrigo das baías voltadas ao Sul e protegidas por promontórios (...)"<sup>7</sup> Como é o caso do porto de São Martinho localizado numa concavidade da linha litoral abrigada de qualquer direcção do vento, ou do porto de Peniche refugiado a Sul junto ao istmo, lado oposto ao **Cabo Carvoeiro**, no ponto de união da península ao continente<sup>8</sup>, ou, até mesmo, o porto de Sesimbra moldado à

pequena baía gerada no contacto entre a terra e o mar. Não obstante, o remoto porto de Sines, uma vez por mês, encontrava-se acolhido dos ventos pelo **Cabo de Sines**.

O **Cabo da Roca** pronuncia-se face ao oceano, no seguimento da Serra de Sintra, como o local mais a ocidente de toda a Europa, enquanto que o **Cabo Espichel** – *Promontorium Barbaricum*, na continuidade da Serra da Arrábida e de características semelhantes ao Cabo de São Vicente, formaliza-se na rótula da fachada litoral Norte – Sul para uma fachada Oeste – Este.

Da foz do Sado ao Cabo de São Vicente prolonga-se um quase deserto litoral, até Sines a costa apresenta-se com terrenos arenosos e de baixas arribas ou afloramentos rochosos, enquanto que no seu seguimento para sul o cenário altera-se, a costa compõe-se de uma linha de altas arribas onde o acesso ao mar é quase nulo. A foz do rio Mira, junto a Vila Nova de Milfontes oferece condições para o abrigo de embarcações e permite o acesso ao interior.

O *Promontorium Sacrum*, antigo nome do **Cabo de São Vicente**, é o vínculo de união entre a fachada ocidental atlântica da Península Ibérica com a sua fachada meridional. Este ponto conecta dois mundos quase opostos; de um lado os ventos de norte, as arribas bastante pronunciadas, a quase inexistente travessia entre mar – terra, o mar extremamente agitado e um clima mais fresco; por outro lado, no sul, há o abrigo dos ventos de Norte, as arribas são menos marcantes e a Oriente a costa é arenosa onde se insere a Ria Formosa, o clima é mais ameno e o mar menos abrasivo na linha de costa adjacente aos aglomerados. Na costa algarvia os abrigos são de diversas formas, na foz dos estuários, em baías abrigadas dos ventos, em lagunas interiores ou ao longo da costeira.

No desenvolver deste capítulo serão aprofundadas questões relativas à proximidade na relação das características físicas do lugar com a implantação do porto, onde serão abordados conceitos de classificação oriundos das obras de Adolfo Loureiro. O estudo revela a importância das características geográficas da linha costeira de Portugal para a formação do porto em concordância com os núcleos urbanos que se aproximam do litoral na procura de proximidade com o recurso hídrico. A interligação urbana entre o porto e o núcleo adjacente carece de uma estabilidade temporal e, desta forma, este capítulo apresenta os momentos de aproximação, cooperação e afastamento entre estes dois cerne.



1 Orlando Ribeiro, Geografia de Portugal, p. 26

2 Orlando Ribeiro, Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, p. 115

3 "A Ria compreende quatro braços principais e tem hoje apenas uma saída artificial; parece que, no século XIV, a flecha de areia setentrional caminhava para sul, ao encontro de um cordão litoral mais antigo, mas deixando entre ambos uma larga abertura; no séc. XVIII, Aveiro, que fora porto importante dois séc. antes, tinha a entrada já tão assoreada que foi necessário abrir um canal, dragado cuidadosamente para se não obstruir." Orlando Ribeiro, op. cit., p. 78

4 Orlando Ribeiro refere-se ao estuário do rio Tejo como "um pequeno golfo marinho, estrangulado pelas colinas de Lisboa e pela escarpa da Outra Banda", Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, p. 138

5 Orlando Ribeiro, idem

6 Orlando Ribeiro, Geografia de Portugal, p. 82

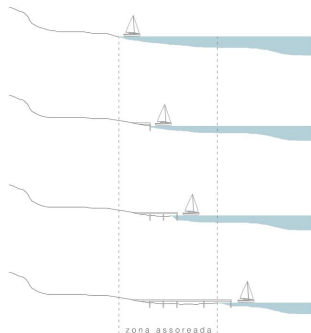
7 Orlando Ribeiro, Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, p. 112

8 A Península de Peniche que outrora se apresentava como uma ilha "ligada às Berlingas durante as fases de regressão quaternárias, parece que o tombolo que fez dele uma península acabou de desenvolver-se já na época histórica" Orlando Ribeiro, op. cit., p. 80

**02.02** A ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS PORTOS

## A ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS PORTOS

### O Carácter Geográfico



02.03 | Esquema morfológico de uma hipótese de assoreamento de um porto  
Reconstituição da imagem apresentada por Maria Pinheiro Blot (2003, p.32)

*A posição de fachada marítima foi aproveitada largamente pela civilização que se elaborou em Portugal; mas nem a determinou nem lhe é especialmente favorável: litoral/alinhado, sem ilhas fronteiras, em parte talhado em arribas e áreas desabrigadas, balido severamente pelos ventos de oeste, embora com barras difíceis; apenas duas penetrações constituem bons portos naturais: Lisboa e Setúbal.*<sup>9</sup>

Durante séculos de História, Portugal sempre manteve um relação muito próxima com o mar e através dele estabeleceu ligações económicas e políticas. Desde tempos mais remotos, a deslocação, quer por meio terrestre quer por meio marítimo, esteve patente nas necessidades de comercialização e interligação entre povoados. A navegação e desenvolvimento das técnicas de transporte marítimo e fluvial possibilitaram o fluxo de uma maior quantidade de produtos de comércio a longa distância, quer de especiarias, quer de têxteis ou pesca. A linha costeira atlântica de Portugal apresenta-se, desde então como um **território geográfico propício à fixação de aglomerados urbanos** e, de acordo com as características do limite entre a zona marítima e a zona terrestre, à possível implantação de portos.

O momento de transição entre a água e a terra encorpou uma zona dinâmica, passível de constantes mutações e instabilidade na sua forma física. O limiar destes dois elementos encontra-se em constante movimento e transformação de ordem natural e antrópica. O fenómeno de assoreamento é o factor mais problemático para a fixação do porto e acabaria consigo a constante adaptação das actividades do homem à metamorfose da linha costeira.

*“Numa situação tão antiga como a circulação do homem sobre a água desde o final do Paleolítico, as embarcações eram simplesmente puxadas para terra, em locais onde o declive da costa, a praia, o permitia (varadouro), quer para descarregar, quer para a recolha da embarcação durante a noite, o que pressupõe pequenas embarcações (...)”*<sup>10</sup>

No aspecto físico, o porto surge como um lugar reentrante na linha de costa, ou na margem da foz de um rio, onde se proporcionam condições favoráveis de abrigo e de protecção a embarcações contra o vento e marés<sup>11</sup>. A proximidade com rios de profundidade navegável, a distância até ao mar e o imediato acesso a vias de comunicação para o interior do território são elementos fundamentais para um porto. No entanto, as condições geomorfológicas do local podem sofrer alterações ao longo do tempo, o que obriga ao deslocamento do porto ou à alteração da sua função. As alterações são, nomeadamente, a erosão da linha costeira e a sua dinâmica, como também o fenómeno do assoreamento, que pela acumulação de areias e outros sedimentos geram extensas planícies aluviais e impossibilitam a actividade portuária. O porto de Aveiro e o de Espôsende são exemplos de um progressivo assoreamento da costa ao longo dos tempos e, conseqüentemente, é-lhes condicionada a relação directa do núcleo urbano com a costa. No caso de Aveiro o gradual assoreamento gerou a Ria de Aveiro e distanciou o aglomerado da linha de costa, enquanto que em Espôsende surgiu uma barreira contínua que estabeleceu a separação do oceano com o conjunto edificado.

De acordo com a obra do Engenheiro Adolfo Loureiro apresentada nos cinco volumes “Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes”, os portos podem classificar-se em quatro vertentes: quanto à sua **formação**, a sua **posição geográfica**, **natureza** e **função**

No que respeita à **formação**, os portos podem ser apresentados como **portos naturais** ou **portos artificiais**. Os primeiros referem-se aos que beneficiam das condições naturais – a foz de um rio, uma baía, uma enseada na costa ou uma concavidade limitada por uma saliência – para estabelecerem abrigo dos ventos e das correntes marítimas. Numa primeira análise aos casos de estudo, verifica-se o caso do porto de São Martinho como um exemplo. A sua formação inicial surge de uma depressão protegida na linha de costa onde proporcionou condições ao abrigo de embarcações, e o mesmo acontece com a baía de Lagos.

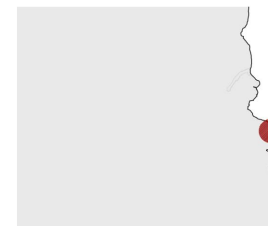
Os portos artificiais são resultado da intervenção do homem e de obras de pequenas ou grandes envergaduras<sup>12</sup>, como é o caso do porto de Leixões, um porto artificialmente concebido para albergar o grande fluxo marítimo. Hoje, são escassos os casos onde se pode afirmar a existência de um porto natural, maioritariamente, as zonas de transferência de meio (marítimo e terrestre) foram aperfeiçoadas de modo a conferir uma maior comodidade à função destinada.

No que respeita à **posição geográfica**, os portos diferenciam-se em **portos marítimos** e **portos fluviais**. Os primeiros consideram-se todos aqueles que se encontram na costa marítima ou na foz dos rios e, por outro lado, os fluviais integram os portos que se localizam, no interior dos rios onde a força das marés atlânticas não se fazem sentir e onde se acentua a distância da costa oceânica.

No que se refere à **natureza** dos portos, estes podem ser classificados como **portos de abrigo** ou **de refúgio**, aqueles que possuem condições de protecção, na eventualidade de tempestades; **portos de levante** os que se situam na linha de costa em contacto directo com o mar e desprovidos de protecção; **portos de toda a maré** ou **de simples maré** onde o seu acesso é condicionado pelas diferenciações do nível da água, e **portos sem marés** localizados em mares, rios ou afluentes onde quase não se faz sentir as forças das marés.

Adolfo Loureiro, na caracterização dos portos quanto à **função**, distingue-os em quatro tipos de portos: os **portos comerciais** – regidos por normas e leis específicas que visam o desenvolvimento económico e comercial; os **portos militares** – capacitados de armamento que satisfazem a defesa da costa ou de outros confrontos; os **portos de pesca** – suportam a exploração dos mares na procura de alimento e possuem armazéns e docas onde se vende o peixe; os **portos de construção naval** – onde se localizam os estaleiros navais para reparação e construção de embarcações. Hoje em dia poderíamos acrescentar os portos industriais à sua classificação e, em muitos casos, *descrover* os portos como um misto de funções.

Actualmente, os portos enumerados ao longo da presente dissertação, na relação entre o porto e a localização geográfica, são providos de estruturas e elementos de protecção perante as acções das marés – os molhes. A natureza da forma dos portos, no presente, encontra-se adulterada e melhorada no processo contínuo de evolução da estrutura portuária.



02.04.01 | Situação de porto em linha de costa linear



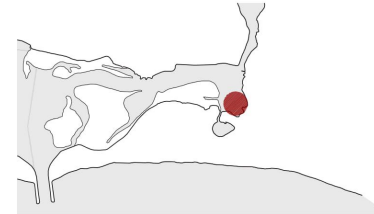
02.04.02 | Situação de porto numa reentrância natural



02.04.03 | Situação de porto numa baía abrigada por um promontório



02.04.04 | Situação de porto na foz de um rio



02.04.05 | Situação de porto num delta



02.04.06 | Situação de porto no interior de um rio

02.04 | Esquemas de relação da implantação do porto com a morfologia da linha de costa  
Com base no ortofotograma, imagem do Google Maps 2017

9 Orlando Ribeiro, Formação de Portugal, p.16

10 Maria Pinheiro Blot, Os portos na origem dos centros urbanos, p.32

11 “Nesse grande desenvolvimento litoral, (...) desenvolveram diversos rios e ribeiras, e abrem-se enseadas ou baías, protegidas pela saliência de cabos ou de restingas, e mais ou menos abrigadas dos ventos e das correntes aquáticas.” Adolfo Loureiro, Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes, Vol. I, p.8

12 Note-se que durante o período de tempo do estudo exercido pelo engenheiro ainda eram pouco notáveis obras em portos. 1910-1920

## A ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS PORTOS

### A Formação dos Núcleos Urbanos no Litoral

*"(...) tanto a acessibilidade como a necessidade de segurança, terão levado os nautas e mercadores pré-romanos de origem mediterrânica a escolher, para assentamento de feitorias, pontos estratégicos como aqueles que a antiga geomorfologia costeira e estuarino-fluvial oferecia; pequenos esporões sobranceiros a vastas áreas navegáveis de águas com a tranquilidade e o abrigo dos estuários."<sup>13</sup>*

A ocupação da costa litoral remonta a épocas pré-romanas, onde a procura por locais abrigados era essencial para a sobrevivência das civilizações. A localização de um povoado está intrinsecamente relacionada com a actividade principal que se pratica, onde a escolha do lugar é aquela que potencializa essa actividade. A fixação dos aglomerados no litoral, onde o relevo é menos acentuado, é influenciada pela maior facilidade de comunicações, quer por meio de navegação, quer por deslocação terrestre.

A linha costeira atlântica revela-se como uma costa exposta, sujeita à força das ondas, ao vento e aos ataques marítimos. Nesta conjuntura, era necessário a procura de sítios mais elevados que abarcassem a ampla visão perante o território e apresentassem condições de abrigo aos ventos e às acções de origem marítima. A navegação marítima e fluvial distingue-se, durante séculos, como o meio de transporte mais económico, seguro e rápido, uma vez que as deslocações terrestres despendiam de mais tempo e muitas vezes sujeitas a ataques de salteadores. De cenário configurado, a aproximação ao recurso hídrico constituía um foco de atractividade humana, na qual as povoações avizinhavam-se das linhas de água tanto pela deslocação como pelos recursos que proviavam à subsistência humana – a pesca.

No Período Romano, os núcleos de ocupação humana exerciam actividades de interrelação entre o homem e o meio hídrico. A salicicultura é um exemplo de uma actividade que os romanos praticavam para extração de sal que, posteriormente, era aplicada na salga do peixe, na preparação de conservas e utilizada para consumo ou para exportação e comércio local. Este cenário induzia à aproximação da mão-de-obra à fonte do recurso. Assim, próximo às margens estabeleciam-se pequenos grupos de aglomerados perto dos tanques para a salga.

No caso de Portugal, como na maior parte dos territórios de fronteira com recurso hídrico, as extensões de território do litoral que associavam em si as melhores condições para receber assentamentos eram aquelas que mantinham uma relação com a fachada atlântica, tanto na costa oeste como na costa sul, sem pertencerem à linha exposta ao oceano. Os estuários, as fozes dos rios, as baías e as depressões da frente de mar que se interligassem com locais de terrenos elevados ou com porções de terra que permitissem o controlo da navegação e a defesa costeira mostravam-se propícios ao aglomerado urbano. Em alguns casos, para maior protecção, o núcleo urbano encontrava-se no interior do território e acedia ao litoral através de circulação fluvial, como é o caso de Odemira que estabelecia conexão com o litoral pela navegação do Rio Mira e alcançava a foz em Vila Nova de Milfontes. *"Com efeito, o estuário do Mira era a porta de entrada e saída marítima de Odemira, pelo que é lógico que, perto da sua foz, se tenha começado a desenvolver um povoado de apoio à navegação"*<sup>14</sup>

Neste contexto, acredita-se que o litoral concedia benefícios intrínsecos à formação e ao desenvolvimento de núcleos urbanos. A articulação e a interligação dos assentamentos dispersos que

se fixavam em zonas protegidas e de acesso directo ao rio ou ao mar, geravam relações que possibilitavam as trocas comerciais. A distribuição de bens através do comércio gera contactos regulares com outros povoados. Deste modo, fomenta o fluxo de pessoas, de mercadorias e de informação que permitem a organização de uma rede de interligações entre centros urbanos.

13 Maria Pinheiro Blot, Os portos na origem dos centros urbanos, p.19

14 Maria Rosário Bastos, Ocupação do Litoral do Alentejo, Portugal: passado e presente, in Revista de Gestão Costeira, p.108



02.06 | As Salinas  
Artur Pastor, Série exposição "Mativos do Sul", Faro, 1943-45



02.06 | A Pesca  
Artur Pastor, Seiximbra, 1950-60



02.07 | O trabalho do peixe  
Artur Pastor, Portimão, 1940-60



02.08 | O comércio na praia, junto ao porto  
Artur Pastor, Seiximbra, 1950-60



02.09 | A apanha de algas para fertilizar os campos agrícolas  
Artur Pastor, Póvoa de Varzim, 1950



02.10 | O transporte  
Artur Pastor, 1950

## A ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS PORTOS

### O Desenvolvimento da Relação dos Núcleos Urbanos com o porto

#### A aproximação do aglomerado ao porto

O contacto entre o núcleo urbano e o porto manifesta-se em várias fases de coexistência. A aproximação do aglomerado ao porto verifica-se, inicialmente, quando o núcleo urbano carece de um elemento de transição entre a terra e a água e, deste modo, o elemento líquido revela-se como uma justificação para a presença do porto. A cidade e o porto coabitam no mesmo ambiente e partilham idênticas necessidades morfológicas para a sua implantação no litoral. Num momento inicial, o assentamento procura um lugar sobranceiro para se alojar, ao passo que o porto se estabelece na linha de água. As trocas entre estes dois lugares, o assentamento sobranceiro e o porto na zona baixa, geram directrizes de aproximação que, mais tarde, se materializam em ruas ou em construções e inicia-se o crescimento urbano em função do porto.

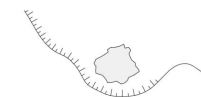
A confluência de três meios de comunicação – a via fluvial navegável, a via marítima e a via terrestre – agregada a condições que permitam o abrigo e a protecção, proporcionam uma excelente localização para o porto bem como para o assentamento urbano. Muitas vezes, estes núcleos urbanos eram amuralhados e, pela análise do desenvolvimento da morfologia urbana, percebe-se a importância do núcleo portuário para o aglomerado mediante a posição das portas, a articulação das vias e o trajecto da muralha. A morfologia dos núcleos urbanos caracterizava-se por duas zonas: uma destinada à alta aristocracia – composta por igrejas e conventos – e a outra, a cotas inferiores, instalava-se a área mercantil, habitações populares e o porto. Nesta interligação os habitantes mantinham um contacto directo com a margem e, em muitos casos, desenvolviam a sua economia com base em actividades de pesca, salicultura e comércio ligado à via marítima. A aproximação do comércio aos locais de transbordo dos recursos marítimos e as transações entre povoações promoveram o desenvolvimento e a expansão do núcleo urbano.

O progressivo crescimento demográfico impulsionou o aumento das trocas comerciais, por via marítima. A movimentação de bens, pessoas e informação intensificou-se durante os Descobrimientos. A construção naval experienciou um maior desenvolvimento a partir do séc. XIV ao longo da costa, nomeadamente em “*Viana do Castelo, Vila do Conde, (...) Aveiro, Figueira da Foz, S. São Martinho, Setúbal, Lagos e Tavira*”. As novas técnicas de construção naval, a chegada de população especializada e o intercâmbio de costumes trouxeram aos núcleos urbanos costeiros crescimento e desenvolvimento urbano, conjuntamente, a progressiva construção de fortificações costeiras e de outros elementos de protecção, garantiam a segurança dos ataques e estimularam a aproximação da população à margem.

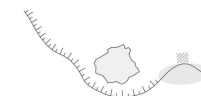
Assim, demonstra-se que “(...) o espaço portuário, quando se verificou continuidade – permitida quer pela geomorfologia, quer pela manutenção das rotas comerciais, quer pela defesa assegurada do espaço portuário – pode originar, ou pode contribuir, para a formação de um centro urbano, e até mesmo orientar a sua disposição.”<sup>15</sup> Em alguns casos o centro urbano desenvolve-se perpendicularmente ao porto, as vias direccionam-se para o mar e cruzam-se com uma via paralela à linha de costa constituída por serviços e comércio. O porto apresenta-se, nesta conjuntura, como um elemento urbano fundamental na expansão do conjunto urbano e as suas actividades portuárias proporcionam o crescimento das relações com os aglomerados do interior.

15 Maria Pinheiro Blot, Os portos na origem dos centros urbanos, p.86

A aglomerado caracteriza-se por se localizar num lugar sobranceiro onde alcance visualmente o território envolvente.



O estabelecimento do porto acontece, inicialmente de um modo rudimentar, no melhor ponto de acesso à água na proximidade de um aglomerado.



O porto começa a exercer a sua influência no aglomerado pelas trocas comerciais e pelo movimento de recursos. Pequenas construções adoçam-se às vias de acesso que se estendem do porto ao assentamento e até ao interior do território.



O núcleo urbano avança na direcção do porto e permanece directo o acesso à água. O porto é envolvido por construções que auxiliam o seu funcionamento enquanto porto com características naturais.



02.13 | Desenho figurativo da relação de aproximação do aglomerado ao porto  
Desenho sem escala elaborado pela autora

## A ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS PORTOS

### O Desenvolvimento da Relação dos Núcleos Urbanos com o porto

#### O afastamento do porto face ao aglomerado

Com o decorrer dos tempos, os portos sofreram um contínuo processo de adaptação às necessidades impingidas pela globalização, pelo comércio internacional e pelos avanços tecnológicos. Durante o séc. XVIII houve uma transformação na utilização do porto que se evidenciou com a Revolução Industrial. Com a introdução da mecanização, o desenvolvimento do porto tornou-se imprescindível e a zona portuária começava a despertar um papel importante no comércio. Os interesses do porto começaram a se dissociar dos interesses da cidade. O antigo pequeno núcleo piscatório, por sua vez, aumentara e recebia novas actividades económicas e serviços, alheios ao porto, que lhe conferiram um incremento à expansão urbana. Neste contexto, o cenário estava concebido e continuamente a cidade foi privada da água pelas indústrias que se estabeleciam na margem. Nas imediações do porto eram construídos bairros para os trabalhadores, pescadores e operários, que serviam as novas actividades. A indústria conserveira apropriava-se de zonas privilegiadas, junto à água, para introduzir as suas fábricas de conservas de sardinha e atum que manifestaram um rápido impulso com a Primeira Guerra Mundial.

Até meados do séc. XIX, a navegação fluvial era frequentemente utilizada e apresentava-se como um dos meios responsáveis pelo desenvolvimento de núcleos urbanos. Com o aparecimento do caminho de ferro, o fluxo fluvial baixou de intensidade e alguns dos aglomerados que viviam da relação com o rio foram-na progressivamente perdendo para as novas técnicas de transporte.

A introdução da rede de transportes, nomeadamente a linha férrea, permitiu um deslocamento, tanto de pessoas como de mercadorias a uma maior distância e a um tempo reduzido; facilitou o fluxo da população de zonas de trabalho para zonas de habitação, impulsionou o desenvolvimento urbano ao longo do seu percurso e permitiu a conexão do centro da cidade com a periferia. Desta forma, a cidade expandiu-se para o lado oposto ao porto.

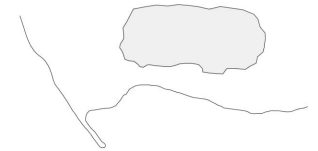
No início do séc. XX, as margens afastavam a cidade e as barreiras físicas intensificaram-se com o progresso da rede de acesso viário – a via ferroviária estabeleceu um limite terrestre do porto face à cidade, fenómeno agravado com a via rodoviária que se seguiu. O limiar das duas realidades era enfatizado com a construção de armazéns e de equipamentos portuários. A ruptura da ligação da cidade com o porto era notória, a distância entre o núcleo urbano e a margem costeira aumentava, e o auge da industrialização presenciou um novo contorno da linha terrestre. Novos cais de atracagem foram delimitados de acordo com a função a que se destinavam, e neste sentido, porções de terra avançavam em direcção ao mar com a intenção de proporcionar locais estáveis de transferência de cargas. As alterações na paisagem ribeirinha eram resultado do processo de expansão do porto e com a progressiva industrialização surgiram entidades especializadas que geriam o complexo portuário.

O avanço tecnológico dos navios de transporte levou a que os portos procurassem águas mais profundas e terrenos mais amplos para expandirem as suas estruturas. O duplo limite físico provocado pela rede de acesso ferroviário e rodoviário, no extremo do porto, impossibilitava-o de expandir nessa direcção e nesse sentido o seu crescimento ocorria ao longo da margem. No momento em que era imprescindível um calado navegável mais profundo e as indústrias necessitavam de extensos terrenos para o desenvolvimento das suas estruturas, tornava-se necessário

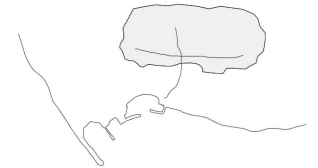
a transição de funções para outros locais. A deslocação das instalações acontecia para fora de zonas centrais das cidades, onde existiam espaços mais alargados para o armazenamento de contentores em terra, e dos terminais navegáveis aproximavam-se os acessos rodoviários e ferroviário na procura de um escoamento mais eficaz das mercadorias, sem que houvesse o cruzamento com o tráfego urbano.

A industrialização ao longo do percurso longitudinal da margem gerou alterações nas actividades portuárias e as indústrias manifestavam-se como componentes de difícil integração no espaço urbano, que poderiam entrar em conflito com o desenvolvimento do núcleo adjacente, e, por conseguinte, o porto distancia-se da cidade. Os avanços da engenharia naval, o aumento da capacidade dos navios, a introdução de novos métodos de cargas e as novas necessidades do mercado levaram à transferência de local onde as novas funções acarretadas ao progressivo desenvolvimento tecnológico deixavam para trás espaços devolutos, edifícios desactivados e infraestruturas obsoletas que continuavam a privar a cidade da sua margem. As zonas que se desapropriavam de funções e eram deixadas ao abandono, proporcionavam condições para o crescimento da insegurança da população.

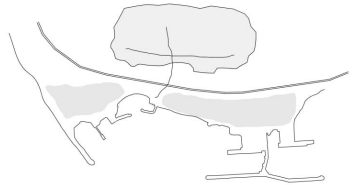
O porto e o aglomerado desparam-se com o crescimento mútuo. O limiar entre o mar e a terra começa a receber alterações entrópicas que auxiliam as características do lugar.



O porto começa o seu processo de conquista de terreno ao mar para melhorar as condições de embarque e desembarque. Permanece o acesso do aglomerado à frente de água.



O crescimento comercial e industrial leva à alteração da fisionomia da linha de costa. O porto adapta-se às novas necessidades tecnológicas e integra-se com o restante território por meio de uma via férrea. O comércio marítimo estimula o desenvolvimento e novas infraestruturas são encaixadas à frente da mar. A cidade adquire novas valências e, em muitos casos, desenvolve-se aliada ao movimento portuário.



## A ORIGEM E EVOLUÇÃO DOS PORTOS

### O Desenvolvimento da Relação dos Núcleos Urbanos com o porto

#### A reaproximação do porto à cidade

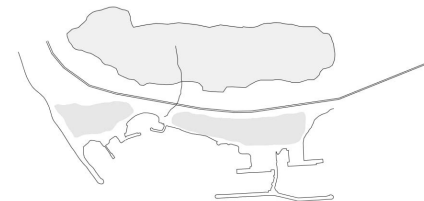
No final do séc. XX, o declínio das zonas portuárias fazia-se sentir na época da desindustrialização, na qual fábricas foram desactivadas e posteriormente associadas aos espaços abandonados na qual geravam vazios urbanos, desprovidos de funções. Estas transformações verificavam-se devido ao progresso da tecnologia marítima e ao despontar de novas redes de transportes. Quando a função principal se desactualiza resultam espaços vazios e sem utilização. A reconversão das frentes de água revelava-se como um factor importante para a revitalização da relação da cidade com a linha costeira – aos portos, agora sem função, era lhes conferido um novo papel na paisagem urbana; às margens litorais eram atraídas zonas de lazer, cultura e novos comércio, que contribuíam para gerar importantes meios de actividade económica, no entanto, as barreiras físicas que não eram demolidas continuavam a apresentar-se como uma dificuldade a superar.

Após as entidades administrativas da cidade assumirem a responsabilidade perante a reorganização das frentes ribeirinhas, esta voltava, aos poucos, a estabelecer-se com litoral. A memória histórica que prevalecia no lugar e a identidade da frente ribeirinha enquanto espaço portuário manifestavam-se como elementos da imagem do núcleo, integrados na paisagem urbana. Deste modo, o resultado das antigas práticas com interesses e objectivos distintos provenientes de duas dualidades – o porto vocacionado para o progresso económico e a cidade associada à expansão e à qualidade de vida dos habitantes – geravam conflitos que deveriam ser apaziguados com os novos planos de requalificação da linha de costa.

A forma conferida, em tempos, ao confronto de terra com a água era resultado da função que a suportava. A alteração de função reajusta a forma e nesta perspectiva as intervenções deveriam ter em conta a integração da zona portuária – o ponto de viragem de realidades, do meio natural da água para a articulação humana da cidade – no espaço urbano. A interpretação dos projectos teria que partir do lugar face à cidade – com requalificação de edifícios, introdução de museus e espaços públicos – e do lugar face à água – com a introdução de estruturas de recreio náutico e marinas que suportassem a navegação turística.

O interesse pelo vínculo das actividades portuárias com o progresso das cidades contíguas marca a transição de um período industrial de isolamento para uma época de comércio e serviços, onde o porto se manifesta como instrumento de desenvolvimento local.

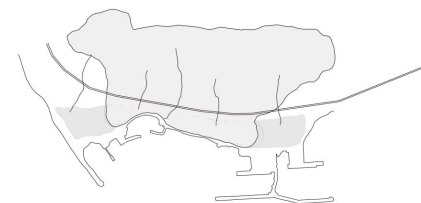
A necessidade de quebrar a barreira física que impossibilita o acesso do aglomerado à água é cada vez mais importante. Novas formas de utilização do espaço são introduzidas no quotidiano da população.



Algumas zonas industriais são desactivadas e estabelecem-se pontos de interligação do aglomerado com o porto.



O aglomerado abraça as áreas desactivadas do porto e os espaços urbanos ribeirinhos são devolvidos à cidade. A estrutura urbana é intercalada com os espaços de actividades portuárias.



02.11 | Desenho figurativo da reacção de reaproximação da cidade ao porto  
Desenho em escala elaborado pela autora



## 03 OS PORTOS NO PERCORRER DA COSTA

### 03.01 A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO



## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

"Na disposição física do nosso país, na sua situação geográfica e na extensão da sua costa marítima, encontrou necessariamente este povo, embalado pelas ondas do mar, e familiarizado com aquele irrequieto elemento, um grande estímulo para as arrojadas empresas marítimas, a que se entregou. Primeiro, a necessidade da alimentação por meio da pesca, quando só esta e a caça forneciam sustento ao homem, depois a natural atracção para o desconhecido e a sede das riquezas pelo commercio, levaram-no a estabelecer relações com outros povos, seguindo o que a tradição lhe dizia, de haverem por diversas épocas pisado o solo da pátria antigos povos, trazendo-lhes noticias maravilhosas de costumes e riquezas nunca vistas."<sup>1</sup>

A costa atlântica, desde épocas mais remotas, pelas suas características geográficas, pelas condições climáticas e meteorológicas e pelas oportunidades de acessibilidade sempre atraiu o homem às suas imediações. A atracção aos terrenos de contacto da linha fronteiriça com o mar acontecia pela presença de "terras baixas marginais (...) e de rochas impermeáveis e massas de ar atlântico que favorecem a rega e, com ela, a agricultura intensiva em que assenta a ocupação do solo"<sup>2</sup>. Neste sentido, Portugal apresenta-se como um país litoral que desde há muito tempo beneficiou económica e socialmente da estreita relação com o oceano. No entanto com a rápida modernização dos elementos de navegação e as novas técnicas de comércio e transporte, nomeadamente, os navios de contentores, os seus portos revelavam-se ineficientes. Os navios de passageiros e de cargas atingiram maiores proporções e, consequentemente, necessitavam de portos mais amplos. Nesta conjuntura, o desenvolvimento técnico incrementou a expansão dos portos para a sua periferia a fim de satisfazerem as novas necessidades, assim, no séc. XX, pôs-se termo aos portos naturais para dar lugar aos portos artificiais.

Neste capítulo abordar-se-á a relação do núcleo urbano com o estudo dos portos retratados por Adolfo Loureiro, entre 1910 e 1920, na sua obra intitulada por "Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes" constituída por 8 volumes<sup>3</sup>. A pesquisa e análise do Engenheiro desenrolou-se pela costa ocidental da Península Ibérica, desde o Minho até ao Guadiana e englobou a Madeira e os Açores. Com o estudo e a catalogação dos portos produzido naquela época conseguiram conhecer e compreender, de um modo metódico, os que se agregavam às reentrâncias e às saliências da linha costeira. Na composição do trabalho, o autor regulou-se por uma pesquisa rigorosa e orientada em função de uma obra francesa<sup>4</sup> e, deste modo, retratou as condições geográficas, técnicas e económicas de cada porto, as obras que sofreram até àquela altura e as que ainda se encontravam agendadas.

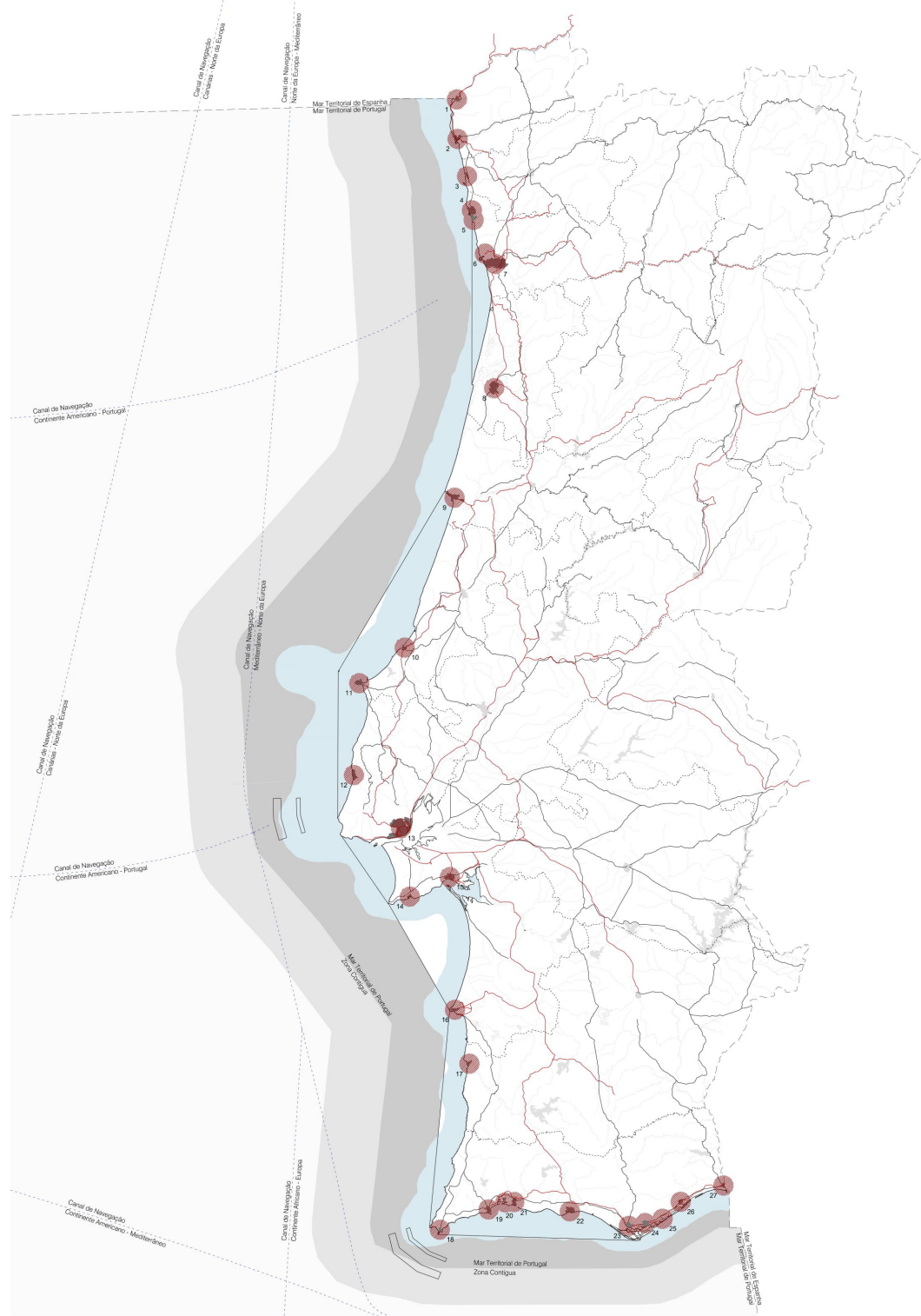
No desenho da página seguinte enumeram-se os portos de Portugal Continental analisados ao longo da obra de Adolfo Loureiro e considerados como casos base do presente estudo. Conjuntamente, identificam-se as rotas internacionais actuais estabelecidas ao largo da costa atlântica que, a longo prazo, com o aumento do fluxo de navegação, poderão colocar em risco a qualidade da água contígua à linha terrestre e, consequentemente, a vida animal e dos solos. Simultaneamente, demonstram-se as Águas Jurisdicionais Portuguesas<sup>5</sup> correspondente à união da zona económica exclusiva<sup>6</sup>, do mar territorial<sup>7</sup>, da linha de base recta<sup>8</sup> e do exercício da pesca.

No decorrer do capítulo, aborda-se de modo arquitectónico o local de implantação e o contexto

histórico do aglomerado e do seu porto. Os valores do desenvolvimento da densidade populacional de um núcleo urbano são imprescindíveis para interpretar a sua forma de crescimento e de retrocesso. A análise da relação entre o porto e o aglomerado adjacente consuma-se pelo confronto inicial de cartas militares, compreendidas entre 1949 e 1978, com imagens de captação actual de satélite e tem como finalidade contextualizar a importância do porto para o desenvolvimento das cidades e compreender a forma como esta relação se modificou no decorrer dos tempos.



1. Adolfo Loureiro, Os Portos de Portugal Continental e Ilhas Adjacentes, vol. I, pag.8  
 2. Orlando Ribeiro, Geografia de Portugal, vol 3, p. 749  
 3. A costa atlântica estende-se do Minho ao Guadiana e no sentido Norte – Sul desenvolveu-se o estudo. A divisão da obra pelos volumes acontece relativamente à posição geográfica dos portos, incluindo as ilhas adjacentes, assim o Volume I nomeia-se por "Portos de Caminha ao Douro", o Volume II – "Portos de Aveiro à Ericeira", o Volume III – parte I – "Porto de Lisboa e enseada de Cascais", o Volume III – parte II – "Lisboa Marítima e Continental", Volume IV – "Portos de Sesimbra a Vila Real de Santo António", Volume V – Parte I – "Arquipélago da Madeira", Volume V – Parte II – "Arquipélago dos Açores".  
 4. Ports Maritimes de la France" de Armand-Charles-Louis de Minus publicado em 1879.  
 5. A área marítima portuguesa representa cerca de 18,7 vezes da área terrestre nacional.  
 6. O limite exterior da zona económica exclusiva é a linha cujos pontos distam 200 milhas náuticas da linha de base respectiva.  
 7. Corresponde à zona do mar adjacente à costa e sobre o qual se estende, para além do território e das águas interiores, a soberania do Estado. Segundo a Lei nº 34/2006, de 28 de Julho, o limite exterior do mar territorial é definido pela linha cujos pontos distam 12 milhas náuticas medidas a partir da linha de base respectiva.  
 8. Segundo a Convenção das Nações Unidas Sobre o Direito do Mar é a denominação da linha que une os locais quando a costa apresenta recortes profundos e reentrâncias ou quando existe uma franja de ilhas ao longo da costa, onde os interesses económicos da região próxima seriam valorizados. No Decreto de Lei nº 495/85, de 29 de Novembro estão definidas as linhas de base recta.



## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Caminha, Viana do Castelo e Esposende



03.02 | Esquemadela localização dos aglomerados de Caminha, Esposende e Viana do Castelo. Elaborado pela autora.

Desde a extremidade mais a Norte do contorno de Portugal até ao limite a oeste da fronteira com o Guadiana, situa-se em Caminha o porto que representa o primeiro caso a analisar no desenrolar do presente estudo. **Caminha**, a noroeste de Portugal, integra-se nos terrenos adjacentes na confluência do Rio Coura com o Rio Minho, a uma distância que permite o fácil acesso ao oceano num território de limite entre os dois países constituintes da Península Ibérica. Ao reflectir-se quanto à localização de Caminha perante o Rio Minho, esta encontra-se na sua margem esquerda – a Sul – e, do mesmo modo, na margem esquerda face ao Rio Coura.

Devido à sua proximidade com Espanha, o inicial burgo encontrava-se acolhido no interior de uma muralha medieval, de contorno oval constituída por três portas. A porta nascente – Porta do Sol – dava acesso ao Rio Coura e aos estaleiros navais localizados na zona ribeirinha; a porta de comunicação com o cais do porto – Porta do Mar – abria-se a nascente sobre o Rio Minho; a principal de acesso à vila pelo sul – Porta de Viana – era a de maiores dimensões e de acesso ao território próximo. O traçado intramuros, por se implantar numa zona de características topográficas planas, desenvolveu-se de forma ortogonal: três vias perfuravam no sentido Norte-Sul, onde o eixo central atravessava a Porta de Viana e se prolongava até à margem, e duas vias transversais surgiam no seguimento das Portas do Sol e do Mar. Mais tarde, construções lineares para habitação desenvolveu-se ao longo da linha costeira Oeste e Norte, na procura por uma relação de maior proximidade com o porto.

O progressivo assoreamento dos terrenos adjacentes à costa, tanto do lado do Rio Minho como do Rio Coura, e a impossibilidade de circulação de barcos de grande calado causou o declínio do porto. As barreiras físicas – a Oeste, a Norte e a Este os rios e a Sul a linha férrea – dificultavam o crescimento urbano do núcleo acrescido com a introdução da rede ferroviária que comprimiu o aglomerado onde, anteriormente, se desenvolvia de forma linear no decorrer do rio. Desta forma, o núcleo conquistou terreno ao rio e surgiu uma avenida pela costa oeste que abraçou a muralha. O vínculo, anteriormente estabelecido com a navegação, encontrava-se quebrado, o porto já não estava integrado nas rotas de comércio e servia, apenas, os habitantes praticantes da pesca, a contínua deposição de partículas pela confluência dos rios impossibilitava a viabilidade de uso portuário e consequentemente alterava-se o contacto entre ambos. Actualmente, a relação do porto com o núcleo urbano é pouco acentuada e serve, maioritariamente, para comunicação fluvial com Espanha.

**Viana do Castelo** desenvolve-se na margem direita da foz do Rio Lima, numa posição interior face à linha de contacto com o Oceano Atlântico, limitada por três barreiras físicas, o oceano a Oeste, o Rio Lima a Sul e o Monte de Santa Luzia a Norte. Inicialmente a sua implantação deu-se no topo da vertente, numa posição defensiva a Norte do actual centro, de onde se conseguia dominar visualmente os ataques provenientes do mar. Do seu percurso, antes de 1253, pouco se sabe, "foi no antigo Atrium. Pouco mais ou menos no local onde está a capela de Santa Catharina, que principiou a fixar-se a actual cidade de Viana"<sup>9</sup>, constituída por homens do mar e por mercadores que se aproximavam da água e exerciam a actividade mercantil através do rio navegável e de características ativas à deslocação para o interior do território.

O porto, de pequenas dimensões e de origem natural, localizava-se junto à pequena saliência de terra que abrigava a foz do rio das acções directas do mar e era protegido pelo Forte de Santiago

da Barra, erguido no séc. XVI para defesa do comércio marítimo. Ainda no séc. XIV, a povoação cujo centro se encontrava numa posição interior face à foz do rio, recebeu uma muralha de perímetro oval provida de quatro portas – a Porta da Ribeira a Oeste permitia o acesso ao porto; a Porta de Santiago a Noroeste; a Porta do Postigo direccionada para o Rio Lima e a Porta da Pieda de direccionada para Sudeste. No interior da muralha, o traçado era regular, dois eixos principais uniam as portas e as restantes vias formavam uma malha paralela ao rio com destaque de duas vias perpendiculares.

