

BASES PARA A COMPREENSÃO DO DESENVOLVIMENTO URBANÍSTICO DO PORTO*

*Manuel Luís Real
Rui Tavares*

SUMÁRIO

- I — Origens do povoamento
- II — Desenvolvimento da cidade a partir do século XII
- III — A formalização urbanística intramuros, nos séculos XV-XVI
- IV — De Filipe II aos Almadás
- V — Renovação urbana do século XVIII
- VI — A consolidação do projecto expansionista após o triunfo liberal
- VII — Do plano para a zona central ao Plano Director da cidade

I — Origens do povoamento

1. Encontramo-nos ainda hoje mal documentados sobre as primeiras formas de povoamento do actual território da cidade.

Há bem pouco tempo, junto à Igreja de Cristo-Rei, foram descobertas peças de sílex, com pátina e retoques de um aparente arcaísmo. O sílex, nesta zona, constitui material de importação, pelo que o respectivo aparecimento é já por si significativo. Todavia, as circunstâncias do achado, feito num aterro recente, não permitem adiantar um horizonte cronológico preciso.

* O texto que agora se publica foi elaborado como introdução histórica às «Grandes Opções do Plano», apresentadas em 1984 à Câmara Municipal do Porto pelo Gabinete de Planeamento Urbanístico, sob a responsabilidade do Prof. Arq.º Duarte Castelo Branco.

Os signatários agradecem a autorização concedida para publicarem o referido estudo, que aqui se apresenta corrigido e ampliado. A sua elaboração teve objectivos essencialmente pragmáticos, pelo que, embora alicerçado em bibliografia actualizada e documentação original, o texto prescinde de citações eruditas. Procurando uma cadência e um estilo de apresentação que tornassem agradável a sua leitura, os autores evitaram o mais possível cair em lugares-comuns e numa visão simplista do desenvolvimento citadino. Recolheram-se dados novos que, em conjugação com outros já conhecidos e uma meditação atenta do fenómeno urbanístico, permitiram chegar a uma síntese renovada sobre a história urbana do Porto.

Assim, os indícios de ocupação mais remota são fornecidos apenas pela toponímia e não vão além do *período megalítico* (Antas, Arca de Samigosa, Mamoa Pedrosa, Moura Furada, etc.). Todos estes vestígios se concentram a nordeste, privilegiando a zona de configuração planáltica. É bem conhecida a atracção das populações megalíticas pelos terrenos especialmente favoráveis à pastorícia, circunstância que, de certo modo, avaliza a genuinidade de uma ocupação neolítica na parte alta da cidade.

2. A aproximação ribeirinha será já um fenómeno posterior, tanto no que respeita ao Douro como às praias costeiras. Até prova em contrário, o achado arqueológico de Areias Altas, próximo do Castelo do Queijo, constitui o testemunho mais antigo de um aglomerado habitacional dentro do perímetro citadino. Restos de paliçada, com caniços revestidos a argila, aliados a diversos instrumentos líticos, a cerâmica feita à mão e a um pequeno fragmento de bronze, levaram a pensar, ao seu descobridor, numa ocupação do fim do Neolítico e Bronze Inicial. O achado de numerosas conchas de moluscos e de detritos de crustáceos veio a confirmar a relação deste acampamento com a vida marítima.

3. Aliás, em toda a faixa costeira, desde o Castelo do Queijo até à Foz, têm sido recolhidos seixos afeiçoados (picos e pesos de rede), cujo uso se pode ter prolongado por bastante tempo, ligado à faina piscatória e à recollecção do marisco.

4. Quanto à instalação na beira-rio, os elementos mais arcaizantes até hoje descobertos provêm do esteiro de Campanhã. Embora a sua classificação cronológica possa suscitar algumas dúvidas, é legítimo pensar que a vida junto às praias fluviais tenha coincidido, aproximadamente, com a ocupação de algumas das eminências que dominam as duas margens. Trata-se de um processo comprovado em outras zonas do País e que coincide com os *finais da Idade do Bronze*. Não será de admirar que o mesmo se tenha passado nesta região. Escavações arqueológicas recentes fazem crer, precisamente, que o morro da Cividade foi ocupado a partir do Bronze Final, o mesmo é dizer, por volta do século VIII a. C.

5. Tem-se discutido largamente sobre qual das margens haveria sido povoada em primeiro lugar. Cremos que o assunto não possui a importância que alguns lhe têm querido atribuir, da mesma maneira que será pretensioso defender qualquer prioridade exclusivamente com base na análise de textos latinos ou medievais. A realidade histórica é, por natureza, muito mais complexa, tornando irrelevante a erudição do debate filológico e diplomático.