O aumento da população e a construção de edifícios religiosos nos terrenos em torno da muralha incrementou o desenvolvimento urbano ao longo das vias de ligação entre o núcleo e os espaços religiosos e em direcção ao Atlântico. Deste modo, acentuou-se a conexão com o mar após a introdução do sistema defensivo de Viana. A época dos Descobrimentos apresentou-se como um forte impulso para o organismo em progresso, a fisionomia da vila metamorfoseou-se e o porto possuía grande parte do comércio entre o Atlântico Norte e o Sul. Durante o séc. XVI, o porto detém um papel relevante na economia local e começaram a surgir vários cais ao longo da margem direita do rio em contacto directo com o desdobrar do núcleo urbano. Na margem esquerda também se localizavam cais e a travessia entre os dois limites do rio acontecia por meio fluvial até à construção de uma ponte de madeira, em 1820, que aproximava o núcleo urbano da cidade do Porto. No final do séc. XIX, depois da acção do assoreamento e de diversos estudos efectuados, começaram os trabalhos de regularização e melhoramento da margem sul de contacto entre o núcleo urbano e o Rio Lima. A introdução da rede ferroviária apresentou-se como um elemento condicionante no desenho da cidade – surgiu uma nova barreira física que limitava e direccionava o crescimento do núcleo urbano e no séc. XX, com o contínuo desenvolvimento no sentido norte, a barreira da linha férrea é transposta. Similarmente, neste século, são elaboradas obras de requalificação dos armamentos do interior e pensadas em estratégias de relação com o mar, deste modo, as obras conferidas ao porto mantêm o seu funcionamento e protagonismo.

**Esposende** estabeleceu-se na margem direita do Rio Cávado, entre o Rio Lima e o Rio Ave. A barra deste rio difere das apresentadas na costa atlântica portuguesa – desenvolveu-se de Sul para Norte. A antiga correlação entre o aglomerado e o recurso hídrico revelava-se como um acontecimento de maior importância, "um canal mais largo e profundo, desassoreado, onde a circulação de caravelas seria ainda possível, o que estará de acordo com a existência de uma zona húmida que se estendia pela área hoje parcialmente ocupada pela cidade de Esposende"<sup>10</sup>. O Rio Cávado, durante séculos, apresentou-se como a principal via de comunicação do distrito de Braga. Neste contexto, a implantação estratégica do porto representava-se como a porta de domínio das rotas de transação do comércio com o interior. No entanto, o progressivo assoreamento, com início no séc. XVII<sup>11</sup>, fez decair, nos séculos seguintes, a relevância do porto e, consequentemente, do seu aglomerado. O assentamento urbano resultou de um processo espontâneo de adaptação e aproximação da população à água, onde a actividade pesqueira, a salinheira e a construção naval apresentavam-se como base da sua economia, no entanto o crescimento urbano, ao longo dos tempos, não foi significativo. O processo evolutivo do aglomerado desenvolveu-se, de forma lenta, no percurso longitudinal das vias de comunicação de acesso ao interior. Só no séc. XX surgiram planos para a expansão da cidade e qualificação do porto, embora nessa altura já havia perdido a sua importância comercial.

9 Adolfo Loureiro, Os Portos Marítimos de Portugal Continental e Ilhas Adjacentes, p.82

10 Helena Maria Granja, Reconstrução Patrimonial da Zona costeira, a norte da laguna de Aveiro, desde a Idade Média até à actualidade, in Litoral em Perspectiva Histórica, séc. XVI a XVIII, p. 98

11 "Diferentes autores apontam para um progressivo assoreamento do rio Cávado a partir do século XVI" idem

#### 01 Caminha

Posição Geográfica  
41.877505 N 8.836710 W

Densidade populacional  
17.976 hab. | 1950  
16.684 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Natural | Formação  
Porto fluvial situado no estuário do Rio Minho | Localização  
Porto de Pesca | Função



03.03.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1949. Extraído da Carta Militar de 1949.



03.03.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofoto, imagens de 2017.



03.03.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotograma, imagem de 2017.

1 Porto de Pesca | 2 Porto de Recreio

#### 02 Viana do Castelo

Posição Geográfica  
41.693484 N 8.830291 W

Densidade populacional  
70.591 hab. | 1950  
88.755 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no estuário do Rio Lima | Localização  
Porto de Pesca, de Recreio e Porto Comercial | Função



03.04.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1949. Extraído da Carta Militar de 1949.



03.04.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofoto, imagens de 2017.



03.04.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotograma, imagem de 2017.

1 Doca de Recreio | 2 Doca de Recreio | 3 Estaleiro Naval | 4 Marina Atlântica | 5 Porto de Pesca | 6 Porto Comercial | 7 Doca de Pesca | 8 Estação de Pilotos

#### 03 Esposende

Posição Geográfica  
41.693484 N 8.830291 W

Densidade populacional  
22.891 hab. | 1950  
34.254 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial pouco acentuada | Formação  
Porto fluvial situado na margem direita do Rio Cávado | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.05.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1949. Extraído da Carta Militar de 1949.



03.05.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofoto, imagens de 2017.



03.05.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotograma, imagem de 2017.

1 Marina de Esposende | 2 Doca de Pesca

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Leixões



03.06 | Esquemata localização dos aglomerados de Póvoa de Varzim, Vila do Conde e Leixões destacando pela cor vermelha

**Póvoa de Varzim** encontra-se no limite da terra firme com o Oceano Atlântico, numa área aplana da costa ocidental de Portugal entre o Rio Lima e o Rio Ave. As condições naturais da antiga linha costeira revelavam oportunidades ao desenvolvimento de um povoado associado ao meio aquático. Um braço de mar penetrava no interior da terra onde afluíam vários ribeiros<sup>13</sup> e possibilitava a fixação nas suas margens. Na época dos romanos, as actividades relacionadas com as salinas e com a salga de peixe proliferaram, juntamente com a agricultura, na subsistência do povoado nos séculos seguintes. Este território era provido de terras férteis e o seu porto possuía boas condições de abrigo, nesta conjuntura, a ocupação do território intensificou-se após a Reconquista. No séc. XVI ergueram-se vários edifícios que consolidaram a primordial malha urbana e acentuaram a bipolaridade de dois pequenos núcleos<sup>14</sup> – um núcleo de cariz rural estabelecido a Nordeste em torno do primitivo edifício do Paços do Concelho (perto da actual Igreja Matriz); e um outro núcleo de malha ortogonal paralelo à linha de costa, predominantemente habitado por pescadores e em contacto com o mar. Durante o séc. XVIII, a expansão da pesca e o desenvolvimento do sistema defensivo costeiro, tanto como a construção do primeiro paredão (1791)<sup>15</sup> que protegia a linha de costa dos ventos de Nordeste e das correntes, incrementaram o crescimento demográfico e favoreceram o contacto com o mar.

O porto, de pequenas dimensões e de origem natural, sofreu alterações entre o final do séc. XIX e inícios do séc. XX, para cumprir a função de porto pesqueiro e de abrigo a pequenas embarcações. A área sul do porto foi melhorada, construíram o molhe sul e prolongaram o molhe norte de protecção das marés e dos ventos. Nesta conjuntura, a introdução da rede férrea em 1875, o desenvolvimento dos eixos de ligação entre os vários aglomerados, as melhorias das condições do porto e os planos de regularização da malha urbana acataram consigo a expansão urbana disposta pelas vias e ao longo da linha costeira. O crescimento do aglomerado entre a via Norte – Sul e o litoral era articulado e de certa forma ortogonal, no entanto a propagação a oriente apresentava-se mais desorganizada e dispersa.

**Vila do Conde** implanta-se na margem direita do Rio Ave. De origem romana, o seu primeiro núcleo ocupava as imediações do actual Mosteiro de Santa Clara. As mutações da linha de costa<sup>16</sup> adjacente à Vila do Conde, revelam uma bala onde a existência de um conjunto de pedras dificultava a entrada e dividia-a em dois percursos<sup>17</sup>. No decorrer da vida em comunidade, actividades associadas aos recursos marítimos caracterizavam o povoado. A pesca, a exploração salinera, práticas portuárias em transformação – inicialmente navegação junto à costa e posteriormente de longo curso – incorporavam uma rede comercial de longo alcance. A construção naval e “o armamento de navios de pesca e de naus tanto para o comércio internacional como para cabotagem”<sup>18</sup> definiam e caracterizavam o limite entre a terra e o mar e consigo trouxeram contacto do exterior para o interior. Nesta conjuntura, o porto simboliza o epicentro na vivência do quotidiano e da expansão urbana. No início séc. XVI, a nova centralidade adjacente à Igreja Matriz e aos Paços do Concelho originaram um novo traçado urbano, não ortogonal, orientado para a água através de vias perpendiculares que aproximavam a população à frente ribeirinha. Nesta época o único meio de ligação com a margem sul do rio era através de transporte fluvial.

No final do séc. XVI, o assoreamento<sup>19</sup> e, consequentemente, a diminuição do caudal do rio<sup>20</sup> levaram ao incumprimento da função do porto de abrigo. A pequena bala alterou-se e a acu-

mulação de areias deu lugar à terra e expulsou o mar, com isto, os barcos dispunham-se ao longo da margem direita do rio em pequenas reentrâncias na proximidade do aglomerado. Com o florescer dos portos do Douro, a proximidade a Póvoa de Varzim e os problemas provocados pelo assoreamento, Vila do Conde perdeu progressivamente a importância. Por conseguinte, o porto enquanto auxiliar ao comércio marítimo e sobretudo como porto de pesca necessitava de melhorias na barra. No início do séc. XIX ocorreram os estudos das transformações na foz do Rio Ave. A construção de dois molhes era replaneada gradualmente em oposição à força do mar e aos depósitos de areias, apenas se estabilizou no final do mesmo século, porém, com uma menor escala, mantinham-se os problemas e o porto perdera a influência que tivera no séc. XVI.

O aglomerado estendeu-se no sentido Norte e Oeste, ortogonalmente organizado em pequenos quarteirões e ao longo do rio, desde o núcleo histórico até à sua foz, ergueram-se grandes edifícios fruto do contínuo crescimento demográfico. Em conformidade aos problemas originados pela barra, surgiu uma povoação de pescadores entre Póvoa de Varzim e Vila do Conde, na procura de uma melhor relação entre a terra e o mar. Com este pequeno aglomerado tornara-se quase imperceptível a delimitação destas duas cidades e estabeleceu-se, entre elas, outra conexão física para além das vias de comunicação.

A Norte da foz do Rio Douro, no desembocar do Rio Leça ergueu-se o **Porto de Leixões** adjacente a dois aglomerados urbanos, Matosinhos a Sul e Leça da Palmeira a Norte. A denominação deste porto, comparativamente aos restantes, não partilha da designação do aglomerado. Esta atribuição proveio de rochas<sup>21</sup> existentes a uma certa distância da foz do rio. E a sua construção resultou das instabilidades sentidas na Barra do Douro devido às constantes correntes e à acção do assoreamento exercido ao longo do rio e, principalmente, na barra. Desde o final do séc. XVII, a necessidade de um novo porto de abrigo para as embarcações era notória e, apenas, no final do séc. XVIII deram início aos estudos para a concretização do Porto de Leixões que viria a substituir o comércio do porto do Douro. A proximidade com a Barra do Douro conferiu-lhe motivo para a construção de uma infraestrutura portuária e a sua posição face ao Oceano Atlântico, concedia-lhe profundidade necessária para a permanência de navios junto aos leixões. Este novo complexo portuário, iniciado em 1883, impulsionou o crescimento dos aglomerados adjacentes.

O povoado de Matosinhos, com vestígios arqueológicos romanos de villas e de estruturas de produção de sal e de garum, no séc. XVI era um dos fornecedores de mantimentos ao núcleo do Porto. Leça da Palmeira e Matosinhos correspondiam a um núcleo disperso que mantinham relação entre si e com o recurso hídrico. O núcleo piscatório fixava-se em ambas as margens do rio e partilhavam uma vocação marítima e agrícola. O porto de abrigo, do final do séc. XVII, com a função de albergar as embarcações impossibilitadas de entrar na barra do Douro contribuiu para o desenvolvimento do núcleo. As actividades piscatórias de pequena escala metamorfosaram-se com a introdução de técnicas modernizadas que integraram o porto de Leixões no comércio mundial. A industrialização fez-se sentir nestes pequenos e dispersos aglomerados e o seu crescimento rápido proveio das indústrias que se fixaram nas imediações não urbanizadas. Leça, inicialmente com cerne no Forte de Nossa Senhora das Neves expandiu-se para Norte e para Nascente, pela proximidade com o Oceano Atlântico. Matosinhos expandiu em todas as direcções com uma malha ortogonal e de características industriais que auxiliavam o porto.

13 “Trata-se de um porto natural formado por uma angra marítima onde desaguardam, por um esteiro, os ribeiros que atravessam a Vila” Padre Manuel Amorim, O Litoral em Perspectiva Histórica, séc. XVI a XVII, p. 23  
 14 Mário Gonçalves Fernandes, Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal (Viana do Castelo, Póvoa do Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança entre 1852 e 1926), p. 185  
 15 idem, p. 188  
 16 Representação do abrigo náutico da barra do Rio Ave no início do séc. XVII de Willem J. Blaeu, in O Litoral em Perspectiva Histórica, séc. XVI a XVII, p. 161  
 17 “(...) abriu-se esta última barra por entre pedras, que é preciso transpor com todos os cuidados. O Ave despeja-se no mar pelo S. dos Dois Irmãos e pelo poente da Pedra Negra, abrindo um caneiro entre esta pedra e a da Baleia”, Adolfo Loureiro, op. cit., p. 180  
 18 Maria Pinheiro Blot, Os portos na origem dos centros urbanos, p. 184  
 19 “os oficiais da câmara insistem no assoreamento provocado por movimentos marítimos, correspondentes à deposição de areias que o caudal do rio se revela incapaz de remover; os proprietários das azemhas insistem no escoamento fluvial, resultante da deposição de sedimentos traçados pelo caudal do rio; sendo, nesse caso, os açúes das azemhas benéficos, porque impedem a sua deposição junto à barra”, Amélia Polónia, O porto de Vila do Conde no séc. XVI in O Litoral em Perspectiva Histórica, séc. XVI a XVIII, p. 151  
 20 “Essa diminuição de caudal decorria, quer da diminuição da pluviosidade, quer do facto de fontes e riachos, que habitualmente o engrossam, serem desviados e exaurido pela rega do milho em todo o percurso do Rio Ave através do Entre-Douro-e-Minho”, idem, p. 151  
 21 Estas rochas são observáveis no “Mapa he demonstração da Costa do Mar desde a Villa de Matosinhos, athe a Barra da Cidade do Porto” de José Gomes da Cruz, datado de 1775, presente no Arquivo da Administração dos Portos do Douro, Leixões e Viana do Castelo (APDL)

#### 04 Póvoa de Varzim

Posição Geográfica  
41.37968 N 8.761147 W  
Densidade populacional  
44.862 hab. | 1950  
63.408 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto marítimo | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.07.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1971  
Extraído da Carta Militar de 1971



03.07.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagem de 2017



03.07.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagem de 2017

1 Porto e doca de Pesca | 2 Marina de Póvoa de Varzim

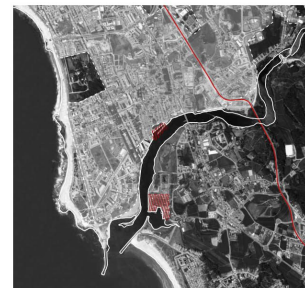
#### 05 Vila do Conde

Posição Geográfica  
41.189854 N 8.697206 W  
Densidade populacional  
73.788 hab. | 1950  
79.533 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no estuário do Rio Ave | Localização  
Porto de Pesca, Recreio e Reparações | Função



03.08.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1971  
Extraído da Carta Militar de 1971



03.08.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagem de 2017



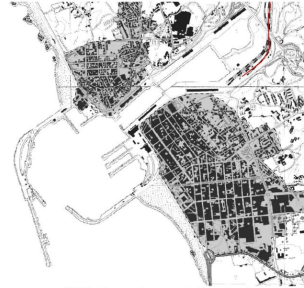
03.08.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagem de 2017

1 Porto de Recreio | 2 Porto de Pesca e de Reparações

#### 06 Leixões

Posição Geográfica  
41.189854 N 8.697206 W  
Densidade populacional  
10.340 | 1950  
18.502 | 2011

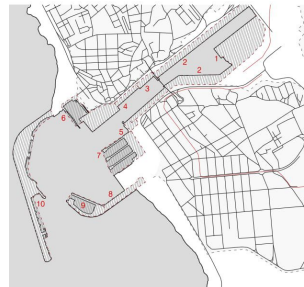
Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado na foz do Rio Leça | Localização  
Porto Industrial | Função



03.09.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1974  
Extraído da Carta Militar de 1974



03.09.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagem de 2017

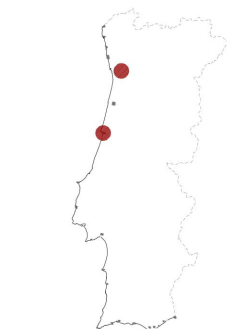


03.09.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagem de 2017

1 Terminal de Contentores | 2 Terminal da Garga Oeste e Granite | 3 Terminal Roll-on/Roll-off | 4 Terminal de Passageiros | 5 Terminal da Garga | 6 Doca de Recreio | 7 Doca de Pesca | 8 Terminal Multiusos (Molhe Sul) | 9 Terminal de Cruzeiros | 10 Terminal de Petrolíferos

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Barra do Douro e Figueira da Foz



03.10 | Esquema de localização dos aglomerados da Barra do Douro e Figueira da Foz  
Elaborado pela autora

No topo da primeira e alongada concavidade da sinuosa linha de costa de Portugal surge a foz do Rio Douro e ao percorre-lo descobre-se a cidade do **Porto**. A aproximação ao aglomerado pelo rio descortina a Sé Catedral, por entre as elevações e depressões do terreno, e aqui, no morro de Penaventosa, anuncia-se o núcleo embrionário do aglomerado. Datável do final da Idade do Bronze, o local voltado a Sul e protegido dos ventos de Norte, num ponto alto, com escarpas em seu redor, próximo a um recurso fluvial navegável e circundado pelo Rio da Vila, actualmente encaçado, compunha-se de condições quer naturalmente defensivas, quer de sustento pela abundância em água e, assim, proporcionava a circulação e o transporte comercial através do Douro.

De vocação comercial, fundamentada por vestígios arqueológicos<sup>81</sup>, integram o burgo nas rotas comerciais marítimas dos fenícios e dos cartagineses e, mais tarde, reforçado pelas instalações portuárias construídas pelos romanos<sup>82</sup>, conferiram ao aglomerado um progressivo crescimento. O séc. IV<sup>83</sup> foi marcado pela expansão do aglomerado na procura de maior proximidade com o recurso hídrico. Com o passar dos tempos, e o declínio do império romano, a coexistência dos dois pequenos núcleos, um muralhado no cimo do morro de Penaventosa e o outro relacionado com a travessia fluvial, adjacente ao Rio Douro e ao Rio da Vila, foram impulsionadores da expansão e consolidação do espaço envolvente a partir do eixo estruturador – a antiga estrada romana<sup>84</sup>.

As sucessivas ocupações e o período de crescimento iniciado nos finais do séc. XIV foi impulsionado pelo desenvolvimento da actividade mercantil e pela construção da Alfândega do Rei<sup>85</sup>. O Rio Douro capacitado de catado justificativo para albergar o transporte de matérias primas vindas das imediações e de fácil conexão com o Atlântico mostrou-se como um motor de crescimento económico que influenciou a forma da cidade. As construções na zona da ribeira organizavam-se paralelamente ao recurso hídrico e em função do espaço portuário. No séc. XIV surgiu a necessidade de construir uma nova muralha para albergar o crescimento urbano que se dispersara com as construções religiosas. A progressiva consolidação do interior da estrutura resultaram do crescente valor do aglomerado, no séc. XV, enquanto importante centro económico e comercial sustentado pela construção naval, pela pesca e comércio das matérias-primas. No séc. XVI, o aglomerado expandiu para Norte onde os quarteirões organizavam-se longitudinais com fachadas continuas ao longo do eixo viário, onde os lotes eram estreitos e os edifícios cresciam verticalmente. O séc. XVIII foi marcado pela valorização do comércio do vinho do Porto e pelo enobrecimento de todo o aglomerado. As ações higienistas e quer a rectificação dos traçados urbanos quer a introdução de novas avenidas extramuros, davam resposta ao rápido crescimento demográfico. Em contrapartida, a barra do Douro começava a apresentar factores de desvalorização para a navegabilidade. O assoreamento do rio, adjacente ao centro do aglomerado, e na barra provocaram a transferência das funções portuárias para, o então recente, porto de Leixões.

A transição do comércio para Leixões impulsionou o desenvolvimento de zonas desertificadas circundantes ao Porto e removeu a frente industrial da cidade do Porto, embora algumas fábricas ali se tenham fixado após a construção da linha ferroviária. A génese do aglomerado, enquanto lugar estratégico de confluência de vias, cresceu em função das trocas comerciais do seu porto e da abundante fertilidade dos seus terrenos. Ao longo dos tempos, o porto foi um elemento fundamental para o seu desenvolvimento, comprovado pela edificação das sucessivas Alfândegas

e pela forma urbana que se desenvolvia nas suas imediações. Actualmente, a margem é vivida enquanto paisagem cenográfica onde a memória está presente nas construções ribeirinhas.

**Figueira da Foz**, na faixa litoral do ocidente português, estabeleceu-se na margem direita da Foz do Rio Mondego, delimitado, a Norte, pela Serra da Boa Viagem, a Sul, pelo estuário do Rio Mondego e a Oeste pelo areal e, sucessivamente, o Oceano Atlântico.

O Rio Mondego, com o seu calado abundante, submergia os terrenos baixos, actualmente delineadores da sua margem, e alcançava Santa Oiaia e a então Conimbriga. Enquanto elemento hídrico de fluente circulação *"abundam os materiais que são indícios de contactos com o exterior"*<sup>87</sup>. No entanto, as profundas modificações geomorfológicas e o assoreamento do curso do rio resultaram, em meados do séc. V, na transferência portuária para Buarcos<sup>88</sup> – um porto de mar a Norte de Figueira da Foz. No sítio em estudo, sabe-se da existência de *"um burgo com a sua igreja da invocação de S. Julião, (...) arrasada no século VII"*<sup>89</sup>. A navegabilidade e a penetração no Rio Mondego permitiram a fixação de população de vocação marítima, oriundos de Santa Oiaia que perdera a relação próxima com o recurso hídrico, na sua foz com navegabilidade permanente.

As condições naturais apresentadas na Foz do Mondego proporcionaram o desenvolvimento do povoado marítimo em concordância com o povoado de Buarcos, contudo este último sofreu frequentes ataques pelo seu carácter de porto de mar. A sua vantagem como porto na foz de um rio, proporcionava abrigo natural às embarcações e apresentava-se como porta de entrada no percurso até Coimbra. Este cenário favoreceu a consolidação do aglomerado e, no séc. XVI, a construção de elementos defensivos costeiros levou à transferência de funções portuárias de Buarcos para a foz, o que resultou na concentração da importância portuária na Figueira da Foz. No séc. XVII o desenvolvimento das construções navais coincidiu com o desenvolvimento do comércio e o aglomerado crescia fortemente. A malha urbana relaciona-se directamente com o porto, com uma configuração ortogonal distribuída entre paralelas e perpendiculares com o Rio Mondego. As ações antrópicas de alteração da linha de contacto com o recurso hídrico iniciaram-se no séc. XVIII, para melhorar o abrigo dos barcos e as condições do espaço de comércio. Os estudos de melhorias continuaram pelos séculos seguintes e as qualidades oferecidas pela foz do Rio Mondego levaram à expansão para Nascente e para Norte do aglomerado em concordância com as constantes melhorias do porto que se estendeu para a margem esquerda do rio.

81 Maria Luísa Pinheiro Blot, Os portos na origem dos centros urbanos, p.189

82 "Na área urbana Ribeira-Barredo e especialmente na antiga Alfândega e Casa da Moeda [...] a sucessão das ocupações testemunham uma continuidade no povoamento ribeirinho, incluindo a época pré-romana e tardo-romana [...]" Idem, p.190

83 Helena Regina Lopes Teixeira, Porto, 1114-1518 A construção da cidade medieval, p.21

84 "Este crescimento teve expressão sucessivamente a partir da Rua Escura e ao longo da provável antiga via romana (a rua da Benhinha prolongada na dos Mercadores)." Helena Teixeira, p.39

85 Actual Casa do Infante, utilizada como Arquivo Municipal do Porto

87 Maria Blot, Os portos na origem dos centros urbanos, p.206

88 "[...] podendo ter havido continuidade até à Idade Média, época da provável transferência portuária para Buarcos." Idem, p.206

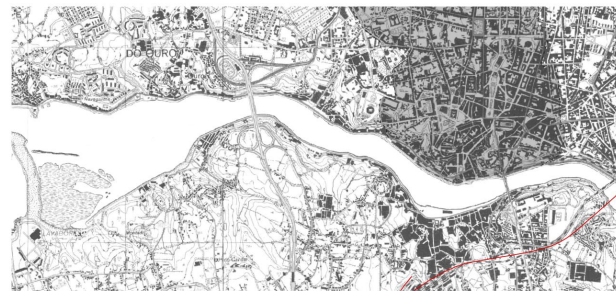
89 Adolfo Loureiro, Vol II, p. 93

### 07 Barra do Douro

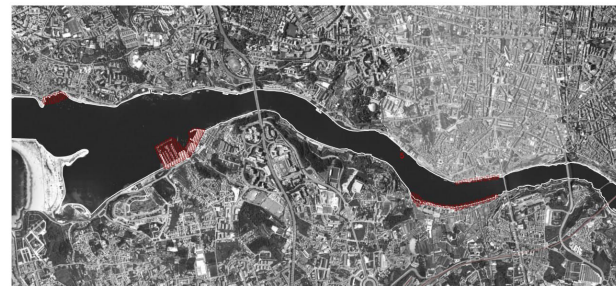
Posição Geográfica  
41.141410 N - 8.812925 W

Densidade populacional  
17.876 hab. | 1990  
16.684 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Natural | Formação  
Porto fluvial situado no estuário do Rio Minho | Localização  
Porto de Pesca | Função



03.11.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1976  
Extraído da Carta Militar de 1976



03.11.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofoto, imagens de 2017



03.11.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotoplano, imagens de 2017

1 Porto de Pesca da Foz do Douro | 2 Porto de Recreios - Douro Marina | 3 Porto de Reparações de Aluradas | 4 Porto de Pesca de Aluradas | 5 Alfândega Nova do Porto | 6 Estaleiro Naval do Rabalo | 7 Cais na margem de Gaia de acostagem de turismo fluvial | 8 Cais na margem do Porto de acostagem de turismo fluvial

### 09 Figueira da Foz

Posição Geográfica  
41.693484 N - 8.830291 W

Densidade populacional  
58.862 hab. | 1990  
82.125 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Natural | Formação | Artificial  
Localização | Porto fluvial situado na foz do Rio Mondego  
Função | Porto Industrial



03.12.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1976  
Extraído da Carta Militar de 1976



03.12.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofoto, imagens de 2017

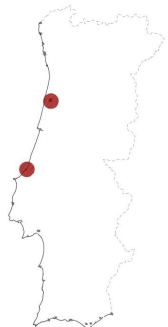


03.12.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotoplano, imagens de 2017

1 Marins de Recreios | 2 Terminal de Garga Giral | 3 Terminal de Granés Sólidos | 4 Docas dos Bacalhoados (pesca, construção e reparação) | 5 Porto de Pesca Costeira

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

## Aveiro e São Martinho



03.13 | Esquema de localização dos aglomerados de Aveiro e São Martinho

Aveiro situa-se no interior da costa litoral, entre o Rio Douro e o Cabo Mondego, num acidente provocado pelo processo evolutivo da linha do litoral e pelo contínuo assoreamento que emergiu a terra e desterrou o mar. Adjacente à Ria de Aveiro, onde a água fluvial encontra caminho até ao Oceano Atlântico e forma um grande delta interior na foz do Rio Vouga, encontra-se a unidade urbana em estudo, limitada a Norte e a Poente por ilhas e salinas. Na época romana, o porto de cariz comercial detinha uma elevada movimentação de embarcações e devido à sua implantação e importância, o núcleo urbano foi atacado e reedificado diversas vezes.

A barra de Aveiro, ampla e segura na época renascentista, foi determinante para a fase de grande desenvolvimento da actividade portuária de Aveiro<sup>21</sup>, a exportação de sal, actividades relativas à pesca e o comércio marítimo foram factores determinantes do crescimento do assentamento urbano. No período entre o final do séc. XIV e inícios do séc. XV, ergueram-se as muralhas envolventes ao aglomerado. Neste mesmo século, o processo de transformação geomorfológica da costa levou ao desenvolvimento das práticas portuárias junto aos canais que se formavam no interior da laguna e à progressiva fixação de população junto a esses pontos. A malha urbana intramuros, radial com epicentro no núcleo central junto ao canal, divergia da malha ortogonal extramuros de apropriação do espaço urbano em conformidade com as actividades portuárias, localizada a Norte. A abundante circulação no porto exercia o aumento tanto da economia como da população e, desta forma, as trocas de mercadorias, de informação e o intercâmbio de culturas geravam a aproximação ao mar. A população consolidava-se gradualmente nos terrenos da margem norte do canal central. "Cerca de 1530, Aveiro transformou-se em importante centro mercantil marítimo, associando a indústria salinheira e a pesca aos recursos agrícolas do hinterland"<sup>22</sup>.

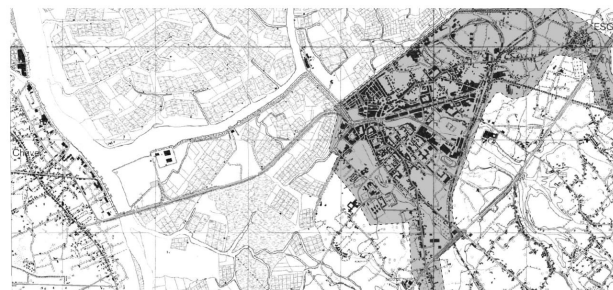
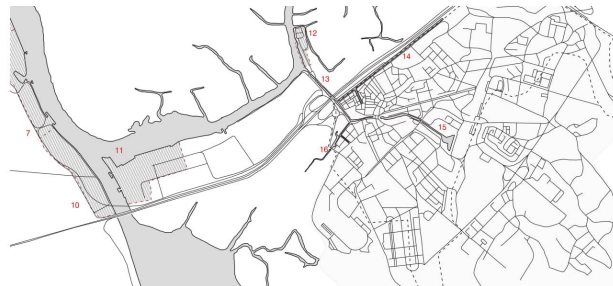
No séc. XVIII, a obstrução da barra e a sua contínua deslocação para Sul dificultou a função do porto e estagnou o seu desenvolvimento. Instalou-se a crise económica, as salinhas perderam o seu papel pela ausência de água salgada que não penetrava na laguna e a imobilização da água no seu interior gerava doenças. A solução a estes problemas equivaliam a acções antrópicas de fixação da barra. No início do séc. XIX, as obras de desobstrução e afeição surtiram efeito. No entanto, a situação manteve-se problemática, os molhes de protecção eram, continuamente, arrasados pelo mar. Elaboraram estudos da costa litoral da laguna de Aveiro de modo a procederem a obras eficazes na barra. Efectuadas as melhorias, reflectiu-se no porto a retoma do movimento portuário e, conseqüentemente, assegurou-se o desenvolvimento urbano.

No início do séc. XX, decorre uma nova fase de desenvolvimento direccionado para o recurso hídrico, associado ao aglomerado norte, correspondente ao centro mercantil da cidade, construiu-se o Canal de São Roque, accedido pela Ponte de S. João, no limiar entre o aglomerado e as salinas; a introdução da rede férrea e um ramal direccionado para este canal permitiam o rápido escoamento do sal proveniente das salinas contíguas para comercialização exterior e o despontar de indústrias fabris nas imediações da unidade urbana organizavam espacialmente o território. A projecção da cidade continuava direccionada ao mar e ao seu porto. A expansão de Aveiro apresentava-se limitada por barreiras físicas, a Norte as salinas reforçadas com a linha férrea e o pequeno canal, a Este e a Sudeste a linha ferroviária abraçava o aglomerado e a Oeste estavam presentes terrenos aluviais. Neste enquadramento, a cidade altera a sua escala, em direcção ao

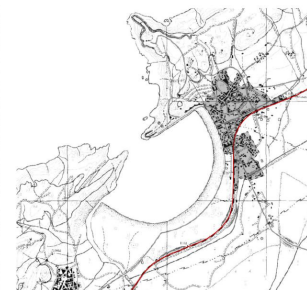
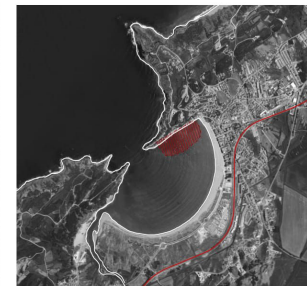
Sul, as ruas ganham uma maior dimensão e os edifícios são projectados com uma maior ênfase na componente vertical, para albergar a crescente pressão demográfica.

Na leve irregularidade da linha fronteiriça do território português com o mar surge uma reentrância, de entrada directa a partir do Oceano Atlântico, entre o Cabo Carvoeiro e o Cabo Mondego, delimitada por dois promontórios e, no interior da vertente norte, fixou-se o inicial aglomerado de S. Martinho. A base original de subsistência do núcleo urbano consistia na actividade piscícola e na exploração da agricultura, em terrenos que se desenvolviam para o interior do território. A concavidade ali existente representa o último vestígio de uma extensão de mar que invadia a terra e se estendia até Ateizeirão, nos finais do séc. XVI, actualmente forma-se uma baía interna completamente abrigada dos ventos e uma baía externa limitada por uma restinga e pela entrada no porto. Tal como em todos os recursos hídricos ao longo da costa, verificou-se um ritmo acelerado de assoreamento e de deposição de areias provenientes do continente, a desflorestação para a actividade da agricultura foi uma das causas para este acontecimento.

O porto de origem natural e com funções de abrigo e de pesca encontra-se no lado oposto à foz do Rio da Tornada. No panorama dos portos portugueses, a movimentação marítima deste porto era reduzida, no entanto, em séculos anteriores, antes da acção do assoreamento, a sua baía serviu de abrigo a vários navios. A malha urbana relaciona-se directamente com a configuração geográfica onde se insere, uma adaptação verificada com o assentamento. Inicialmente instalado com traçado radial no extremo noroeste da baía e, mais tarde, confinado pela introdução da linha férrea alastrou-se em direcção à margem, no séc. XIX, com a construção de edifícios verticais em resposta ao desenvolvimento das actividades balneares e do turismo de mar. No confronto com o mar, o traçado apresenta-se ortogonal até ao limite físico apresentado pela linha ferroviária e após a transposição da barreira, para o interior, o traçado adossa-se ao terreno em ruas de configuração radiais.

03.14.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1973  
Estrada da Costa Militar de 197303.14.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagens de 201703.14.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Porto de Abrigo de Pesca Artesanal | 2 Porto de Pesca Costeira | 3 Terminal Norte | 4 Terminal de Contentores | 5 Plataforma logística | 6 Terminal de Granéis Sólidos | 7 Terminal de Granéis Líquidos | 8 Segunda Linha TGL | 9 Terminal Especializado de Pesca | 10 Porto de Pesca do Largo | 11 Terminal Sul | 12 Marina da Antiga Lota | 13 Canal das Pirâmides | 14 Canal de São Roque | 15 Canal Central | 16 Canal dos Santos Mames

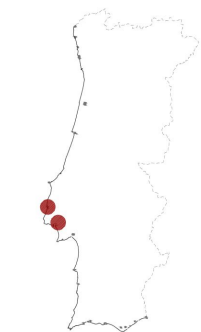
03.15.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1964  
Estrada da Costa Militar de 196403.15.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagens de 201703.15.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Doca de Pesca e de Recreio

21 Maria Pinheiro Blot, op. cit., Os portos na origem dos centros urbanos, p.200  
22 Idem, p. 202

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Ericeira e Lisboa



03.16 | Esquema de localização dos aglomerados de Ericeira e Lisboa  
Elaborado pelo autor

A unidade urbana da **Ericeira** formou-se no território adjacente ao movimento côncavo da linha de costa imediatamente superior ao Cabo da Roca. Em contacto directo com a costa litoral oeste, debruça-se o aglomerado, de malha ortogonal não regular, em arribas sobre o Oceano Atlântico. Paralelamente à linha de costa desenvolvem-se vias que orientam o desenrolar das edificações e perpendicularmente avançam ruas que em conformidade com as exigências do terreno alcançam a zona mais litoral. Desconhece-se a origem do povoamento, no entanto a sua economia sempre esteve na base de actividades piscatórias, comércio marítimo e na época das relações com o Brasil, foram os habitantes da Ericeira que partiram na marinha de guerra<sup>95</sup>.

No porto da Ericeira, de difícil acesso, por encontrar-se em contacto directo com as acções do mar, a saliência, a Sul do aglomerado, protege as embarcações dos ventos provenientes de Sul e de Sueste. No entanto, mantêm-se as dificuldades de transferência de meio aquático para meio terrestre. Os confrontos entre o mar e as arribas provocam a constante erosão e a queda de rochas soltas e, deste modo, apresentam-se como perigos para as embarcações. As melhorias efectuadas no porto ocorreram com a construção do molhe de protecção do interior da enseada da força das marés provenientes do Norte e de Noroeste. O aglomerado pouco se distendeu, expandiu-se lentamente para o Norte numa malha de implantação livre e irregular, de orientações permitidas pela morfologia do terreno. Nesta conjuntura, o núcleo urbano adquiriu novas funções, as actividades piscícolas reduziram a sua importância e evidenciaram-se as práticas turísticas, nomeadamente os banhos de mar e o surf.

Na grande depressão da linha de costa surge a baía interior do Rio Tejo, uma situação propícia para o desenvolvimento de portos nas suas margens. **Lisboa** tem lugar na margem Norte do estuário, onde enfatiza com construções verticais as colinas onde assenta. A cidade revela-se ao rio por uma dupla faixa rodoviária, ferroviária e pedonal compostas por edifícios emblemáticos e pontuada de indústria, actualmente com uma fachada menos industrializada devido às acções de renovação e revitalização das frentes de mar.

As condições naturais proporcionadas pelo Rio Tejo, desde cedo, contribuíram para o reconhecimento do lugar como um grande porto de abrigo e à fixação de população num local privilegiado perante a defesa natural. Registos arqueológicos anunciam, na baixa pombalina, a existência de estruturas de salga de peixe romanas e um aglomerado de época pré-romana indissociável de funções portuárias. A influência de Olisipo, nos aglomerados do interior tal como Mérida, era notória. Um aglomerado desenvolvido na encosta da actual Sé Catedral e, na parte baixa, adjacente ao recurso hídrico, possuía o mais variado tipo de estruturas marítimas de auxílio à vocação portuária. Lisboa formou-se pela interligação de várias culturas, rapidamente cresceu e desenvolveu-se em função do Rio Tejo, que a passos largos diminuía o seu caudal<sup>96</sup>. O aglomerado ganhava espaço perante o recurso hídrico e ali se estabelecia o motor económico do reino. A Ribeira das Naus, na margem do aglomerado, era o maior centro manufactureiro de embarcações<sup>91</sup>. Também o sal foi um recurso importante no aumento da economia. Do porto de Lisboa exportava-se grande quantidades de sal para o norte da Europa, provenientes das salinas distribuídas pelas margens do Rio Tejo. O aumento da economia, o fluxo de mercadores, o crescente número de indivíduos especializados e as condições naturais oferecidas pelo lugar foram factores que permi-

tiram o desenvolvimento do aglomerado.

De malha sinuosa, em concordância com a topografia, as construções, no interior da cerca, articulavam-se numa complexa forma urbana quase identificável cada período da história. Os vazios urbanos situavam-se maioritariamente sob o Rio Tejo, o que enfatizava a importância da água no desenrolar do aglomerado e da vida cidadã. A fachada voltada para o rio dispunha-se paralelamente a este e enuncitava algumas ruas perpendiculares. Com o terramoto de 1755, Lisboa foi reconstruída e, composta de eixos ortogonais, ergueu-se a Baixa Pombalina. Com a introdução do barco a vapor e a fase da industrialização, a frente ribeirinha metamorfoseou-se e adquiriu valências que obrigaram à expansão do porto por toda a frente de contacto com o rio. A cidade expandiu para Norte, para Oeste e para Este e as especificações do porto contribuíram para os sucessivos aterros que permitiram a sua expansão em direcção ao rio. A necessidade do porto ocupar maiores áreas, de possuir maiores infraestruturas portuárias que respondessem ao crescimento das relações marítimas exteriores e do desenvolvimento das redes rodoviárias e ferroviárias originou o afastamento da cidade ao rio.

Actualmente, a faixa ribeirinha da cidade de Lisboa é intercalada com espaços urbanos e espaços industrializados, onde o porto se organiza em unidades territoriais descontínuas e intercala as suas funções com construções de uso urbano. A população readquiriu a proximidade do rio, e desintegrou-se, ainda com forte presença, a sua fachada industrializada.

### 12 Ericeira

Posição Geográfica  
38.900298 N -9.418075 W

Densidade populacional  
3.469 hab. | 1950  
10.260 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Marítimo | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.17.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1960  
Extraído da Carta Militar de 1960

### 13 Lisboa

Posição Geográfica  
38.709840 N -9.134505 W

Densidade populacional  
732.228 hab. | 1950  
547.733 hab. | 2011

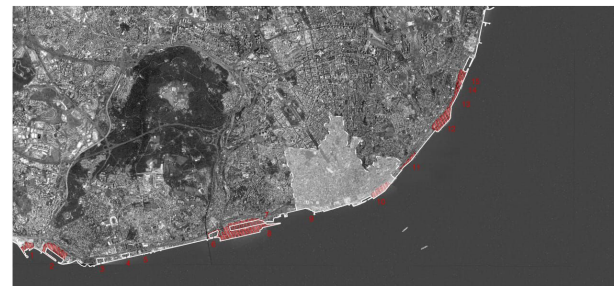
Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Fluvial no estuário do Rio Tejo | Localização  
Porto de Pesca, Comercial e Industrial | Função



03.18.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1971  
Extraído da Carta Militar de 1971



03.17.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotograma, imagens de 2017



03.18.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotograma, imagens de 2017



03.17.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotograma, imagens de 2017

1 Porto de Pesca e de Recreio



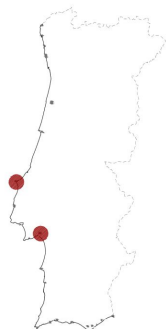
03.18.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotograma, imagens de 2017

1 Porto de Pesca e de Recreio de Algés | 2 Porto de Pesca de Dalundo Cruz-Quebrada | 3 Doca de Recreios do Bom Sucesso | 4 Doca de Recreio de Belém | 5 Estação Fluvial de Belém | 6 Doca de Recreio de Santo Amaro | 7 Doca de Recreio de Alcátara | 8 Terminal de Contentores de Alcátara | 9 Estação Fluvial do Cais do Sodré | 10 Terminal de Cruzeiros de Lisboa | 11 Terminal Multipurpose de Lisboa - TRANSISULAR | 12 Terminal de contentores de Santa Apolónia - SQTAGUA | 13 Terminal Multusos do Beato | 14 Terminal de grãos e óleos alimentares do Beato - SLOFOPH | 15 Terminal Multusos do Poço Bispo - ETE

90 "Durante a Idade Média (...) O Tejo, que outrora banhava a escarpa do morro de S. Francisco, recuou por aterros sucessivos que permitiram mais tarde a instalação da Ribeira das Naus" Pereira 1994. Maria Blot, ... , p.114  
91 "Em Lisboa, no séc. XVI, a construção naval constituiu uma prioridade do Estado. A proximidade de florestas abastecedoras permitia que a Ribeira das Naus fosse o primeiro estaleiro do país". Maria Blot, os portos ... , p.242  
92 "Essa canal, ou espaço de mar, abriga privilegiado que em 1544, (...), conseguiu receber entre duas e três dezenas de caravelas de pesca, continuou a ser, mais tarde, o principal ancoradouro de embarcações locais". Maria Primeira Blot, op. cit., p.230  
93 Planta da Praça de Peniche e de parte da Península de Eusébio Dias Azevedo à escala 1:5400, localizada na Biblioteca Nacional

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Peniche e Setúbal



03.19 | Esquemado localização dos aglomerados de Peniche e Setúbal  
Elaborado pelo autor

A Sul do Rio Mondego e a Norte do Cabo da Roca, actualmente numa península, assenta **Peniche** e por um istmo une-se ao continente. As suas características geomorfológicas de ilha costeira, até ao final do séc. XIV, alteraram-se pela acção do assoreamento. A adaptação antrópica ao espaço remonta para o período romano, onde as funções portuárias eram indissociáveis da navegação. A descoberta de vários fornos romanos, no final do presente braço de mar que perfura Peniche através da baía sul, justifica a ocupação na costa defronte ao continente na qual se protegiam as embarcações dos ventos dominantes de Norte.

O movimento de sedimentos fez de Peniche uma unidade continental, no entanto desproviu aglomerados interiores, tais como Atouguia da Baleia, de funções de defesa costeira. Nesta conjuntura, no séc. XVI, iniciou-se no aglomerado em estudo, o desenvolvimento de um sistema defensivo. Os elementos de protecção desenvolveram-se pela costa litoral e pelos pontos estrategicamente avançados sobre o mar, neste sentido um conjunto edificado de fortes e o baluarte estendiam-se pela fachada nascente da anterior ilha e protegiam dois núcleos urbanos, anteriormente formados, um a Norte no extremo da baía do norte e um outro a Sul acostado à baía oposta. Protegido dos ataques e das invasões, o assentamento sul, que nascera da relação com o mar, dispunha-se ortogonalmente ao recurso hídrico e era composto principalmente por pescadores, que migravam para Peniche e abandonavam os aglomerados desprovidos da relação costeira. O aumento demográfico, devido às novas condições geomorfológicas e à localização estratégica da península, representou um impulso para o desenvolvimento do núcleo urbano, juntamente com a importância das trocas de mercadorias como do abastecimento do interior, da construção naval e do aumento da actividade pesqueira. Apesar da abrigada baía orientada a Sul, o porto localizava-se ao longo do canal, actualmente de pouca profundidade, por onde o mar invadia a terra e permitia o abrigo a um elevado número de embarcações<sup>93</sup>. Com o auxílio de uma planta<sup>94</sup>, datada de 1800, verificaram-se as mutações da linha costeira da antiga ilha e as adaptações antrópicas sofridas até aos dias de hoje. Na mesma planta localizou-se o Porto do Revéz, numa pequena caldeira natural entre o aglomerado e a Fortaleza, onde actualmente existe o cruzamento de acesso ao pontão; o Porto da Investida que se localizava ao longo da actual Avenida do Mar e era limitado pelo baluarte da Igreja da Misericórdia; o Portinho d'Área de Peniche localizado na actual praia do mesmo nome, na costa sul a poente da baía e o Portinho d'Área de Peniche de Cima que se situava numa pequena enseada orientada a Noroeste e limitada por uma restinga.

O terramoto de 1755 provocou grandes derrocadas da costa rochosa e dificultou a circulação das embarcações. As melhorias das condições da circulação naval sucederam-se apenas no final da última década do séc. XIX, no entanto o progressivo assoreamento continuava a dificultar a circulação e atracagem dos barcos no braço de mar. No séc. XX, o contínuo assentamento de áreas no istmo permitiu a expansão do aglomerado para Nascente com a construção de indústrias pesqueiras que floresceram o número de exportações e importações e, sucessivamente, dinamizaram a região. O molhe de protecção de Oeste, nasceu a partir de uma restinga natural e iniciou-se em 1935. Até ao final do século, procedeu-se ao desenvolvimento do porto (1977) e da Marina de Peniche, que juntamente com os serviços destinados à actividade portuária vieram desenvolver toda a área circundante a Nascente da povoação inicial.

Na fachada sul da costa oeste de Portugal, repleta de alto relevo, após contornar o Cabo Espichel, surge a foz do Rio Sado e no seu interior descobre-se uma pequena baía formada pela linha de costa onde assenta **Setúbal**. As águas do rio separaram-se do Oceano Atlântico por um estero (península de Tróia) que se alonga desde a margem direita e quase interliga com a margem esquerda. As condições de defesa naturais apresentadas pelo local conferiram qualidades que beneficiaram o assentamento de população desde a época romana. Um território abrigado dos ventos do Norte, protegido por um estero na entrada do rio e circundado por terrenos alagadiços, propícios à instalação de estruturas de salga e produção de sal. No período de ocupação romana, o desenvolvimento do aglomerado foi notório devido às condições naturais que favoreciam as estruturas de salga. No entanto, a instabilidade defensiva de um núcleo exposto às adversidades provenientes do mar levou à sua decadência.

As condições geográficas do local, nomeadamente a sua proximidade ao recurso hídrico, garantiram a continuidade do assentamento após a reconquista cristã e no séc. XIV ergueram uma estrutura defensiva que albergava o núcleo. A vocação marítima foi o contributo de expansão do aglomerado que se expandia ao longo da margem para Nascente e para Poente do inicial centro urbano<sup>92</sup>, com a introdução sucessiva de praças que interligavam o tecido urbano. As construções distribuíam-se linearmente à linha da costa e alcançavam o interior através das transversais que compunham o aglomerado circunscrito numa muralha abaluartada no séc. XVI<sup>93</sup>. As novas estruturas defensivas ao longo da foz do Sado conferiram segurança ao porto e contribuíram para o crescimento e consolidação do aglomerado e aumento da economia. A forma urbana estava confinada ao recinto muralhado até ao final do séc. XIX<sup>94</sup>.

O porto, de origem natural e de génese piscatória, localizado numa situação propícia ao abrigo de embarcações albergava uma quantidade significativa na sua baía. O ponto de charmeira entre o aglomerado e o mar era efectuado ao longo da praia que se estendia pela frente do aglomerado. A Porta da Ribeira, na primeira muralha dava acesso a um largo onde aconteciam trocas comerciais. Com a introdução da segunda estrutura defensiva que albergava a cidade o Baluarte do Cais ou de Nossa Senhora da Conceição (localizado mais a Este do aglomerado) dava suporte à transição de meio terrestre para meio marítimo. O desenvolvimento salineiro ao longo dos terrenos limites do Rio Sado, juntamente com a pesca eram o motor económico do aglomerado e originavam a fluente circulação marítima de transportes de recursos. As alterações na frente ribeirinha de Setúbal e, conseqüentemente, no porto aconteceram entre o final do séc. XVIII, com a construção entre os dois baluartes a Este, um pequeno porto de abrigo às embarcações, e o início do séc. XX com a especialização da indústria. O desenvolvimento da indústria conserveira, incrementada pela abundância de recursos na zona, deu impulso ao desenvolvimento extra-muros do aglomerado e as especializações portuárias, conjuntamente com as necessidades de maiores áreas, levaram ao afastamento para Poente do porto comercial. O porto industrial e comercial afastou-se da cidade, no entanto os aterros ribeirinhos conquistaram terreno ao mar e proporcionaram espaços de uso urbano intercalado com os industriais. Setúbal perdeu a frente de mar robusta e adquiriu um alçado, em parte, industrializado que frequentemente é combatido pela aproximação da população à água.

92 Observável na planta "traça he da e Porto de Setúbal", de Felipe Tersio, fl. 76, in Luís Figueiredo, Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas, desde o reino do algarve até cascais, da ilha terceira, da praça de mazagão, da ilha de santa helena, da fortaleza da porta do palmar na entrada do rio de goa, da cidade de argel e de leniche.

93 A relação da estrutura defensiva com o porto, através da Porta da Ribeira é evidente na planta de autor desconhecido do séc. XVII, acessível em <http://purl.pt/12530>

94 "Setúbal manteve a consolidação urbana limitada pela fortificação seiscentista até aos finais do séc. XIX (...) " Manuela Tomé, Maria do Gló Tereno, Maria Filomena Monteiro, Geo-morfologia-evolução de Setúbal e Évora: paralelismos e diversidades, p. 136

25 Adolfo Loureiro, op.cit., vol. II, p. 309

#### 11 Peniche

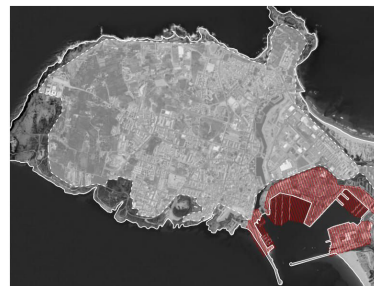
Posição Geográfica  
39,356454 N - 9,381265 W

Densidade populacional  
21 203 hab. | 1950  
27 793 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Marítimo | Localização  
Porto de Pesca, Recreio e Reparação | Função



03.20.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1962  
Extraído da Carta Militar de 1962



03.20.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagens de 2017



03.20.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Marina da Ribeira | 2 Porto de Pesca | 3 Estaleiro Naval de Peniche

#### 15 Setúbal

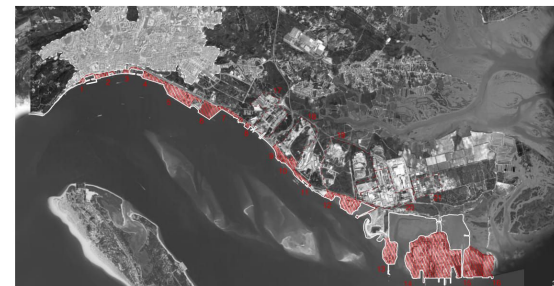
Posição Geográfica  
38,523790 N - 8,696637 W

Densidade populacional  
55 037 hab. | 1950  
121 185 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Fluvial situado no estuário do Sado | Localização  
Porto de Pesca, Recreio, Industrial | Função



03.21.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1949  
Extraído da Carta Militar de 1931



03.21.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagens de 2017



03.21.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Doca de Pesca | 2 Doca de Recreio | 3 Doca de Recreio | 4 Terminal de Multiluzos Zona II TERSADO | 5 Terminal Multiluzos Zona II SADO/PORT | 6 Terminal Roll On Roll Off AutoEuropa | 7 Terminal Usatada | 8 Terminal Praias do Sado | 9 Terminal Portuário Sapae | 10 Terminal Granés Lixados | 11 Trem Naval de Combate à Poluição e Recursos | 12 Terminal Alstom Portugal | 13 Terminal Tanqueado/Eco/Off | 14 Estarço Lianve | 15 Terminal Terrenha | 16 Terminal Toponori | 17 Sapae | 18 Sapae Bay | 19 Inpa | 20 Portugal | 21 Mivena



## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Sesimbra e Sines



03.22 | Esquemata localização dos aglomerados de Sesimbra e Sines  
Elaborado pela autora

A Este do Cabo Espichel, na fachada sul da costa ocidental portuguesa, **Sesimbra** adossa-se a uma enseada atlântica que alberga o vale e uma baía limitada a Nascente pelo Parque Natural da Arrábida. O vale, entre arribas, é protegido dos ventos do Norte, Nascente e Poente, contudo está a descoberto dos ventos provenientes do Sul. Na época romana, encontraram neste vale condições propícias de adaptação ao espaço. O abrigo entre arribas e a água potável dos ríbeiros que desciam o vale e desaguavam na enseada, favorável ao abrigo das embarcações e à mudança de meio de circulação, ostentavam atributos para o estabelecimento de povoações. De romanos a muçulmanos e findado em cristãos, as funções do assentamento permaneceram sempre em conformidade com o Oceano Atlântico. A sua posição relativa ao mar como ancoradouro natural, a riqueza proveniente das actividades piscícolas e os recursos naturais das arribas e do parque sobranceiro foram contributos para o crescimento urbano, confinado à morfologia do terreno onde se insereia.

No seio do vale, o desenvolvimento do espaço urbano, inicialmente paralelo e em relação directa com o mar, verifica-se com uma estrutura disposta com distintos resultados de adaptação às inclinações do terreno. O núcleo histórico é composto por três tipos de malhas, a ocidente, de vias estreitas e traçado ortogonal, relaciona-se com o litoral pelas vias perpendiculares que se estendem até ao mar; ao centro, com vias de maior espaçamento, o aglomerado permanece ortogonal e é limitado por duas vias, de maior dimensão, que figuram a posição das antigas ribeiras; a oriente a malha tenta manter a ortogonalidade embora o relevo não o permita, no entanto estabelece-se em quarteirões tal como o restante núcleo. No séc. XVII, edifica-se a Sul a Fortaleza de Santiago e o aglomerado urbano consolida-se na sua extensão direccionada a Poente. Nos séculos seguintes, a expansão para norte ocorre adossada a vias que se estendem da baía e invadem o território, neste contexto as edificações a Norte mantêm-se em relação directa com a enseada.

O porto de características naturais, até meados do séc. XX, abrigava as embarcações na baía e no interior de uma saliência de terra, a Oeste, onde assenta o Forte do Cavalço que integrou, no séc. XVII, a linha defensiva de Setúbal. A proximidade do porto de Lisboa e de Setúbal e o difícil acesso ao interior do território condicionaram o constante desenvolvimento portuário do núcleo urbano. Ao longo da história do aglomerado, a importância pesqueira evidencia-se como um factor que contribui para o seu crescimento e, neste contexto, as melhorias das condições do porto revelam-se indispensáveis. Em meados do séc. XX, inicia-se a construção do molhe que abriga a enseada das correntes de Sul e, no final do mesmo século, edificam-se as infraestruturas de apoio à pesca, à construção e reparação naval e os respectivos armazéns de armazenamento. Os serviços disponíveis ao turismo também representam uma atração a esta povoação.

No litoral Alentejano, de fisionomia repleta de arribas, surge o aglomerado de **Sines** onde as condições do promontório revelam protecção natural ao abrigo das embarcações na baía voltada a sul<sup>98</sup>, resguardada dos ventos do quadrante Norte. Apesar da faixa costeira alentejana não possuir, na sua maioria, condições propícias à fixação humana devido às inclinadas escarpas que compunham a linha de costa e aos difíceis acessos ao território por parte do mar, surgiam, ocasionalmente, lugares abrigados. Em Sines, as qualidades do lugar, com uma posição elevada propícia ao assentamento humano e com uma baía favorável à protecção de embarcações, con-

tribuíram para a fixação de população ao longo dos tempos.

Os vestígios arqueológicos de presença antrópica remontam para o Paleolítico, no entanto foram os romanos que deixaram as maiores marcas<sup>99</sup>. O Oceano Atlântico, como factor de influência para o assentamento de aglomerados e como elemento de extração de recursos, tal como a pesca ou o sal, contribuiu para a continuidade do aglomerado. A função portuária recua até à influência romana, quando este local era utilizado como centro de relações comerciais e como porto marítimo do aglomerado de Miróbriga<sup>100</sup>. O aglomerado romano, de vocação marítima, dispunha-se na área do actual castelo de Sines e a sua economia circundava as actividades relacionadas com a pesca e com a saia do pescado. A relação com o recurso hídrico mantém-se após a Reconquista Cristã. Este potencializa o escoamento de produtos provenientes do Baixo Alentejo<sup>101</sup> e motiva a fixação da população junto ao porto de charneira entre o mar e a terra.

O núcleo histórico, de pequenas dimensões, adjacente ao Castelo de Sines, desenvolveu-se inicialmente segundo uma malha ortogonal que se distribuía paralelamente à margem. Após a análise de duas plantas<sup>102</sup> do séc. XVII depreende-se que o aglomerado concentrava-se no seio da pequena baía, envolvida por arribas, e no seu redor surgiam terrenos rurais, que em simultâneo com o recurso hídrico, eram a base da economia. As mesmas plantas revelam a existência de um pequeno agrupamento, a nascente do aglomerado, chamado a zona da calheira, onde o descrevem como o lugar de pescadores e o local onde salgam o peixe. O estabelecimento de vias de conexão entre estes dois polos provocou, séculos mais tarde, o desenvolvimento do núcleo urbano. Este crescimento, de forma lenta até ao início do séc. XX, comprovado pelas cartas militares, e exponencial com grandes alterações na linha de costa após a introdução das novas indústrias no porto.

O porto, contíguo à unidade urbana, possui características naturais até meados do séc. XX, e devido à profundidade da sua baía abrigada dos ventos do quadrante norte apresenta condições de fundeadouro para as rotas Atlânticas. O desenvolvimento dos transportes marítimos, das cargas a transportar e o aumento das rotas comerciais em paralelo com as condições marítimas de Sines e a existência de espaço nas suas imediações contribuíram para o melhoramento e a instalação de indústrias no porto de Sines. A localização estratégica e as condições naturais oferecidas pela profundidade do mar conferiram ao porto de Sines uma grande importância no panorama dos portos europeus e, com isto, todo o desenvolvimento a si inerente. O desenvolvimento gerado pela introdução das novas centrais industriais facultou uma nova fachada atlântica ao aglomerado e originou uma barreira entre o centro, desenvolvido nas cotas mais elevadas, e a indústria, dispersa pela costa.

A incorporação do complexo portuário e industrial transformaram a frente ribeirinha, forneceram uma nova linha de costa e proporcionaram o rápido desenvolvimento desta zona do litoral alentejano. No entanto, esta metamorfose gerou o afastamento da cidade ao porto.

#### 14 Sesimbra

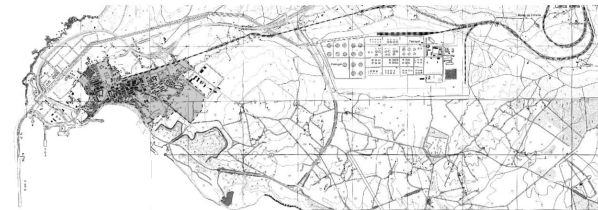
Posição Geográfica  
38.443361 N - 9.101297 W  
Densidade populacional  
14.947 hab. | 1950  
49.500 hab. | 2011  
Tipologia do Porto  
Natural | Formação  
Porto Marítimo | Localização  
Porto de Pesca e do Recreio | Função



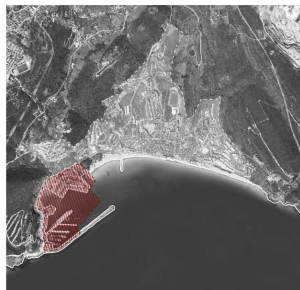
03.23.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1978  
Extraído da Carta Militar de 1978

#### 16 Sines

Posição Geográfica  
37.955008 N - 8.867918 W  
Densidade populacional  
9.204 hab. | 1950  
14.238 hab. | 2011  
Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Marítimo | Localização  
Porto Industrial e Comercial | Função



03.24.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1983  
Extraído da Carta Militar de 1978



03.23.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagens de 2017



03.24.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017  
Ortofotomapa, imagens de 2017



03.23.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagens de 2017



03.24.03 | Esquema morfológico  
Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Porto de Reparações | 2 Porto de Pesca | 3 Porto de Recreio

1 Terminal de Riamas | 2 Terminal de produtos líquidos e gasosos | 3 Terminal de Refinados | 4 Terminal de Petroquímicos | 5 Porto de Pesca | 6 Porto de Recreio | 7 Terminal

98 Orlando Ribeiro, Portugal, o Mediterrâneo e o Atlântico, p. 198

99 "Complexo de salga de peixe no Largo João de Deus, no centro histórico de Sines: duas unidades de produção de preparados piscícolas do Alto Império que se encontravam em conexão com uma antiga linha de água (...)" Maria Blot, p.271

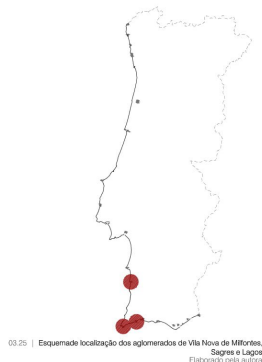
100 Maria Blot, p.271

101 Maria Bastos, João A. Dias, entre outros, Ocupação Litoral do Alentejo, Portugal: passado e presente, p.108

102 Costa e planta da Vila de Sines, de Leonardo Torriano, II, 60, e Planta sem título, de Alexandre Massis, II, 65 in Luís Figueiredo, Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas, desde o reino do algarve até cascais, da ilha terceira, da praça de mazaço, da ilha de santa helena, da fortaleza da ponta do palmar na entrada do rio de goa, da cidade de argel e de larache.

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Vila Nova de Milfontes, Sagres e Lagos



A Costa Litoral Alentejana, com as suas escarpas verticais, usufruiu de poucos momentos de fácil acesso ao mar e, nestas circunstâncias, a aproximação e assentamento da população no litoral era diminuta pela ausência de meios de relação marítima. Assim, os aglomerados deste litoral estabeleciam-se em pontos estratégicos tal como em estuários fluviais, baías ou enseadas que permitiam o acesso ao interior. O carácter desta costa, vinculado à reduzida presença humana, distribuída em pequenas povoações afastadas entre si, aponta a uma sensação de isolamento e à ausência de transformações antrópicas. Neste prisma, o aglomerado de **Vila Nova de Milfontes** circunscreve-se na margem direita da foz do Rio Mira, protelada da acção dos ventos, onde abundam vestígios de povoações anteriores aos romanos. No entanto, foram estes últimos que venceram o território do litoral com as suas unidades associadas à pesca e à salicultura, não desfazendo da circulação marítima e fluvial que se estendia até Odemira. O estuário do rio Mira exprimia-se como a porta de entrada de Odemira, povoação importante na época da reconquista cristã. Com efeito, o aglomerado em estudo, de apoio à navegação, constituído por homens de mar, intensificou o seu crescimento durante a época dos Descobrimentos. No final do séc. XVII, ergueu-se o Forte de São Clemente com a função de proteger a entrada do Mira, o porto e o assentamento dos frequentes ataques piratas.

O porto, contíguo à unidade urbana, representava um dos únicos portos de abrigo entre o Estuário do Sado e a ponta sul da costa ocidental, todavia a movimentação de areias dificultavam o seu acesso à barra e originavam perigos para as embarcações. A Poente, a costa litoral repleta de dunas desproporcionava condições ao acesso terrestre. O abrigo das embarcações acontecia no interior do estuário, ao passo que o comércio fazia-se a Norte do forte quando o terreno o permitia.

O núcleo histórico, de características piscatórias, circundante ao forte, é composto por edificações não superiores a dois pisos e estende-se para norte e nascente de modo irregular. Mais tarde, adjacente à via que envolve o areal a Poente desenvolveram-se edificações pontuais que consolidam o assentamento ribeirinho. Com o aumento dos fluxos comerciais e piscatórios emergiram novas áreas de trabalhos e verificou-se a propagação urbana e o crescimento da economia. A unidade piscatória comunica com o interior da região por uma via que harmoniza as construções de diferentes períodos de expansão. Actualmente, neste porto, devido ao seu contínuo assoreamento e ausência de obras intensas, a sua navegação é limitada e apenas suporta pequenas embarcações de actividades relacionadas com a pesca e com recreio náutico.

A posição geográfica de **Sagres**, no limite entre a costa litoral sul e a costa litoral oeste, caracteriza-se por escarpas verticais banhadas pelo agitado oceano e pontuada por cabos e rochedos. A linha litoral de Sagres é composta por três enseadas separadas por dois promontórios; a enseada de Bêlix exposta aos ventos de Oeste e em contacto com as forças do movimento das marés; a enseada de Sagres, orientada a Sul e limitada pela Ponta de Sagres, onde assenta a Fortaleza, separa-se da enseada da Baleeira por um promontório que proporciona um local abrigado para as embarcações. O porto permitia à circulação marítima, no séc. VIII a.C., dos povos do Mediterrâneo que procuravam os produtos provenientes do extremo Ocidente, abrigarem-se e fornecerem-se de produtos para a navegação em mar aberto. Este porto apresentava-se como o ponto mais a oeste do litoral sul que permitia, mesmo com poucas condições, o abrigo das embarcações.

A análise de plantas, do séc. XVIII<sup>26</sup> e do séc. XX<sup>28</sup>, denota que o aglomerado não era extenso.

Existiam edificações junto à fortaleza para abrigo dos militares e no interior espalhavam-se terrenos agrícolas suportados por pequenas habitações dispersas. Na Praia da Marreta, por onde os navegantes acediam ao território, situava-se o porto, na enseada de Sagres, limitado pela Ponta de Sagres e pela Ponta da Atalaia. No entanto, esta enseada não protegia dos ventos de Oeste nem dos de Norte. A pequena baía, a nascente, ostentava melhores condições para as embarcações, os pequenos rochedos centrais barravam os ventos de Este e a curvatura da restinga abrigava dos ventos de Norte e de Oeste. Nestas condições, ambas as enseadas preservavam qualidades de bons ancoradouros. Actualmente, elaboraram-se obras e o porto de Sagres, destinado à pesca e a desportos náuticos, encontra-se na enseada mais abrigada - Enseada da Baleeira. Relativamente à malha urbana, as construções estendem-se de forma dispersa e irregular, este aglomerado não se expandiu como as restantes povoações do litoral.

Após contornar as rochas e rochedos da parte oeste da costa meridional alcança-se uma ampla baía com o nome do aglomerado presente no seu limite nascente **Lagos**, de origem no topo de um monte na margem esquerda, viu-se obrigado a transferir o seu núcleo, no período romano, devido à acção do assoreamento, para uma posição defensiva na margem direita na procura de melhores acessibilidade ao mar. Actualmente, Lagos assenta na margem esquerda e o seu centro muralhado alberga três colinas, uma delas – a colina de Santa Maria – foi a escolhida pelo povo romano para erguer a primeira muralha. Nesta época, Laccobriga cresceu e desenvolveu-se em concordância com a afluente movimentação do seu porto comercial e da exploração de sal usado nas estruturas de salga de peixe dispersas pela costa. Apesar de conquistado por diversas civilizações, o seu crescimento adveio da relação do núcleo urbano com o seu porto. Com a ocupação cristã o aglomerado dividiu-se em dois núcleos, o inicial, no cimo da colina de Santa Maria circundado por muralhas e um outro de vocação marítima em torno da Igreja de S. Sebastião. As ligações estabelecidas entre estes dois núcleos, e a época dos Descobrimentos favoreceu a consolidação do aglomerado, mais tarde circundado por uma segunda cerca.

A forma urbana, de malha orgânica, distendia-se ao longo da margem, com duas praças abertas sobre o mar, a praça da Ribeira dos Touros e a praça da Ribeira das Naus. A consolidação do interior de estrutura defensiva foi lenta, gerada pela Rua Nova, pela Rua Candido dos Reis e pela Rua edjidil. No início do séc. XIX, com a influência da indústria conserveira que pontuavam as margens da ribeira, o aglomerado expandiu-se para Norte e Poente e iniciaram-se os estudos de melhoramento da frente ribeirinha. Os dois aterros conferiram uma nova imagem ao aglomerado e a delimitação de ambas as margens da ribeira diminuíram os riscos de assoreamento.

O porto de características naturais, albergou grandes frota na sua baía e ao longo da margem do aglomerado encostavam as embarcações mais pequenas. O porto estabelecido junto ao Bairro da Ribeira, adjacente ao Forte da Bandeira, compunha-se de armazéns e de espaços de construção naval. Mais tarde, com o primeiro aterro, algumas embarcações ancoravam ao longo da margem e o porto piscatório adquiria mais condições na praia da Solaria, antiga zona de secagem de pescado. Com o crescimento do aglomerado, a conquista de terreno ao recurso hídrico, a demolição das casas da ribeira e o aumento do turismo levou à transição de margem do porto de pesca e dos estaleiros navais. Mais tarde, com a construção do porto de recreio o aglomerado cresceu e consolidou na margem esquerda.

26 Acólito Loureiro, op. cit. vol. IV, p. 137

27 Mapa topográfico da ponta da Praia de Sagres, com fortificação, quartéis e armazém. De José de Sande Vasconcelos, 1793 in Biblioteca Nacional

28 Planta da Praça de Sagres com duas baterias e lagoas denominadas maretas. Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, 1914 in Biblioteca Nacional

\*Sagres era lugar conhecido, talvez anterior aos romanos, mas cujo estado era decadente, quando o Infante D. Henrique principiou a frequentá-lo.<sup>26</sup>

#### 17 Vila Nova de Milfontes

Posição Geográfica  
37.725992 N -8.781843 W

Densidade populacional  
2 460 hab. | 1950  
5 031 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Natural | Formação  
Porto fluvial situado na foz do Rio Mira | Localização  
Porto de Pesca | Função



1 Porto de Pesca das Barcas | 2 Porto de Pesca e Recreio

#### 18 Sagres

Posição Geográfica  
37.010181 N -8.932006 W

Densidade populacional  
1 050 hab. | 1950  
1 909 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Marítimo | Localização  
Porto de Pesca, de Recreio | Função



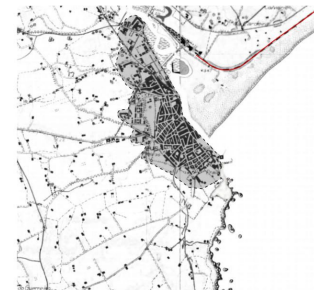
1 Porto de Pesca e de Recreio

#### 19 Lagos

Posição Geográfica  
37.010108 N -8.672540 W

Densidade populacional  
18 483 hab. | 1950  
31 049 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado na foz da Ribeira de Sernamim | Localização  
Porto de Pesca, de Recreio e de Reparações | Função



1 Malha de Lagos | 2 Porto de Reparações | 3 Porto de Pesca | 4 Porto de Recreio

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Alvor, Portimão e Albufeira



03.29 | Esquema localização dos aglomerados de Alvor, Portimão e Albufeira. Elaborado pela autora.

Na baía de Lagos, na margem direita da foz da Ria de Alvor, estabeleceu-se, estrategicamente numa posição sobranceira, um aglomerado, o qual dominava o seu porto por um Castelo. **Alvor**, de origem longínqua, ocupado por Fenícios, Gregos e Cartagineses<sup>29</sup> foi um importante porto localizado ao abrigo de uma baía. Pesquisas arqueológicas<sup>30</sup> revelam que a ocupação romana, no séc. II a.C., composta por uma base militar naval determinante no controlo das rotas comerciais, nos terrenos dominados por água onde hoje se encontra o Largo da Ribeira. Outras duas posições eram conhecidas como portos romanos, um a Sul, onde actualmente se encontraram as instalações portuárias e um outro, a Norte, limitado por dois pequenos cabeços.

De romanos a árabes, o assentamento manteve relações com o meio aquático, no entanto a sua importância como porto militar perdeu-se e a sua relevância perante o território diminuiu. Com a ocupação cristã, no final do séc. XIII, a proximidade da água representava o meio de subsistência, neste sentido a pesca, a exploração salinera e a agricultura eram a sua base económica. A inexistência de um sistema de defesa, no séc. XVII, contribuiu para a lenta expansão e no ano de 1755, quando a vila apresentava indícios de ampliação, foi arrasada pelo terramoto e maremoto.

Na análise da malha urbana, denotam-se dois eixos, perpendiculares entre si, estruturantes no desenho do aglomerado; um eixo Nascente – Poente conecta Portimão ao centro de Alvor e segue até ao actual Largo da Ribeira, e um outro Norte – Sul vincula o Norte do aglomerado com o Sul e permite o acesso ao actual porto. O traçado urbano, no núcleo mais antigo, de origem romana, sugere indícios ortogonais ajustados ao terreno. A expansão no centro articulou-se ao núcleo e tentou manter a mesma matriz, por outro lado, o crescimento a Sul, a Norte e a Nascente dispersou com implantação pontual e agrupou-se em unidades com semelhantes tipologias – o progresso do turismo foi o grande factor do seu desenvolvimento. Alvor não retornou à sua época de prosperidade como porto comercial e militar. Nos dias de hoje, o Porto de Alvor, contíguo à margem sul do aglomerado, dedica-se à actividade piscatória e ao desporto náutico.

Na margem direita do Rio Arade, implantou-se um núcleo com relação com o recurso hídrico. **Portimão**, numa inicial posição sobranceira ao rio, estava protegida dos ventos, da força das marés e dos ataques de outros povos pela sua distância à foz. Povoador por fenícios, gregos e cartagineses foi o império romano que cresceu e consolidou as relações exteriores. O porto era considerado como um dos grandes portos comerciais antes de alcançar o mar aberto e por ele escoavam os produtos oriundos da Serra de Monchique e do interior do território. As margens de baixo relevo e alagadiças eram propícias à exploração de sal e o leito do rio abundante em pescado. O aglomerado subsistia, principalmente, das trocas comerciais e da relação com o recurso hídricos, onde buscavam alimento e circulação. Com os mouros e a importância da cidade de Silves, pela à sua localização estratégica desenvolveu-se como porto de paragem da circulação fluvial. Após a reconquista cristã ergueu-se a muralha, iniciada no séc. XV e, devido ao assoreamento do rio, as construções espalhadas ao longo das margens, aproximaram-se das redondezas de Portimão, o que contribuiu para o seu crescimento.

A forma urbana revela a importância do recurso hídrico no desenvolvimento do aglomerado. Os eixos de expansão, a partir do centro muralhado, são perpendicularmente ao rio e o crescimento para sul deu-se paralelamente à margem. No centro histórico, a malha urbana é ortogonal com quarteirões densamente construídos. Com a expansão a partir do séc. XIX, consequência da industrialização e mais tarde do turismo, o aglomerado apresenta características distintas, a malha

adquire traçados orgânicos e os quarteirões são substituído por edificado dispersos.

O porto, originalmente natural e de características fluviais, localizava-se, no séc. XV, na parte norte da estrutura defensiva e continha espaços partilhados entre a construção naval e algumas salinas. Deste local também partiam as barcas da travessia do Arade. Quase toda a margem do rio era propícia para a transferência do meio hídrico em meio terrestre, no entanto eram repletas de salinas que contribuíam fortemente para a economia do núcleo. O progressivo assoreamento do rio influenciou a estagnação do núcleo que, mais tarde, floresceu com a indústria conserveira. As fábricas dispersaram-se ao longo das duas margens e impulsionaram o crescimento de ambos os aglomerados, todavia Portimão, catalisadora da exportação, rapidamente recompõe-se e desenvolveu-se. As margens foram equipadas com infraestruturas de suporte ao porto e após os processos de conquista de terreno ao rio, o porto foi subdividido em especialidades. O porto comercial foi afastado do aglomerado urbano, a marina foi construída junto à foz do Arade, com ligação a uma avenida lúdica, anteriormente pertencente aos industriais, e o porto de reparações teve lugar na margem oposta. A frente de mar atenuada da imagem industrializada hoje caracteriza-se como um espaço urbano pontuado com cais de cais lúdico.

A relação do Oceano Atlântico com a costa meridional apresenta características mais suave do que com a costa ocidental, repleto de pequenas reentrâncias que originam praias abrigadas da acção dos ventos, umas permitem o acesso ao território outras só são acessíveis por mar. **Albufeira** localiza-se no topo de uma pequena enseada, relativamente ao centro da costa sul. De génese anterior aos romanos, é destes últimos que surgem vestígios de estruturas de salga referentes aos séc. III e V. Estes marcos arqueológicos comprovam a localização estratégica face ao oceano, motor económico do núcleo. Os árabes apropriaram-se do local e prolongaram as relações com o sítio durante um contínuo período que originou o desenvolvimento e a consolidação do núcleo muralhado no topo de uma elevação sobre o mar, a oeste da actual praia dos pescadores. A forma e o recorte original da enseada difere da actual. O conjunto defensivo, no seu lado mais a Este, era cercado por uma ribeira que alcançava uma porta a Norte, por onde se estabelecia a relação com o recurso hídrico. A influência muçulmana foi importante para o enaltecimento do núcleo e, consecutivamente, do porto enquanto centro de comércio e porto de pesca.

Desenhado pela morfologia do território, durante o séc. XV, o aglomerado começou a expandir-se lentamente para Norte e Oeste e em direcção da parte baixa do morro onde melhoravam as condições de acesso ao mar e espaços para manuseamento dos recursos. A forma urbana era complexa, no interior da antiga muralha a densidade construtiva era evidente, distribuída por ruas paralelas à muralha e perpendiculares ao mar. As construções adjacentes à praia distribuíam-se paralelamente a esta e a expansão Norte organizou-se ao longo de um eixo de ligação Norte-Sul. Com o séc. XIX a expansão modificou a sua estrutura linear organizada em quarteirões e dispersou-se pelo terreno onde se agrupavam construções singulares com semelhantes tipologias.

O porto, de fisionomia natural, caracterizava-se essencialmente como um porto piscatório para sustento da população. O crescimento do aglomerado foi reduzido até ao séc. XIX comparativamente com os restantes assentamentos, e o mesmo se aplica ao seu porto. Com o aumento do turismo, no final do séc. XX, e resultado dos desejos de melhoramento da frente ribeirinha e de proporcionar melhores condições aos banhistas, o porto foi transferido para a nova marina edificada a oeste do aglomerado onde integrava o porto de pesca e o de recreio.

#### 20 Alvor

Posição Geográfica  
37.130468 N -8.595063 W

Densidade populacional  
3.753 hab. | 1950  
6.154 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no interior da Ria de Alvor | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.30.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1952. Extraído de Carta Militar de 1952.



03.30.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofoto, imagens de 2017.



03.30.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotograma, imagens de 2017.

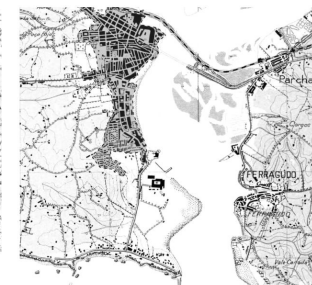
1 Porto de Pesca | 2 Porto de Recreio

#### 21 Portimão

Posição Geográfica  
37.138900 N -8.539599 W

Densidade populacional  
23.697 hab. | 1950  
55.614 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no Rio Arade | Localização  
Porto de Pesca, Recreio e Reparações e Comercial | Função



03.31.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1952. Extraído de Carta Militar de 1952.



03.31.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofoto, imagens de 2017.



03.31.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotograma, imagens de 2017.

1 Marina de Portimão | 2 Porto de Recreio | 3 Porto de Recreio | 4 Porto de Reparações | 5 Porto de Pesca

#### 22 Albufeira

Posição Geográfica  
37.087744 N -8.251605 W

Densidade populacional  
15.932 | 1950  
40.828 | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto Marítimo | Localização  
Porto de Recreio e de Pesca | Função



03.32.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1952. Extraído de Carta Militar de 1952.



03.32.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofoto, imagens de 2017.



03.32.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotograma, imagens de 2017.

1 Porto de Recreio | 2 Porto de Pesca

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Faro, Olhão e Fuseta



03.33 | Esquema de localização dos aglomerados de Faro, Olhão e Fuseta. Elaborado pela autora

Os três casos seguintes integram o Parque Natural da Ria Formosa<sup>90</sup> e como tal sofreram uma alteração no seu limite com o Oceano Atlântico muito mais acentuada do que os restantes aglomerados da costa meridional devido à formação lagunar. **Faro**, a actual capital de distrito do Algarve, distancia-se e protege-se das forças do mar pelas elevações de areias que constituem as ilhas da Ria Formosa. O acesso ao vasto oceano acontece por dois canais principais que partem do aglomerado e alcançam o exterior da ria. Na época dos Fenícios, no séc. VIII a.C., o assentamento integrava um importante posto marítimo comercial de acesso directo ao oceano, localizado num cabeço numa posição elevada em relação ao mar. O recurso hídrico, nomeadamente, o fluxo do seu porto foram o estímulo de valorização e desenvolvimento do assentamento de cariz comercial. Com o império romano, *Ossonoba* foi cercada por uma muralha oval e estabeleceram-se diversas vias de acesso ao interior do território para escoar os produtos pelo importante porto. A importância do porto e da proximidade com a água enquanto motor económico do aglomerado, foi apropriado pelas civilizações seguintes, no entanto com a transformação da Ria Formosa as adaptabilidades portuárias metamorfosearam-se, a linha de costa distanciou-se do aglomerado e as suas imediações serviam algumas embarcações piscícolas e o recreio náutico.

A forma urbana é caracterizada pelo seu desenho radial de adaptação ao terreno, onde no centro histórico se evidencia um traçado mais compacto em contraste com o desenvolvimento posterior. A inicial muralha era ladeada por uma pequena ribeira a Este e o inicial desenvolvimento no exterior do sistema defensivo aconteceu a Noroeste onde se instalavam construções de suporte ao porto. O segundo sistema defensivo implantou-se no séc. XVII e cingia a expansão urbana que sucedera pela influência da época dos Descobrimentos. O aglomerado expandia-se ao longo da margem e para o interior do território e os eixos de expansão partiam do centro e alcançavam pontos importantes exteriores ao assentamento. Com a idade moderna, a estrutura defensiva deu lugar a vias de circulação circular que integravam o centro histórico com o recente crescimento.

O porto, natural de origem, inicialmente em mar aberto sem a protecção das ilhas costeiras, manteve a sua localização desde a altura dos fenícios junto ao cabeço quase circundado por água até à apropriação cristã, embora tenha sofrido algumas alterações. Desenvolveu-se a Oeste da estrutura defensiva com a introdução de construções que auxiliavam o seu desenvolvimento, esteiros navais e praças onde acontecia o comércio. No entanto, a muralha possuía várias portas onde se adocavam cais que facilitavam a transição de meio. Com o desenvolvimento quer do aglomerado, com novas necessidades e funções, quer a formação lagunar, o porto distanciou-se da cidade com as suas especializações distanciadas do núcleo. O porto comercial implantou-se a sul de Faro, onde a estabilidade da costa foi melhorada, o porto de pesca aproximou-se da estação ferroviária e junto ao aglomerado permaneceu o porto de recreio. A características marítimas do seu porto, actualmente protegido das correntes marítimas, concentram distintas valências do seu passado também pelas impossibilidades náuticas oferecidas pela Ria Formosa.

O segundo aglomerado do conjunto de assentamentos da Ria Formosa, protegido da acção das marés e das correntes oceânicas pelas ilhas barreiras, localiza-se a Este de Faro e mantém a sua vocação piscatória. A génese deste núcleo não retém uma influência tão antiga como os apresentados até então. As potencialidades do rio e do mar, pela abundância de pescado e de qualidades de acesso, foram factores determinantes quer para a escolha do local do assentamento quer para o desenvolvimento do núcleo. Existem registos da presença romana, nomeadamente estruturas

de salga, nas imediações do núcleo actual. No entanto o seu crescimento proveio de épocas mais recentes, no séc. XV, com a aproximação sazonal de pescadores na procura de melhores condições para exercer a sua actividade. A sazonalidade deu lugar à permanência e as cabanas de abrigo converteram-se em construções permanentes. Este aglomerado teve grande importância na época das invasões francesas e bastante influência nas trocas comerciais com o Norte de África de onde surgiram as tipologias de açoiteias predominantes na construção do núcleo.

A forma urbana caracterizada pela relação com o recurso hídrico, distribuiu-se ao longo da margem com quarteirões articulados paralelamente à margem. Os quarteirões eram compostos por frentes edificadas e no seu interior com logradouro, mais tarde construído para dar lugar ao crescimento de densidade populacional. A época da industrialização fomentou o desenvolvimento do aglomerado, pelas condições de acesso ao mar e pela abundância de pescado. Dezenas de fábricas conserveiras industrializaram a margem e impulsionaram a economia do lugar. O aglomerado expandiu para Norte e distribuiu-se pelos eixos de ligação entre a margem ao interior do território.

O porto, inicialmente sem estrutura física, tinha uma fisionomia natural e as ilhas barreiras protegiam-no da acção do Oceano Atlântico. Desenvolveu-se no limiar entre a terra e a ria, onde as embarcações eram arrastadas na praia e, mesmo ali, acontecia o comércio do peixe. Com a necessidade de expansão do aglomerado para sul, os atores moldaram terrenos marítimos e construíram a margem. O porto de pesca obteve a sua área à Este do aglomerado onde se desenvolveram construções de auxílio à esta actividade. A imagem industrial está atenuada, no entanto a vocação piscícola e a intrínseca relação aquática permanece intacta na frente de ria.

De topografia pouco acentuada e num território com características arenosas e alagadiças surgiram habitações piscatórias sazonais que contribuíram para a formação de um assentamento com vocação marítima. A **Fuzeta**, relativamente central em relação ao Parque Natural da Ria Formosa, revela-se como o aglomerado com menor densidade populacional. De génese piscatória, formou-se, entre o séc. XV e o XVI, a partir da permanência de cabanas de pescadores que se deslocavam até àquela margem para beneficiarem das condições de litoralidade. O acesso ao mar era facilitado pela inexistência de vários dos flancos de areia que hoje dão forma à margem.

A forma urbana sempre esteve intrinsecamente vinculada com o recurso hídrico, as cabanas converteram em construções permanentes dispunham-se em pequenos quarteirões paralelamente à Ribeira dos Troncos e, mais tarde, consolidaram-se e geraram a malha ortogonal existente no assentamento da Fuseta. A malha organiza-se através de dois eixos perpendiculares, um que atravessa o núcleo inicial e se dirige para a linha ferroviária e um outro que interliga a margem sul com o interior do território. A linha férrea, construída em 1904, constituiu uma barreira física para a expansão do aglomerado que só veio a transpô-la no final do mesmo século com construções mais dispersas ao longo de eixos geradores que partem do centro.

O porto fluvial localiza-se na Ribeira dos Touros, a Este do núcleo, e com o tempo distendeu-se ao longo da margem na procura pela melhor acessibilidade devido ao processo de assoreamento. O mesmo acontecimento se verificou com o desenvolvimento urbano. Apesar da proximidade do assentamento ao Oceano Atlântico, a barra da Fuzeta, continuamente, sofreu com o processo de assoreamento e, ainda hoje, não estabilizou a movimentação de areias. O inconstante posicionamento da sua barra é reflexo da estagnação do aglomerado enquanto núcleo piscatório.