6. Sabe-se, por analogia com outras regiões, que a organização territorial era ainda muito débil nos princípios da *Idade do Ferro*, estando as populações dispersas em aldeamentos, situados geralmente no cimo dos montes e a pouca distância entre si.

Apesar da pobreza dos achados arqueológicos, existem alguns indícios que permitem supor um povoamento deste tipo ao longo das duas margens. Do lado norte estariam ocupados os montes de Noeda (Campanhã), Cividade e Pena Ventosa (Sé) e Cristelo (Torre da Marca). Quase em frente, situavam-se os castros de Oliveira do Douro, Mafamude e Gaia. Todos eles se localizavam próximo da confluência das várias linhas de água secundárias que, de uma e outra banda, retalhavam o território.

Do mesmo modo, na margem direita do ribeiro de S. Paio (ou de Gondarém), veio a nascer à beira-mar um pequeno castro, cuja memória subsiste no nome de uma das ruas da Foz Nova. Tal topónimo é hoje o único vestígio que resta, por a urbanização do local ter feito quase desaparecer a colina primitiva.

Até ao momento, os achados arqueológicos mais consistentes verificaram-se próximo da Sé, em escavações efectuadas no interior de uma casa da Rua de D. Hugo. Foram obtidos cortes estratigráficos de grande rigor, que testemunham a ocupação deste sítio, pelo menos desde os séculos V-IV a. C. É de notar que se trata já de uma zona periférica em relação ao morro da Cividade, local onde provavelmente se terão instalado os primeiros habitantes do núcleo populacional que deu origem à actual cidade do Porto. Correspondendo, por conseguinte, a uma segunda fase da vida deste povoado, os achados mais antigos das escavações da Rua de D. Hugo incluem fragmentos de cerâmica importada, de tradição júnica. Esta última data é provavelmente dos finais do século IV a. C., ajudando a perceber melhor as razões do achado de moedas gregas na Serra do Pilar, há já bastantes anos. Os trabalhos arqueológicos revelaram ainda os restos de casas pré-romanas, com a respectiva lareira. Estas foram destruídas mais tarde, dando origem a uma habitação mais sólida, pelos meados do século I d. C.

7. Com o advento da *romanização* deu-se, por todo o Nordeste, um processo de reordenamento do território, coincidindo com a ascensão de determinados povoados, os quais vieram a conhecer certo desenvolvimento urbanístico e principiaram a controlar áreas mais extensas, englobando outros castros subalternos.

A localização à face da via que ligava Olissipo a Braga, num importante ponto da travessia fluvial, fez com que sobressaíssem, neste processo, os morros de Pena Ventosa e do Castelo. Achados romanos em ambas as margens fazem supor que estes dois estabelecimentos fronteiros se desenvolveram em comum, beneficiados de um mesmo destino como porto de passagem. O aparecimento de Cale deriva precisamente dessa circunstância, não nos repugnando que a mesma designação coubesse às duas margens (como em muitas outras cidades do Império). Até hoje o maior número de vestígios aparecem do lado norte, seja no morro da Sé (onde acabam de ser encontrados restos do castro primitivo e cerâmica romana de importação), em terrenos do Seminário, no Barredo e na Praça da Ribeira. No entanto, a antiga divisão étnica, entre Calaicos e Túrdulos, separados pelo rio Douro quando

os Romanos aqui chegaram, já não se deveria fazer sentir na época imperial, pelo menos ao nível das populações ribeirinhas, cujo desenvolvimento harmónico começa a ser atestado pela arqueologia.

Do lado norte, todavia, poderá ter sido construída uma cintura defensiva, logo durante a crise do século III, com sacrifício de casas do período anterior e à semelhança do que se deu noutras cidades peninsulares. Não sabemos se o mesmo terá sucedido no monte do «Castelo», em Vila Nova de Gaia, onde também apareceram vestígios de habitações romanas. Mas, do lado do Porto, isso parece estar a ser comprovado pelas escavações junto à Rua de D. Hugo, que forneceram indícios de, muito antes dos Suevos, ter havido uma estrutura militar, que defendia e veio a reordenar o espaço «urbano».

O aparecimento, há já algumas décadas, de uma ara votiva dedicada aos lares marinhos, faz perceber, no entanto, a condição mista que caracterizará o Porto, desde a Alta Antiguidade até ao século XIX: a cidade eminentemente fluvial, como elo de passagem entre duas margens e abrigo seguro para embarcações, começou desde logo a olhar para o mar, tornando-se num natural entreposto para o comércio interior e com o estrangeiro.

8. A implantação romana na actual área citadina parece ter incidido também sobre outros locais, como o atestam alguns topónimos de raiz latina (Germalde, Campanhã) e também achados arqueológicos nos lugares de Passos e Fonte da Moura.

9. O que se disse a respeito da ocupação da Pena Ventosa no período galaico-romano leva a encarar com muita prudência a onomástica evidenciada nos textos antigos, a qual, de modo algum, permite certo tipo de extrapolações em que têm sido tentados alguns autores. Qual o significado, por exemplo, do «Portucale» *castrum novum suevorum*, do Paroquial do século VI? Sendo impossível, hoje em dia, sustentar uma fundação sueva, parece lícito supor que, pelas suas condições defensivas, terá sido a margem direita escolhida para acrópole militar: aí se refugiou e foi preso Requiário (455), aí morreu Agiulfo (457), aí se deu o assalto de Maldras (459), chefe de uma das facções desavindas que levaram o reino suevo à decadência.

O que é importante reter é que, nesta altura, já o aglomerado era conhecido por *Portucale* (Idácio) e que, com essa mesma designação estavam abrangidas as populações das duas margens (Divisio Theodemiri).

10. Não obstante se defenda que os reis suevos cunharam moeda no Porto, parece que a cidade só foi elevada à categoria de sede episcopal bastantes anos depois dos sangrentos episódios da guerra civil, onde viu crescer a sua importância estratégica. Em 572 a diocese ainda dependia de Viator, bispo de Meinedo. O domínio sobre a região passou a ser efectivo, no plano eclesiástico, somente a partir do reinado de Miro, falecido em 589.

11. Todavia, por essa altura, o poder político da cidade irá cair nas mãos dos *Visigodos*, conhecendo-se quatro reis que aqui cunharam moeda,

No terceiro quartel do século VII é proclamada nova divisão eclesiástica (Divisio *Wambae*), que coloca o bispado de Portucale na dependência da Sé Metropolitana de Braga, embora com jurisdição nas terras a norte do Douro, até ao rio Ave.

12. Segundo antigos cronicões, os Árabes tomaram Portucale em 716, permanecendo o território sob a sua tutela até à *presúria* do conde Vímara Peres (868).

Contrariamente ao que possa parecer, a povoação terá mantido neste período alguma importância marítima. As colunas importadas por Afonso III das Astúrias, quando mandou reconstruir a igreja de Compostela (872-899), foram trazidas por mar «de oppido portucalensi», onde teriam chegado vindas de Eabeca, em território ocupado pelos Árabes.

13. Do *Portucale* reconquistado há logo menção de um bispo em 881 (Justo) e de outro entre 908-915 (Gomado).

Em contrapartida, devido à instabilidade que caracterizou o século X, com o território duramente acochado por muçulmanos e normandos, os condes de *Portucale* preferem instalar-se na zona de Guimarães-Braga, vindo, a pouco e pouco, a ser ultrapassados na condução do processo político.

14. A *importância estratégica* da cidade continuava porém a afirmar-se, não só por ser palco das lutas civis entre cristãos, mas também porque foi o local escolhido por Almançor para reunir as suas tropas, enviadas por terra e por mar, quando preparou o assalto a Santiago de Compostela, em 887.

15. A concluir este período, deve sublinhar-se um aspecto que irá ser decisivo no futuro desenvolvimento citadino.

A época da reconquista caracterizou-se por formas de povoamento disperso, as quais, quase sem excepção, estiveram na origem da maioria das freguesias de hoje. No século XI o seu número seria até ligeiramente superior ao actual. A área do Porto não fugiu a esta regra. Para além de alguns topónimos de raiz germânica (Ramalde, Nevogilde, Gondarém, Godim, Contumil, Requesende, etc.), existem referências documentais que nos atestam, com segurança, o *nascimento de uma densa malha de povoações* (algumas, como vimos, remontando até ao período romano), as quais vão definir *desde logo* o futuro quadro citadino.

Parte destas aldeias estão referenciadas a partir do século XIII, mas são seguramente anteriores. Em Cedofeita e Miragaia, por exemplo, há elementos arqueológicos dos séculos IX-X. Em S. João da Foz existia uma ermida, documentada a partir de 1145, mas recentes escavações arqueológicas demonstraram que o local já estava ocupado antes da fundação da nacionalidade. Por sua vez, a igreja de Aldoar remonta ao ano de 944, constituindo o exemplo mais antigo comprovado por via documental. E alguns lugares, como Francos, Seixo, Requesende e Prelada, pertenciam já no século XIII a Ramalde, demonstrando um povoamento ainda mais disperso, para além das actuais sedes de freguesia.