### 23 Faro

Posição Geográfica  
37,012650 N -7,834414 W

Densidade populacional  
33 749 hab. | 1950  
64 560 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no interior da Ria Formosa | Localização  
Porto de Pesca, de Recreio e Comercial | Função



03.34.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1959. Extrato da Carta dos Sócios de Portugal de 1959



03.34.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofotomapa, imagens de 2017



03.34.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Porto de Reparações e Porto de Pesca | 2 Porto de Recreio | 3 Porto Comercial

### 24 Olhão

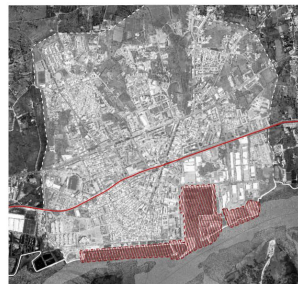
Posição Geográfica  
37,024980 N -7,843396 W

Densidade populacional  
31 863 hab. | 1950  
45 396 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no interior da Ria Formosa | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.35.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1959. Extrato da Carta dos Sócios de Portugal de 1959



03.35.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofotomapa, imagens de 2017



03.35.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Porto de Recreio | 2 Porto de Pesca | 3 Porto de Reparações

### 25 Fuseta

Posição Geográfica  
37,055069 N -7,746245 W

Densidade populacional  
2 621 hab. | 1950  
1 918 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial pouco acentuado | Formação  
Porto fluvial situado no interior da Ria Formosa | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.35.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1959. Extrato da Carta Militar de 1951 incorporada na Carta dos Sócios de Portugal de 1959



03.35.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofotomapa, imagens de 2017



03.35.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotomapa, imagens de 2017

1 Porto do Estaleiro Naval | 2 Porto de Pesca | 3 Porto de Recreio

90 Observável pela linha limite da Planta Síntese do Plano de Ordenamento do Parque Natural da Ria Formosa.

## A CIDADE CONTÍGUA AO PORTO

### Tavira e Vila Real de Santo António



03.37 | Esquema de localização dos aglomerados de Tavira e Vila Real de Santo António. Elaborado pela autora.

Ainda no domínio do Parque Natural da Ria Formosa, implantada no interior do Rio Gilão, **Tavira** nasceu do cruzamento de vias romanas que partiam da influente urbe de Balsa. De distintas condições morfológicas no limiar entre a terra e o mar, as civilizações que interagiam com o lugar mantinham uma relação próxima com o mar, desde a navegação à preparação piscícola com recursos provenientes do mar. As condições físicas do lugar eram propícias para a fixação de um assentamento com vocação marítima. Inicialmente, a foz do rio acontecia adjacente ao aglomerado, mais tarde, morfológicamente modificado pela acção do assoreamento e por outros fenómenos, a foz distanciou-se e adquiriu outra posição. Surgiram zonas alagadiças propícias ao desenvolvimento salineiro e a formação de areias originou as ilhas barreiras. O aglomerado teve origem no Alto de Santa Maria, iniciado por fenícios, apropriado como lugar marítimo e de cariz mercantil pelos romanos e restabelecido pelos mouros com o reerguer do recinto muralhado e com a expansão do aglomerado para as zonas baixas na procura de melhor acesso à água. A estrutura viária desenvolvida pelos romanos foram elementos estruturadores da expansão do aglomerado e nos séc. XIV e XV, o aglomerado é considerado um dos polos mais importantes da costa meridional pelo seu fluente comércio com os povos vizinhos.

A forma urbana composta pelas duas margens, na proximidade do rio remete para a influência do recurso hídrico, onde as construções distribuíram-se paralelamente à margem em pequenos quarteirões intercalados com ruas perpendiculares que aproximam o interior do núcleo do rio. A expansão para o interior do território acontece de modo radial em conformidade com a topografia, no entanto nunca se perde a relação com a água. A crescimento em prol de actividades marítimas foi superado pela sua função religiosa e pelo crescente desenvolvimento de construções de cariz religioso. No séc. XX, com a indústria conserveira e a implantação da linha férrea, o aglomerado volta a restabelecer a sua vocação marítima.

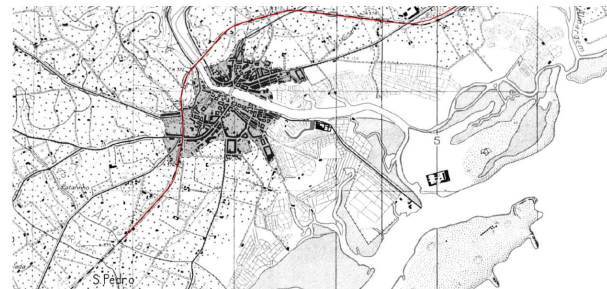
O porto, inicialmente marítimo, devido ao assoreamento adquiriu um carácter fluvial, localizava-se adjacente ao núcleo muralhado, na margem direita do Rio Gilão. Na apropriação moura e, sucessivamente, com a reconquista cristã o arrabalde de vocação marítima localizava-se a Sul da inicial fundação do aglomerado e desenvolvia-se ao longo da margem. Com o progressivo assoreamento do rio, as qualidades navegáveis foram diminuindo, as construções enobreceram-se e o porto piscatório deslocou-se para a margem oposta enquanto que o porto de recreios distanciou-se do aglomerado na procura de uma posição de melhores condições e mais próxima do mar.

Após apresentados praticamente todos os portos enunciados por Adolfo Loureiro, chegamos ao término da linha meridional e ao contorna-la descortina-se a cidade planeada de raiz, no séc. XVIII, por Marquês de Pombal. **Vila Real de Santo António** localiza-se a uma distância relativa da foz do Rio Guadiana e a sua origem proveio da necessidade de controlo do comércio e do contrabando das pescas ao longo das margens de Portugal e de Espanha. Foi edificada com uma quadricula ortogonal desenvolvida em conformidade com o rio onde a sua função estava intrinsecamente relacionada com a vocação marítima e comercial. Anteriormente a este planeamento, existia um pequeno aglomerado, Santo António de Arenilha, de posição próxima a Monte Gordo onde vigorava a actividade piscícola e dominava a circulação entre as duas margens do Rio Guadiana. Este pequeno assentamento de cabanas efémeras, antes da calamidade provocada pela força do mar,

contribuiu para a corte com quantias consideráveis que demonstravam a relevância lucrativa da sua localização. Estas considerações juntamente com necessidade de controlar o fluxo marítimo do Guadiana e impedir a penetração alheia no território português resultaram na edificação de Vila Real de Santo António, uma cidade de cariz industrial que visava com o seu porto controlar a economia que deslizava nas águas do rio para a outra margem.

A forma urbana, ortogonalmente disposta, inicialmente constituída por seis por sete quarteirões, com uma configuração alongada, de maior face voltada para o recurso hídrico adquiriu novas valências, no séc. XIX com a integração de fábricas conserveiras no tecido urbano. A sua aparência nobre, com fachadas contínuas sobre o rio resiste até aos dias de hoje. Por outro lado, o crescimento, imediatamente, a Norte e a Sul na frente de rio, adquiriu um carácter fabril, hoje obsoleto. Para além da expansão ao longo da margem, o aglomerado cresceu no sentido oposto ao rio, ao longo da via de acesso ao antigo porto. E com o distanciamento do antigo núcleo a disposição das novas construções quebraram a rígida regra da ortogonalidade.

O porto, designado como um porto fluvial, servia para moderar o tráfego e o comércio existente ao longo do rio e para controlar a pesca. Inicialmente, adjacente ao núcleo histórico, com acesso directo à Alfindega, estava integrado no perfil ribeirinho que Vila Real de S. António erguia para o país vizinho. Hoje essa fachada continua com as suas características cenográficas, no entanto o porto de pesca distanciou-se para Sul, com as embarcações desenobrecidas e com melhores condições para as artes da pesca. Na fachada voltada para Espanha permanece a existência de varas oscilantes integradas na nova vivência turística do assentamento.



03.38.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1951. Extraído da Carta Militar de 1951.



03.38.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofotomapa, imagens de 2017.



03.38.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotomapa, imagens de 2017.

1 Porto de Pesca | 2 Porto de Recreio | 3 Porto de Reparações

### 26 Tavira

Posição Geográfica  
37.124901 N -7.647595 W  
Densidade populacional  
20 632 hab. | 1950  
26 167 hab. | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no Rio Gilão | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função

### 27 Vila Real de Santo António

Posição Geográfica  
37.194878 N -7.415556 W  
Densidade populacional  
14 393 | 1950  
19 156 | 2011

Tipologia do Porto  
Artificial | Formação  
Porto fluvial situado no Rio Guadiana | Localização  
Porto de Pesca e de Recreio | Função



03.39.01 | Esquema do aglomerado urbano e do porto no ano de 1959. Extraído da Carta dos Sítios de Portugal de 1959.



03.39.02 | Aglomerado urbano e o porto no ano de 2017. Ortofotomapa, imagens de 2017.



03.39.03 | Esquema morfológico. Com base no ortofotomapa, imagens de 2017.

1 Porto de Pesca | 2 Porto de Recreios | 3 Porto de Reparações

## 03.02 ANÁLISE COMPARATIVA

A reflexão sobre a forma urbana dos aglomerados e a leitura do seu desenvolvimento face ao porto abrange as mútuas relações que estabelecem desde o momento inicial da sua formação até aos dias de hoje. A transformação territorial, quer geomorfológica quer antrópica, expressa-se com distintas fases, tanto no desenvolvimento do assentamento como no desenho da margem.

A água manifesta-se como um elemento contribuidor para a aproximação e para a fixação de núcleos. O recurso hídrico não só faculta alimento como permite a circulação quer de indivíduos, quer de materiais. Neste sentido, a origem dos aglomerados, em estudo, proveio, maioritariamente, da apropriação de lugares numa posição sobranceira e de fácil acesso ao rio ou ao mar. Desta forma, valorizavam-se os lugares junto a cursos de água para assentamentos urbanos. Desenvolverm-se as técnicas de manuseamento da água e dos recursos dela provenientes e, com isto, a expansão dos aglomerados, nascidos nos cerros defensivos, para as terras baixas. O domínio do sal e das salinas, juntamente com o proliferar das estruturas de salga de peixe levaram ao aumento da exportação e, consequentemente, ao desenvolvimento dos aglomerados urbanos. O porto apresentava-se como a principal porta das cidades. Hoje, contrariamente, as novas técnicas tecnológicas marítimas conjugadas com o fugaz uso de meios rodoviários e a adaptabilidade dos centros urbanos ao automóvel agrega às cidades novas funções e novas directrizes de expansão.

Dos casos apresentados, 19 deles são aglomerados estabelecidos adjacentes a rios. Caminha e Vila Real de Santo António, com datas de implantação separadas por séculos, ergueram-se no limiar do território português. Ambas nasceram com a função de dominar o fluxo de pescas e comércio do rio que abrangia as duas nações. **Caminha** de origem no topo de uma elevação distribui-se linearmente ao longo da margem. No entanto, a sua forma urbana sugere pouca relação com o porto. Apesar das construções lineares à costa, a Oeste, onde acontecia a ancoragem dos barcos, a instabilidade do porto devido às frequentes correntes marítimas e fluviais impossibilitaram o progresso do aglomerado. Em contrapartida, **Vila Real de Santo António**, planeada e erguida como uma cidade fábrica teve o seu esplendor com a revolução industrial. A sua principal função era marítima e vivia em função das fábricas conserveiras que ali se fixavam pelas condições favoráveis apresentadas pela estratégica localização do assentamento. De fisionomia ortogonal, estendeu-se ao longo da margem e só depois expandiu para o interior.

Nos casos de Viana do Castelo, Vila do Conde, Figueira da Foz, Portimão e Tavira, o **porto é partilhado entre as duas margens**. De origens longínquas, **Tavira** sempre estabeleceu uma forte relação com o seu porto. Anteriormente, a linha de costa apresentava distintas configurações, as formações de areia que descobrem as ilhas não existiam e o inicial burgo desenvolvia-se no topo da colina correspondente ao centro histórico. Posteriormente, a expansão aproximou-se do rio e distribuiu-se paralelamente a este. Tempos mais tarde, a margem esquerda do Rio Gilão integrou-se no núcleo urbano e o porto aproximou-se da foz na procura de melhores condições. Neste caso, apesar do porto de recreio se distanciar da cidade não acarretou consigo o desenvolvimento do aglomerado para sul. O que poderá dever-se às qualidades do terreno salineiros. Ainda na costa Sul de Portugal, o porto de **Portimão** com grande influência na época romana, distribui-se na extensão do Rio Arade e articulou-se entre as duas margens. Os seus habitantes estabeleceram a articulação com a frente de água e aproximam o interior da margem. A proximidade

## ANÁLISE COMPARATIVA

### A forma urbana face ao porto

à água foi impulsionadora do desenvolvimento para Sul do núcleo, juntamente com a dispersão do porto pela margem. As indústrias conserveiras implantadas ao longo das duas margens também fomentaram o desenvolvimento do aglomerado em função do rio. Apesar disso, o turismo foi resultado do aumento drástico populacional e, consequentemente, da expansão do aglomerado.

A morfologia da envolvente de **Figueira da Foz** metamorfoseou-se e hoje revela características distintas do passado. A zona da Figueira não existia e o porto era referente ao aglomerado de Santa Olaia. Com o assoreamento a vocação marítima foi transferida para Buarcos e, mais tarde, pelas condições geomorfológicas para a Figueira da Foz. Um aglomerado de vocação marítima, distribuiu-se linearmente à margem direita. Num primeiro momento numa zona mais interior à foz e após a construção do forte aproximou-se do mar com a mesma disposição ortogonal. Com a especialização do porto, a evolução tecnológica do transporte marítimo e a exigência de maiores áreas destinadas ao desenvolvimento portuário, o desenho do porto modificou-se e adaptou-se em resposta às recentes contingências. Desta forma, a margem esquerda do Rio Mondego foi apropriada e o porto de pesca e o porto de reparações separaram-se do aglomerado pelo rio, no entanto o porto comercial alongou-se na margem para o interior até alcançar a linha férrea. Apesar da transferência de margem de algumas qualificações portuárias o aglomerado manteve-se na margem direita e a expansão para o interior foi impulsionada pelo final do séc. XIX. A reflexão sobre a forma urbana de **Vila do Conde**, revela uma configuração inicial perpendicular ao recurso hídrico, disposta em quarteirões estreitos e compridos desde a frente de água até ao interior. As embarcações dispunham-se adjacentes à margem e, mais tarde, foram desenhadas duas pequenas reentrâncias que abrigavam os barcos. A proximidade quer dos portos da barra do Douro quer de Póvoa do Varzim e os problemas da entrada na barra do Rio Ave resultaram no traço desenvolvimento portuário. No entanto, próximo à foz construiu-se um porto de caiado mais profundo onde se encontra a zona de reparação naval. Este acontecimento não acarretou consigo o impulso do desenvolvimento da margem esquerda. No caso de **Viana do Castelo** as grandes infra-estruturas portuárias, originárias com a revolução industrial, localizam-se à entrada da barra e partilham funções com a margem esquerda do Rio Lima. Viana desenvolveu-se a partir de um núcleo central, circundado pela linha férrea e expandiu-se ortogonalmente à frente de água. A aproximação do porto para a foz do rio incrementou o desenvolvimento Urbano perpendicular ao mar, a Norte do núcleo. Em contrapartida, dislinto do caso da Figueira da Foz, o porto desenvolvi-do do outro lado da margem influenciou um ligeiro crescimento agregado a si.

O **porto de Leixões**, expressa-se de modo semelhante aos aglomerados anteriores, na medida em que acontece nas duas margens do rio. Artificialmente construído, em resposta à inviabilidade de navegação nas perfeitas condições na barra do Douro. As características morfológicas suscitaram interesse e a proximidade com a barra do Douro determinou a execução de um novo porto de tráfego especializado e com fluxo internacional. Os dois aglomerados adjacentes, de origem piscatória, funcionavam como um único núcleo separado pelo Rio Leça. Actualmente, são dois assentamentos interdependentes, com de características industriais com malha ortogonal em função do porto e o outro de génese piscatória.

Ainda como casos de portos fluviais, em Esposende, no Porto, em Lisboa, em Setúbal, em Vila

Nova de Milfontes e na qualidade marítima em Sines, o **porto distribui-se ao longo da margem**. Com uma escala urbana reduzida face aos restantes casos. **Esposende e Vila Nova de Milfontes** resultam da interligação da forma urbana com pequenos portos ao longo da margem. O primeiro núcleo, separado do mar por uma língua de areia, apresenta crescimento reduzido, disposto paralelamente ao recurso hídrico. O porto teve pouca influência no panorama nacional pelo fenómeno de assoreamento que inviabilizou o seu crescimento e, consequentemente, a expansão do aglomerado. Ao passo que o segundo resultou de uma necessidade de controlar o tráfego até Odemira e pelas condições apresentadas pela foz do Rio Mira, gentes de mar aproximaram-se e estabeleceram-se ali até consolidar o aglomerado. A disposição da forma urbana acontece de forma irregular, em conformidade com o relevo, e expande-se ao longo de um eixo de interligação com o interior do território. De maior escala, o Rio Douro, de fácil conexão com o oceano, apresentava-se como um forte motor de crescimento económico para o **Porto** e o núcleo histórico desenvolvia-se nas proximidades do recurso hídrico dispondo-se em conformidade com o relevo e com vias direccionadas para a margem. Com o assoreamento, a margem tornou-se dificultosa e as funções portuárias espalharam-se no decorrer do rio, até que a entrada da barra obrigou à transferência de funções para o porto de Leixões. No caso de **Lisboa**, a influência marítima está presente desde os primórdios com as estruturas de salga e o comércio de sal proveniente das margens do Tejo. A actividade portuária, dispersa ao longo da margem, marcava a fachada urbana. Actualmente, a cidade distanciam-se da frente de mar pela dupla faixa rodoviária, ferroviária e pedonal pontuada de indústria e pela reconversão dos espaços obsoletos vinculados da época de grande actividade industrial. **Setúbal**, resguardado da força das marés, foi durante muito tempo circundada por uma muralha, mais tarde transposta pelo crescimento provocado pela introdução da indústria conserveira. A dispersão do porto ao longo da margem só aconteceu com os avanços tecnológicos e com a necessidade de espaços mais amplos para o manuseamento das novas indústrias. Em contrapartida, o crescimento do aglomerado não acompanhou o desenvolvimento portuário. Esta expansão aconteceu agregada a eixos perpendiculares que surgiram da frente urbana e se direccionavam para o interior. No caso de **Sines**, o seu crescimento despoletou com o desenvolvimento tecnológico, com a especialização dos portos e com o novo olhar sobre o mar repleto de amontoado de granéis e infraestruturas de grande porte agregado às fluentes linhas férreas e rodoviárias que levavam o comércio até ao interior do território. O antigo núcleo piscatório deu lugar a um influente recinto industrial que abarca várias especializações. A cidade distanciou-se da industrial margem e, por conseguinte, o porto desdobrou-se pela margem onde alcança as áreas necessárias às novas indústrias. O porto separou-se do aglomerado e o crescimento da cidade vinculou-se ao eixo que a unia com o interior do território.

Alteradas as características de **portos marítimos para portos fluviais** devido a mutações geomorfológicas e processos evolutivos da linha do litoral, pela acção do assoreamento emergiu a terra e destruiu o mar, surgem os casos da Ria de Aveiro, da Ria Formosa e da Ria de Alvor. **Aveiro** era uma cidade litoral, até meados do séc. XV, e dadas as novas condições de interior e a inviabilidade do porto junto ao aglomerado, este distanciou-se para junto da barra onde se concentravam os requisitos para as suas funções. Pequenos portos foram mantidos adjacentes ao assentamento. O aglomerado expandiu-se para o interior, mas a margem Norte era organizada

segundo a lógica de crescimento de povoados piscatórios, paralelamente ao recurso hídrico. No caso dos aglomerados da Ria Formosa, nomeadamente **Olhão** e **Fuseta** cresceram a partir de construções efémeras que ali se agrupavam sazonalmente pela abundância de pescado e de salinas. Ambas se dispuseram paralelamente ao recurso hídrico e expandiram pela margem e, posteriormente, para o interior. A Fuseta padeceu de pouco desenvolvimento, encurralada com a linha férrea, enquanto Olhão expandiu-se para o interior e adquiriu um porto de dimensões consideráveis. **Faro** de origem distinta das demais, foi um importante entreposto e urge de influência. As condições morfológicas para a apropriação das diversas civilizações foram revelantes no desenvolvimento do assentamento em função do porto. O porto acontecia a Este do núcleo muralhado e as construções desdobravam-se paralelamente. Mais tarde, as antigas vias de interligação com o interior deram lugar a eixos de expansão. O assoreamento provocou o distanciamento do porto comercial do núcleo urbano. **Alvor** outrora fora um importante porto militar romano, ao passo que hoje compreende um porto de pesca e de recreio. Desenvolveu-se ortogonalmente segundo um eixo perpendicular que atravessa o interior e se direcciona para o porto e estende-se pelas vias de acesso ao interior do território.

**Lagos**, na qualidade de porto fluvial, sem referenciar a imensa baía onde durante muitos séculos ancoravam barcos para se protegerem, distingue-se dos restantes pela transferência integral do porto para a margem oposta. Praças abertas sobre o rio, em contacto directo com o porto, foram geradoras do inicial desenvolvimento urbano. Mais tarde, com a transição do porto de margem a expansão do aglomerado aconteceu na margem oposta ao núcleo inicial.

Os casos de **portos de mar** são 8, dos quais um foi integrado nas reflexões anteriores. Nestes casos, a acção do assoreamento não é tao problemática como para os portos fluviais, no entanto a construção de molhes é fundamental para os proteger das forças abrasivas do Oceano Atlântico. **Póvoa de Varzim** é o caso mais a Norte de portos marítimos. O porto foi protegido por dois molhes e o aglomerado, inicialmente, desenvolvia-se paralelamente ao recurso hídrico e, posteriormente, começou por estabelecer-se com fisionomia ortogonal. Tanto a expansão Norte como a Sul, estabeleceram as mesmas directrizes de paralelismo com a margem. **São Martinho** é um caso particular, a sinuosa linha de costa desenha uma concavidade protegida por uma saliência a Norte e no seu interior desenvolve-se tanto o porto como o pequeno aglomerado. No panorama português, o porto de São Martinho não deteve tanta relevância. O aglomerado desenvolve-se do lado direito, protegido dos ventos de Norte, articula-se com a topografia e estabelece relação com o porto. **Peniche** com as características morfológicas que sofreu, de ilha a península, sempre esteve interligada com o recurso hídrico. Cresceu do coexistir de dois pequenos núcleos, um a Norte e outro a Sul adjacentes à margem voltada para a costa. O núcleo a Sul organizava-se ortogonalmente em concordância com a morfologia do lugar e foi o que despoletou o desenvolvimento do aglomerado por se abrigar dos ventos de Norte. O porto encaixa-se adjacente ao istmo e a actividade piscatória é a impulsionadora da economia e do crescimento. A **Ericeira**, de malha ortogonal disposta paralelamente à linha de costa, demonstra uma relação difícil com o seu porto, por se encontrar em contacto directo com as açóes do mar. Mais tarde, o desenvolvimento sinuoso do aglomerado abraçou outras funções e o porto de pesca coabita com o porto

## ANÁLISE COMPARATIVA

A forma urbana face ao porto

de recreio. **Sesimbra**, encaixada numa baía entre vales, nasceu de uma pequena comunidade piscatória. A localização inicialmente do porto aconteceu junto ao aglomerado disposto linearmente à linha de costa. Posteriormente, o porto deslocou-se para a esquerda do assentamento na procura de melhores condições e o desenvolvimento do assentamento não foi muito significativo, também pela proximidade com o grande porto de Lisboa. Por último, temos o caso de Sagres e de Abufeira na costa sul de Portugal. **Sagres** localizado no dobrar da linha de costa, pelas suas condições meteorológicas e por factores intrínsecos ao planar natural ao qual está adjacente, a sua expansão não foi significativa. O porto localizado a Este e protegido das ventos, consistia e via que o relaciona com o centro do assentamento. Um assentamento com construções dispersas e repleto de condições meteorológicas adversas. No entanto, **Abufeira** caracterizada pelo seu forte turismo e revelado na forma urbana que adquiriu, possui um porto de recreio e de pesca que se estendeu para dentro do aglomerado e originou construções agregadas a si. Finalmente, o porto acontece adjacente ao assentamento, onde os barcos eram puxados para terra através da praia e as construções, fora da cerca, dispunham-se de forma linear na zona baixa.

O estudo do crescimento destas cidades é indissociável do seu porto e, consequentemente, dos factores que levam à perfeita utilização portuária e às épocas históricas em que florescem. O porto durante muitos anos representou a porta de entrada das cidades e a algum momento meio de circulação e de recarga de recursos impulsionou a aproximação das suas margens. A conjugação de terreno navegável para proporcionar mais espaço construído às cidades reverteu a interpretação das frentes de mar, antes como lugares industriais ou de trabalho, posteriormente reveladas com espaços obsoletos e actualmente exercidos como espaços de contemplação e como espaço urbano devolvido à cidade. Em outros tempos, os portos faziam parte das frentes das cidades, actualmente os que permanecem nas frentes são os de características turísticas. Os portos especializados foram deslocados para interiores urbanos e grande parte dos portos de pesca ocuparam posições relativamente afastada das construções citadinas. Nos dias de hoje, a permanência das actividades portuárias na frente urbana é questionada, no entanto foram a génese das suas cidades.



Carista  
Esquema Morfológico



Vila do Castelo  
Esquema Morfológico



Espagnosa  
Esquema Morfológico



Praia de Vieira  
Esquema Morfológico



Vila do Castelo  
Esquema Morfológico



Lisboa  
Esquema Morfológico



Beira do Douro  
Esquema Morfológico



Avôz  
Esquema Morfológico



Figueira da Foz  
Esquema Morfológico



São Martinho  
Esquema Morfológico



Nabina  
Esquema Morfológico



Ovar  
Esquema Morfológico



Lisboa  
Esquema Morfológico



Ovar  
Esquema Morfológico



Nabina  
Esquema Morfológico



Vila Nova de Milfontes  
Esquema Morfológico



Beira  
Esquema Morfológico



Sagres  
Esquema Morfológico



Lagos  
Esquema Morfológico



Avôz  
Esquema Morfológico



Portinho  
Esquema Morfológico



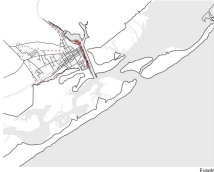
Abufeira  
Esquema Morfológico



Faro  
Esquema Morfológico



Ovar  
Esquema Morfológico



Fátima  
Esquema Morfológico



Tavira  
Esquema Morfológico



Vila Rica de Santo António  
Esquema Morfológico

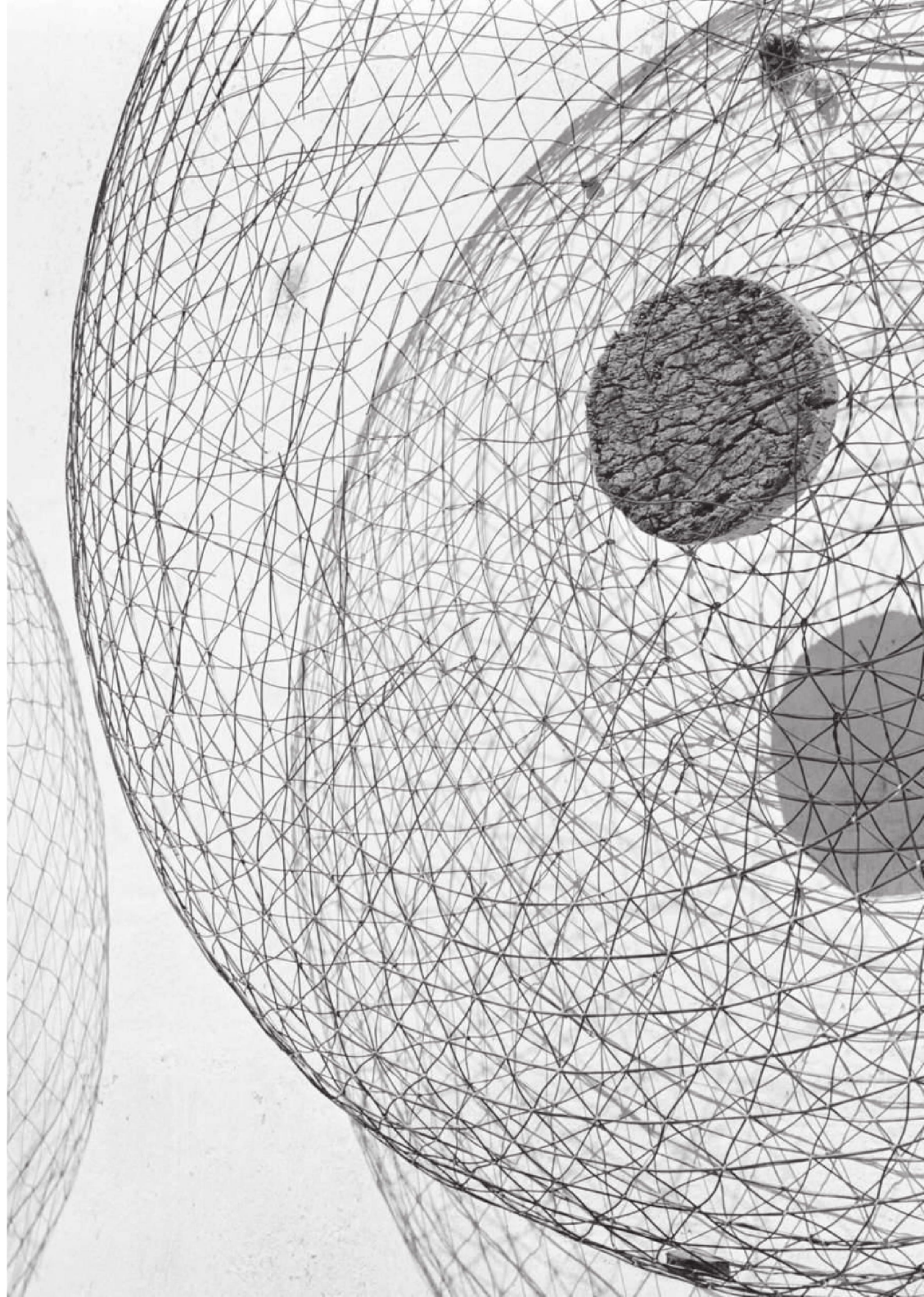


	Posição inicial do porto face ao aglomerado	Posição actual do porto face ao aglomerado	Tipo de porto	Direcção da Expansão	Intervenção na margem
<b>0.1 Carninha</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>0.2 Viana do Castelo</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 3 Comercial, 4 Estaleiro Naval	Expansão fluvial ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>0.3 Espoende</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca	Expansão fluvial ao longo da margem	Intervenção Antropóica		
<b>0.4 Póvoa do Varzim</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca	Aproximação da margem e expansão nesse sentido	Intervenção Antropóica		
<b>0.5 Vila do Conde</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 4 Estaleiro Naval	Crescimento para a costa Atlântica e o sentido da foz	Intervenção Antropóica		
<b>0.6 Leixões</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 5 Industrial	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>0.7 Barra do Douro</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>0.8 Aveiro</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Pesca, 3 Comercial, 4 Estaleiro Naval, 5 Industrial	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>0.9 Figueira da Foz</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 4 Estaleiro Naval, 5 Industrial	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		

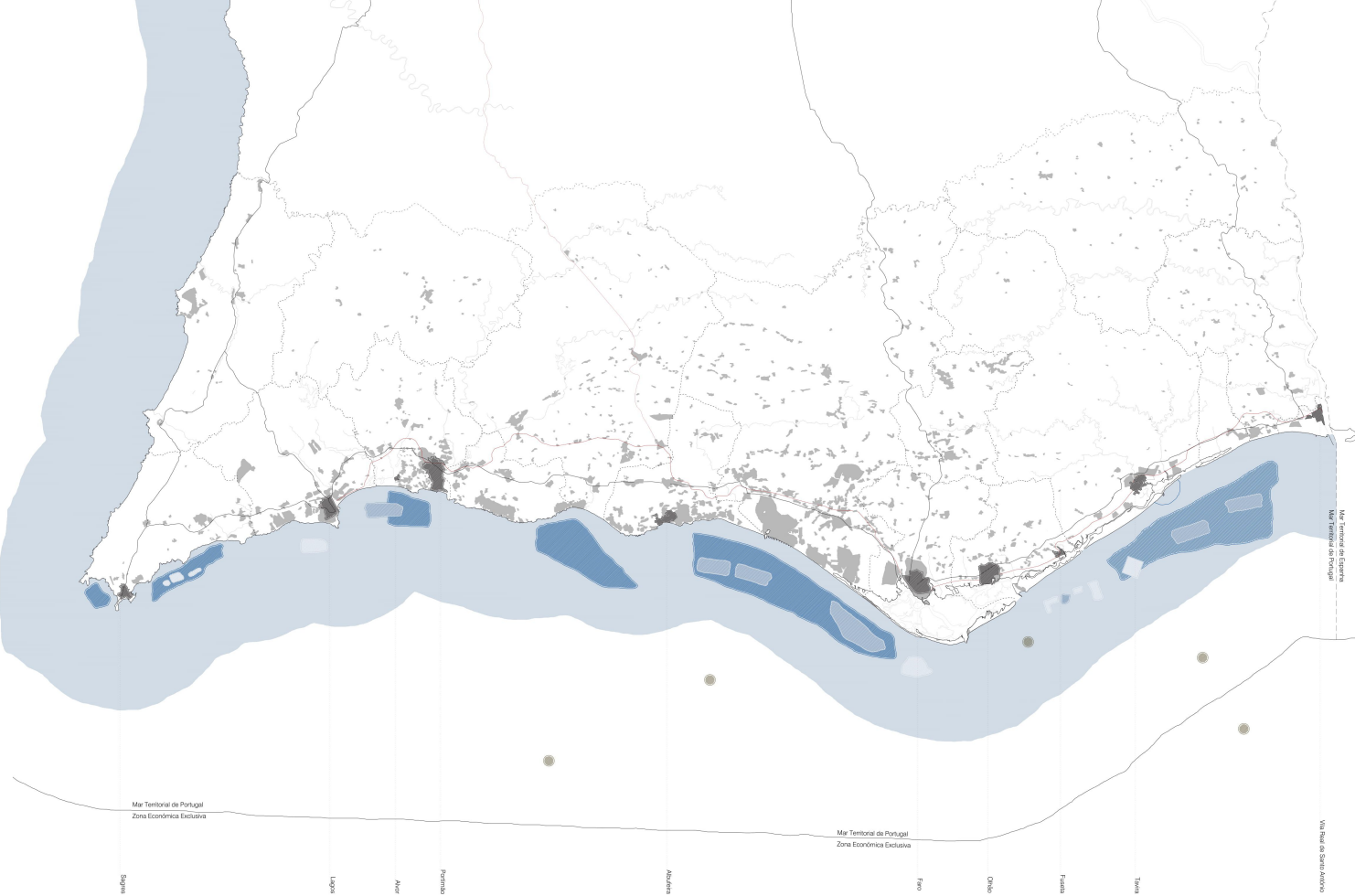
	Posição inicial do porto face ao aglomerado	Posição actual do porto face ao aglomerado	Tipo de porto	Direcção da Expansão	Intervenção Antropóica na margem
<b>1.0 São Martinho do Porto</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca	Expansão ao longo do estuário e para o interior	Características Naturais e Intervenção Antropóica		
<b>1.1 Peniche</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo da ensada e para o interior	Características Naturais e Intervenção Antropóica		
<b>1.2 Ericeira</b>	Porto Marítimo 2 Porto de Pesca	Expansão ao longo costa	Intervenção Antropóica		
<b>1.3 Lisboa</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 3 Comercial, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo da margem, para a margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>1.4 Sesimbra</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo da ensada e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>1.5 Setúbal</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 4 Estaleiro Naval, 5 Porto Industrial	Expansão ao longo da costa, afastamento do porto do aglomerado	Intervenção Antropóica		
<b>1.6 Sines</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca, 5 Porto Industrial	Expansão ao longo da costa, aproximação da margem, afastamento do porto do aglomerado	Intervenção Antropóica		
<b>1.7 Vila Nova de Milfontes</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca	Aproximação à foz do rio e expansão do núcleo para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>1.8 Sagres</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 de Pesca	Aproximação do núcleo ao porto	Intervenção Antropóica		

	Posição inicial do porto face ao aglomerado	Posição actual do porto face ao aglomerado	Tipo de porto	Direcção da Expansão	Intervenção Antropóica na margem
<b>1.9 Lagos</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca	Expansão ao longo da margem do rio e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.0 Alvor</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Pesca, 2 Porto de Pesca, 3 Porto de Recreio	Expansão para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.1 Portimão</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca, 3 Porto Comercial, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.2 Albufeira</b>	Porto Marítimo 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca	Expansão em direcção ao porto e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.3 Faro</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca, 3 Porto Comercial, 4 Estaleiro Naval	Expansão para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.4 Olhão</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.5 Fuseta</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 4 Estaleiro Naval	Expansão para Oeste, ao longo da margem a Sul	Intervenção Antropóica		
<b>2.6 Tavira</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo das duas margens do rio e para o interior	Intervenção Antropóica		
<b>2.7 Vila Real de Santo António</b>	Porto Fluvial 1 Porto de Recreio, 2 Porto de Pesca, 4 Estaleiro Naval	Expansão ao longo da margem e para o interior	Intervenção Antropóica		

## 04 OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO



## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO A Linha de Costa Meridional



A linha de costa meridional de Portugal compõe-se por uma diversidade de áreas húmidas e de áreas secas que adquirem distintas formas ao longo do contacto com o mar. A extensão de 50 km de costa algarvia de Odôcive a Sagres apresenta características distintas da extensão de 160 km desde Sagres até à foz do Rio Guadiana.

É como que o litoral sempre despertou interesse nas populações, quer pela facilidade de acesso à circulação marítima, quer pela acesso ao alimento, no entanto as condições oferecidas pela largura das marés ou pelos ventos dominantes eram aspectos a reter no momento de estabelecer um núcleo urbano. Nesse sentido, a costa meridional, pela pouca influência da força do Atlântico, pela sua proximidade com o Mar Mediterrâneo e pela atenuação dos ventos de Norte contido pela Serra Algarvia oferece condições de permanência, desde à época em que os povos pecoraram o Mediterrâneo para o Norte da Europa até aos dias de hoje.

Uma parte da costa meridional é, especialmente, caracterizada por encostas de grande dimensão e de difícil acesso ao mar, onde a força das marés provenientes do Oceano Atlântico e a inversão dos ventos do quadrante do Nordeste justificam a fraca existência de aglomerações. A outra parte da costa, de relevo menos acentuado, compõe-se por rochedos, desmontes/oculturas de rocas, espaços lagunares e extensões de áreas que facultam a permeabilidade entre a terra e o mar. A costa meridional apresenta, assim, condições apelativas para o desenvolvimento de aglomerações que na sua maioria mantêm uma relação com o maruto histórico desde a sua origem até actualidade. Esta relação que pode ser de contemplação com alguns momentos de aproximação do mar, característico do barlavento algarvio – o local de onde sopra o vento – onde a margem é composta essencialmente por arbores e alarmentes rochosos, tal como acontece com o núcleo urbano de Sagres; ou uma relação mais directa, característico do sotavento – o local para onde sopra o vento – composto por margens arenosas, como acontece com o aglomerado da Fuzeta.

O território algarvio, em tempos, foi o último pedaço de terra conquistado aos árabes. Denominado como Reino do Algarve foi durante os primeiros anos da Monarquia um território alheio ao Reino de Portugal. Como tal, artificializou dos costumes urbanos, tal como aconteceu com o núcleo urbano de Sagres, ou uma relação mais directa, característico do sotavento – o local para onde sopra o vento – composto por margens arenosas, como acontece com o aglomerado da Fuzeta.

Na costa algarvia, sempre pela situação em si, desenvolvem-se várias artes de pesca e, na época da Revolução Industrial, pelas precárias condições da linha de costa estabelecem-se várias indústrias conservadoras que geravam maiores movimentações no porto e, conseqüentemente, impulsionavam o crescimento ao longo da margem.

Actualmente, o sul de Portugal está associado a um fenómeno de turismo de massas, pelas suas condições meteorológicas e pelas qualidades das praias e do mar, que provocou um desequilíbrio na expansão dos aglomerados. Até ao final do séc. XIX, início do séc. XX, a densidade demográfica da região era bastante baixa e com a influência das alterações das actividades do quotidiano, nomeadamente a procura dos banhos de mar e o aumento do turismo, aumentou

drasticamente a densidade demográfica que sazonalmente quer permanentemente. As cidades que vivem essencialmente do seu contacto com o porto e com os recursos provenientes do mar, como é o caso de Lagos, Portimão, Faro e Fuzeta, deram lugar aos apartamentos e a expansão pouco ordenada, nomeadamente nos dois primeiros casos, que sustentou o aumento demográfico sazonal.

1 – O litoral esteve também, desde sempre, forte atraído sobre as ocupações. Não é por acaso que se encontram, em certos das mais antigas praias quaternárias, os primeiros sítios fustamente trabalhados pelo homem. Desde o começo do século dos metais que se estabeleceram, através do Oceano, relações de utilização com o mar e através do Nordeste europeu – uma espécie de período de grandes navegações atlânticas. Seguiu-se um longo período de expansão da costa, desde pequenos portos navegadores, até aos grandes portos, de comércio, que foram se elevando sucessivamente. Na época romana, se bem que os portos tinham sido já importantes, há estabelecimentos fixos, pontos de partida para as viagens, sobretudo no âmbito da guerra civil. O século XVIII, depois da Restauração, o século XIX, com a abertura de novos caminhos marítimos, o século XX, com a grande expansão da costa algarvia, foram os mais importantes períodos de expansão da costa algarvia. Para mais informações consulte a obra “O Litoral Algarvio” de José de Sousa.

2 – “Nos tempos do Algarve sempre sistemática nos estabelecimentos e as indústrias áreas das conservas. Mas ainda assim a pesca peculiar a região continua a ser a dum que se dedica em armazéns especiais e duas vezes por ano [...]” - Irene Juske-Juente, Folhas sobre Portugal, vol. II, p. 117

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

## Sagres

04.02 | Esquema de localização do aglomerado de Sagres  
Elaborado pela autora

Sagres é o ponto de charneira entre a costa ocidental atlântica e a costa meridional, é o ponto de rotação das duas orientações do limiar entre Portugal e o Oceano Atlântico. A sua envolvente dá início a uma transformação da relação da terra com o mar. Até então, na costa do litoral alentejano, eram reduzidos os números de assentamentos devido às dificuldades de transportar as arribas e aceder ao mar. Ao contrário das características geológicas presentes na costa meridional, onde o acesso ao meio hídrico efectua-se com facilidade. Sagres, enquanto ponto mais ocidental do Algarve, ainda possui características morfológicas que invalidam o contínuo acesso ao oceano, no entanto a sua relação de contemplação<sup>3</sup> supera a relação de acesso directa ao mar.

Distinto dos demais casos do Algarve, o lugar de Sagres sempre foi aquele que menos condições oferecia para o assentamento urbano. Desde a antiguidade tem a força de um mito, um lugar sagrado. E no período romano foi descrito por um poeta romano como "(...) *Um promontório, que assusta pelos seus rochedos, consagrado a Saturno. Ferve o mar encrespado e o litoral rochoso protonga-se extensamente, (...) O cabo Cinético, onde declina a luz sideral, emerge altaneiro como ponto extremo da rica Europa, e entra pelas águas salgadas do Oceano povoado de monstros (...)*"<sup>4</sup>. Neste excerto faz referência ao tempo, onde afirma que o lugar foi concedido a Saturno – Deus do tempo – e, assim, demonstra que as características temporais se enaltecem perante as qualidades do lugar. Ali, de águas profundas e arribas altíssimas, os ventos são fortes e pertencem a vários quadrantes.

No *Promuntorium Sacrum* – nome dado pela civilização romana – situou-se uma ermida que atraía peregrinos das diversas religiões, onde o carácter sagrado do lugar transcendeu a maioria das épocas e adequou-se aos deuses de cada civilização. A importância mítica e religiosa está associada a Sagres, no entanto, a presente dissertação não visa debater esta temática, mas sim as suas características enquanto aglomerado litoral capacitada de um porto. Por esta importância, antes de dobrar o Cabo de São Vicente, as embarcações oriundas do Mar Mediterrâneo, aproximavam-se da costa e acediam ao lugar sagrado através da actual Praia da Marreta, situada na enseada de Sagres. Esta enseada, embora padecesse das melhores condições relativamente aos ventos, foi durante largos tempos um momento de paragem e ponto de rápido acesso ao sítio dos Deuses.

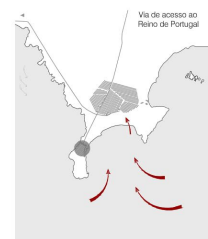
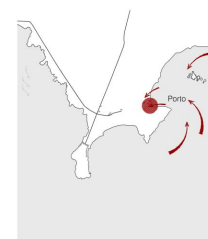
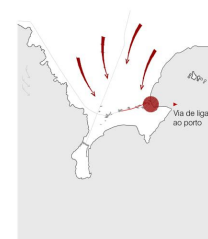
Com as características de um porto natural protegido por dois promontórios, a enseada de Sagres presenciou o mais variado tipo de embarcações que ali se dirigiam para a meditação aos Deuses ou para se restabelecerem de mantimentos antes de alcançar o mar aberto<sup>5</sup>. Com a presença do Infante D. Henrique, e com o despertar dos Descobrimentos, as funções portuárias transferiram-se para a Enseada da Baleeira onde existiam melhores condições de protecção dos ventos e da força das marés. Esta é "*compreendida entre as pontas da Baleeira e dos Caminhos. Tendo ao centro da corda que liga estas duas pontas uns pequenos ilhotas, chamados do Martinhal, que a resguardam um pouco de Leste*"<sup>6</sup>.