II — O desenvolvimento da cidade a partir do século XII

1. A nomeação do bispo D. Hugo (1112), se, por um lado, correspondia à estratégia compostelana para o domínio eclesiástico do condado portugalense, veio, por outro, a afirmar-se fundamental no desenvolvimento da cidade.

Em 1120, a rainha D. Teresa entrega ao bispo a jurisdição do burgo e território limítrofe, ao qual o prelado, três anos depois, concede o respectivo foral, formalizando o seu senhorio dentro da área do couto. Há quem duvide da ampliação dos seus limites, atribuída a D. Afonso Henriques.

2. De início, o burgo dispunha apenas de uma pequena *ermida*, à volta da qual se havia desenvolvido a povoação. Deverá corresponder a este período a reconstrução das *muralhas* da cidade, das quais nos resta um pequeno trecho, junto à Avenida Vímara Peres. A orientação das portas adaptou-se à lógica do terreno. É provável que houvesse um reduto acastelado, sobranceiro à escarpa sudeste (para onde se dirigia a Rua do Castelo). A Sé e o Paço de Bispo começaram a ser reconstruídos ainda nos séculos XII-XIII, havendo notícia de outros estabelecimentos relacionados com a vida do burgo neste período: o mercado junto à Sé, o açougue do bispo, a sinagoga das Aldas, etc.

3. No exterior do pequeno burgo a *paisagem* era predominantemente rural, havendo em redor frondosas matas, hortas e pomares. Isso se pode concluir da toponímia arcaica, que nos deixou memória dos Carvalhos do Monte (Santa Clara), do Souto (no vale do rio da Vila), do Olival (Cordoaria até Mártires da Liberdade), da Rua do Favai (ou do Loureiro), das hortas do Bispo (Praça e S. Bento de Ave-Maria), da Porta do Vimial (Loios).

A Chã das Eiras (Rua Chã) sugere que o *desenvolvimento da cidade* em direcção a Santo Ildefonso esteve, de início, bastante ligado à prática agrícola. Por aí passava também uma das principais saídas da cidade, o que desde logo atraiu a população ligada ao comércio. Sabe-se que, desde muito cedo, os judeus se instalaram junto ao morro da Cividade, onde detinham uma albergaria.

Como seria de esperar, o casario foi alastrando em direcção à beira-rio. Bem elucidativa é, neste sentido, a primitiva designação de *Rua Nova* com que, nos documentos anteriores ao século XV, aparece cognominada a Rua Escura.

É natural que a zona ribeirinha, referida como a *vila baixa*, tenha sido habitada desde muito cedo, à semelhança do que já o fora na época romana, por força das actividades ligadas ao rio.

4. Apesar de a concessão régia limitar a jurisdição temporal do bispo à margem direita, a serventia do rio continuava a manter as *populações ribeirinhas de um e outro lado ligadas* a um mesmo destino. Os cruzados que em 1147 foram recebidos por D. Pedro de Pitões, acostaram os seus navios em Gaia. Só assim se compreende

que Calisto II, ao confirmar em 1120 o domínio eclesiástico da mitra portugalense, tenha incluído, na margem oposta, o templo de *Santae Marinae de Portudorij*. A igreja de Santa Marinha fazia parte do arcediogo de Além-Douro (Feira), que então dependia da diocese portuense. Mas o que é mais significativo é que, do ponto de vista onomástico, se mantinha a mesma ambivalência que encontramos no Baixo-Império, e durante o período suevo, para a designação das povoações instaladas numa e noutra margem. Esta tradição mantinha-se viva logo após a Reconquista, pois em 922 existia, do lado oposto, uma *Villa de Portugal*, cujos limites confrontavam com Mafamude, Coimbrões e (o castelo de) Gaia. Será a «Vila Nova» de D. Afonso III, designação esta que, como se tornou frequente, de modo algum queria significar uma fundação a partir do nada.

5. Os conflitos no século XIII entre a Coroa e a Mitra sobre a posse da zona ribeirinha derivam precisamente da importância reconhecida por cada uma das partes à *serventia do rio*. O crescimento do comércio marítimo com o estrangeiro e a cobrança de dízimas vão estar na origem de tais contendas.

Não interessa historiar aqui esses episódios, mas tão-só sublinhar que a querela é meramente política e de circunstância, e que, apesar de tudo, ela nunca logrou destruir a relação das duas margens.