Pela comparação de cinco documentos cartográficos – um desenho da costa do Algarve<sup>7</sup>, de 1587, ilustrativo do lugar de Sagres; uma planta do séc. XVIII<sup>8</sup>, uma planta da Praça de Sagres do séc. XX<sup>9</sup>, o plano hidrográfico das enseadas de Belixe, Sagres e Baleeira<sup>10</sup> e a carta militar de

1952 – denota-se que a expansão do aglomerado foi um processo muito lento comparativamente aos outros aglomerados estudados. No primeiro desenho não se verifica quaisquer habitações para além das casas dos militares que existiam dentro da muralha que cercava o promontório. Na segunda planta, além do promontório foi representado uma pequena construção que servia para beber água, um caminho que a interliga com o promontório e o local de desembarque na Enseada da Baleeira. Uma vez mais, não se verificam quaisquer habitações fora do promontório. Na terceira planta, no primeiro quadrante do séc. XX, mantém-se o plano de muralha e denotam-se algumas vias – que irão organizar a forma urbana actual. A parte exterior ao promontório configura-se por "terras cultivadas e casas dos artilheiros avulsos" onde se organizam terrenos agrícolas ortogonalmente segundo um eixo Norte - Sul que os interliga com o promontório. No Plano Hidrográfico é notório o eixo Norte Sul estabelecido a partir do promontório e a interligação do mesmo com uma via que se estende até ao porto onde se adóçam algumas construções. Passados cerca de 30 anos, com a carta militar de 1952, o cenário permanece idêntico, mantêm-se os dois eixos e articulam-se construções dispersas ao longo da via que se direcciona ao porto.

Neste panorama, apesar da baixa densidade populacional e das construções dispersas e quase sem organização pode verificar-se, no momento em que as habitações se começam a alongar pela via que se dirige para Este, que houve uma tendência de aproximação do porto ao assentamento.

A relação com o mar, as condições propícias à prática de surf e a tranquilidade transmitida pelo lugar desperta um turismo diferente da restante região algarvia. A sua forma urbana não adquiriu as grandes massas turísticas e a malha urbana tem uma disposição dispersa integrada com a vegetação existente. O porto, actualmente, possui poucas infraestruturas e caracteriza-se como porto piscatório e de recreio. O seu movimento continua bastante reduzido mesmo com o desenvolvimento do turismo por toda a região algarvia.

04.04.02 | Assentamento de suporte às estruturas defensivas  
Até ao séc. XVIII04.04.02 | Enseada da Baleeira como ponto de abrigo  
Fins do séc. XVIII04.04.03 | Aproximação à costa litoral  
Início séc. XIX04.04.04 | Desenvolvimento do núcleo portuário e urbano  
Actual

3 "Do alto do promontório de Sagres, dominado pelo seu pensamento constante (o Infante D. Henrique) e pelo seu ardente ideal, alongando a vista por esses mares (...) chegando à fala com os navios que na sua derrota vacilante e tímida seguem terra a terra, e paravam naquelas enseadas a cobrir novos alhorcas para a viagem [...] Adolfo Loureiro, op. cit., vol IV, p. 134

4 "Ona Maritima", de Ruteo Festo Avieno, séc. IV, citado no documentário "Sagres – O Cabo do Senhor" realizado pela RPT e presente na página de Sagres www.promontoriodesagres.pt

5 "esguardando como ao cabo de sagres vinham e veem muitas carraças naos quallees e cuytos naujos pousas por nõ achare tempo de uhagem onde queecia estare per muijos dias se acharem ne huua consolaçom de mantimentos e doutras cousas necessárias ne isso mesmo dagaug quassy nada" Carta de Infante D. Henrique em 1460, onde ressalta a importância marítima de Sagres. Sagres um lugar na História e no Património Universal, p.121

6 Adolfo Loureiro, op. cit., vol IV, p.141

7 Da coleção Cotton, do Museu Britânico, acedido em <http://fotografiasaeadres.blogspot.pt/2012/06/>

8 Mapa topográfico da ponta da Praça de Sagres com fortificação, quartéis e armazém. De José de Sando Vasconcelos, 1793 in Biblioteca Nacional

9 Planta da Praça de Sagres com duas baterias e lagos denominadas maréas, Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses, 1914 in Biblioteca Nacional

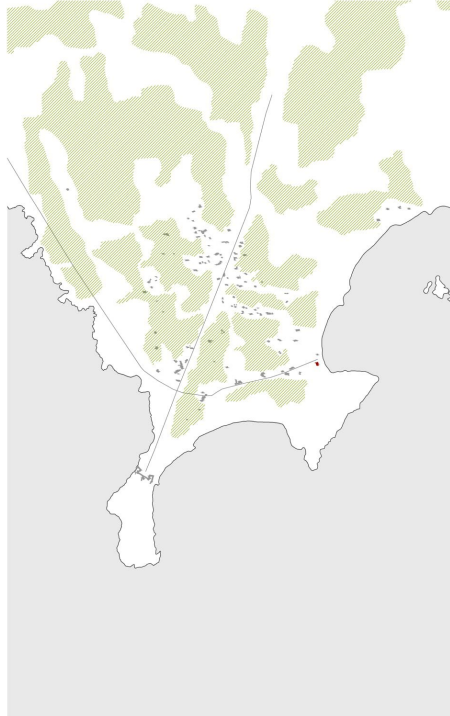
10 Plano Hidrográfico das enseadas de Belixe, Sagres e Baleeira, Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1924 in Biblioteca Nacional

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

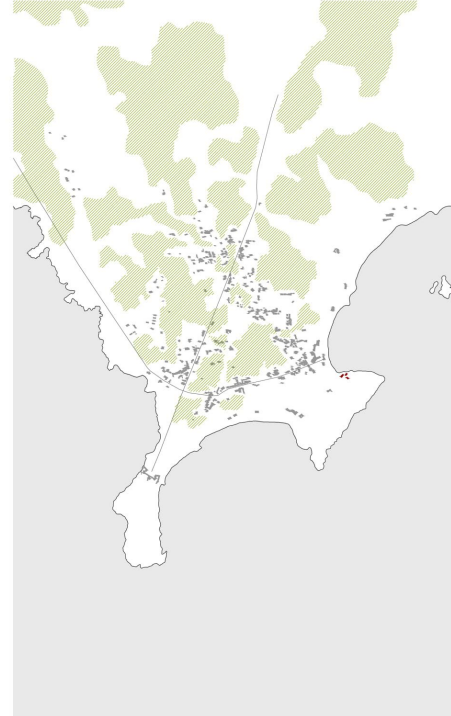
### Sagres



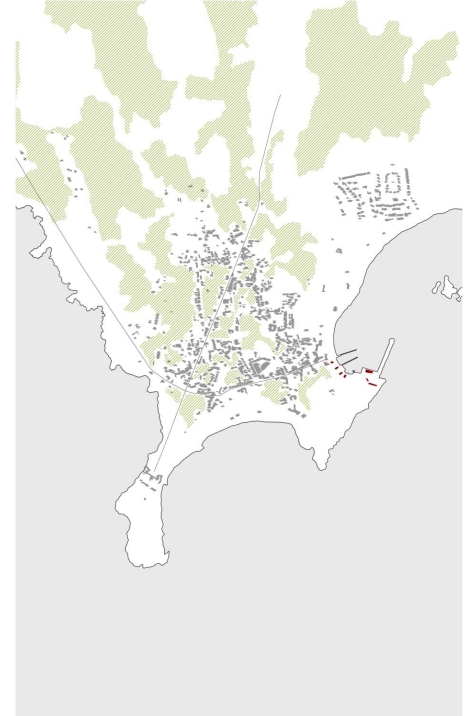
**Núcleo Urbano Inicial**  
Adaptado do Plano Hidrográfico das enseadas da Beliche, Sagres e Bateria (1924)



**Núcleo Urbano**  
Adaptado da Carta Corográfica de Portugal (1952)



**Núcleo Urbano**  
Adaptado da Carta Militar de Portugal (1976)

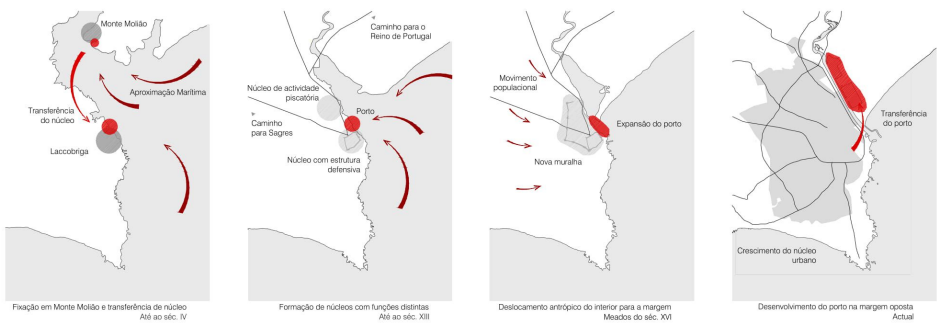


**Núcleo Urbano Atual**  
Com base no ortofotomapa, gis09 maps 2017



Ponta de Piedade

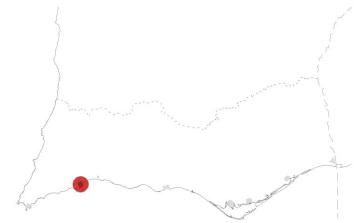
Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Lagos  
Ortofotomapa, google maps 2017



Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Lagos



04.08 | Esquema de localização do aglomerado de Lagos  
Elaborado pela autora

A génese da ocupação do aglomerado de Lagos, denominado inicialmente de Laccobriga, permanecia em múltiplas hipóteses apresentadas por Estácio da Veiga, no séc. XIX, após pesquisas arqueológicas na procura de vestígios romanos, desde o sítio do "(...) Paúl, Fonte Coberta, Serra das Amendoeiras, Jardim, Serra do Lago, Sargaçal, Figueiral da Misencórdia, Monte Molilão e interior da Cidade"<sup>11</sup>. Em virtude às investigações, iniciadas em 2006, levadas a cabo pela arqueóloga Ana Margarida Arruda, pôde determinar-se a génese da, hoje conhecida, cidade de Lagos, num lugar que dista cerca de 1.6 km a Norte do actual centro da cidade – denominado Monte Molilão<sup>12</sup>.

Ao reflectir-se quanto a dois conceitos relativos à localização das cidades – o de posição e o de sítio<sup>13</sup> – e ao aplicar-se ao estudo do assentamento em Monte Molilão permite-nos uma melhor compreensão da sua origem. A sua posição face à acessibilidades concebía tanto acesso terrestre como navegável até ao interior do território. As margens da foç da Ribeira de Bensalfrim apresentavam características propícias ao alcance visual quer de possíveis ataques marítimos que terrestres, no entanto o sítio que abarca todo o conjunto de atributos necessários para este assentamento encontrava-se na margem esquerda onde uma porção de terra se eleva comparativamente ao nível do mar e, deste modo, as construções melhor se defendiam.

Os vestígios arqueológicos, nele encontrados, permitem perceber que este aglomerado estava integrado nas rotas comerciais activas no Mediterrâneo do séc. IV a.C. e, por conseguinte, teria de conter em si um local de atracagem onde pudessem acontecer as trocas comerciais. Pela análise de plantas geradas sob possíveis linhas de costa, o lugar propício à transição de via marítima para via terrestre era uma pequena reentrância, a sul, junto a uma linha de água onde o acesso ao núcleo aconteceria por um terreno íngreme. Deste modo, supõe-se a hipótese de ter sido esse o lugar do porto, uma vez que a encosta a norte, no passado, apresentava-se mais acidentada.

No início do séc. I d.C., a expansão da população ao longo da ribeira e pelos campos de cultivo, gerou a dispersão relativamente ao núcleo central. A estreita ligação entre o Monte Molilão e o recurso de água foi desprovida pelo assoreamento da ribeira. O desenvolvimento de actividades baseadas na transformação do pescado na margem oposta, nomeadamente estruturas<sup>14</sup> de salga de peixe, implantadas próximo das actuais ruas do centro – Rua Silva Lopes e da Rua 25 de Abril – produziram um lento declínio do Monte Molilão como lugar central do território da Baía. O aglomerado no seu processo de aproximação ao mar e, por conseguinte, na transferência de sítio, sofreu uma reorganização na sua malha urbana, passou, assim, de um agrupamento disperso para um sistema articulado de cariz urbanístico romano, envolvido por uma cerca, na margem direita da ribeira.

A ocupação muçulmana, no decorrer de cinco séculos, caracterizada como porto e aldeia, não alterou a estrutura urbana romana. No séc. X, as muralhas foram reconstruídas e adicionaram uma cerca dupla com uma possível circulação no seu interior. Relativamente ao centro urbano, no "local onde mais tarde foi edificada a Igreja de Santa Maria da Graça, situar-se-ia (...) a Mesquita"<sup>15</sup> e os registos do seu porto conduzem para um assentamento junto ao Alcácer.

O domínio cristão deu-se a meados do séc. XIII, reedificaram a muralha e mandaram erguer o troço que completava a cerca. A exploração das artes de pesca molvou o crescente comércio e gerou um novo aglomerado extra-muros. A coexistência de dois núcleos, o primitivo, de cariz defensivo, implantado com a sua muralha na colina de Santa Maria e limitado pela Ribeira dos Touros e o novo aglomerado urbano, extra-muros, formado na colina delimitada pela Ribeira das

Naus, fomentaram uma via de comércio estabelecida paralelamente à Ribeira de Bensalfrim que conectava os dois cerne. A dualidade de características topográficas era evidente, dois núcleos, um intra-muros e outro extra-muros, implantados sobre duas colinas, ambas limitadas por duas ribeiras onde se geraram, no ponto de intersecção com a Ribeira de Bensalfrim, duas praças – a Praça dos Touros e a Praça do Cano, hoje referentes, à Praça do Infante e à Praça Gil Eanes.

O início do século XV revelou-se como uma época de grande prestígio para Lagos, com o despertar dos Descobrimentos, o porto emergiu a sua importância. Apresentava-se, assim, como um intercâmbio de gentes e culturas, e atraía a si indivíduos que se associavam aos habitantes locais. O crescimento da população e da densidade extra-muros de edifícios de cariz civil e religioso provocou uma expansão urbana e, por conseguinte, a carência de cercar novamente a cidade. Neste contexto, surgiu uma nova cerca, em 1520, para circir o aglomerado em expansão. No final do séc. XV desenvolveram-se dois novos espaços urbanos de distintas funções: nas imediações do actual Cais da Solaria implementou-se um recinto vazio, o Rossio da Trindade, destinado ao tratamento e venda de peixe com vista a aumentar a actividade económica; e o outro rossio associava-se à Ermida de São João, a Norte do núcleo urbano, que apresentava uma relação directa com o Aqueduto. Estes novos espaços tomaram a modificar a forma urbana e a incrementar o desenvolvimento na sua direção. No séc. XVI, Lagos recebe a categoria de Capital do Reino do Algarve, a população intensificou-se e a fisionomia urbana permaneceu em constante expansão. A contração da muralha conduziu ao crescimento fora do núcleo, o aglomerado começava a invadir o interior e a afastar-se da margem. Em contrapartida, pela sua localização numa ampla baía, o núcleo urbano encontrava-se constantemente sob ataque e nestas condições viu-se obrigado a reforçar o sistema defensivo com a introdução de fortes em portos específicos da linha litoral.

O abalo de terras, de 1755, trouxe consigo um mergulho do mar em terra e despontou, assim, uma fase de decadência na cidade. Com a destruição da cidade, a população deslocou-se para as imediações da Ermida de Santo Amaro, a Noroeste, e no local estabeleceu-se provisoriamente em cabanas de colmo e madeira. Nesta conjuntura, à época de prosperidade de Lagos foi imposto um declínio e muitos foram os anos que levaram até ao seu ressurgimento. Com a reconstrução da cidade, a praça que antigamente servia de abastecimento de água, herda a função administrativa e por sua vez a Praça dos Touros recebe as funções religiosas da Igreja de Santa Maria provenientes de um local junto às muralhas.

Os antigos tempos de progresso ocorridas nas escalas na baía de Lagos encontravam-se estagnados. O comércio do peixe foi o único que subsistiu e no séc. XIX a expansão da indústria conserveira permitiu o reforço da cidade. O desenvolvimento desta indústria gerou uma grande quantidade de postos de trabalho e consequentemente impulsionou a expansão do aglomerado aquando da construção de bairros operários, que ainda hoje se verificam na malha urbana. O final do séc. XIX foi marcado por uma crescente inquietação face ao melhoramento da frente ribeirinha e à reformulação e enquadramento de um local para abrigar os barcos que se alojavam ao longo da margem. No início do séc. XX, procederam as reformas e atros da margem direita da Ribeira de Bensalfrim, construíram a doca junto à Ponta da Bandeira e o cais da Solaria – Destinada a pescas onde se instalou o bairro dos pescadores nas suas imediações. Anos mais tarde, final do séc. XX as funções portuárias passaram para a margem esquerda na qual se edificaram a zona de estaleiro naval, o porto de pesca e a Marina de Recreios agregado a uma zona habitacional e comercial.

11 Jose Fominho para a Revista Costa de Giro, 1935 apud Rui M. Paula, Lagos Evolução Urbana e Património  
12 "(...) parece hoje possível defender, com alguma segurança, que nesta área se localizou um núcleo urbano que, na época romana, era conhecido por Laccobriga. Parece provável que esse sítio (na lidade do Fero talvez apenas designado por Laccos) se situava no Monte Molilão, uma vez que os vestígios de uma ocupação pré-romana são evidentes, sendo também claro que, durante a época romana, houve no local edifícios de carácter público de grandes dimensões." Ana Margarida Arruda, Laccobriga: a ocupação romana na baía de Lagos, p.24  
13 "A posição refere-se à localização à escala regional, partindo do posicionamento face a outros núcleos de povoamento ou às vias de comunicação e está intimamente relacionada com a função original da cidade (...). Enquanto o sítio compreende o conjunto de características do local concreto onde se implantaram as construções, principalmente as topográficas e geológicas." Teresa Barata Salgueiro, op. cit., p. 149  
14 "(...) a fabrica e outros contextos apresentavam os seus momentos áureos num momento em que o Monte Molilão parece entrar em alguma decadência, não sendo abusivo propor, no estado actual dos nossos conhecimentos, uma transferência de funções, a partir dos finais do séc II de Molilão para Lagos" Ana Margarida Arruda, op. cit., p. 40  
15 Rui M. Paula, op. cit.

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

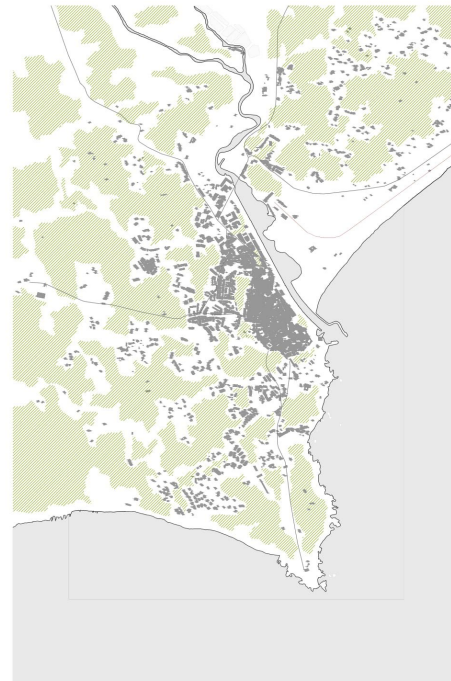
### Lagos



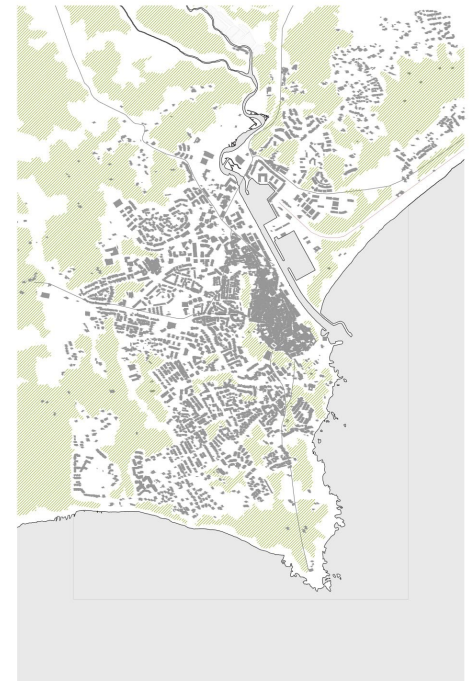
Núcleo Urbano Inicial  
Adaptado da Planta da Cidade de Lagos por Raul Frederico Rato (1924)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de 1922



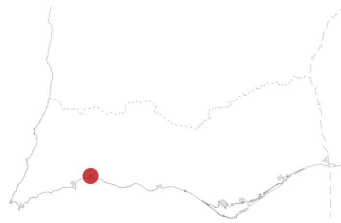
Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de 1976



Núcleo Urbano Actual  
Com base na planta da CML

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Alvor



04.10 | Esquema de localização do aglomerado de Alvor  
Elaborado pela autora

A gênese da ocupação de Alvor remete para um assentamento pré-romano, iniciado no séc. V a.C., de cariz religioso relacionado com o porto. Estudos arqueológicos afirmam a importância do porto como um lugar sagrado, de paragem e de contemplação aos Deuses protectores das rotas marítimas. Estas descobertas aproximam os temas religiosos interligados com as actividades marítimas dos povos do mediterrâneo e provenientes do Golfo de Cádiz em direcção ao Atlântico. Simbologia que marca Alvor, naquela época denominado de Ipsos como um porto santuário do qual se desenvolveu um povoado. A expansão romana apropriou-se do local de importância relevante como porto de escala e implantou a sua base naval, assim, as funções iniciais tomaram um rumo diferenciado com a ocupação romana. Apesar de pouco se saber da forma urbana presente no sítio quando este tinha a função de porto religioso, ao lhe conferir uma outra função, diferenciada da inicial e de cariz romana, ser-lhe-á implantada a forma urbana romana. O assentamento dispôs-se com traçado ortogonal, em conformidade com os portos, onde as vias adaptadas ao terreno se orientavam de Norte a Sul e cruzavam com as dispostas de Nascente a Poente. Do traçado romano apenas duas vias perpendiculares fazem parte da forma urbana actual. Rua Marques de Pombal e Rua Pedro Álvares Cabral, estas vias representavam as ligações com o interior do território, o meio de entrada no assentamento proveniente do exterior e a aproximação aos portos. A posição estratégica do aglomerado face à distribuição da rede de vias romanas, no termo da via de acesso ao balneário termal sacralizado na serra de Monchique marcava a importância da sua posição portuária de ligação por via terrestre ou marítima com o aglomerado actual de Portimão.

Perdera-se a importância pré-romana e romana do povoado após a ocupação árabe, iniciada nos finais do séc. VII, ao qual conferiram o nome de Al-Būr. A localização do castelo de origem islâmica, fora dos limites do traçado romano remete-nos para a permanência da malha urbana romana mesmo na época de ocupação muçulmana. A actividade agrícola existente nas imediações do assentamento, ainda em época romana, manteve-se tal como a pesca ou a extração de sal.

Com o domínio cristão, iniciado nos finais séc. XII, o aglomerado sofreu poucas alterações, reergueram o Castelo, destruído após as conquistas, e não se elaboraram quase nenhuma modificação na estrutura urbana. Com a análise do desenho de Alexandre Massa<sup>16</sup> do séc. XVII, de Alvor, note-se que o crescimento urbano entre aquele período de tempo não se verificou com grande intensidade. A configuração da forma urbana mantinha-se com as mesmas orientações do traçado romano e apesar de conservar os traçados regulares, a introdução do castelo quebrava essa regularidade. Um aspecto distinto dos outros casos de estudo é o elemento religioso, neste caso, sem ser envolvido pelo aglomerado e de situação sobranceira perante o desenvolvimento urbano, apresenta-se como um elemento individual periférico vinculado ao centro da praça principal por uma rua de orientação dispar da ortogonalidade presente no centro urbano. A justificação desta particular implantação poder-se-á reflectir à memória da origem do aglomerado, como um porto sagrado e, neste sentido, a localização da igreja junto ao acesso marítimo, como uma bênção aos que recebe em terra. Por outro lado, o alinhamento de edifícios que partem da regularidade central e se encaminham para a margem Poente, na procura de uma próxima relação com o recurso hídrico, deram origem à zona da Ribeira. Na planta estão representadas as propostas de construção de um sistema defensivo envolvente à vila, o qual nunca foi edificado e possivelmente

a carência de cintura defensiva tenha incumbido a ausência do crescimento da vila nesta época.

A linha de costa de Alvor, representada na carta, mostra o sítio de implantação do aglomerado rodeado, quer pela Ria de Alvor a Oeste, quer por uma pequena ribeira a Norte e, consequentemente, o assentamento estava cercado de água o que levava à relação das suas actividades com esta. O terramoto de 1755 e consecutivo maremoto devastou a pequena vila, arruinou a ermida de Nossa Senhora da Ajuda (também assinalada no desenho de Massa) e auxiliou o progressivo assoreamento da ria, o que veio impossibilitar a entrada de barcos de grande porte. "O seu porto foi um dos principais do Algarve, formado pelo rio que corre ao Sul da povoação em direcção a E. até ali, e depois toma ao N., nelle entravam embarcações até 8 mil arrobas, que saiam carregadas com os fructos do paiz; ficou obstruído com as areias pelo terramoto, e hoje apenas dá entrada a pequenas."<sup>17</sup>

No séc. XIX, a zona envolvente ao Largo da Ribeira desenvolveu-se e edificou-se os seus limites com elementos comerciais e vocacionados aos recursos marítimos. Estabeleceu-se o bairro dos pescadores no extremo Sudoeste que consolidava o quarteirão da malha previamente estipulada. O crescimento da vila nos dois últimos séculos foi pouco acentuado e o maior factor deveu-se à afluência turística na zona, do qual proveio a construção de hotéis e apartamentos na expansão Norte e Nordeste.

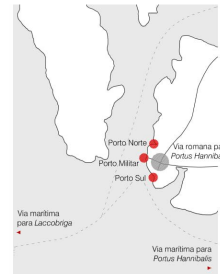
Tanto a Norte como a Sul do assentamento inicial, a forma urbana do aglomerado de Alvor é nitidamente notória os ideais individualizados e a quebra do quarteirão para dar lugar aos edifícios singulares rodeados de vegetação. O desenvolvimento urbano ocorreu ao longo das vias de acesso, no qual se aglomeraram em zonas de tipologias idênticas. A cidade recebeu um perfil ribeirinho estruturado e planeado, no qual se dispuseram elementos lúdicos e de restauração e agruparam a zona da actividade piscícola no extremo sul, numa pequena bolsa gerada pelo assoreamento e pelas zonas de sapal. A barra foi melhorada, no entanto já não se verifica a influência marítima que tivera, outrora, Alvor. A memória dos tempos das valiosas extrações de sal e das actividades de pesca continuam presentes nos habitantes e no traçado do assentamento. A relação com a ria não se perdeu e foi revitalizado o limiar entre o meio físico e o meio fluido que reestabeleceu, novamente, a proximidade com a ria e, consecutivamente, o mar.



Rua Marques de Pombal  
Castelo  
Rua Pedro Álvares Cabral  
Igreja  
Largo da Ribeira  
Porto de Pesca  
Porto do Biscoito  
Estrada Nova - Sul  
Via para Portimão  
Muro de Alvor

0 200 700

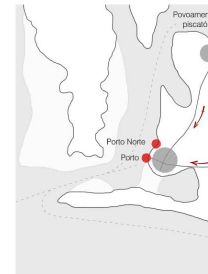
04.11 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Alvor  
Cidade de Alvor, Google Maps 2017



Auge portuário na origem do assentamento  
Meados do séc. III a.C.



Apropriação árabe da estrutura urbana romana  
Início do séc. IX



Crescimento do povoado em função da margem  
Início séc. XVII



Desenvolvimento do núcleo portuário e urbano  
Actual

16 Luís de Figueiredo, "Descrição e plantas da costa, dos castelos e fortalezas, desde o reino do algarve até cascais, da Ilha Terceira, da Praça de Mazagão, da Ilha de Santa Helena, da fortaleza da Ponta do Palmar na entrada do rio de Goa, da cidade de Argel e de Larache", pp. 80 et seq.

17 Francisco X. d'Almada Oliveira, Monografia de Alvor, p. 110



## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Alvor



Núcleo Urbano Inicial  
Adaptado da Planta da Baía de Lagos, Azólio Loureiro (1909)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de 1962



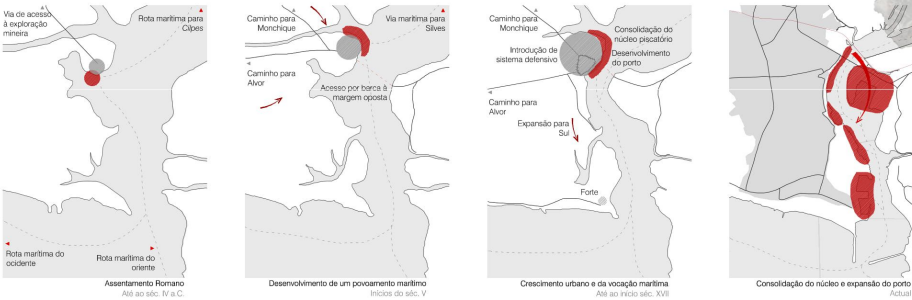
Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de 1976



Núcleo Urbano Actual  
Com base no ortofotomapa, google.maps 2017



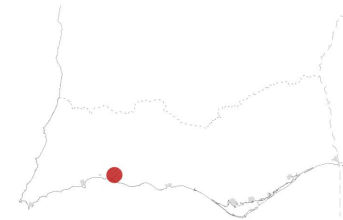
04.14 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Portimão  
Crédito: maps.google/maps 2017



04.15 | Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Portimão



04.16 | Esquema de localização do aglomerado de Portimão  
Elaborado pela autora

Das origens da fundação do assentamento na área de Portimão permanecem as especulações promovidas por muitos historiadores dos séculos passados. Uns acreditam que Portimão provém de Portus Hannibalis, antigo centro portuário comercial fundado por cartagineses e conquistado por romanos, 200 a.C., enquanto outros acreditam que no sítio do aglomerado actual já existia, na época dos Fenícios, um assentamento, posteriormente, reedificado, desenvolvido e renomeado pelos cartagineses. Os contínuos estudos sobre os aglomerados antigos e as suas relações e denominação por vezes são difíceis de identificar qual o sítio exacto do seu posicionamento e a sua primordial denominação, deste modo não cabe ao presente estudo definir ou concluir se o inicial aglomerado e porto de Portimão se designava de Portus Hannibalis ou Portus Magnus, mas sim compreender a importância do seu posicionamento e influência da proximidade com o recurso hídrico para o desenvolvimento do assentamento.

Segundo Adolfo Loureiro, apresenta-se como certo a importância da sua localização e a sua influência económica na época dos romanos. A abundância em espécies piscícolas, os requisitos climáticos favorecidos para a extração de sal e a sua situação interior, protegida das acções do mar, de ataques antrópicos e de fácil acesso ao interior do território face à foz do rio geraram-se como factores favoráveis ao desenvolvimento do aglomerado. A situação contigua às linhas de água apresentava-se benéfica para o escoamento de produtos, de modo menos dispendioso, mais seguro e com uma maior quantidade de mercadoria, por transporte marítimo ou fluvial. Neste sentido, a sua localização na época romana estava interligada com o vazamento de produtos da exploração mineira de Monchique, os bens chegavam à margem por uma via romana que partia em direcção ao Norte com um traçado paralelo à Ribeira de Odelouca.

Da ocupação muçulmana, iniciada no séc. VII, no aglomerado da margem direita do rio, que aproxima o Oceano Atlântico de Silves, persistem poucos vestígios e a preponderância do aglomerado romano perdera-se. Sabe-se da utilização árabe da navegação fluvial deste rio pela influência e importância de Silves, na época islâmica, como capital do Algarve e, consecutivamente, dominava os assentamentos ribeirinhos, *“passando Portimão a fazer parte do florescente império árabe da Península”*<sup>18</sup>.

Pouco se conseguiu averiguar relativamente à forma urbana do assentamento referente às diferentes épocas anteriores à monarquia, no entanto recentes vestígios arqueológicos, no ano de 2014, posicionam uma zona romana de actividades de preparados de peixe, com pelo menos cinco espaços para confeccionar, no interior do Edifício Mabor, presente na zona ribeirinha, o que remete à importância da relação com o recurso hídrico e a aproximação da margem a este complexo aquando do domínio romano.

As acções do assoreamento do Rio Arade levaram a presença humana, espalhada pelas margens ribeirinhas, a aproximar-se da foz. Neste seguimento, o aumento de população concentrada na área em estudo, ao longo do séc. XV gerou a desagregação do termo de Silves e impulsionou o crescente desenvolvimento do local em estudo. A travessia entre as margens do rio efectuava-se de barca a partir do largo adjacente à Capela de São José, presente em representações do séc. XV. Pela análise de ilustrações presentes no Museu Municipal de Portimão, evidencia-se junto à capela um pequeno assentamento que acompanhava o movimento circular da margem, onde se localizavam salinas e dispunham estaleiros navais, salientavam, assim, a próxima convivência na apropriação das margens e das actividades relacionadas com a pesca, com a produção e armazenamento de sal e a utilização das marés com os moinhos de água. O início da influência da monarquia, no local, revela-se, entre 1466 e 1504, com o erguer da muralha em forma de polígono irregular para cingir uma pequena povoação posicionada num terreno mais elevado, S. Lourenço da Barrosa. A muralha compunha três portas principais, duas delas relacionavam-se com os

18 Adolfo Loureiro, op. cit., p. 186  
 19 Luís de Figueiredo, op. cit., pp. 73 et seq.  
 20 Adolfo Loureiro, op. cit., p. 193.

caminhos romanos de acesso a Monchique e a Alvor e a outra contactava com as entradas e saídas de produtos provenientes do mar. A forma urbana interior compunha-se de ruas estreitas e densamente edificado com quarteirões dispostos perpendiculares à margem.

Pela análise da planta de Alexandre Massa<sup>19</sup>, nota-se a apropriação intensa da margem no início do séc. XVI, repleta de pontos de atracagem, quer na margem direita como na margem esquerda, e o interior da cintura defensiva relacionava-se também com o limiar terra – mar, observável pela densidade de portas a Sul/Este. O Convento de São Francisco, 1530, posicionado numa pequena restinga, entre a foz e o aglomerado, servia de abrigo a caravelas e navios. Os terrenos entre este Mosteiro e a foz do rio, onde surgiu no topo a Ermida de Santa Catarina, eram incultos e inundáveis e a barra deveria ser atravessada junto a ambas as margens, para evitar o banco de areia, ao centro, representado no levantamento de Massa. Reforçado por Adolfo Loureiro<sup>20</sup> quando descreve a entrada da barra adjacente à Ponta do Altar, antes do terramoto de 1755, devido à quantidade de areias que se acumulavam, provenientes do interior do rio, e impediam a sua entrada segura. Massa também assinala na planta os locais para implantar os elementos de defesas da entrada da barra, na margem direita e na margem esquerda, edificados no início do séc. XVII. O aproximado do aglomerado pela costa, a partir do convento, era composto por salinas que resultavam em produto para comércio, como uma importante fonte de rendimento.

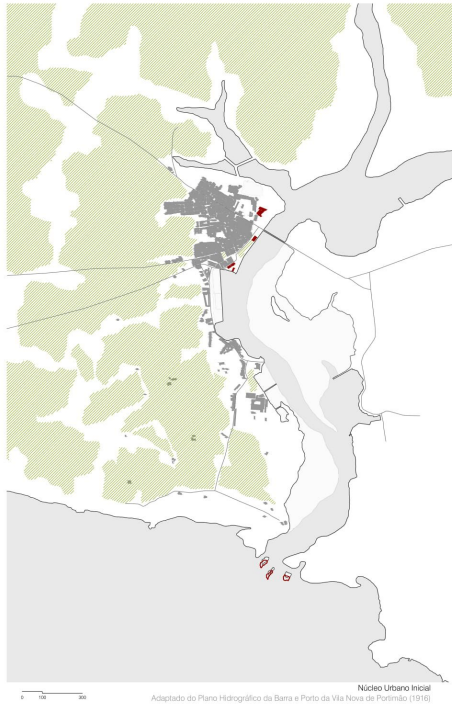
A expansão económica e o crescimento populacional acarretaram o desenvolvimento urbano para o exterior da muralha, edificaram a Igreja do Colégio dos Jesuítas, em 1660, a oeste do burgo medieval. No início do séc. XVII, no sentido poente, deu-se o crescimento do assentamento extra-muros. Pela observação de ilustrações, do Museu Municipal, verifica-se o edifício actual da Câmara Municipal, no entanto documentos públicos remetem a sua construção para o final do séc. XVIII.

O séc. XIX representou o impulsionar do crescimento urbano, iniciaram-se os estudos de resolução dos problemas de assoreamento da barra, foram elaborados diversos projectos e começaram as reformas à situação da barra de Portimão. A travessia tradicional de barca entre as margens do rio, deu lugar ao cruzamento do rio por meio de uma ponte, concluída em 1876. Anos mais tarde, em 1903, construíram o ramal ferroviário até Portimão, com termo na margem esquerda do rio e só em 1922 o traspôs e chegou até Lagos. A acentuar o limite gerado pelo braço de rio que se estendia a Norte do aglomerado encontrava-se a via férrea como uma barreira física. Entre a Rua Infante D. Henrique (rua que entrava em Portimão a partir da ponte) e a linha de caminho de ferro desenvolveu-se e consolidou-se a expansão do aglomerado a Norte, interligada de habitação e edifícios vocacionados às actividades relacionadas com o recurso hídrico. Nesta zona floresciam indústrias fabris de conserva de peixe, tal como se portuavam ao longo das margens, e de construção naval.

A forma urbana manteve-se sempre em constante diálogo com a margem e com os recursos provenientes do mar, desde a sua implantação cartaginesa até ao período moderno e seguintes. Durante uns séculos subsistiram de produtos da pesca, enquanto noutros o comércio foi o incremento do desenvolvimento. A estrutura urbana articulou-se ortogonalmente para poente da muralha, e a expansão para Sul deu-se com o impulsionar da época industrial. O Rio Arade marcou o Algarve como um ponto propício, nas duas margens, ao desenvolvimento da indústria conserveira. À excepção do séc. XX, o desenvolvimento urbano esteve intrinsecamente relacionado com o crescimento proporcionado pelo porto, de extensão ao longo das margens. O desenvolvimento portuário do séc. XX acarretou a Portimão e à zona Norte de Ferragudo um carácter industrial, atenuado com a reconversão da zona ribeirinha e, consecutivamente, a aproximação da população novamente das margens.

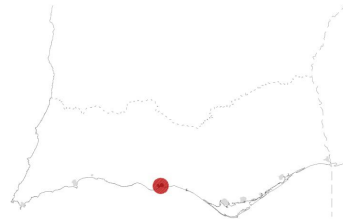
## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Portimão



## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Albufeira



04.18 | Esquema de localização do aglomerado de Albufeira  
Elaborado pela autora

Da génese do assentamento de Albufeira, não se verificou, no presente estudo, vestígios que justifiquem a sua presença anterior ao domínio romano, no entanto as condições topográficas existentes naquele sítio levam a acreditar na apropriação antrópica. Evidências romanas surgiram junto à Praia de Santa Eulália, um complexo de estruturas de salga de peixe, dos séc. III e V, revelam, assim, a presença romana em Albufeira, denominada de Batum, e comprovam a sua relação de proximidade com o recurso hídrico como meio fornecedor de produtos para comércio.

Com o domínio islâmico, a partir do séc. XVIII, Al-buhera<sup>21</sup> dotou-se de fortificações defensivas que revelaram poder e representaram resistência na reconquistada pelos cristãos. A economia alargava-se desde o cultivo dos campos até às actividades de pesca e ao comércio marítimo. Uma vez mais permaneceu a influência do mar nos costumes das povoações e as trocas com o Norte de África representou um peso importante na economia reflectida na imponência do aglomerado.

A reconquista cristã provocou contínuos estragos face aos restantes aglomerados, as constantes investidas quebraram os movimentos marítimos e as relações com o Norte de África o que provocou a progressiva miséria ao assentamento.

O restabelecimento económico, lento, aconteceu até ao final do séc. XV, quando o aglomerado recebe o foral em 1504. "Construíram-se-lhe fortificações, com um castelo (...) sendo a villa circundada de muralhas com acesso por três antigas portas."<sup>22</sup> Pela análise da planta de Alexandre Massai, do séc. XVII, referente ao assentamento de Albufeira, apesar da incerteza do momento exacto do erguer das muralhas e, conseqüentemente, da sua origem, cristã ou islâmica, verificam-se as três portas e no interior um castelo. A muralha cingia as edificações do cerro adjacente ao mar e era circundada, quase na íntegra, por um braço de mar que penetrava a terra pela zona da actual Praia dos Pescadores. Devido às características topográficas, a porta de acesso ao recurso hídrico localizava-se a norte do aglomerado, em contacto com a reentrância de mar que abraçava o sistema defensivo. Em contacto com a muralha a Sul integrava-se a Bateria da Baleeira, erguida no séc. XVI, de apoio ao conjunto defensivo. Séculos mais tarde, por acção de erosão marítima e devido ao terramoto de 1755 que arrasou grande parte de Albufeira, desapareceu a bateria juntamente com parte da muralha.

A forma urbana no interior da cerca era densamente construída, com ruas estreitas orientadas no sentido de Norte – Sul. Actualmente, o desenho dos quarteirões neste morro é completamente edificado, possui a organização da fachada representar a parte da frente da casa e o interior ser composto por logradouro. O aglomerado desenvolveu-se nas imediações da muralha, constituíram-se edificações na parte baixa adjacente à praia, composta maioritariamente por pescadores, na procura da aproximação ao local onde eram amarrados os barcos de pesca. Após o terramoto de 1755, seguido de maremoto que avassalou Albufeira, construíram a Igreja Matriz, a poente do núcleo inicial, e consolidaram, lentamente, a estrutura urbana.

O porto, essencialmente com um cariz piscatório, não possuía uma estrutura física e acontecia na pequena baía onde os barcos eram puxados, ao longo da praia, para terra. O movimento marítimo deste porto era reduzido, este facto só se alterou a partir de meados do séc. XIX, com

o crescimento da actividade piscícola e consigo o desenvolvimento da economia. O surto de expansão do aglomerado deu-se no séc. XX, iniciado com a indústria conserveira e atingido o seu auge com o turismo. No ano de 1908, segundo Adolfo Loureiro, Albufeira só possuía uma fábrica de conserva de peixe, a qual restabeleceu a importância do assentamento, a sua economia e o comércio. Apesar da implementação de mais fábricas conserveiras a sua forma urbana não teve uma grande expansão impulsionada por esta actividade de término a meados do mesmo século.

O desenvolvimento em todas as frentes ocorreu com o excessivo turismo que devastou a forma urbana de função piscatória e sobrepôs-lhe a função turística. Espalharam-se, ao longo das vias de acesso, diversas construções singulares, de ideais modernos, rodeadas de vegetação e agrupadas em pequenos núcleos similares. Estas edificações consolidaram-se e geraram uma complexa forma urbana, composta por diferentes malhas e distintas tipologias construtivas. No início do séc. XXI surgiu a Marina de Albufeira que impulsionou todo um complexo habitacional, comercial e de serviços que se desenvolve para poente, assim, o aglomerado alonga-se pela extensão da linha costeira. O porto piscatório foi direccionado para as imediações da nova estrutura de modo a libertar a praia para os banhistas e impulsionar a crescente onda de turismo.



Marina de Albufeira

Porto de Pesca

Igreja Matriz

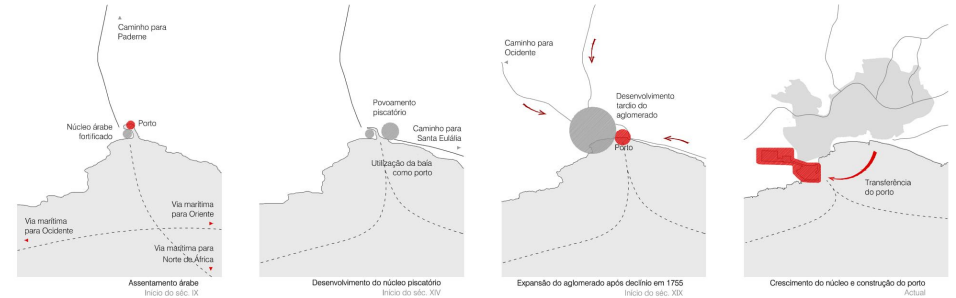
Núcleo Inicial

Estrada para Santa Eulália

Estrada para Santa Eulália

0 200 700

04.19 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Albufeira  
Ortofonosoma, google maps 2017



21 "Charavaym-lhe os arabes Al-buhera, segundo uns, de bahron, diminutivo de mar, pequena lagoa que havia no seu interior, formada pelas águas que o mar lhe introduzia." Adolfo Loureiro, op. cit., p. 255  
22 Adolfo Loureiro, op. cit., p. 256

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Albufeira



**Núcleo Urbano Inicial**  
Adaptado da Planta da Área de Reabilitação Urbana, CMA (Século XIX)



**Núcleo Urbano**  
Adaptado da Carta Corográfica de Portugal (1952)



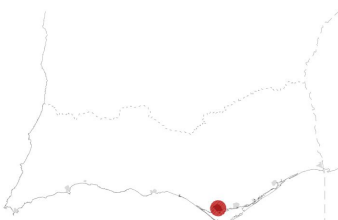
**Núcleo Urbano**  
Adaptado da Carta Militar de Portugal (1976)



**Núcleo Urbano Atual**  
Com base no ortofotomosaico, google maps 2017

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

## Faro

04.22 | Esquema de localização do aglomerado de Faro  
Elaborado pelo autor

O sítio de implantação da actual cidade de Faro, na época dos Fenícios, por volta do séc. VIII a. C., representava um importante entreposto comercial e, segundo Rui M. Palma<sup>23</sup>, integrava um vasto sistema mercantilista, com produtos piscícolas, minérios e agrícolas. De posição recatada face à linha exposta às forças da acção do Oceano Atlântico, Ossonoba estabeleceu-se numa elevação entre o mar e a Ribeira das Lavadeiras e mantinha relações comerciais com os vários postos situados ao longo da costa no Mediterrâneo.

A adaptação da forma romana ao local, a partir do séc. III, deu-se com a introdução de duas vias perpendiculares<sup>24</sup> que se cruzavam no centro da vila cercada por uma muralha oval<sup>25</sup>. A economia deste povoado subsistia de trocas comerciais de recursos provenientes do mar e de produtos dos campos de cultivo, desta forma o seu porto, por onde entravam e saíam os produtos, foi um elemento marcante para o desenvolvimento da povoação romana que se expandia extra-muros.

Com o período árabe houve uma apropriação do espaço e da forma urbana, mantiveram-se os dois eixos romanos principais, ao centro ergueram uma mesquita e as antigas muralhas romanas destruídas deram lugar a um traçado circular interior, envolvido numa muralha, que continha um castelo no seu extremo sul<sup>26</sup>, e abarcava uma maior área relativamente à romana. Os anteriores arrabaldes foram ocupados e consolidados, das pequenas linhas de água surgiram vias estruturantes do traçado urbano e a permanência junto à linha de costa leva a concluir que a relação económica em conformidade com o recurso aquático manteve-se no período muçulmano.

Após a conquista, pelas tropas de D. Afonso III, no séc. XIII, processa-se a expansão urbana do aglomerado, quer no interior da muralha reerguida quer nas suas imediações. O anterior arrabalde a Norte com uma vocação marítima, estendeu-se para o interior e adocagou-se a si, a poente, estruturas de apoio às actividades da construção naval. Toda a linha de margem desde a estrutura defensiva, onde existia um cais acostável, até aos estaleiros navais, a Norte, destinavam-se a actividades portuárias, actual Doca de Faro. A época dos Descobrimentos e consequentemente as influências marítimas tanto no comércio como na economia ou no crescimento demográfico levaram à progressiva expansão urbana, à construção de um novo sistema defensivo abaluartado, em 1660, que cercasse e protegesse o crescimento anterior e à elevação religiosa com a edificação de edifícios religiosos. No exterior da nova cerca permaneciam os campos de cultivo<sup>27</sup> subsistentes ao aglomerado e no interior consolidava-se a forma urbana. De relação directa com o mar abriram portas de acesso aos pequenos ancoradouros que se estabeleciam ao longo da primeira muralha<sup>28</sup>. A Rua Direita, de relevante importância, construída no limiar entre o aglomerado anteriormente destinado às classes piscatórias e a margem, unia a estrada de acesso ao Ocidente Algarvio com a praça adjacente à primeira cerca. Actualmente a sua importância comercial mantém-se e garantiu-se a memória com a remoção de circulação rodoviária.

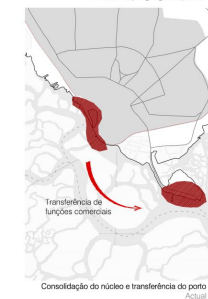
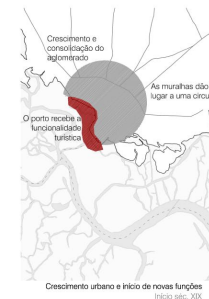
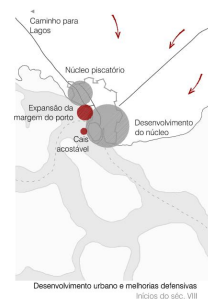
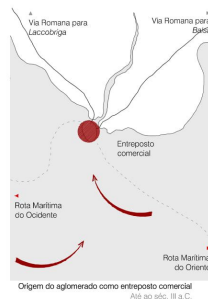
A forma urbana definida por uma expansão orgânica do séc. XVII e XVIII, apesar de se alongar pelo interior do território, mantém a relação com os recursos marítimos, quer a pesca, quer as salinas. O traçado radial foi resultado da dispersão dos elementos religiosos, que marcam a transição para o campo, e a procura da ortogonalidade no aglomerado, pré-existente rectilíneo de cariz romano, que se estabeleceu perto da Ribeira foi resultado da organização facilitada e articulada

23 "O nome Ossonoba terá a sua origem no lençol «Osson Êbã» - armazém no sapal" Rui M. Paula; Frederico Paula, Ossonoba Faro Evolução Urbana e Património, p. 46  
24 Actuais Rua do Município e Rua do Repouso.  
25 A muralha ergueu-se no local do actual traçado circular interior referentes à Antiga Travessa das Freiras, à Rua Raquinho e à Rua Monsenhor Boto.  
26 "Santa Maria do Ocidente está edificada na orla do mar e o mar vem bater nos seus muros. É de tamanho mediano e muito bonita. Tem uma Mesquita principal e Assembleia de Notáveis. Pelo seu porto entram e saem navios" Adrisi, geógrafo árabe apud op. cit. p. 57  
27 Observáveis na planta executada pelo Coronel Pereira do Lago, em 1834 de título "planta do contorno exterior da Praça de Faro, e parte da Camargha vizinha que indica todas as obras de Fortificação construídas p. a sua defeza pelo 2º T. Engenheiro Rufino Antonio de Moraes"  
28 Contactados pela análise da planta da Praça de Faro, de José Sando Vasconcelos, séc. XVII

em função da ria para as classes piscatórias. As condições de implantação condicionadas pelas necessidades topográficas de defesa e de proximidade da rede de circulação marítima/fluvial ditaram as características favoráveis ao assentamento e revelaram uma forma urbana em conformidade com as funções a que se destinavam, localizado em elevações do terreno e cercado por uma muralha, próximo a portos de comércio. Nas civilizações seguintes a adaptabilidade ao existente e as situações geomorfológicas do terreno dispunham a progressiva expansão, a presença da ria e das linhas de água eram factores de aproximação da população à água. Posteriormente, as linhas de água deram lugar a algumas das vias mais importantes do aglomerado urbano.

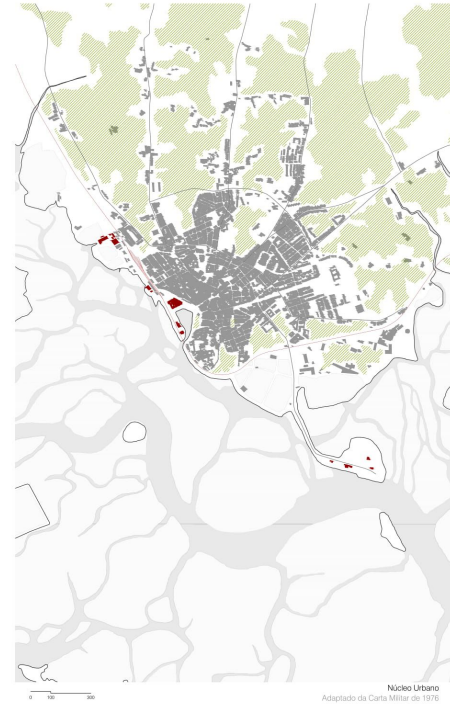
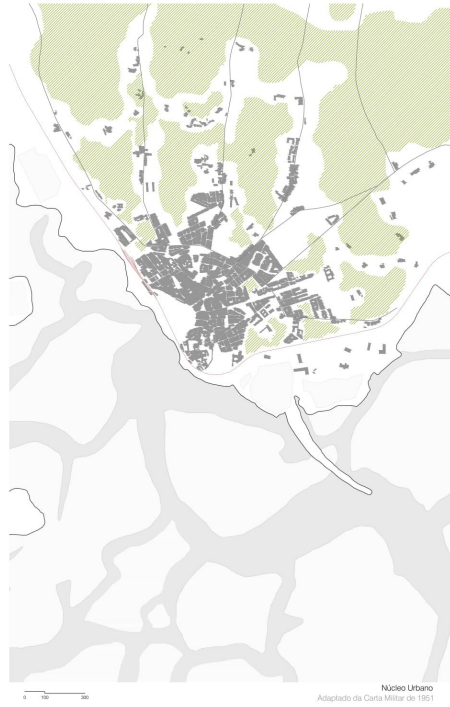
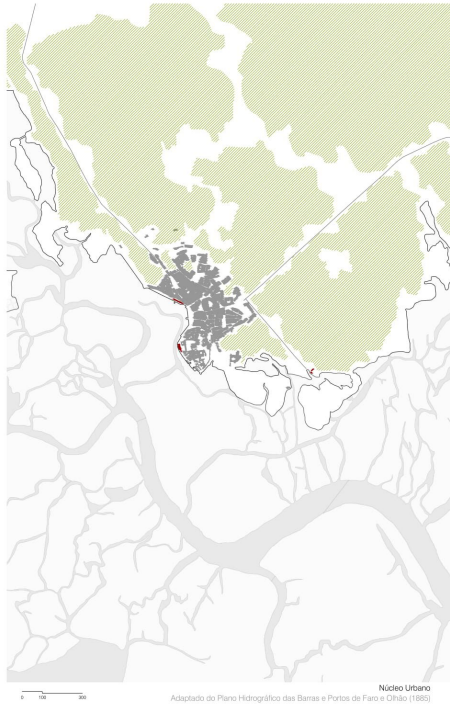
O terramoto de 1755 iniciou com intensidade no aglomerado de Faro e provocou uma vasta destruição agravada com as tropas francesas. O séc. XIX foi determinante no processo de expansão da cidade de Faro e na alteração de função, tanto a adaptação administrativa como a introdução da rede ferroviária, uma barreira física entre a cidade e o recurso hídrico e, neste sentido, quebrou-se a proximidade e a ligação directa estabelecida anteriormente com a ria. Os processos de aterro alteraram a frente ribeirinha e conceberam às muralhas iniciais um espaço de desafogo entre estas e a água, configuraram-se dois espaços de circulação entre os dois mundos, um pedestre e outro férreo. Entre o antigo aglomerado de vocação marítima e a muralha conquistaram terreno ao mar e edificaram uma doca limitada pela linha de caminho-de-ferro. A industrialização invade o aglomerado, o castelo perde a sua função defensiva, da qual já não padecia o aglomerado, parte dele demolido para receber a Fábrica de Cerveja, nas imediações da Estação de Caminhos de Ferro desenvolveram-se, também, indústrias; o baluarte dá lugar a uma avenida que circunda o aglomerado e a cidade começa progressivamente a invadir o campo. O melhoramento e fixação da barra de Faro e a rectificação e desobstrução dos canais auxiliou ao crescimento da circulação via marítima.

A nova forma urbana, radial e racional, estruturada por artérias que interligam o centro do aglomerado com a periferia são interrompidas por duas vias radiais que unem os extremos do aglomerado, conferem à cidade uma nova forma em relação com o tempo e com as novas necessidades introduzidas pelos veículos a motor e pelo desenvolvimento do turismo. O porto comercial distanciou-se do centro do aglomerado e estruturas de apoio, como por armazéns ou o bairro piscatório, foram implantadas a nascente fora da área cercada pela linha férrea. As mutação das funções do aglomerado e da influencia do tempo e o crescimento demográfico levou ao desenvolvimento e alteração da forma urbana.



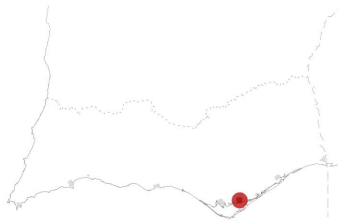
## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Faro



## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Olhão



04.26 | Esquema de localização do aglomerado de Olhão  
Elaborado pela autora

Da inicial ocupação de Olhão pouco se sabe, Estácio da Veiga em 1877 elaborou esboços onde apresentava as construções de uma comunidade romana situada a Nordeste da actual cidade de Olhão, no sítio da Quinta de Marim. Nesta importante villa piscícola e agrícola foram encontrados tanques romanos de salga de peixe, o que induz à utilização de recursos do mar para a subsistência da população e comércio. Dennis Graen, em 2007, no seu artigo para a Revista Portuguesa de Arqueologia coloca a hipótese da existência de um porto, perto desta comunidade, para a exportação de *garum*<sup>29</sup> até ao interior do Império Romano.

A herança da ocupação muçulmana, do séc. VIII até ao séc. XIII, no assentamento, foi escassa. As actuais açoiteias e a configuração arquitectónica das construções da cidade foram adquiridas séculos depois da presença moura no território algarvio. A abundância de pescado nas regiões adjacentes à Ria Formosa levou a uma progressiva aproximação e fixação da população junto às margens, neste contexto, durante o séc. XVI, famílias que subsistiam da pesca deslocavam-se sazonalmente para os locais de maior abundância. Não obstante, a constituição do assentamento oihanense provém do agrupamento de pescadores oriundos, segundo Adolfo Loureiro, de Aveiro em conjunto com pescadores que, segundo Sandra Romba, se deslocavam de Faro em épocas específicas e ali construíam as suas cabanas efémeras e de materiais precários como a palha ou o junco em conjunto com a madeira. À deslocação dos homens da pesca associava-se a transferência das suas famílias e nesta sequência deu-se a mutação da sazonalidade à permanência, o que levou à progressiva fixação no local. Segundo Sandra Romba, as cabanas distribuíam-se, de 15 a 20, na margem em fileiras harmoniosas e simétricas.

Um outro factor, que facilitou a permanência das famílias no local, foi a construção de elementos que defendiam a costa de agentes exteriores. Assim, para protecção da população dos ataques frequentes à entrada da Barra de Olhão, situada entre a Ilha da Armona e a Ilha da Culatra, na actual Barra Antiga assoreada, foi construída, no séc. XVII, a "(...) Fortaleza de S. Lourenço, mas hoje em ruínas. Só nas margens baixas essas ruínas se enxergam, e, segundo nos afirmam, sob ellas se conservam ainda as antigas peças de artilharia, que lá ficaram abandonadas."<sup>30</sup> Neste mesmo século, ergueu-se a Igreja de Nossa Senhora do Rosário (actual Igreja da Soledade). Este elemento delimitava a Norte o aglomerado que, no início do século seguinte, se começava a consolidar com a construção de habitações de alvenaria.

Neste momento de viragem do processo evolutivo de Olhão, considero-o um ponto marcante na forma urbana do aglomerado. A sua função permaneceu e manteve-se a exploração dos recursos do mar que fomentaram a aproximação ao recurso hídrico; o aumento da população com a introdução de sistema defensivo e com a conversão das cabanas sazonais para um abrigo de carácter permanente, deixou a sua forma efémera e ganhou solidez e estabilidade em continuidade com as que se expandiam em seu redor. O território não sofreu muitas alterações, a função inicial piscatória subsistiu, no entanto o factor temporal revelou marcas na forma urbana do aglomerado. As cabanas deixaram de se apresentar em conformidade com o mar, separadas umas das outras em filas contínuas e duplicadas por um número finito de habitações por linha para dar lugar às ruas irregulares constituídas por pequenos e alongados quarteirões onde a frente da casa constituía facthada com a rua e no seu interior desenvolvia-se o logradouro. As ruas nasciam perpendiculares

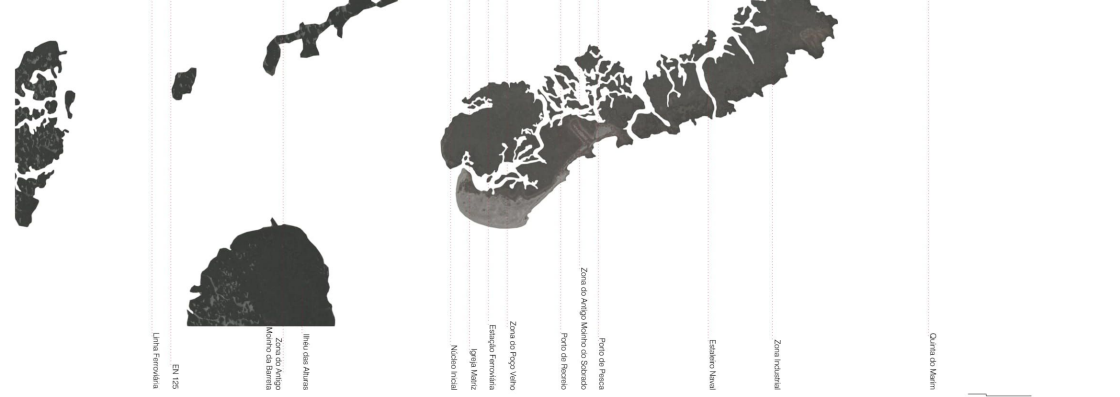
à frente de mar e no seu interior cruzavam com paralelas à margem que desviavam em curvatura o seu rumo, o que originava uma forma irregular.

Durante o séc. XVIII, mantêm-se o progresso urbanístico e demográfico e as contínuas relações estabelecidas com o Norte de África são determinantes para a absorção das características provenientes das habitações<sup>31</sup>, com açoiteias e caídas de branco, construídas do outro lado do oceano e implementadas no aglomerado de Olhão. A consolidação do aglomerado e o grande movimento ultramarino do povo português, nomeadamente os pescadores e marenantes do algarve, trouxeram e levaram produtos e ideais e proporcionaram uma intensa relação com o "para além do mar" e, neste sentido, a aproximação à margem e, consecutivamente, à linha de costa. Nesta época, o porto de Olhão não se tratava de um elemento físico moldado no limiar mar – terra, este estendia-se ao longo de toda a frente ribeirinha, onde os barcos eram arrastados para a areia e o peixe se vendia na praia. A desenhava-se no final da actual Praça Patrão Joaquim Lopes<sup>32</sup>, onde se situava a Alfandega e alongava-se horizontalmente aos extremos do Moinho da Barreta e ao Moinho do Sobrado. A frente de mar já se encontrava consolidada, assim a expansão do aglomerado deu-se para norte, abraçou a igreja primitiva e aproximou-se do Poço Velho.

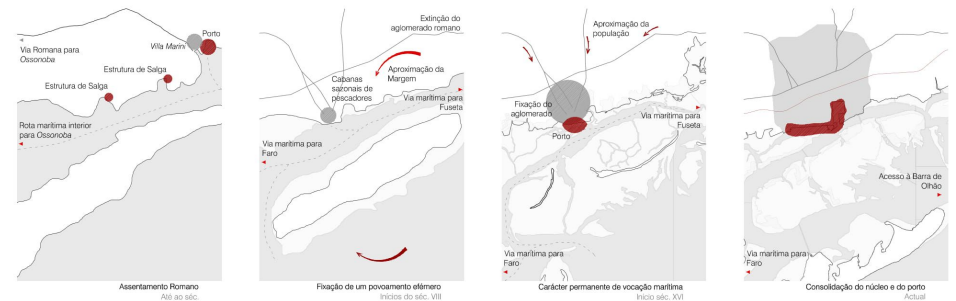
Ainda neste século, começaram as acções de aterro, a procura de espaço para erguer edifícios, e deu-se assim a conquista de terra ao mar. A importância do vínculo estabelecido com o recurso hídrico aumentou, tanto com as viagens como com a qualidade do pescado e, com isso, as condições de desembarque e embarque careciam de melhorias. Uma nova frente, organizada e ortogonal, com quarteirões mais espaçosos davam um novo perfil a Olhão. O "Caes mandado construir pela camara ahi por 1857. De antes o caes servia conjuntamente para o estaleiro na construção das diversas embarcações. Depois da construção do Caes, o estaleiro foi t'ali transferido para as proximidades do Moinho do Levante"<sup>33</sup>

Entre o final do séc. XVIII e o início do séc. XIX, a expansão para Sul deu-se de forma organizada e ortogonal, e a frente urbana apresentava-se com um cariz comercial e industrial, constituído por armazéns, onde o desenvolvimento das fábricas de conserva impulsionaram a evolução económica da cidade. O aumento da mão-de-obra estimulava o crescimento demográfico e, com isto, no interior do quarteirão, os logradouros deixaram a sua função e começaram a ser invadidos por anexos, umas vezes com funções arrendatárias, outras como um acrescento à casa.

A influência do porto, a abundância de pescado e as relações com o mar, juntamente com outros factores, incrementaram o desenvolvimento e o crescimento do assentamento, inicialmente junto à linha de costa, com traçado em conformidade com a margem, e posteriormente, já no séc. XIX e XX, em direcção a Norte. Embora a maioria das fábricas, na segunda metade do séc. XIX, tenham desvanecido o seu auge, Olhão ainda mantém uma estreita relação com o mar e o porto é um elemento marcante no desenvolvimento.



04.27 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Olhão  
Ortofoto: google maps 2017



29 Era um molho que fazia parte da Gastronomia Romana e confeccionava-se a partir de sangue e de Atum, juntamente com pequenos peixes e moluscos deixados em salmoura ou ao sol durante algum tempo.

30 Francisco X. d'Althade Oliveira, Monografia do Olhão, p. 116

31 "Naturalmente as suas contínuas relações comerciais com os habitantes das diferentes portos marítimos, que visitam, desenvolveram extraordinariamente no marítimo de Olhão esta facultade de aprendizagem" Francisco X. d'Althade Oliveira, op. cit., p. 360

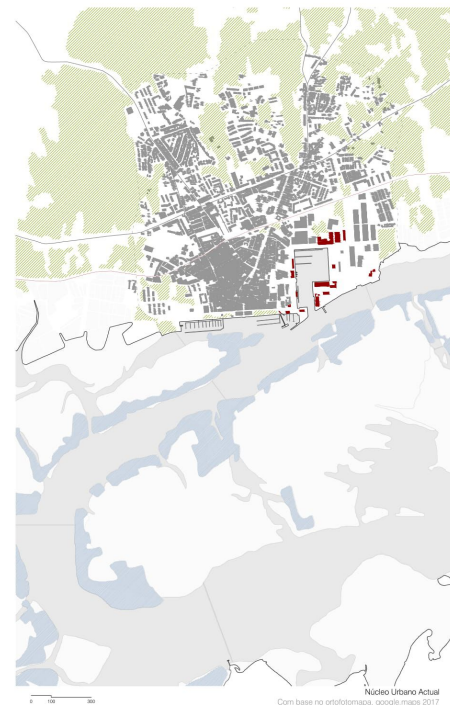
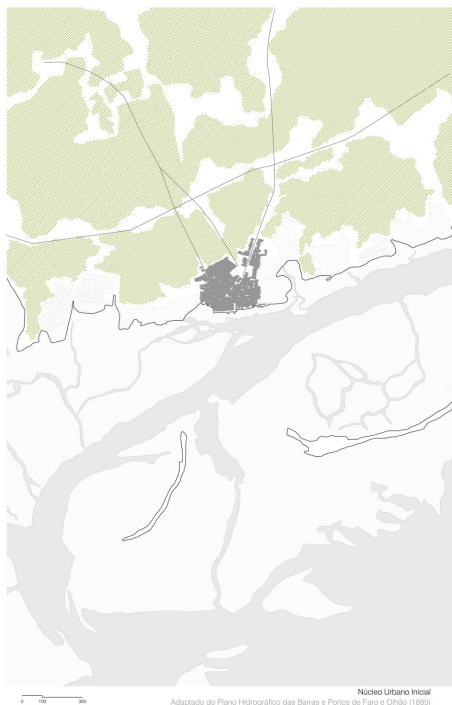
32 "Chegando à praia não tem que admirar construções elegantes ou gigantescas, mas vê provavelmente a freguesia de mestros, que se balouçam brandamente ao impulso de leve ondulação da maré que sobe. Ao lado de pequenas capelas conservam-se as velas lituárgicas ou lituás que ao rápido andamento imprimem aos navios" Francisco X. d'Althade Oliveira, op. cit., p. 136

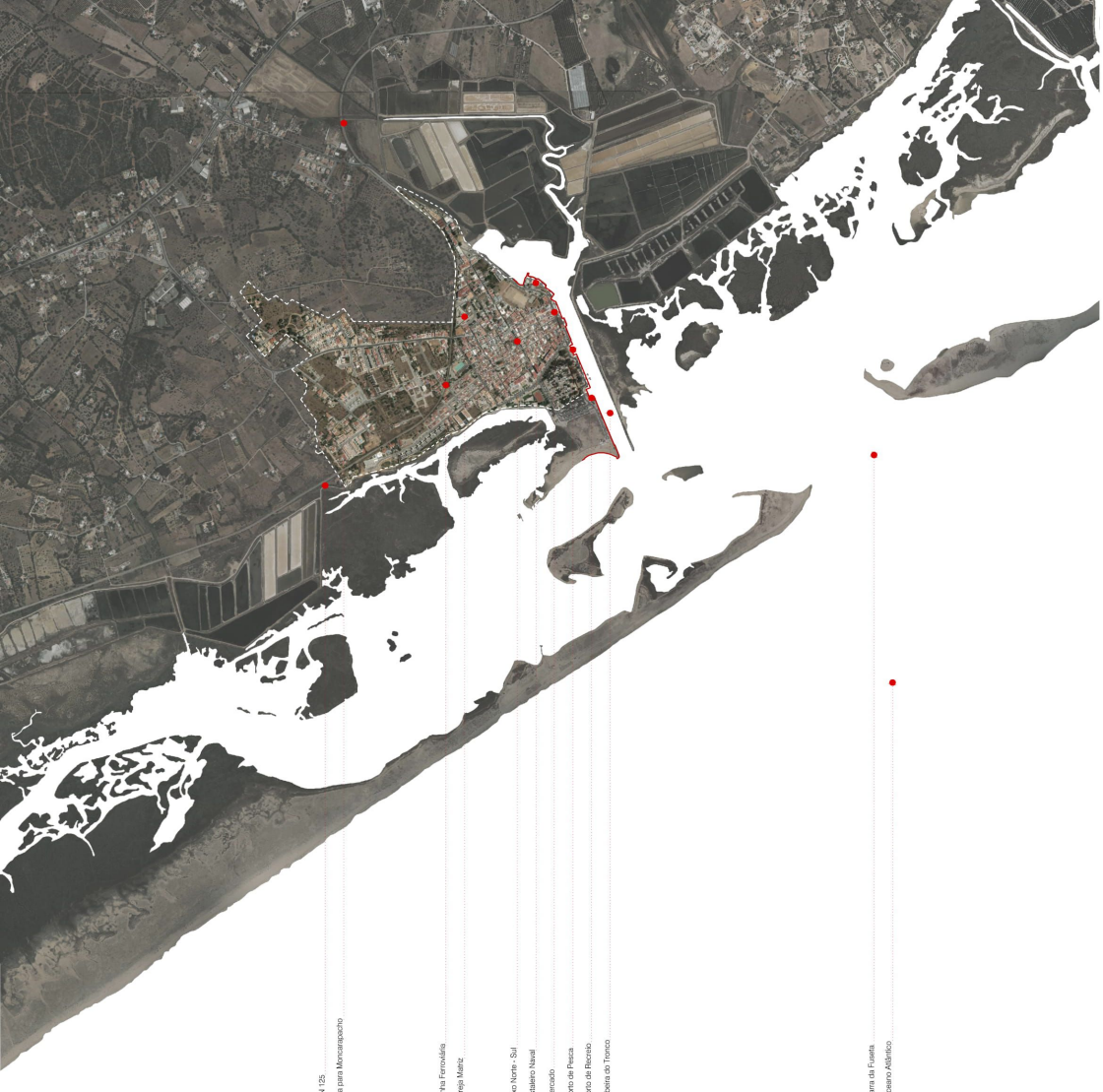
33 Francisco X. d'Althade Oliveira, op. cit., p. 162



## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Olhão





EN 125  
Via para Moncarapacho

Igreja Matriz

Estio Norte-Sul

Estabelecimento Naval

Mercado

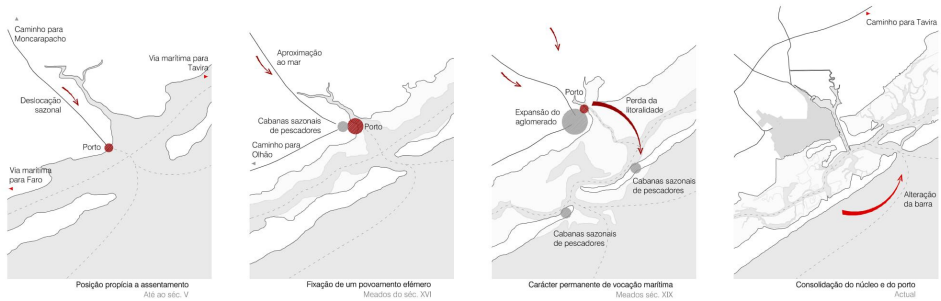
Porto de Pesca

Ribeira do Tronco

Barra da Fuseta

Oceano Atlântico

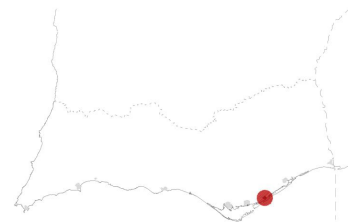
04.30 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto da Fuseta  
Ortofoto:mapa.google.maps 2017



04.31 | Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Fuseta



04.32 | Esquema de localização do aglomerado da Fuseta  
Elaborado pelo autor

Da presença humana anterior ao séc. XVI, não se conseguiu averiguar indícios de adaptação às margens nem vestígios de acções antrópicas no actual assentamento da Fuseta. Sabe-se que as primeiras formas de assentamento recaem sobre necessidades sazonais de pescadores de armações de atum. *"Apenas havia ali algumas cabanas para guardar os utensílios das armações, que se lançavam neste sítio (...)"*<sup>34</sup>

Pela planta de José de Sande Vasconcelos<sup>35</sup> identifica-se o "Lugar d'Fuzeta", embora sem a representação do aglomerado, perto da Ribeira do Tronco, apresentada com um caudal superior ao actual, elemento reforçado pela observação de Plantas de Baltasar de Azevedo Coutinho<sup>36</sup>, onde este representa, de uma forma esquemática, o pequeno aglomerado composto por poucas construções dispostas paralelamente à margem da Ribeira. Esta última ilustração reproduz dois caminhos de acesso ao aglomerado, um desenvolve-se no sentido de Tavira paralelamente à margem e o outro nasce na Bateria da Fuseta, erguida no séc. XVII, e cresce perpendicularmente à linha de costa, em direcção à confluência com a antiga via romana que aproximava, pelo interior, Faro de Tavira. Este último acesso originava duas zonas destinadas a diferentes actividades, uma área direccionada aos elementos de defesa onde integrava a bateria e o quartel e uma outra, de ocupação nascente contígua à margem, de vocação piscatória interligada com a habitação. As cabanas estabeleceram-se articuladas e na proximidade da margem, em um terreno topograficamente pouco acidentado, durante os séc. XVI e XVII. O número de habitantes aumentou pelas condições de comodidade da barra e as cabanas efémeras converteram-se, progressivamente, em casas de alvenaria<sup>37</sup>.

Os habitantes, para além da actividade da pesca, dedicavam-se à agricultura nas imediações do aglomerado. A forma urbana reflectia uma concordância com a margem e representava um resultado intrínseco à qualidade piscatória do aglomerado. Assim, da articulação à linha costeira, a nascente, no séc. XVIII, prolongaram-se eixos, no sentido Nascente – Poente de acesso aos terrenos agrícolas, localizados em cotas mais elevadas e originou-se, então, de modo lento e articulado, a consolidação, no séc. XIX, do assentamento da Fuseta.

O reerguer da Igreja Matriz, a 1835, após a sua destruição pelo terramoto de 1755, no porto mais alto do aglomerado, proporcionou a expansão urbana ao seu encontro. Dos existentes eixos Nordeste-Sudoeste, surgiram então os paralelos ao grande eixo de acesso ao núcleo. Os quarteirões deste núcleo caracterizam-se distintamente dos alongados e estreitos constituintes da zona baixa do aglomerado. Começaram por se estruturar junto à via principal, de fachada para a rua e logradouro no interior, e assim consolidaram-se compondo-se de quarteirões mais espaçosos e orientados no sentido Noroeste-Sudeste.

A igreja, embora separada da margem, relaciona-se com o recurso hídrico pela sua elevação no terreno e pela amplitude visual que acarreta face ao mar.

Construíram, no séc. XIX, o mercado e a doca de pesca, entre o aglomerado inicial e a margem marítima, adjacente ao porto onde atracavam os barcos. O porto da Fuseta caracteriza-se por um porto, resguardado, situado numa ribeira que sofreu progressivamente acções do assoreamento e desta forma dispersou-se pela margem no sentido de aproximação à Ria Formosa. O processo

de assoreamento da Ribeira e consecutivamente o inconstante estabelecimento da barra representam factores que impossibilitaram o florescer do aglomerado. Baldaque da Silva<sup>38</sup> representa a barra da Fuseta exactamente em frente à foz da Ribeira, no entanto em plantas de 1915<sup>39</sup> a barra desenha-se num deslocamento para a esquerda, e assim permaneceu em oscilações durante o séc. XIX e XX.

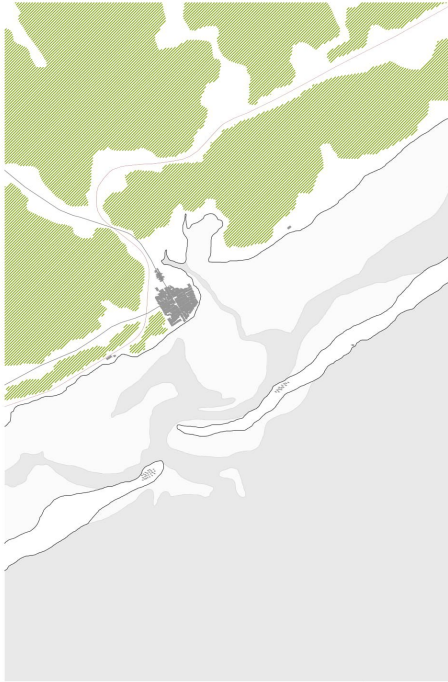
A forma urbana do aglomerado encontra-se limitado por duas barreiras físicas, uma hídrica composta pela Ribeira da Fuseta, a Nascente, e pelos sapais da Ria Formosa, a Sul, e por uma sólida referente à estrutura da rede ferroviária implantada em 1904. No início deste século procederam ao alongamento do eixo de maior hierarquia da vila num encontro tangencial com os aterros efectuados na margem sul. O séc. XX foi assinalado como um século de reformas de melhoramento no assentamento, os progressivos esforços de manter a barra estável, os aterros que possibilitaram um perfil cuidado das frentes do aglomerado e a procura por um caos de melhores condições navegáveis distanciaram-no do centro do núcleo urbano.

O assentamento da Fuseta mantém o seu carácter piscatório que esteve na génese do aglomerado e a relação com o recurso hídrico permanece patente nas experiências da vila. O desenvolvimento sucedeu-se em conformidade com o seu carácter e neste sentido em concordância com o porto, ou com a margem. A estrutura manteve ao longo do seu crescimento coerente à génese, e apesar dos obstáculos actuais e do impacto evidente da acção das barreiras, apresenta uniformidade no tecido urbano.

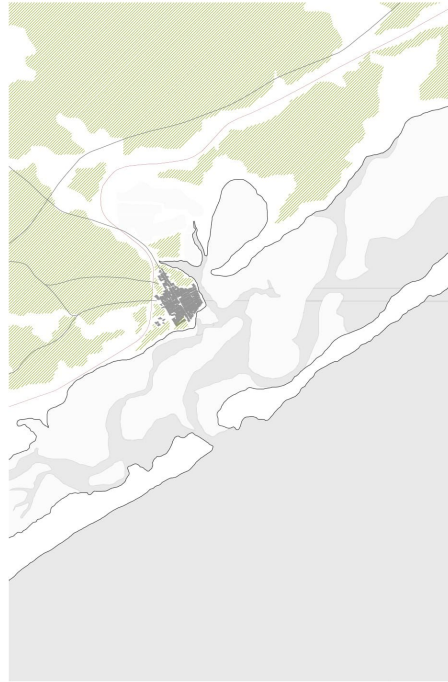
34 Francisco X. d'Almeida Oliveira, op. cit., p.168  
 35 A planta intitulada de "Configuração geográfica do Reino do Algarve dividido em comarcas e subdividido por termos", 1788, presente na Biblioteca Nacional  
 36 A planta denominada de "Configuração da Costa desde a Fortaleza de S. João, até à Bateria da Fuseta" in Fortificações do Algarve de Baltasar de Azevedo Coutinho, 1798 presente no Arquivo da Torre do Tombo  
 37 Não se conseguiu averiguar o momento exacto em que sucedeu esta transformação, no entanto pela planta de Sande Vasconcelos, e a ausência da representação do aglomerado acredita-se que no séc. XVIII a Fuseta ainda se compunha por cabanas  
 38 No "Roteiro marítimo da costa occidental e meridional de Portugal", 1899  
 39 "Costa Sul de Portugal entre o Cabo de Santa Maria e Vila Real", da Missão Hidrográfica da Costa de Portugal, 1915

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Fuzeta



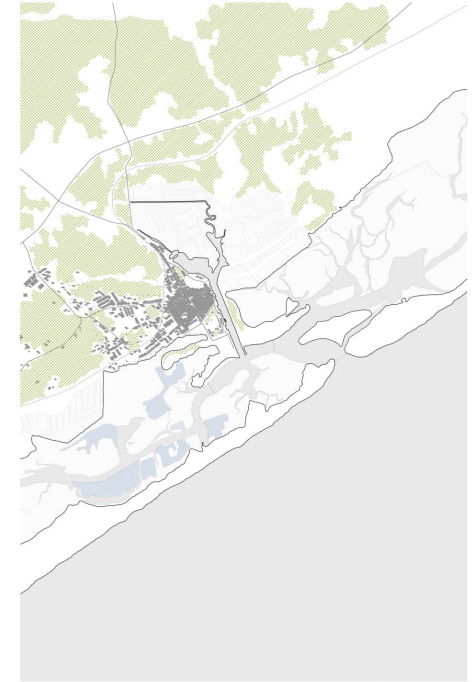
Núcleo Urbano Inicial  
Adaptado do Plano Hidrográfico da Barra da Fuzeta (1916)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de 1952



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de 1978

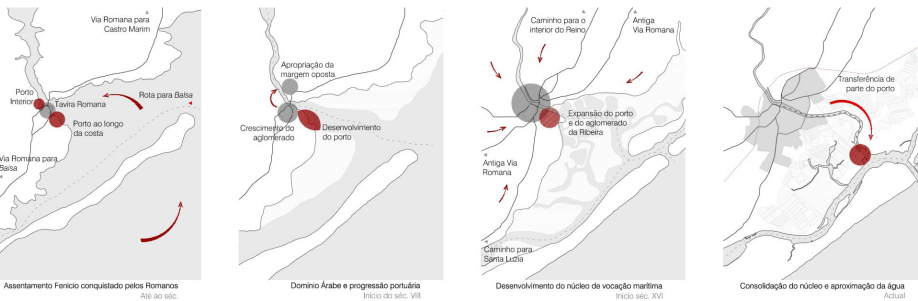


Núcleo Urbano Atual  
Com base no ortofotomapa, google.maps 2017



- Ilha Formosa
- EN 125
- Rua do Mercado
- Barra de Santa Maria
- Castelo
- Convento de S. Francisco
- Rua da Liberdade
- Rio Gilão
- Núcleo do Mercado
- Porto de Pesca
- Núcleo Habitacional
- Núcleo Habitacional na margem oposta
- Ria Formosa
- Porto de Ribeiro
- Estaleiro Naval
- Barra de Tavira
- Oceano Atlântico

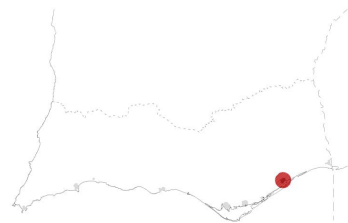
04.34 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Tavira  
Ortoptomaps, google maps 2017



04.35 | Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Tavira



04.36 | Esquema de localização do aglomerado de Tavira  
Elaborado pela autora

Tavira, actualmente com uma posição interior, distanciada das relações directas com o mar, com o passar dos séculos, perdeu o seu posicionamento litoral e devido às modificações da linha costeira, por acção de assoreamento e outros fenómenos, adquiriu o afastamento tal como hoje se verifica. As mutações do limiar entre a terra emersa e o vasto oceano confirmam-se desde sempre, resultado de fenómenos estudados por áreas distintas da Arquitectura, assim, na presente dissertação importa compreender as influências na distribuição do aglomerado face à adaptabilidade da margem. No caso de Tavira, não distinto de muitos outros em estudado, as alterações geomorfológicas do terreno onde assenta conceberam-lhe um vínculo oscilante com o mar.

Estácio Veiga, no séc XIX, identifica as ruínas da cidade de Balsa, do séc. III a I a.C., na faixa litoral meridional, nas proximidades da zona da Torre d'Aires, situada perto do aglomerado de Luz de Tavira, hoje separada do mar por um estero de água e pela ilha de Tavira. Na época Romana, o local em estudo, foi povoado no Alto de Santa Maria – antigo burgo muralhado, abandonado e em ruínas do primitivo povo fenício onde se estabeleciam actividades relacionadas com a água<sup>40</sup>. A adaptação romana ao local não teve um cariz político, naquele sítio, apenas, eram desenvolvidas actividades vocacionadas com a pesca e de cariz mercantil e o acesso terrestre a Balsa acontecia pela extensão de um antigo caminho fenício de acesso ao porto interior<sup>41</sup>.

Segundo os dados arqueológicos e os escritos antigos, podemos concluir que a posição litoral, na foz do Rio Gilão, protegido por uma porção de areia, de dimensões inferiores à actual ilha de Tavira, deste modo, resguardado do contacto directo com o mar, e a sua localização num lugar elevado perante a envolvente são factores relevantes na acção introspectiva de posicionamento inicial de um assentamento. A proximidade da circulação marítima ou fluvial e a situação defensiva de natureza elevada encontram-se presentes na justificação inicial do assentamento no lugar correspondente à actual cidade de Tavira.

Com o domínio árabe, no séc. VIII, ocorre novamente a apropriação do espaço, anteriormente abandonado e sem actividade, quer económica, quer mercantil. Durante este período, os mouros reergueram o sistema defensivo em ruína e conferiram ao aglomerado uma constante actividade económica pesqueira. Graças à estruturada rede viária organizada anteriormente pelos romanos, de ligação dos portos do litoral, entre eles Osonoba e Balsa, às cidades do interior, tais como a actual cidade de Castro Marim, possibilitou a ascensão económica e comercial de Tavira face à sua localização estratégica no sistema viário. Com a presença moura o aglomerado começou o seu processo de expansão extra-muros e deu-se a dispersão de construções pela vertente, na procura de proximidade com a margem. O porto mostrava-se como um elemento activo no desenvolvimento económico e social do aglomerado, assim, o aproximar ao recurso natural aumentou as actividades em concordância e originou-se a consolidação da forma urbana<sup>42</sup>.

*“A descida e alargamento da cidade para as zonas extra-muralha terá sido, já em pleno domínio cristão, impulsionada por acontecimentos de grande importância no plano nacional (...)”*<sup>43</sup> A época da expansão ultramarina iniciava-se e a posição do aglomerado de Tavira encontrava-se estrategicamente posicionada no invólucro dos portos de apoio ao movimento. O mar mostrava-se, cada vez mais importante, como um elemento fundamental para o crescimento urbano, assim,

nas suas imediações erguiam-se todo o tipo de estruturas de auxílio aos trabalhos com a água. Durante os séc. XIII e XIV ergueram o Convento de S. Francisco, o Bairro da Mouraria, a oeste da estrutura defensiva, e edificaram as laterais da anterior estrada romana, que se tornou um eixo de crescimento urbano, actual Rua da Liberdade. A continuidade do aglomerado na outra margem, de condições geomorfológicas mais favoráveis, conferiram à cidade de Tavira a particularidade de se desenvolver nas duas margens do rio. A estrutura urbana de cariz marítimo a jusante da ponte elevava a sua influência no quotidiano social e no traçado urbano. Em meados do séc. XVI, toda a baixa adjacente à cerca do Convento de S. Francisco estava edificada, composta por quarteirões longitudinais onde as fachadas representavam as frentes das casas e no interior se localizava o logradouro. O perfil ribeirinho do aglomerado ganhou carisma e os quarteirões eram dispostos paralelamente ao rio, intercalados com ruas perpendiculares de ligação ao interior do pequeno aglomerado. A conexão do aglomerado extramuros comercial com o intramuros medieval efectuava-se pela Praça da Ribeira onde se localizava a Alfândega, actual edifício da Câmara Municipal, de onde surgiu a Rua Nova. O movimento religioso também foi um forte elemento no resplendor de Tavira.

O desenvolvimento de um arrabalde de vocação piscatório e comercial integrou-se no conjunto urbano já formado pelo núcleo muralhado. Ambos de géneses distintas, um de funções defensivas e de adaptação ao longo das civilizações, e outro de funções marítimas, geraram um assentamento constituído por formas urbanas divergentes que se aproximam das necessidades da população.

No final do séc. XVI, a acção do assoreamento foi responsável por repercussões negativas de inaccessibilidade ao porto e as dinâmicas da deslocação da barra<sup>44</sup> geraram dificuldade de acesso, por conseguinte, iniciou-se o declínio comercial progressivo de Tavira<sup>45</sup>, agravado com a Guerra da Restauração no final do séc. XVII e continuado com os estragos do terramoto de 1755.

O aumento da procura, no final do séc. XVIII, de pescado salgado, nomeadamente pelos povos do interior, levou ao aumento da quantidade de salinas existentes nas imediações do aglomerado, neste sentido surgiram novas salinas, *“as fábricas de conservas ganham o seu espaço na cidade”*<sup>46</sup> e iniciou-se a reestruturação económica do povoado.

Com a chegada do séc. XIX, os problemas até então existentes referentes à instabilidade da barra, que já se encontrava junto a Cancêla<sup>47</sup>, começaram a ser estudados e resolvidos, nomeadamente a *“acção fluvial e marítima sobre os assoreamentos existentes no porto, e, demarcando-lhes a margem”*<sup>48</sup>. A margem, anteriormente, caracterizada como uma zona de trabalho perdia-se e cresciam as necessidades de salubridade e as preocupações de habitabilidade pública em contacto com o espaço ribeirinho, assim, de espaço de trabalho metamorfoseou-se em espaço de lazer e de contemplação. No séc. XX são elaboradas as reestruturações urbanas e o porto piscatório transferiu-se para a margem oposta do Rio Gilão e o porto de recreio afastou-se do núcleo em direcção à foz do Rio.

40 “Tavira foi, no período Turdetano, um dos pontos onde se processou a saída de numerosas espécies marítimas (...)” Maria Garcia Pereira Maria, “Tavira e o mar, na Antiguidade”, in Tavira Património do Mar, p. 67  
41 “(...) nas direcções da Ilheira de Santa Maria e a Calçada de Dona Ana, respectivamente de acesso ao antigo porto interior fenício e ao vai do rio, prolongando-se este, no sentido oposto, até ao entroncamento com a via para Balsa.” in Luis Fraga Silva, Tavira Romana, p. 4  
42 “(...) existiram já estruturas portuárias importantes, visto que neste período o comércio marítimo, bem como uma série de outras actividades ligadas ao mar: a pesca, as conservas e a extração de sal, semem já um factor de peso na economia da cidade.” Isabel Macieira e Rita Mariteiras, A Ribeira de Tavira: climas, cordas, mastros, remos... especiarias... carnes e verbas, in Tavira Património do Mar, p. 35  
43 Ibidem, p. 36  
44 “De tão florecente estado comercial começou, porém a cidade a ressentir-se, sendo o mau estado da barra a causa principal da sua decadência (...)” Adolfo Loureiro, op. cit., p.313  
45 “(...) portos de ligações comerciais ou de “descomercialização”: As causas, há que buscá-las em diferentes ordens de factores, mas em que dois merecem particular destaque: o progressivo assoreamento do rio Gilão, o acesso natural ao mar e o abandono das pescas de Aljezur (...)” Alexandra Gueito e Alexandre Pais, “Foca do Norte e do Levante Tavira na intercepção de rotas comerciais e artísticas nos séc. XV – XVIII, in Tavira Património do Mar, p. 94  
46 Marco Lopes, “A pesca e a indústria do sal em Tavira à época medieval e moderna: Receta para o sucesso e prosperidade de uma terra algarvia”, in Tavira Património do Mar, p. 83  
47 “Estas barras vão-se deslocando para E. (...) d’antes estava a barra em frente do forte de S. João Baptista da Conceição, e hoje chega quasi a Cancêla (...)” Adolfo Loureiro, op. cit., p.314  
48 Adolfo Loureiro, op. cit., p. 315

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

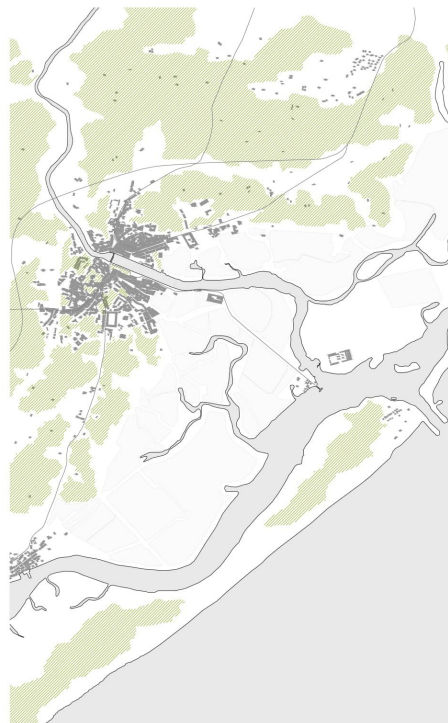
### Tavira



Núcleo Urbano Inicial  
Adaptado do Mapa de Tavira e seus arredores de José Sarde de Vasconcelos (1780)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Corográfica de Portugal (1911)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de Portugal (1976)



Núcleo Urbano  
Com base no ortofotomapa, google maps 2017



Monte Gordo  
EN 125

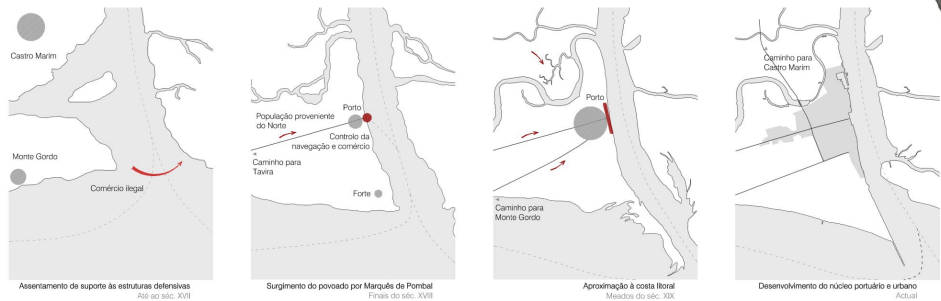
Via para Monte Gordo  
Via para Castro Marim

Porto de Pesca  
Eixo Navegante - Ponte  
Núcleo Inicial  
Praça do Marquês de Pombal  
Porto de Recreio

Rio Guadiana  
Estreito Naval

Sítio de Vila Real  
Algarve

04.38 | Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Vila Real de Santo António  
Cristalograma, google maps 2017



04.39 | Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Vila Real de Santo António



04.40 | Esquema de localização do aglomerado de Vila Real de Santo António  
Elaborado pela autora

O aglomerado de Vila Real de Santo António tem um processo de origem diferenciado dos restantes, até então apresentados. Pensado de raiz e fundado com a intenção de controlar o tráfego fluvial do Rio Guadiana, aquando do séc. XVII, ergueu-se como uma unidade coerentemente organizada, de malha urbana ortogonal em concordância com a linha de costa, e de cariz industrial, relacionado com a pesca, a transformação do pescado e o seu comércio, e interligado com a habitação.

O Rio Guadiana desde tempos mais longínquos que é utilizado como meio de circulação, como um elemento fundamental para o comércio entre o interior do território e os povoados que se distribuíam no litoral e, até mesmo, às civilizações que se estendiam pelo Mediterrâneo. De relevante valor anteriormente à época romana, foi sob o domínio desta civilização, entre os finais séc. III a.C. e inícios do séc. II a.C., que o Guadiana presenciou exportações em grande escala provenientes de Baesuris, conhecido actualmente como Castro Marim. O intenso comércio e movimentação marítima e fluvial característico do período romano, pouco se alterou com o domínio islâmico. A informação sobre a ocupação na margem fluvial, abaixo de Castro Marim é limitada e provavelmente escassa de habitantes por se tratar, a partir do séc. XI, de um território fronteiriço com a reconquista cristã.

A área abrangente à foz do Rio Guadiana, por carência de povoação e de defesas, era frequentemente afectada por destalques económicos para o reino, ali, pela abundância em pescado, exerciam a pesca e vendiam fora do reino. Aqueles terrenos, desprotegidos e pouco vigiados, representavam um chamariz à entrada no reino, apenas com elementos defensivos em Castro Marim. Desta forma, no séc. XVI, foi mandado erguer um aglomerado que controlasse os recursos marítimos e favorecesse o reino com o comércio das pescas. Santo António de Arenilha, essencialmente habitado por pescadores em cabanas de colmo, embora posicionado num sítio distinto do assentamento actual de Vila Real de Santo António, representa a génese daquela povoação. Com o percorrer dos tempos, o sítio de Monte Gordo, guarnecido de maior abundância de pescado e frequentado sazonalmente por Catalães, enalteece a sua importância perante Santo António de Arenilha, que no séc. XVII já contava com poucos moradores. A frequente assiduidade, dos habitantes do reino vizinho, nas pescas de Monte Gordo começou por interferir, novamente, na economia do reino de Portugal e seguidamente foram impostas medidas para contornar este acontecimento.

A formação de um aglomerado regular, junto à foz do Guadiana, disposto paralelamente à linha costeira, edificado com construções permanentes, constituído por classes altas provenientes do Norte do reino e por pescadores oriundos das redondezas, iria gerar uma metrópole comercial desenhada por Marquês de Pombal, no séc. XVIII, que visava controlar a fronteira portuguesa e a economia piscatória. A intenção de reunir num mesmo porto todo o comércio que se encontrara, até então, disperso pelas pequenas povoações só se mostrara eficiente em 1830 quando o porto de Vila Real de Santo António foi considerado um dos mais importantes do Algarve.

A margem, sinuosa e composta por terrenos arenosos e alagadiços, onde se edificou o aglomerado, sofreu continuas adaptações consoante o desenvolvimento e crescimento do assentamento.

No ano de 1881, o porto alongava-se pela linha costeira, em toda a extensão da vila e ao centro encontrava-se a Afandega quase como um ponto de chameira na divisão do perfil construído perante o rio. Na margem imediata à Afandega localizava-se o porto comercial, onde descarregavam o peixe e o encaminhavam para as respectivas verificações das suas características. No cruzamento do final do quarteirão da Afandega nascia a via perpendicular à linha de costa que aproximava a margem dos campos de cultivo. A ligação entre Tavira e a nova vila era efectuada por esta via, que atravessava campos e anexava-se a hortas privadas para culminar na Praça Real – actual Praça do Marquês de Pombal – e fundir-se com a ortogonalidade do sítio.

A forma urbana estruturou-se em função da margem, a partir da relação directa com o meio hídrico, neste contexto, as fachadas dos edifícios contracenavam com as velas dos barcos e impõem, no caso da fachada da vila, um cenário cenográfico perante a vizinha Espanha. As características topográficas planas do terreno possibilitaram as formas contínuas e regulares do traçado, e os elementos que o compõem são simples e reguladores da ordenada estrutura. A praça, que integra o Corpo da Guarda, a Casa da Câmara e a Cadeia, desenvolve-se ao centro e representa um elemento morfológico fundamental na quebra do ritmo racional rua – quarteirão – rua.

A localização privilegiada na foz do Rio Guadiana, na proximidade relativa ao Oceano Atlântico e protegida das forças das marés, com boas condições de acessibilidade e sem demasiados problemas provenientes da acção do assoreamento proporcionavam condições favoráveis à implantação de indústrias relacionadas com a pesca, nomeadamente indústrias conserveiras que impulsionaram o crescimento e desenvolvimento do aglomerado. A época da expansão da indústria foi marcada na vila, e rapidamente evoluiu entre os finais do séc. XIX e inícios do séc. XX. Após a forte introdução desta indústria na forma urbana, o comércio e, consecutivamente, marcou-se por um período de crescimento económico. A Primeira Grande Guerra foi o momento auge para a nova utilidade do transformado piscícola e, neste sentido, o aumento da necessidade de mão de obra nas fábricas que se ergulam, o que levava ao crescimento populacional e consecutivamente o desenvolvimento da malha urbana.

O declínio deste desenvolvimento ocorreu na segunda metade do séc. XX, aquando o fecho de grande parte das fábricas. Foram deixados edifícios obsoletos e espaços sem função e desvitalizados a constituir parte integrante do perfil citadino. A forma urbana que mantém intrínsecas relações com a margem, começara a expandir-se pelo interior e de modo linear ao longo da estrada de acesso ao aglomerado. Mais tarde, os planos de revitalização das frentes ribeirinhas, iniciados no final do séc. XX e inícios do séc. XIX, fomentaram uma nova vivência da margem, e em muitos casos enaltecera a memória de um passado recente.

## OS PORTOS NO LITORAL ALGARVIO

### Vila Real de Santo António



Núcleo Urbano  
Adaptado do Plano hidrográfico da Barra e Porto do Rio Guadiana, de A. M. dos Reis (1874)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de Portugal (1951)



Núcleo Urbano  
Adaptado da Carta Militar de Portugal (1976)



Núcleo Urbano Atual  
Com base no ortofotomapa, google.maps 2017

## 05 O CASO DE LAGOS

### 05.01 DO LUGAR À CIDADE

*"O desafio dos tempos que correm e dos que virão, para vilas com heranças culturais (...) estão por um lado, em não facilitar o esvaziamento e abandono do edificado do centro histórico e, por outro, em não criar expansões sem assegurar a continuidade e o carácter do espaço público ainda dominante e vivido no aglomerado"*

Nuno Portas, *Os Tempos das Formas*, p.63





05.01 | Relação Ribeirinha da Cidade de Lagos antes dos alteros  
Fotocópia Municipal de Lagos, 193805.02 | Relação Ribeirinha da Cidade de Lagos com o primeiro aterro  
Fotocópia Municipal de Lagos, Colecção Franco, 195105.03 | Relação da Cidade de Lagos com o porto na margem oposta  
Fotop. Jorge Portugal, Instituto do Gêo, 2003

Convento da Trindade  
Casas da Ribeira  
Avenida da Guiné  
Rua Direita  
Rua Cândido dos Reis  
Jardim dos Amuados  
Convento de S. Francisco  
Rua D. Vasco da Gama  
Acesso à Estação Rodoviária  
Porto de Pesca

Antigo casa da Solaria  
Acesso à Estação Ferroviária  
Praça do Intante  
Rua Direita  
Avenida dos Descobrimentos  
Praça de Gil Eanes  
Porto de Pesca

Porto de Reparações  
Convento de S. Francisco  
Estação Ferroviária

Antigo Edifício da Estação  
Rua D. Vasco da Gama  
Camara Municipal de Lagos  
Porto de Recreios  
Edifícios de apoio à Marina de Lagos

Chaminé de uma Antiga Fábrica

Ermita de S. João  
Monte Molão

## DO LUGAR À CIDADE

### O Lugar

A cidade de Lagos, localizada no extremo ocidente da Europa, fortemente marcada pela influência do mar e pelas trocas exercidas por via marítima, representa o aglomerado urbano que nos propuemos a aprofundar no estudo da sua relação com o seu porto. Na margem direita da Ribeira de Bensafim, com uma localização de protecção estratégica e com visibilidade total sobre a baía de seu nome, ergueu-se a cidade sobre as três colinas que, conseqüentemente, lhe conferiram, no momento de fundação, um posto de vigia sob as ameaças que se aproximavam.

Nos capítulos anteriores foram apresentadas várias fases de desenvolvimento do aglomerado em concordância com o seu porto onde se expressou o equilíbrio dinâmico entre as partes que constituem o todo. As naturais condições presentes na toz da Ribeira de Bensafim, desde cedo foram reconhecidas como o lugar propício para a existência de um porto vigiado e protegido próximo ao mar. Os dois elementos – o aglomerado e o porto – fortaleceram-se em uníssono e procuraram, desde os primórdios, estabelecer um equilíbrio nos momentos de evolução.

Desde a sua primordial localização, em Monte Molão, fundamentada pelas descobertas da arqueóloga Ana Margarida Arruda e pela existência de vestígios arqueológicos que integram o aglomerado nas rotas comerciais activas no Mediterrâneo do séc. IV a.C., o porto era um elemento necessário na subsistência do aglomerado – o ponto de charneira entre a terra e a água. Com a transição de lugar do núcleo urbano, para a margem direita da Ribeira de Bensafim, na procura de maior proximidade com o mar, desprovida pelo progressivo assoreamento e descaracterizada pela contínua transferência de população devido ao desenvolvimento das actividades baseadas na transformação piscícola e da necessidade de aproximação da população ao recurso hídrico. Neste caso, o porto mantém um valor fundamental enquanto génese e factor que originou a transferência do local. Sacóbriga era, assim, uma povoação "(...) de alguma importância no tempo dos romanos"<sup>1</sup>. Com a presença islâmica, o aglomerado foi descrito pelo geógrafo Al-Idrisi como "ela é porto e aldeia"<sup>2</sup>, deste modo reforçou-se a ideia da articulação entre os dois elementos e anunciou-se o núcleo urbano como um povoado em simbiose com o seu porto, um elemento único onde ambas as partes dependem entre si.

O lugar naturalmente defensivo, confluente de rotas comerciais<sup>3</sup>, onde reside a capacidade de albergar na sua baía uma grande quantidade de navios<sup>4</sup> foram determinantes na preservação e desenvolvimento do núcleo urbano<sup>5</sup> após a restauração cristã. Durante o século XV, sobressaltou-se a importância de Lagos com o período dos Descobrimentos devido às condições naturais estratégicas presentes quer no seu porto como abrigo natural quer na implantação do seu núcleo urbano ou dos terrenos férteis em seu redor. Lagos continuou a crescer associado à fusão de culturas que por ali passavam e a margem da ribeira, progressivamente, afirmava-se enquanto agente impulsionador económico do aglomerado pela afluência do seu porto.

A importância da margem e do porto vincula-se à situação natural apresentada pela ribeira, e às condições oferecidas pela baía. O mar, enquanto meio de circulação, conteria ao porto, na qualidade de espaço de articulação de dois meios, a característica de porta principal de Lagos. No local mais próximo da toz da Ribeira de Bensafim situavam-se os estaleiros navais e o bairro dos pescadores onde existia uma grande actividade relacionada com os fazeres marítimos. Com o

desenvolvimento tecnológico e social, à circulação marítima foi adicionada a circulação rodoviária e a ferroviária que reduziram o tempo de viagem e encurtavam as distancias. Neste processo de maior proximidade com o resto do território, em 1920, construíram, na margem esquerda, a linha ferroviária.

O alcance impulsionado por esta estrutura juntamente com as consecutivas acções de afastamento da cidade da ribeira possibilitaram a transição do porto para a margem oposta à cidade. O alçado inicial do aglomerado apresentado pelas muralhas que o circundavam e que faziam o limite directo entre o recurso hídrico e os terrenos construídos encontra-se hoje adulterado. Hoje o vínculo acontece pelos constantes aterros que deram lugar à avenida ribeirinha e aos edifícios erguidos nos antigos espaços banhados pelo mar. Um alçado de contemplação que olha sobre a actividade marítima que acontece no limite oposto.

1 Vilhena Barbosa, As cidades e villas da Monarchia portuguesa que toem brasão d'armas, v.11

2 Frederico M. Paula, A Origem do nome árabe da cidade de Lagos in Rui M. Paula, Lagos, Evolução Urbana e Património

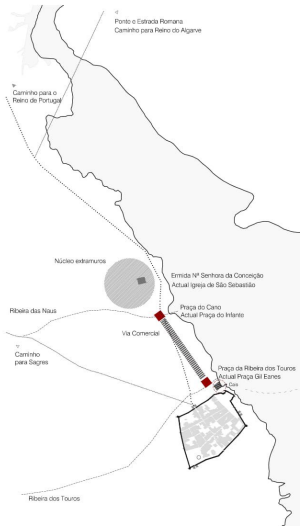
3 "nos finais da Idade Média, merol das suas boas condições portuárias e da sua localização próxima do extremo Sudoeste europeu, Lagos partilhava o protagonismo da Baía com a povoação de Alvor. A Cristandade cobrigava então as riquezas que vinham do Sul, especialmente o ouro, mas as rotas caravanieras estavam nas mãos dos muçulmanos e os medos ao oceano inibiam os mareantes" Rui Parreira e Elena Morán, Arqueologia Urbana em Lagos: uma década de actividade, pp.907

4 "(...) ao [porto] de Lagos, que está destinado a um próspero futuro, se fôr convenientemente aproveitado para as necessidades das grandes viagens marítimas de circulação. Há anos já que a marinha inglesa de guerra toma a bahia de Lagos como um dos pontos de apoio e estacionamento para as suas grandes manobras (...)" P.117-118 "Notas sobre Portugal" – Lisboa - Imprensa Nacional 1908 – Antonio Arroyo

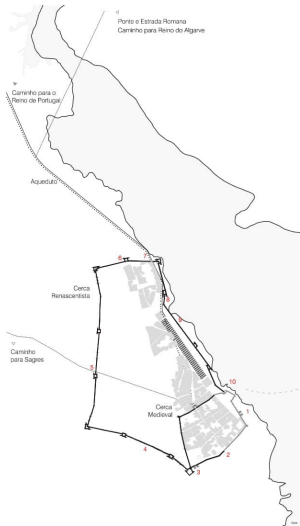
5 "É evidente a opção portuguesa por sítios altos ou apartados, na confluência do rio de penetração e da costa de exportação ou espaçadas ao longo dos caminhos (...), não pensavam em fundações próprias e complexas nem em fortes rimos de crescimento. E as cidades dominantes já no séc. XVII se queixavam das dificuldades de expansão e de abastecimento, cunhesmo da circulação das ruas, e aparcia a necessidade de opor às cidades de cima as de baixo." Nuno Portas, O Tempo das formas, vol. I A cidade feita e refeita, p.17

## DO LUGAR À CIDADE

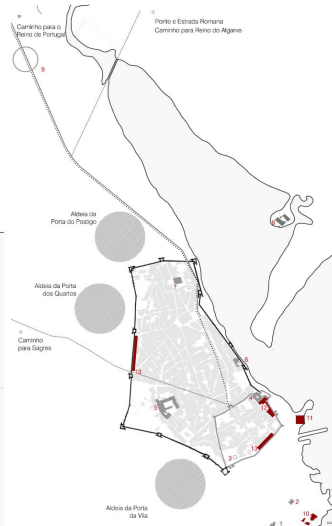
### Evolução Urbana



05.04.01 | Núcleo inicial com a primeira expansão | Séc. XIV  
Esquema adaptado de Rui Mendes Paula



05.04.02 | Nova cerca que alberga o crescimento do aglomerado | Séc. XVI  
Esquema de interpretação do crescimento

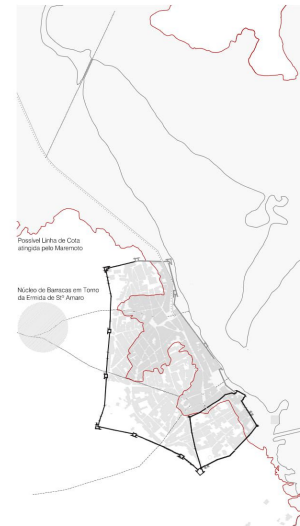


05.04.03 | Crescimento extramuros e construções religiosas e militares  
Esquema de identificação religiosa e militar

1 Porta de S. Gonçalo / Porta do Mar / Porta da Ribeira, 2 Porta de Luís Pereira, 3 Porta da Via, 4 Porta d'Armas / Porta da Galeria, 5 Porta dos Quartos, 6 Porta do Postigo, 7 Porta de Portugal, 8 Porta Nova, 9 Porta de S. Roque, 10 Porta do Cas

Edifícios Religiosos: 1 Convento da Trindade, 2 Igreja de S. Braz, 3 Igreja de S<sup>ta</sup> Maria da Graça, 4 Castelo dos Governadores, 5 Convento do Carmo, 6 Convento e Hospital S. João de Deus, 7 Igreja de S. Sebastião, 8 Ermida de S. Roque, 9 Ermida de S. João

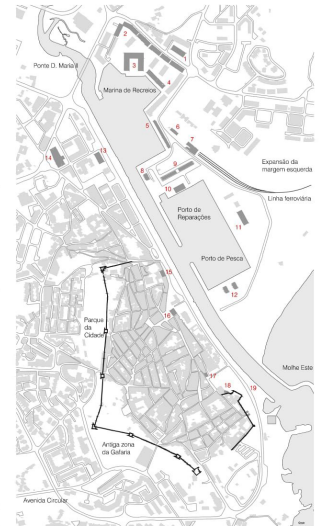
Edifícios Militares: 10 Forte da Porta da Bandeira, 11 Forte do Pinhão, 12 Trem de Artilharia, 13 Edifício e Construções Militares



05.04.04 | Destruição do termino de 1775  
Esquema interpretativo de ruínas de destruição, linha de corte 12



05.04.05 | O núcleo urbano, a Avenida da Guiné e a Estação Ferroviária | Séc. XX  
Esquema adaptado de Carlos Milner, 1952



05.04.06 | A Cidade de Lagos  
Esquema adaptado do enotomnoma, 2017

1 Antiga Fábrica Conservaria, 2 Edifício Habitacional, 3 Edifício comercial e habitacional, 4 Edifício comercial e de restauração, 5 Edifícios comerciais, 6 Antigo Edifício da Estação, 7 Novo Edifício da Estação, 8 Edifício da administração e da recepção da Marinha, 9 Armazém de Açúcar, 10 Edifício de Lota e serviços administrativos, 11 Edifício Estabelecimento Naval, 12 Armazém de Açúcar, 13 Capilaria do Porto de Lagos, 14 Câmara Municipal de Lagos, 15 Mercado Municipal, 16 Antigo Praço do Concelho, 17 Mercado dos Escravos, 18 Edifício da Allândiga, 19 Avenida dos Descobrimentos

## DO LUGAR À CIDADE

### A Forma Urbana

Para Nuno Portas “a diferença formal das geometrias – mais labirínticas ou mais rectilíneas – seria já uma consequência das diferenças dos desígnios (ou programas) ou, melhor, dos processos de fundação, expansão ou transformação dos aglomerados e não tanto por uma escolha apriorística aprendida de um ou outro modelo formal por razões de estética ou arte urbana”<sup>6</sup>. Nesta interpretação, o olhar sob a forma urbana de Lagos, despiendo de qualquer vestígio histórico ou conhecimento a priori permite-nos uma análise generalizada das fases de expansão do aglomerado. Assim, quer presencialmente, quer pela análise de documentos cartográficos, consegue-se identificar notoriamente, de modo geral, três distintas fases de desenvolvimento – a estrutura intramuros e alguns quarteirões imediatamente a Norte do sistema defensivo; toda a zona da envolvente mais afastada da muralha onde o crescimento se agrupou em pequenos conjuntos de construções tipologicamente semelhantes entre si e por último os blocos que se expandiram na margem esquerda da Ribeira de Bensafirim. Cabe aqui entender a heterogeneidade do aglomerado composto por vários tipos de malhas que resultam numa composição de forma urbana mais complexa. A complexidade do tecido urbano não pode ser desvinculada da influência do tempo, das acções de sobreposição, de alteração ou de demolição de partes constituintes da malha.

Os quarteirões nitidamente definidos e separados por ruas estreitas, com cerca de 3 metros de largura, envolvidos por uma cerca são representativos da Idade Média. No interior das muralhas, para edifícios regulares a verticalidade das construções não supera os dois andares, no entanto os edifícios emblemáticos destacam-se na fisionomia do aglomerado intra-muros, quer pela sua dimensão, quer pelo desatogo na malha urbana. Os quarteirões, maioritariamente fechados, são seccionados por lotes com as mesmas dimensões, contudo quando a quadricula interior se altera e as dimensões dos seus lotes variam, podemos estar perante uma alteração à posteriori ou constatar-se de construções de épocas distintas, o que revela um preenchimento lento do corpo construído no interior da cerca. O interior do quarteirão, em alguns casos contém construção posteriormente anexada e noutros casos permanece na sua génese de logradouro. As diferenças dimensionais dos quarteirões muitas vezes são resultado quer da topografia, quer de uma necessidade da existência de um maior número de ligações entre elementos (ruas). As construções intra-muros, apesar de responderem a uma ordem articulada de traçados, reflectem diferenças de proporções nas tipologias pelo seu desenvolvimento distanciarem-se de um produto de crescimento rápido e espontâneo.

O aglomerado intra-muros possui dois eixos, geradores do traçado urbano, paralelos à Ribeira de Bensafirim. **A Rua Direita** interliga-se com a Rua Silva Lopes<sup>7</sup> e alcança as muralhas iniciais, do mesmo modo a **Rua Cândido dos Reis** em conjunto com a Rua Conselheiro Joaquim Machado marcam um eixo Norte – Sul de atravessamento longitudinal no qual convergem as ruas que se estendem até ao limite mais lateral. Como característica da formação medieval, o traçado morfológico foi dominado pelo locus onde as duas praças, de inicial contacto com o recurso hídrico, geravam directrizes de organização espacial e de interligações entre si. A hierarquização dos eixos de ligação relaciona-se directamente com a função a que se destinam, a primeira respondeu a necessidade de conexão entre dois importantes centros, enquanto a segunda assumiu-se pela acessibilidade ao cume do sistema defensivo através da estrada que comunicava com o Reino

de Portugal.

A dicotomia entre as construções imediatas em torno do sistema defensivo e as que se dispõem em posições mais distanciadas, expressam-se pelas formas geométricas que adquiriram ou pela irregularidade dos traçados urbanos. A Nascente da estrutura defensiva, organizam-se um conjunto de construções ortogonais entre si que suportariam a teoria que são originárias das estruturas de madeira e colmo<sup>8</sup> que se fixaram em torno da Ermida de Santo Amaro após a resiliência provocada pelo terramoto de 1755.

No séc. XIX, a forma urbana resultou de uma nova estrutura impulsionada, em parte, pela afluente indústria conserveira que pontuava o tecido urbano, despoletava o crescimento económico e conferia importância a Lagos como uma cidade que coabita com a influência comercial do seu porto. Nesta época, a cidade reaproximou-se do porto e das trocas comerciais nele geradas. O incremento da indústria conserveira, movimentava vários recursos e produtos e favoreceu a construção de uma Estação Ferroviária que visaria o desenvolvimento urbano na margem oposta ao núcleo.

O aglomerado urbano, rodeado de expansões amorfas, compreendidas por construções que se distribuíam e agrupavam consoante a sua tipologia, expande-se inicialmente para Norte e no sentido Nascente. A propagação, muito influenciada pelo desenvolvimento do turismo e por incrementos privados, começou por se expandir com regras díspares das presentes no interior da muralha. As normas de homogeneidade e harmonia das fachadas, características do interior da estrutura defensiva, não se aplicam às grandes massas edificadas. As várias unidades homogéneas compostas por elementos com semelhantes características, estendiam-se em controladas manchas urbanas orientadas segundo os eixos de expansão que correspondem às avenidas de circulação e que nascem da influência da ribeira. As necessidades da população cresciam de modo exponencial e a forma urbana ganhava novas dimensões. Os quarteirões fechados deram lugar aos blocos habitacionais dispostos em favoráveis orientações de salubridade, as ruas estreitas foram substituídas pelas grandes avenidas compostas por vegetação e a circulação rodoviária ultrapassou a circulação pedonal.

A frente de mar aos poucos distanciando-se da Ribeira de Bensafirim. Num processo de melhoria das condições dos habitantes<sup>9</sup> concederam à cidade, em 1940, a Avenida da Guiné que conectava a Praça da Constituição (actual Praça do Infante) com o Forte da Ponta da Bandeira. Mais tarde, a introdução da circular N125, devido ao aumento do fluxo automóvel, alterou a escala da frente de mar, conferiu-lhe uma via de dupla faixa de rodagem, uma zona de estacionamento de ambos os lados, e um paredão pedonal. A memória da cidade adultou-se com a demolição do bairro dos pescadores, para dar lugar a áreas livres públicas, e distorceu-se a forma urbana anterior em função das novas exigências funcionais.

6 Nuno Portas, Os Tempos das Formas – Vol.1: A Cidade Feita e Refeita, p. 57

7 A formação da Judiaria “tanto quanto foi possível apurar, os bairros judaicos não apresentaram ao nível do cadastro e da estrutura viária características distintas da cidade cristã envolvente. A afirmação pode apenas validar-se na análise de um pequeno número de judarias, mais precisamente aquelas cuja densidade e extensão chegaram efectivamente a constituir tecido urbano. Acabaram excluídas vias como (...) Lagos (...) em que a judaria se limitou a uma simples artéria” Lúcia Trindade, O urbanismo na composição de Portugal, p.650-651

8 Rui M. Paula, Lagos Evolução Urbana e Património, p.55

9 (...) um marante pretendia construir uma habitação (...) num lugar que estava constantemente a ser invadido pelo mar, que causava grandes estragos e sujidades.” Daniela Pereira, A Evolução Urbanística de Lagos, pp. 46-47





















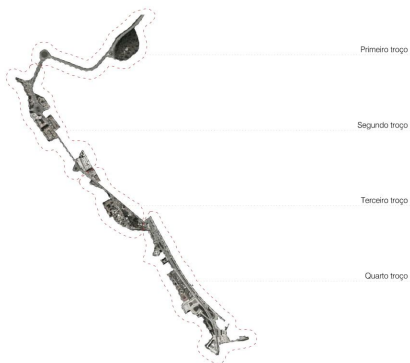




## DO LUGAR À CIDADE

Percurso interpretativo

- |  |  |  |
|--|--|--|
|  1 Monte Molão  |  3 Edifícios habitacionais              |  6 Chaminé de Antiga Fábrica  |
|  2 Ponte da EN 125  |  4 Habitações 1 e 2 pisos               |  5 Ermida de São João         |
|  7 Rua D. Vasco da Gama   |  13 Antigos Edifícios de Frente de mar  |  15 Igreja de Santa Maria     |
|  8 Ruas perpendiculares de acesso à frente ribeirinha                 |  11 Extensão Pedonal da Praça Gil Eanes |  16 Demarcação do Antigo Cais |
|  9 Rua António Crisógono dos Santos (acesso ao interior das muralhas) |  12 Espaço de Estar                     |  17 Muralha de Lagos          |
|  10 Avenida dos Descobrimentos  |  14 Praça do Infante D. Henriques       |  |
|  |  |  18 Antiga Fábrica            |



05.09 | Extração do percurso  
Com base no ortofotoplano, imagem geogig, maio de 2017



05.10.01 | A chegada a Lagos, Monte Molão à esquerda  
Fotografia da autora



05.10.02 | A Ribeira de Bensafim e a cidade  
Fotografia da autora



05.10.03 | A vista panorâmica à esquerda na passagem da ponte  
Fotografia da autora



05.10.04 | As construções adjacentes à Ermida de S. João  
Fotografia da autora



05.10.05 | Rua D. Vasco da Gama  
Fotografia da autora



05.10.06 | Os armazéns antecedentes à chaminé  
Fotografia da autora



05.10.07 | Memória de uma antiga fábrica e a CML  
Fotografia da autora



05.10.08 | Rua transversal de aproximação à Ribeira  
Fotografia da autora



05.10.09 | Enquadramento transversal  
Fotografia da autora



05.10.10 | A verticalidade  
Fotografia da autora



05.10.11 | Aproximação à frente de mar  
Fotografia da autora



05.10.12 | A sobreposição de camadas da Frente Ribeirinha



05.10.13 | A Praça Infante D. Henrique guarda a memória da proximidade da água



05.10.14 | O Antigo Cais

## DO LUGAR À CIDADE

### Percurso interpretativo

O ponto de partida para o estudo de um determinado elemento, segundo Orlando Ribeiro, “é sempre a ‘observação’, e a ‘descrição’ deve preceder as aproximações complexas e a subtil ponderação de relações que poderão abrir o caminho à interpretação”. A análise das influências do desenvolvimento da cidade de Lagos na sua relação com o porto, parte de observações da forma urbana onde se procura desconstruir a disposição para compreender as suas alterações. Nesta atitude são revelados processos de expansão que, de acordo com a época onde se inseriram, reflectem momentos expansivos de aproximação ou de afastamento à margem do porto.

No contínuo processo físico de aproximação à cidade de Lagos, pelo acesso rodoviário que a une ao Algarve Oriental, é nós revelado, antes de alcançarmos visualmente as construções citadinas, o elemento fluvial – a Ribeira de Bensafim, modeladora dos terrenos adjacentes com as suas alternâncias de cotas provocadas pela influência das marés. À esquerda, o entrave visual geológico eleva-se na posição oposta à vegetação rasteira característica do leito do rio, e contém a longínqua história da origem do aglomerado. Ao contornar **Monte Molão** descortina-se lentamente o aglomerado e a cidade recebe-nos com diversas camadas de fachadas de blocos de habitações, que figuram as contínuas expansões urbanísticas<sup>11</sup> e ao mesmo tempo “descharacterizam a silhueta tradicional da cidade”<sup>12</sup>. Os verticais edifícios contrastam com as marcas deixadas pelo tempo, nomeadamente com as chaminés das antigas fábricas conserveiras que se elevam na zona baixa ou com a antiga ponte romana, que actualmente se sabe que não proveio da época romana<sup>13</sup>.

O momento de chegada à cidade não é revelador da vocação marítima nem exibe a relação próxima, de outora, com o elemento água. Toda a expansão habitacional Norte descaracteriza a função primordial do aglomerado. Entre grandes armazéns com zonas de estacionamento a si proporcionais, encontram-se as grandes avenidas destinadas à rápida fluidez provocada pelo aumento da densidade do tráfego automóvel<sup>14</sup>. Entre as altas fachadas surge uma fileira de casas térreas intercaladas com habitações de dois andares. Estas construções, de características semelhantes entre si, sugerem um inicial crescimento, neste local, e antecipam a **Ermida de São João**, outora compreendida num Rossio<sup>15</sup>. Os vários tanques, actualmente pavimentados, eram usados pelos habitantes no seu quotidiano quando se deslocavam do centro até à periferia. Em fotografias de 1932, elucida-se a vivência do espaço antecedente ao núcleo urbano onde se perfaz a alusão à memória, uma apropriação do lugar em torno das relações com o indivíduo, em contraponto ao que sucedeu nos dias de hoje. Observam-se, ainda, as casas térreas, anteriormente mencionadas, desprovidas da agregação de um segundo piso e, no topo, alguns dos campos que outora seriam a fonte de parte da mercadoria expedida. Nestes terrenos, a poente, existiam hortas com produtos para consumo dos proprietários e para o comércio.

No séc. XVI, os subúrbios do núcleo urbano eram de terras férteis e muitos dos cultivos da agricultura, tal como os recursos provenientes do mar, eram exportados por via marítima<sup>16</sup>. Esta intrínseca relação com o porto e a dinâmica das actividades marítimas remontam a tempos longínquos onde a influência dos costumes romanos e a sua vocação marítima se reflectia, nomeadamente, nas estruturas de salga, dispostas ao longo da margem direita da Ribeira de Bensafim, para produção de garum e exportação para os povos do Mar Mediterrâneo. Não obstante, no séc. XIII, com a tomada de posse cristã permanece a interdependência destes dois elementos – a cidade

e o porto – evidenciada com uma carta onde o rei castelhano Afonso X comprova a existência proativa de entrada e saída de mercadorias provenientes da circulação marítima<sup>17</sup>.

Na continuidade da aproximação à frente ribeirinha, após contornar a Ermida de São João, deparamo-nos com uma bifurcação onde ambos os caminhos alcançam a nova avenida da frente de rio. Percorreu-se a **Rua Dom Vasco da Gama** e ao deixar para trás uma chaminé, que incumbe à memória de uma antiga fábrica conserveira e, consequentemente, a um ambiente dispare do qual as construções circundantes reflectem no presente, denota-se uma alteração das dimensões das ruas. As largas ruas geradas pela disposição dos individuais blocos habitacionais, característicos do desenvolvimento da forma urbana do séc. XIX, diminuem e, sucessivamente, dão lugar a ruas mais estreitas onde as suas fachadas, contínuas por quarteirão, são partilhadas com habitação térrea e edifícios verticais. Na interrupção da leitura das fachadas contínuas avistam-se, no horizonte, apontamentos de varas oscilantes que anunciam a proximidade com a frente de mar.

O ritmo oferecido pelas ruas perpendiculares que se desdobram até à Avenida dos Descobrimentos denuncia a aproximação ao núcleo amuralhado e reforça a importância da água na expansão do aglomerado. O processo urbanístico na procura pelo encontro entre a margem e o interior do aglomerado, cujas gêneses estão intimamente relacionadas com o porto, evidenciase na sequência de ruas perpendiculares presenciada no troço final da Rua Dom Vasco da Gama.

Antes de alcançar o terceiro arruamento, através do qual se avista o porto, deparamo-nos com uma ramificação que nos encaminha para o interior da estrutura defensiva ou nos direcciona para a Avenida dos Descobrimentos. Estas duas hipóteses compõem-se de escalas divergentes. Por uma das ruas, a amplitude do trajecto percorrível é mantido na relação **fachada – espaço pedonal – via rodoviária** onde o alçado adquire maiores proporções relativamente às fachadas térreas. O percurso ascensional direccionado para a muralha apresenta uma proporcionalidade característica de outros tempos, com fachadas contínuas e composta por construções não superiores a dois pisos, onde a zona pedonal se poderia dissolver na zona destinada aos veículos.

O momento de chegada à **Avenida dos Descobrimentos**, inaugurada em 1960, descortina qualquer referência à memória, onde as camadas de separação entre o aglomerado e a Ribeira de Bensafim anulam a alusão ao antigo povoado marítimo. A importância do automóvel como novo ordenador do espaço<sup>18</sup> quebrou a proximidade com a frente de mar e originou duas largas faixas de rodagem incorporadas com espaços de estacionamento. O valor de Lagos, no séc. XV, como um dos principais centros do comércio ultramarino, hoje não demonstra indícios na atmosfera de contacto com o mar. A barreira rodoviária circundou o aglomerado e a muralha, onde os vestígios de interligação ressaltam com a abertura de praças direccionadas para a frente de rio.

As muralhas foram limpas das habitações dos mareantes e da zona geográfica denominada por Ribeira. Das construções se estendiam paralelamente à Ribeira de Bensafim, não restam vestígios. Contudo, junto ao troço Sudeste da muralha surgem indícios de muros que remetem para o antigo cais e para a linha de costa existente antes do aterro. Para a margem oposta foi transferida toda a actividade marítima que outora acontecera na margem direita e da relação directa com o porto agora estabelece-se uma **relação cenográfica**.

11 “ (...) sobretudo desde há cinquenta anos, (...) submetida às pressões urbanísticas a pouco a pouco vão alterando a fisionomia da paisagem cultural, colidindo, por vezes, com o património arqueológico pré-existente.” Rui Parreira e Elena Morán, Arqueologia Urbana em Lagos: uma década de actividade, p.902  
12 Rui Parreira e Elena Morán, Arqueologia Urbana em Lagos: uma década de actividade, p.902  
13 Identificar o sítio de onde se comprovou que não é uma ponte de origem romana  
14 “ (...) o automóvel acabou por se apropriar da cidade, determinando prioridades nas infra-estruturas, comportamentos sociais, localização das actividades económicas (...)”, Jorge Gaspar, O novo urbanismo, pp.181-182  
15 “ (...) um no Norte de mais de 1000 passos de comprimento, contidos da Porta de Portugal até à Ermida de S. João, com alguns almoxars e vários tanques, que lhe comunica a água o esguedado da que vem para a cidade. Faz-lhe frente de parte do poente várias hortas e pelo Nascente se lhe opõe o rio que o faz mais desleal.” Maria Teresa A. Cardoso, Estudo do manuscrito anónimo do séc. XVIII – Descrição da Cidade de Lagos, p.47  
16 “Todos os subúrbios da Cidade constam da Figueiras, vinhas e terras de palmo que não só dão o preço para o sustento, mas muito mais que se extrai para diferentes portos de Portugal. A esta abundância corresponde a fertilidade do mar com muitas pescarias. (...) com as do atum. (...) o tempo do senhor D. João II lhe chegou a render outenta contos.” Maria Teresa A. Cardoso, Estudo do manuscrito anónimo do séc. XVIII – Descrição da Cidade de Lagos, p.47  
17 “com montes e con luerias com rios e con peatos con entradas e con salidas e con todos sus términos e con todos sus pertenias (...) todos derechos della Mar que tiegne” Citado por Daniela Pereira, A Evolução Urbanística de Lagos (séculos XV-XVIII), p.26  
18 “Após a Segunda Grande Guerra, a necessidade de dar lugar ao automóvel, o novo ordenador do espaço e das actividades, começou a alterar a própria essência da cidade, que é invadida por ruas rápidas. (...) contribuíram para a desvalorização do espaço citadino (...)”, Jorge Gaspar, O novo urbanismo: convergências em diferentes matrizes culturais, p.179

Cais da Solaria

Área: 4354,28 m<sup>2</sup>  
Comprimento: 60,75 m

Antigo Cais

Área: 5645,11 m<sup>2</sup>  
Comprimento: 58,5 m

Núcleo Histórico  
Frente Ribeirinha

Área: 31'1007,65 m<sup>2</sup>  
Comprimento: 844,29 m

Aglomerado urbano  
Frente Ribeirinha

Comprimento: 677 m

Quebramar da  
margem direita

Praia da Solaria  
Cais da Solaria

Forte da Ponta  
da Bandeira

Doca da Ponta da Bandeira  
Antiga Praia da Ribeira

Muralhas de Lagos

Jardim da Consolidação  
Antigo Cais

Igreja de Santa  
Maria

Praça do Infante  
Antiga Ribeira dos Touros

Hospital Militar

Tribunal de Lagos

Antigos Paços do Concelho  
Antigo limite com a ribeira

Praça de Gil Eanes  
Antiga Ribeira das Naus

Mercado Municipal

Local de chegada do  
percurso estabelecido

Transversais com  
a Frente Ribeirinha





05.13.01 | Fotografia da esquerda  
**Jardim dos amarrados, em frente ao Mercado**  
 Fototeca de Lagos, Coleção de José Paula Borba, 1980



05.13.02 | Fotografia da direita  
**Ausência de vestígios do Jardim**  
 Autor, 2017



05.14.01 | Fotografia da esquerda  
**Frente Ribeira**  
 Fototeca de Lagos, Edições Lima, 1940

05.14.02 | Fotografia da direita  
**Avenida dos Descobrimentos**  
 Autor, 2017



05.15.01 | Fotografia da esquerda  
**Alçado Norte do Anjo Paços do Concelho**  
 Fototeca de Lagos, Francisco Xavier, 1980

05.15.02 | Fotografia da direita  
**Recriação do cenário**  
 Autor, 2017



05.16.01 | Fotografia da esquerda  
**Releção da Rua da Barroca com o rio**  
 Fototeca de Lagos, Coleção de José Paula Borba, 1940

05.16.02 | Fotografia da direita  
**Abastecimento do rio perante a rua**  
 Autor, 2017



05.17.01 | Fotografia da esquerda  
**Releção da Frente Construída e o Rio**  
 Fototeca de Lagos, Autor Desconhecido, 1940

05.17.02 | Fotografia da direita  
**Nova releção**  
 Autor, 2017



05.18.01 | Fotografia da esquerda  
**As casas da Ribeira, vistas de terra**  
 Autor Desconhecido, 1940 in Rui Paulo, 1990

05.18.02 | Fotografia da direita  
**Recriação do cenário**  
 Autor, 2017



05.19.01 | Fotografia da esquerda  
**As casas da Ribeira, vistas do mar**  
 Fototeca de Lagos, Autor Desconhecido, 1940

05.19.02 | Fotografia da direita  
**Recriação do cenário**  
 Autor, 2017



05.20.01 | Fotografia da esquerda  
**Vista a partir do baluarte da Porta da Vila**  
 Fototeca de Lagos, Comissão Municipal de Turismo, 1960

05.20.02 | Fotografia da direita  
**Panorâmica de parte da cidade**  
 Autor, 2017



Marina de Lagos  
Porto de Recreios

Área Navegável 61659,12 m<sup>2</sup>  
Área Terrestre 7734 m<sup>2</sup>  
Comprimento 500 m

Estaleiro Naval  
Porto de Reparações

Área Navegável 38043,39 m<sup>2</sup>  
Área Terrestre 69025,48 m<sup>2</sup>  
Comprimento 350 m

Porto de Pesca

Área Navegável 38043,39 m<sup>2</sup>  
Área Terrestre 41637 m<sup>2</sup>  
Comprimento 250 m

Quebramar Este

Comprimento 628 m

Edifícios habitacionais

Marina de Lagos

Edifício de Comércio e Restauração  
Pólo 8 Marina

Antigo Edifício da Estação

Porte Pedonal

Recepção e administração

Lota e Doca Pesca

Porto de Reparação

Estaleiro Naval

Armação Fábrika

Porto de Pesca

Armazéns de Apoio

Quebramar Este





05.23.01 | Fotografia da direita  
Vista Norte da margem esquerda da  
Ribeira de Bensafim  
Fotografia de Lagos, CML, 1980.

05.23.02 | Fotografia da esquerda  
Fotografia da vista Norte da margem esquerda  
da Ribeira de Bensafim  
Fotografia da autora, 2017.



05.24.01 | Fotografia da direita  
Fotografia da estação ferroviária  
e antiga ponte  
Fotografia de Lagos, Álvaro de Oliveira, 1950

05.24.02 | Fotografia da esquerda  
Fotografia representativa da relação  
da estação com a frente de mar.  
Fotografia da autora, 2017.



05.25.01 | Fotografia da direita  
Fotografia do edifício da antiga  
Estação Ferroviária  
Fotografia de Lagos, Edições Lima, 1940

05.25.02 | Fotografia da esquerda  
Fotografia do edifício da antiga  
Estação Ferroviária  
Fotografia da autora, 2017.



05.26.01 | Fotografia da direita  
Avenida dos Descobrimentos e  
a relação com a margem esquerda  
Fotografia de Lagos, José Paulo Borralho, 1960

05.26.02 | Fotografia da esquerda  
Avenida dos Descobrimentos e  
o limite esquerdo construído  
Fotografia da autora, 2017.



05.27.01 | Fotografia da direita  
Praia da Ribeira  
Fotografia de Lagos, 1938

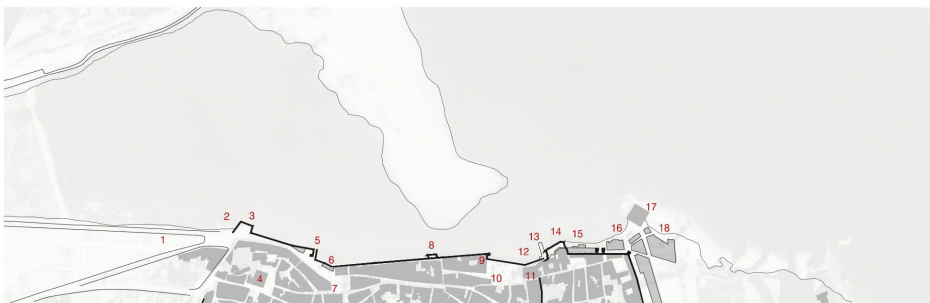
05.27.02 | Fotografia da esquerda  
Praia da Ribeira e a  
relação com o molhe  
Fotografia da autora, 2017.



05.28 | Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira das Nauas e a frente de mar, finais do séc. XVIII  
Elaborado pela autora



05.29 | Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira dos Touros e a frente de mar, finais do séc. XVIII  
Elaborado pela autora



05.30 | Relação da Frente de Mar e do porto, no final do séc. XVIII e início do séc. XIX  
Baseado na Planta de João Sardo Visconcelos, no esquema de Rui Palma p. X, e na planta de Massai p.X

1 Largo da Feira | 2 Pequeno Cais | 3 Baluarte da Porta de Portugal | 4 Igreja de S. Sebastião | 5 Cais da Porta Nova | 6 Mercado do Peixe | 7 Praça da Ribeira das Nauas, Praça de Gil Eanes | 8 Baluarte da Barroca | 9 Hospital Militar | 10 Praça da Ribeira dos Touros, Praça da Constituição, Praça da República, Praça do Infante D. Henrique | 11 Igreja de Santa Maria, Igreja da Misericórdia | 12 Alameda | 13 Cais | 14 Hospital da Misericórdia | 15 Armazéns | 16 Armazéns | 17 Forte da Ponta da Barileira | 18

## DO LUGAR À CIDADE

### Relação e Influência do porto na Cidade

#### Até finais do séc. XVIII

A posição geográfica do aglomerado de Lagos em relação às primordiais rotas comerciais e enquanto último porto que compreendia melhores condições de protecção, quer no sentido de saída do Mar Mediterrâneo antes de alcançar o extenso Oceano Atlântico, quer no sentido Norte-Sul após percorrer a Costa Vicentina desprovida de condições de charneira para terra, conferiram ao núcleo uma importância como ponto de repouso, de trocas e de abastecimento<sup>19</sup>. O desenvolvimento do núcleo urbano, desde o início, coabita com o crescimento do movimento no seu porto. Na intrínseca relação de habitabilidade do mesmo espaço, a cidade e o porto, até um certo momento, mantiveram-se fieis às condições topográficas e as transformações do limite costeiro eram cirurgicamente efectuadas.

O porto, como elemento de transição entre o meio habitado e o meio líquido, e a água, como factor de aproximação da margem, condicionaram a fixação na sua proximidade. Desde o início da fundação do aglomerado que as qualidades de melhor acessibilidade à Ribeira de Bensalrim provocaram, inicialmente, a transição de lugar e, num momento posterior, a expansão ao longo do limite costeiro.

A meados do séc. XIII, numa tentativa de maior aproximação à água, devido às práticas relacionadas com o recurso hídrico, foram desenvolvidas actividades e, conseqüentemente, construções de carácter permanente que originavam a fixação da população. No movimento de aproximação à água, numa posição distinta do inicial aglomerado muralhado, deu-se a expansão do núcleo para a envolvente da Igreja de S. Sebastião onde a topografia melhorava a contínua ligação com a Ribeira de Bensalrim. O primeiro momento de redefinição da margem surgiu com o gesto da nova estrutura defensiva que albergava todo o aglomerado no seu interior. Este mútuo toque delineador diferenciou a vivência entre espaços. Ergueram a muralha e a transição foi posicionada estrategicamente aquando a quebra do desenho do muro permite o seu atravessamento. Nesta fase, o porto alojava-se ao longo do limiar entre o recurso hídrico e a linha da estrutura defensiva, assim, na zona interna da barra, designado por Adolfo Loureiro como um porto interior, albergavam-se, em toda a sua extensão, embarcações de pequeno porte. Ele afirma que "No porto, porém, não há caes cómodos para embarques e desembarques. Este porto não é porto praticável com temporais de levante"<sup>20</sup>. Em contrapartida, na curva reentrante da linha de costa do Algarve que forma a baía de Lagos proporcionavam-se condições favoráveis para fundarem ali os seus barcos e abrigarem-se dos ventos.

Até meados do séc. XVIII, o aglomerado de Lagos, desenhado a Oeste pela Ribeira de Bensalrim, era compacto e o sistema defensivo envolvia a maior parte do perímetro urbano. Todo o território Nascente, actualmente lotado de edificado, era pontuado por construções agrárias ou conventuais. A expansão do aglomerado, fomentada pela recíproca relação entre porto e núcleo urbano, aconteceu a passos lentos até à explosão construtiva do início do séc. XIX.

Pelo desenho de Alexandre Massai<sup>21</sup>, reforça-se a premissa da influência do porto, em oposição a outros factores, no desenvolvimento do núcleo urbano. A zona da ribeira expressa-se como parte do tecido urbano consolidado, exterior ao sistema defensivo, que se expandia paralelamente a

dois lados da muralha com a qual partilhava uma rua. Este edificado desenvolvia-se de forma organizada, onde a delimitação dos espaços estava notoriamente articulada, entre paralelas e transversais, em função da ribeira e da muralha. A posição estratégica deste espaço revela a sua natureza. De vocação marítima, era composto por habitações piscatórias e por estruturas que auxiliavam às actividades marítimas, tais como as taracenas<sup>22</sup> e a Casa das Sisas<sup>23</sup>, construídas no reinado de D. Manuel I, representativas da importância do recurso hídrico na economia e progresso do aglomerado. A relação destas estruturas com o rio e os momentos estratégicos onde as muralhas quebram a sua função e estabelecem a articulação entre o interior e o exterior reflectem a importância da água no desdobrar da estrutura urbana. Descritas por Massai como "As duas portas do lado do mar assinaladas com V X com seus alçapais ou restreio e esquadras da parte do mar, madeira e ferragem e tudo o mais necessário (...)"<sup>24</sup> representam as duas aberturas onde se verificavam estruturas de porto. Identificadas por Baltazar Azevedo Coutinho<sup>25</sup> como a Porta do Cais e a Porta Nova, duas das portas abertas sobre o rio que permitiam o acesso, quase contínuo, às duas praças que estabeleciam e desenhavam o percurso de entrada na vila. As outras duas portas sobre o rio, uma facultava o acesso das edificações da ribeira ao interior da muralha e denominava-se de Porta de S. Gonçalo (ou da Ribeira, ou do Mar) e uma outra, identificada no desenho de Coutinho, entre a Porta Nova e o Baluarte da Barroca denominava-se de Porta S. Roque. A existência de quatro portas estabelece a continuidade entre a água e o núcleo urbano, e a estrutura de organização do aglomerado reflecte a constante relação de proximidade com a ribeira.

A Norte, fora do recinto muralhado, a topografia, de declive pouco acentuado, proporcionava a acostagem das embarcações e garantia um espaço onde podiam ocorrer trocas e comércio junto da estrada pela qual se acedia ao interior do território. Agregado à Ermida de São João Batista, o Rossio de S. João, enquanto espaço importante no quotidiano da população, marcava a transição da envolvente rural para o núcleo urbano e o seu loteamento, através de transversais e paralelas, conferiu-lhe uma relevância na integração entre a cidade, na sua expansão para Nascente, com a frente ribeirinha.

19 Adolfo Loureiro reconheceu que, "(...) a magnífica baía de Lagos continuou a chamar a atenção dos navegantes, e passou a ser uma estação obrigada de todos aqueles que nas suas derrotas, terra a terra, precisavam de cobrar alente e coragem para a continuação das suas arriscadas viagens, e de meter marfimetos e reparar os estragos, que mar lhes houvesse causado" p. 173

20 Adolfo Loureiro, p.151

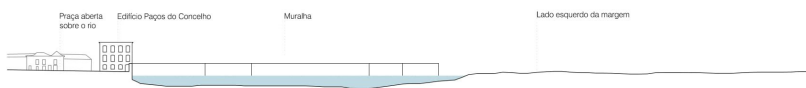
21 Alexandre Massai, Lagos, cidade, 1621

22 Local com funções semelhantes a um Estaleiro Naval, onde se reparavam e construíam barcos e artilharia

23 Local onde se pagavam impostos e onde se registam as mercadorias provenientes do porto.

24 Alexandre Massai, Lagos, cidade, 1621

25 Baltazar Azevedo Coutinho, Fortificações do Algarve, folha 49 (1798)



05.31 Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira das Naus e a frente de mar, 1951  
Elaborado pela autora



05.32 Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira dos Touros e a frente de mar, 1951  
Elaborado pela autora



05.33 Relação da Frente de Mar e do porto, em 1951  
Consultores, 1951

1 Estação Ferroviária (1922) | 2 Consolidação dos Lotes | 3 Jardim dos Anuados | 4 Praça da Ribeira dos Touros, Praça da Constituição, Praça da República, Praça do Infante D. Henrique | 5 Avenida da Guiné | 6 Fábrica de Conserveira | 7 Armazéns | 8 Forte da Ponta da Bandeira | 9 Bairro da Ribeira

## DO LUGAR À CIDADE

### Relação e Influência do porto na Cidade

#### Inícios do séc. XIX

A crescente inquietação face ao melhoramento da frente ribeirinha e à reformulação e enquadramento de um local para abrigar os barcos que ancoravam ao longo da margem, segundo Adolfo Loureiro não existia, até então, informação proveniente de outros interesses distintos das preferências militares.<sup>26</sup>

No final do séc. XVIII e inícios do séc. XIX, despertaram na sociedade novas necessidades, desejos e vontades e com esta surge o conceito de lazer e o aproveitamento das margens enquanto espaço de contemplação e de troca de experiências. A margem deixava de ter o carácter defensivo e adquiria um carácter cenográfico. O espaço público e áreas verdes públicas, juntamente com o despontar das condições higienistas e das novas avenidas, dotadas de condições para albergar o crescente fluxo rodoviário, originaram novos ideais para aplicar nas frentes ribeirinhas das cidades.

No volume IV da obra de Adolfo Loureiro são enumerados alguns projectos que datam entre 1855 e 1896 da responsabilidade de diversos engenheiros. O troço de margem escolhido para os referidos projectos balizam-se pela entrada da barra e o final da actual Praça do Infante. A escolha do "(...) local, em que devia ser construído [o cais], era o mesmo que se supunha ter existido outro, que fora destruído pelo mar (...) pelos fins do século XVIII (...)".<sup>27</sup>

O primeiro caso apresentado, em 1868, da autoria do engenheiro Macário dos Santos consistia na construção de "(...) uma rampa de alvenaria revestida com cantaria, a qual, partindo da extremidade de montante da muralha fronteira à alfandega, tinha de comprimento 28 metros (...) e terminaria em uma escada de cantaria, descendo até à altura da baixa-mar".<sup>28</sup> A proposta evidenciava uma alternativa singular ao apresentado no local, uma estratégia pontual que menosprezava a interligação estrutural entre a cidade e a ribeira. O projecto não apresentava uma solução para os ventos de Sul e de Sudeste e resultaria num cais sem função de protecção das embarcações.

A segunda proposta, em 1893, da autoria do engenheiro João Francisco Ramos impeliu à construção a "(...) partir da estrada real n.º 76 até à districtal n.º 197, de Lagos a Aljezur, no forte da Ponta da Bandeira, vindo a ter 1.500 metros de comprimento, e passar 22 metros para fora do cais da alfandega e 5 metros para fora do baluarte da Porta de Portugal (...) e para montante do forte da Ponta da Bandeira ser ainda a parte do porto onde os pequenos barcos encontravam suficiente abrigo contra a grande agitação do mar".<sup>29</sup> O projecto conjugava todos os aspectos intrínsecos às necessidades do local, a protecção das correntes marítimas que se dirigiam do Sul com a introdução de um sólido braço que nascia do Forte da Ponta da Bandeira; a tentativa de desopressão da cidade face à ribeira com a acção de conquista de terreno ao mar; e o recurso embrionário a uma continuidade na circulação despertam o interesse aos representantes do poder. No entanto, o seu custo elevado impediu que a ideia de cariz urbanístico florisse para a concretização.

A procura pela defesa da cidade face às investidas do mar, a necessidade de salubridade e protecção dos edifícios constantemente sujeitos às acções do mar, a melhoria das condições higiénicas da povoação; a ampliação da cidade de encontro ao território da ribeira e todo o de-

servolvimento subjacente face à construção do porto e, consequentemente, ao alargamento da via contígua às muralhas eram aspectos que necessitavam reestruturação.

No ano de 1896, Adolfo Loureiro em parceria com o engenheiro António da Conceição Parreira formularam um projecto "que começava no baluarte da Porta de Portugal (...) e alastava-se da referida muralha seguindo-se-lhe outro alinhamento recto até defronte do quartel militar".<sup>30</sup> "O muro marginal (...) acabaria em uma doca, que seria terminada por um muro em angulo recto com a marginal (...). Exteriormente a doca seria fechada por um molhe de 86m,90 de comprimento, e com a largura em cima de 4m,40 (...). Do lado de terra e ao longo dos edifícios e armazéns correria uma estrada, que por esse lado fecharia a doca".<sup>31</sup>

Autorizado o início das construções no mesmo ano, procederam num primeiro momento à execução da doca junto ao Forte da Ponta da Bandeira que, perante o concelho, era a obra com as funções mais urgentes. No decorrer dos trabalhos, algumas alterações sobrepuseram-se aos interesses presentes no projecto de 1896. Neste contexto, o anterior projecto foi substituído por outro apresentado pelo engenheiro Henrique Moreira, em 1903, no qual apresentava melhores condições para a construção da doca junto ao Forte da Ponta da Bandeira e um outro cais na praia da Solaria. Deste modo, aprovada a obra, permitiram que "(...) se construísse uma rampa a comunicar o templo com o interior da cidade, e igualmente uma outra rampa de embarque de encontro ao baluarte da Ponta da Bandeira, fazendo-se o alargamento do aterro da Solaria (...)".<sup>32</sup>

Em resposta a estas premissas e na procura de uma melhoria da relação com o mar, às muralhas, banhadas pelo intenso azul do Oceano Atlântico, conferiram-lhes um acinzentado plano horizontal de distanciamento ao recurso hídrico. Esta transformação deu lugar à Avenida da Guiné, concluída em 1940.

O espaço conquistado ao rio estabelecia a conexão entre a Praça da Constituição<sup>33</sup> e o Forte da Ponta da Bandeira, uma acessibilidade iniciada no muro de muralha e, com um gesto de continuidade, nivelava o contorno do rio. O antigo cais, com acesso ao núcleo urbano pela Porta do Cais, fora desvirtuado e submerso pelo aterro. As embarcações acostavam alinhadas à nova parede erguida e o bairro da Ribeira mantinha as suas funções piscatórias na qual incorporou a indústria conserveira com a introdução de fábricas nas suas imediações. A qualidade desta intervenção, no conjunto da forma urbana, revelou-se pelo estímulo da aproximação da praça central ao edifício defensivo situado no extremo do aglomerado. Esta acção de integração física e visual com a cidade revela a importância que o recurso hídrico deteve na organização espacial.

Este aterro manteve a proximidade com o rio, no entanto o progressivo desenvolvimento e o esforço contínuo de acompanhar a evolução dos tempos levou a decisões que gradualmente afastaram o vínculo entre o núcleo urbano e o rio. A demolição do Mercado do Paixe, junto à Praça de Gil Eanes, e consequentemente a mutação dos edifícios circundantes para uma estética moderna foram consequência das acções de melhoramento da frente ribeirinha.

26 "entre as quaes as muralhas que cercavam do lado do mar, e a defendiam da força das vagas". Adolfo Loureiro, p. 158

27 Loureiro, p.158

28 Adolfo Loureiro, ????

29 Adolfo Loureiro, ???

30 Adolfo Loureiro, xxxxx

31 Adolfo Loureiro, xxxxx

32 Adolfo Loureiro, xxxxxx

33 No séc. XIV denominava-se Ribeira dos Touros/Mercado/Poço. No Séc. XVI e XVII tinha o nome de Praça do Pelourinho/Praça dos Touros. Nos séc. XVIII e XIX denominou-se Praça da Constituição/Praça dos Paços do Concelho. De 1910 a 1960 teve o nome de Praça da República e a partir desse mesmo ano adquiriu o nome de Praça do Infante. Rui M. Paula, Lagos, Evolução Urbana e Património, p.178



05.34 | Esquema de relação entre a Praça de Gil Eanes e o porto de pesca, 2017  
Elaborado pela autora



05.35 | Esquema de relação entre a Praça do Infante D. Henrique e a frente de mar, 2017  
Elaborado pela autora



05.36 | Relação Ribeirinha da Cidade de Lagos e do seu porto, 2017  
Ortofotomapa, google 2017

1 Antiga Estação Ferroviária | 2 Nova Estação Ferroviária (2003) | 3 Marina de Lagos | 4 Estaleiro Naval | 5 Porto de Pesca | 6 Polícia Marítima | 7 Avenida dos Descobrimentos | 8 Mercado Municipal | 9 Antigo local da Praça do Peixe | 10 Casa da Justiça | 11 Estabelecimentos da Frente Ribeirinha | 12 Jardim da Constituição | 13 Antigo Cais | 14 Cais da Solaria

## DO LUGAR À CIDADE

### Relação e Influência do porto na Cidade

#### Finis do séc. XIX até à actualidade

A fachada ribeirinha de Lagos e o seu perfil de relação com a água metamorfoseou-se num curto período de tempo. A cidade aos poucos perdeu a sua paisagem piscatória e adquiriu uma face modernizada, semelhante a tantas outras intervenções do mesmo cariz nas cidades ribeirinhas de Norte a Sul do país. Em 1960, a actual Avenida dos Descobrimentos era parte integrante da nova circular que dava lugar à EN125. Estendia-se desde a ponte Norte de acesso à cidade e abraçava -a numa intervenção de aterro para permitir a fluente circulação rodoviária. O núcleo urbano foi privado da água. O alçado piscatório de frente de mar foi substituído por construções emblemáticas com dimensões verticais e pontuado com espaços públicos. O bairro da ribeira, demolido a provento da nova circulação e do alçado cénico, passou a existir apenas na memória da comunidade mais antiga e imortalizado por fotografias. O antigo Rossio de São João, anteriormente delimitado e loteado, acelerou o seu processo de consolidação e ali se fortaleceram os eixos transversais que promoveram a integração física e visual da Ribeira de Bensafirim com a cidade. A disposição de espaços públicos ao longo dos eixos que se estendem desde a água até ao interior do núcleo urbano geraram uma estrutura que reaproxima a forma urbana da memória do passado.

A dupla barreira rodoviária agregada às zonas de estacionamento quebra o percurso pedonal de acesso à frente ribeirinha e intensifica a descontinuidade entre o meio urbano e a memória. No entanto, o cuidado na articulação dos eixos de expansão da cidade com a frente de mar marca a influência do rio na envolvente próxima.

Para protecção dos constantes avanços do mar sobre a cidade, a reestruturação da frente de mar teria que ser efectuada nas duas margens. A intervenção na margem esquerda da Ribeira de Bensafirim começou pela concepção de um quebramar que protegia o aglomerado urbano das investidas do mar sobre a terra. Na fotografia aérea de 1969 é evidente a entrada da barra de Lagos ladeada por dois quebramares que se estendem pelo mar, o da margem esquerda e o da direita que se alonga do Cais da Solaria.

As dificuldades de coexistência entre os interesses turísticos e as actividades piscícolas, juntamente com a inexistência de espaço na frente de mar cénica, obrigou as actividades portuárias a transferirem-se para a margem oposta. A Ribeira de Bensafirim perdeu as suas configurações naturais e ambos os seus limites provinham de redefinições antrópicas. Neste contínuo processo de melhoramento, as suas margens foram regularizadas e o limite costeiro esquerdo deu lugar às actividades marítimas na proximidade com a linha de caminho de ferro, construída em 1920.

A conquista de terrenos na margem contrária ao núcleo urbano potenciava as actividades relacionadas com o mar, desoprimia o alçado da cidade e concebia melhores condições à atracagem das embarcações e ao seu manuseamento, reparo e construção. A vocação marítima do aglomerado ganhava uma nova forma, um novo lugar e uma maior permeabilidade para desenvolvimento e aumento de exportações. O estaleiro naval, os armazéns, os edifícios da lota e as áreas destinadas ao estender das redes contribuíram para a dinamização das actividades portuárias. Consequentemente, a proactividade após a construção da Marina de Lagos, no início do séc. XXI, potenciou a expansão do aglomerado no lado oposto ao núcleo original. A existência de

novos espaços para a actividade comercial, a afluência de entrada e saída de embarcações, a possibilidade de permanência na marina associada ao turismo e a implantação quer de estruturas de apoio quer de blocos habitacionais incrementaram o rápido crescimento contíguo ao novo desenho da ribeira.

A delimitação e desenho de ambas as margens e a organização dos espaços em função das suas actividades conferiu dinamismo à estrutura urbana da cidade. As artes de pesca distanciaram-se fisicamente do núcleo, mas a relação visual prevaleceu na observação das varas que oscilam na outra margem. A extensão ribeirinha originada pelo aterro, estende-se desde o cais da solaria - destinado a actividades de recreio náutico - até à ponte de acesso à Marina e é pontuada por momentos de transição entre o espaço sólido e o fluido onde é facultado o acesso a embarcações de cariz lúdico. A continuidade e permeabilidade do percurso à beira rio é marcada pela ponte pedonal que interliga as duas margens.

Em 2008, com o Programa Polis, surgiu a renovação da Frente Ribeirinha onde a valorização da identidade do aglomerado se apresentou como a premissa mais importante. A Praça do Infante foi um dos grandes focos e através de intervenções no pavimento e da adição de mobiliário urbano conseguiram remeter ao passado. Acentuaram o local da remoção da antiga muralha e complementaram-no com a adição de um plano de água (Jardim de Água) que remete para as ondas que galgavam o sistema defensivo. A estrutura do antigo cais foi desenterrada na sequência da elaboração de um percurso pedonal que invoca o ambiente marítimo. Com essas acções associaram o lugar à sua memória e devolveram a vida urbana à frente ribeirinha, o que originou o fortalecimento e a integração desta com a malha urbana.

## **06** CONSIDERAÇÕES FINAIS

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

Nesta dissertação pretendeu-se demonstrar e justificar o vínculo existente entre a evolução das cidades, ao longo da história, e o desenvolvimento do seu porto, nos 27 casos no decorrer da costa de Portugal. Neste processo, começou-se pelo conjunto de casos referidos por Adolfo Loureiro e procurou-se um caso específico para aprofundar e materializar o estudo. Lagos apresentou-se com características distintas dos demais. Este aglomerado nasceu e desenvolveu-se em plena concordância com o desenvolvimento do seu porto, na margem direita, e, no século mais recente, por ausência de condições desta margem para a expansão do porto, este foi obrigado a distanciar-se para a margem esquerda – o que provocou o desenvolvimento da cidade na margem oposta ao assentamento muralhado.

A reflexão sobre núcleos urbanos litorais é indissociável da influência da água, quer marítima ou fluvial, para o desenvolvimento urbano. Desta forma, os lugares perto do recurso hídrico sempre foram apreciados pelo Homem, quer pela facilidade de recolha de alimento, quer pela procura de terrenos férteis para a agricultura. O que impulsionou a aproximação de construções de suporte a estas actividades e, mais tarde, de implantação de habitações que evoluíram para pequenos núcleos e, posteriormente, deram lugar a assentamentos complexos. Assim, a água, antes utilizada como meio onde recolher alimento, rapidamente, ganhou novas funcionalidades como meio de circulação. As expansões das civilizações começaram a fazer-se por via marítima, quer pela facilidade de alcançar grandes distâncias, quer pelo transporte de maiores quantidades de pessoas e recursos. Foi com os Gregos, Romanos e Muçulmanos que a navegação marítima se impulsionou, formaram-se impérios através da navegação e das actividades portuárias. A economia marítima teve um desenvolvimento acentuado com estas civilizações que colonizaram, conquistaram e fundaram inúmeros aglomerados litorais. A influência destas civilizações ainda hoje é notória em troços da forma urbana das cidades em estudo.

Até esta época podemos afirmar que o **vínculo entre o desenvolvimento do aglomerado e a importância do porto era indissociável**, ambos coabitavam o mesmo espaço e partilhavam os mesmos interesses. Com os Descobrimentos, os portos passaram a ser a centralidade das cidades, a porta de entrada e de saída para o mundo. O comércio marítimo revelava a economia do aglomerado, e as trocas comerciais levavam ao aumento populacional. Os aglomerados cresciam em concordância com o crescimento e desenvolvimento do seu porto. O porto tinha um papel articulador da malha urbana e os assentamentos cresciam, entre paralelas e perpendiculares, em função das frentes de água. Muitos aglomerados partilhavam as mesmas directrizes de expansão, em função da linha de costa, tais como Póvoa de Varzim, Figueira da Foz ou Viana do Castelo e Peniche. Assim, com o progresso marítimo dos Descobrimentos, **o porto enalteceu a sua importância e transformou-se num grande centro de trocas comerciais**, capacitados com todo o tipo de actividades marítimas. As frentes marítimas enchem-se de taracenas, armazéns, vestígios de pesca e espaços para comércio marítimo, repleto de novas gentes e costumes. Grande parte das cidades estudadas adquiriram estas construções, hoje em dia dissimuladas ou, em muitos casos, destruídas, como são o caso de Lisboa, Vila do Conde ou Lagos.

As zonas junto ao recurso hídrico foram os lugares escolhidos para a implantação da maior parte das fábricas conserveiras e com elas aumentou o distanciamento do porto face à cidade. As frentes ribeirinhas foram invadidas por fábricas e por espaços de maiores dimensões que auxiliavam o porto. Com a Revolução Industrial evidenciou-se o distanciamento entre o porto e a cidade, a linha

férrea surgiu e vincou-se a barreira física entre a zona ribeirinha e a cidade. No caso de Lisboa esta quebra é notória, no entanto a introdução da linha férrea em Viana do Castelo, na Fuzeta, em Tavira ou em São Martinho demarca a expansão do aglomerado, nuns casos, décadas mais tarde transposta, outros delimitadora do aglomerado urbano. O modo de vida alterou em função do aperfeiçoamento das tecnologias, e com isto os portos especializaram-se e adquiriram novos espaços. Os casos de Sines e de Setúbal são bem evidentes deste fenómeno, **o porto distanciou-se da cidade** na procura de áreas capacitadas para as novas actividades e de suporte à época dos contentores.

Lagos não sofreu a industrialização sentida em Lisboa ou em Sines, no entanto a falta de espaço na margem direita da Ribeira de Bensafrim obrigou à transição completa do porto para a margem esquerda. As inquietações face ao melhoramento da frente ribeirinha iniciaram-se no final do séc. XVIII e início do séc. XIX e deram lugar a aterros que visavam a salubridade das construções e do espaço urbano que estava constantemente a ser galgado pelo mar. O bairro dos pescadores que se encontrava junto à muralha e olhava o mar, foi destruído em prol do melhoramento da frente ribeirinha. Inicialmente construiu-se a Avenida da Guiné que interligava a Praça do Infante com o Forte da Ponta da Bandeira e, num segundo momento, as duas praças que olhavam a Ribeira de Bensafrim foram distanciadas da água com a agregação de vias automóveis e espaços pedonais numa tentativa de devolver a vivência ribeirinha à cidade. O espaço conquistado ao rio não estagnou e poucos anos depois, pela adaptação da cidade ao automóvel foi inaugurada a Avenida dos Descobrimentos que era parte integrante da EN125 que abraçava o aglomerado de Lagos. O desenvolvimento urbano até meados do séc. XIX foi pouco acentuado e a forma urbana ainda era resultado das relações estabelecidas com o recurso hídrico. Com o desenvolvimento do turismo a cidade expandiu-se para nascente e para norte com malhas urbanas distintas que se interligavam pelas vias de comunicação.

O estudo revela que todas as cidades tiveram influencias do porto embora em épocas distintas e com percursos diferentes resultantes na estrutura urbana dos aglomerados. Em alguns casos o factor do assoreamento levou à quebra do crescimento durante vários anos, enquanto que noutros as condições ribeirinhas fomentaram a contínua expansão do aglomerado.

O valor desta dissertação estende-se a áreas de História – onde o entendimento do passado é indispensável para o conhecimento do presente; a Antropologia – onde a percepção das valências do espaço e a relação com Homem ditam os aspectos de conforto presencial no limiar entre o porto e o núcleo urbano; a Urbanismo – pois os elementos articuladores entre as duas unidades, o núcleo urbano e o porto, promovem a continuidade da coerência da malha urbana e unificam o cenário ribeirinho; a Sociologia – porque as fases de desenvolvimento da relação do porto com aglomerado despertaram diferentes comportamentos nas populações; e, especialmente, a Arquitectura – enquanto arte e ciência, engloba todas as anteriores e reflecte sobre o futuro e sobre as acções que melhor se adequam a cada caso específico.

Para o conhecimento e continuação de uma cidade é imprescindível o seu reconhecimento, assim a memória e a história articulam-se no acto de projectar. Desta forma, o estudo visa auxiliar a projecção futura de modo a equilibrar a memória e a vivência do presente. E, aqui, estabelece-se uma base de investigação, para projectos futuros, referentes à mútua influência entre porto e cidade e organização das frentes ribeirinhas.

**BIBLIOGRAFIA E  
INDICE DE FIGURAS E IMAGENS**







## ÍNDICE DE FIGURAS E DE IMAGENS

04.29.02	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de 1951</i>	128	04.41.01	<b>Núcleo Urbano Inicial</b> <i>Adaptado do Plano hidrográfico da Barra e Porto do Rio Guadiana, de A. M. dos Reis (1874)</i>	140	05.10.12	<b>A sobreposição de camadas da Frente Ribeirinha</b> <i>Fotografia da autora</i>	154	05.28	<b>Esquema da relação entre a Antiga Praça da Ribeira das Naus e a frente de mar, finais do séc. XVIII</b> <i>A autora</i>	164
04.29.03	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de 1976</i>	129	04.41.02	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de Portugal (1951)</i>	140	05.10.13	<b>A Praça Infante D. Henrique guarda a memória da proximidade da água</b> <i>Fotografia da autora</i>	154	05.29	<b>Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira dos Touros e a frente de mar, finais do séc. XVIII</b> <i>A autora</i>	164
04.29.04	<b>Núcleo Urbano Actual</b> <i>Com base no ortofotomapa, google.maps 2017</i>	129	04.41.03	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de Portugal (1976)</i>	141	05.10.14	<b>O Antigo Cais</b> <i>Fotografia da autora</i>	154	05.30	<b>Relação da Frente de Mar e do porto, no final do séc. XVIII e início do séc. XIX</b> <i>Com base na Planta de Jozé Sande Vasconcelos, no esquema de Rui Paula, e na planta de Alexandre Massai</i>	164
04.30	<b>Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Fuzeta</b> <i>Ortofotomapa, imagens google.maps 2017</i>	130	04.41.04	<b>Núcleo Urbano Actual</b> <i>Com base no ortofotomapa, google.maps 2017</i>	141	05.11	<b>Panorâmica da Frente Ribeirinha da margem direita da Ribeira</b> <i>Compilação de fotografias da autora</i>	156	05.31	<b>Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira das Naus e a frente de mar, 1951</b> <i>A autora</i>	166
04.31	<b>Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado</b>	130				05.12	<b>Relação Urbana com a Frente Ribeirinha</b> <i>Com base no ortofotomapa, imagens do google.maps 2017</i>	157	05.32	<b>Esquema de relação entre a Antiga Praça da Ribeira dos Touros e a frente de mar, 1951</b> <i>A autora</i>	166
04.31.01	<b>Posição propícia a assentamento</b> <i>Até ao séc. V</i>	130				05.13.01	<b>Jardim dos muados, em frente ao Mercado</b> <i>Fototeca de Lagos, Colecção de José Paula Borba, 1940</i>	157	05.33	<b>Relação da Frente de Mar e do porto, 1951</b> <i>Com base no ortofotomapa de 1951</i>	166
04.31.02	<b>Fixação de um povoado efémero</b> <i>Início do séc. XVI</i>	130				05.13.02	<b>Ausência de vestígios do Jardim</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157	05.34	<b>Esquema da relação entre a a Praça de Gil Eanes e o porto de pesca, 2017</b> <i>A autora</i>	168
04.31.03	<b>Carácter permanente de vocação marítima</b> <i>Início do séc. XIX</i>	130				05.14.01	<b>Frente Ribeira</b> <i>Fototeca de Lagos, Edições Lima, 1940</i>	157	05.35	<b>Esquema de relação entre a a Praça do Infante D. Henrique e a frente de mar, 2017</b> <i>A autora</i>	168
04.31.04	<b>Consolidação do núcleo e do porto</b> <i>Actual</i>	130				05.14.02	<b>Avenida dos Descobrimentos</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157	05.36	<b>Relação Ribeirinha da Cidade de Lagos e do seu porto, 2017</b> <i>Com base no ortofotomapa, imagens google.maps, 2017</i>	168
04.32	<b>Esquema de localização do aglomerado da Fuzeta</b> <i>Elaborado pela autora</i>	131				05.15.01	<b>Alçado Norte do Antigo Paços do Concelho</b> <i>Fototeca de Lagos, Francisco Xavier, 1940</i>	157			
04.33.01	<b>Núcleo Urbano Inicial</b> <i>Adaptado do Plano Hidrográfico da Barra da Fuzeta (1916)</i>	132				05.15.02	<b>Recriação do cenário</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157			
04.33.02	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de 1952</i>	132				05.16.01	<b>Relação da Rua da Barraca com o rio</b> <i>Fototeca de Lagos, Colecção de José Paula Borba, 1940</i>	157			
04.33.03	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de 1978</i>	133				05.16.02	<b>Afastamento do rio perante a rua</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157			
04.33.04	<b>Núcleo Urbano Actual</b> <i>Com base no ortofotomapa, google.maps 2017</i>	133				05.17.01	<b>Relação da Frente Construída e o Rio</b> <i>Fototeca de Lagos, Colecção de José Paula Borba, 1940</i>	157			
04.34	<b>Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Tavira</b> <i>Ortofotomapa, imagens google.maps 2017</i>	134				05.17.02	<b>Nova relação</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157			
04.35	<b>Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado</b>	134				05.18.01	<b>As casas da Ribeira, vista de terra</b> <i>Autor Desconhecido, 1940 in Rui Paula, 1992</i>	157			
04.35.01	<b>Assentamento Fenício conquistado pelos Romanos</b> <i>Até ao séc.</i>	134				05.18.02	<b>Recriação do cenário</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157			
04.35.02	<b>Domínio Árabe e progressão portuária</b> <i>Início do séc. VIII</i>	134				05.19.01	<b>As casas da Ribeira, vista do mar</b> <i>Autor Desconhecido, 1940 in Rui Paula, 1992</i>	157			
04.35.03	<b>Desenvolvimento do núcleo de vocação marítima</b> <i>Início do séc. XVI</i>	134				05.19.02	<b>Recriação do cenário</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	157			
04.35.04	<b>Consolidação do núcleo e aproximação da água</b> <i>Actual</i>	134				05.20.01	<b>Vista a partir do baluarte da Porta da Vila</b> <i>Fototeca de Lagos, Comissão Municipal de Turismo, 1960</i>	157			
04.36	<b>Esquema de localização do aglomerado de Tavira</b> <i>Elaborado pela autora</i>	135				05.20.02	<b>Panorâmica de parte da cidade</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	158			
04.37.01	<b>Núcleo Urbano Inicial</b> <i>Adaptado do Mapa de Tavira e seus arredores de José Sande de Vasconcellos (1780)</i>	136				05.21	<b>Panorâmica do porto da margem esquerda da Ribeira</b> <i>Compilação de fotografias da autora</i>	160			
04.37.02	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Corográfica de Portugal (1951)</i>	136				05.22	<b>Relação do porto com a Frente Ribeirinha</b> <i>Com base no ortofotomapa, imagens do google.maps 2017</i>	162			
04.37.03	<b>Núcleo Urbano</b> <i>Adaptado da Carta Militar de Portugal (1976)</i>	137				05.23.01	<b>Vista Norte da margem esquerda da Ribeira de Bensafirim</b> <i>Fototeca de Lagos, CML, 1980</i>	162			
04.37.04	<b>Núcleo Urbano Actual</b> <i>Com base no ortofotomapa, google.maps 2017</i>	137				05.23.02	<b>Fotografia da vista Norte da margem esquerda da Ribeira</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	162			
04.38	<b>Localização do Núcleo Urbano e do Porto de Vila Real de Santo António</b> <i>Ortofotomapa, imagens google.maps 2017</i>	138				05.24.01	<b>Fotografia da estação ferroviária e antiga ponte</b> <i>Fototeca de Lagos, Álvaro de Oliveira, 1960</i>	162			
04.39	<b>Esquemas de evolução da relação entre o porto e o aglomerado</b>	138				05.24.02	<b>Fotografia representativa da relação da estação com a frente de mar</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	162			
04.39.01	<b>Assentamento de suporte às estruturas defensivas</b> <i>Até ao séc. XVII</i>	138				05.25.01	<b>Fotografia do edifício da antiga Estação Ferroviária</b> <i>Fototeca de Lagos, Edições Lima, 1940</i>	162			
04.39.02	<b>Surgimento do povoado por Marquês de Pombal</b> <i>Finais do séc. XVIII</i>	138				05.25.02	<b>Fotografia do edifício da Antiga Estação Ferroviária</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	162			
04.39.03	<b>Aproximação à costa litoral</b> <i>Meados do séc. XIX</i>	138				05.26.01	<b>Avenida dos Descobrimentos e a relação com a margem esquerda</b> <i>Fototeca de Lagos, José Paula Borba, 1960</i>	162			
04.39.04	<b>Desenvolvimento do núcleo portuário e urbano</b> <i>Actual</i>	138				05.26.02	<b>Avenida dos Descobrimentos e o limite esquerdo construído</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	162			
04.40	<b>Esquema de localização do aglomerado de Vila Real de Santo António</b> <i>Elaborado pela autora</i>	139				05.27.01	<b>Praia da Ribeira</b> <i>Fototeca de Lagos, 1938</i>	162			
						05.27.02	<b>Praia da Ribeira e a relação com o molhe</b> <i>Fotografia da autora, 2017</i>	162			