A carta régia de 1254, que estabelece a percentagem de comércio a encaminhar para um e outro lado, refere-se, numa única expressão, às naves e barquetas que «debent desencarregari in Portu». Seguem-se depois as disposições do monarca a respeito do movimento de navios, respectivamente, «in Villam Ecclesie» (ou «Ecclesie de Portu») e «in meam Villam de Gaya». Os homens residentes na Vila do Bispo podiam livremente aportar os seus barcos na margem direita.

Mesmo assim o prelado não gostou e recorreu para o Papa que, pela bula «Cum a nobis», ordenou a D. Afonso III que restituísse à Mitra os rendimentos a que esta sentia direito.

Como resposta, surge a *criação de Vila Nova «a par de Gaia»* e a concessão do respectivo foral (1255). São de notar dois pormenores deste documento que, uma vez mais, comprovam a vitalidade das relações entre a Vila do Bispo e a Vila do Rei: ao mesmo tempo que acede fazer algumas concessões aos burgueses do Porto, o monarca dá instruções ao seu representante em Gaia para exigir do mordomo do Bispo metade das entradas, portagens e trânsitos recebidos no Porto e para lhe entregar também metade do que recebesse em Vila Nova. Estes assuntos voltarão a ser tratados numa carta de D. Dinis, de 28 de Abril de 1282.

6. A confusão terminológica que caracteriza ainda o século XIII, continua patente nas Inquirições de 1258, quando chamam ao próprio burgo do Bispo e seus habitantes «Ville que Vocatur Portus et parochianorum Sedis Portuensis». Logo a seguir, quanto à portagem cobrada à entrada do burgo (isto é, no recinto defendido pelas muralhas, diz um dos inquiridos que «nom capiebant portaginem in Villa Portus hominibus morantibus in Villa bayxa, nec in Gaia». Novamente se confirma a

igualdade de direitos dos habitantes da Ribeira e de Vila Nova. Isto é tanto mais significativo quanto já não beneficiavam do mesmo privilégio os povos instalados nas aldeias vizinhas.

7. A disputa entre o rei e o bispo pela posse da faixa de terreno situado *entre o rio da Vila e o rio Frio* coincide com um natural desenvolvimento dessa zona. O arrabalde de Miragaia já era povoado pelo menos desde a Alta Idade Média, fruto da atracção exercida pela ligação fluvial com o fronteiro morro do Castelo, um dos mais antigos estabelecimentos da margem de Gaia. É bem possível que o lugar de Banhos tenha também sido urbanizado desde muito cedo. Eram por aí descarregados produtos comerciais, facto que ajuda a explicar a estadia de judeus na Rua da Minhata. A ocupação do terreno situado entre este ancoradouro e a Ribeira é que só parece acentuar-se a partir do reinado de Afonso III.

Um marco importante terá sido a criação dos mosteiros mendicantes. A instalação dos monges de S. Francisco (1234) e, depois, dos de S. Domingos (1238) será apoiada por um grupo de cidadãos devotos mas, por trás deles, estava o empenhamento régio de minar o poder do bispo. Este não se deixou ficar, hostilizando de todas as maneiras possíveis a concretização do projecto. Não foi por acaso que, invocando o aumento da população ribeirinha, uma provisão do bispo D. Julião cria, em 1249, uma capelania na Ermida de S. Nicolau, ficando as oblações para o Cabido.

Um sintoma indirecto do crescimento populacional nesta zona é também a passagem da Gafaria da Reboleira para os lados de S. Lázaro.

A ligação da Fonte Taurina com a Ribeira estava garantida por uma ponte de madeira, na desembocadura do rio da Vila.

8. As Inquirições de 1258 referem também que, para lá do rio Frio, junto à penedia abrupta de *Monchique*, o bispo começou a povoar este arrabalde havia vinte anos e que por sua vez já se tinham construído 75 casas e outras continuavam a construir-se.

Este exemplo, dentro dos limites do couto de Cedofeita, assim como o estabelecimento de uma cordoaria no Olival, em terreno que a Coroa defendia como seu, demonstram bem a estratégia insinuante seguida pela Mitra para alargar o seu domínio.

9. As mesmas Inquirições dão-nos a conhecer, com algum rigor, o estado de desenvolvimento das *povoas rústicas*, revelando o número de casais, cabanas, azenhas, herdades, etc.

S. João da Foz, pertencente ao mosteiro de Santo Tirso, era das mais povoadas, com 37 casais e 14 cabanas. Mas Lordelo suplantava-a com 26 casais régios, além de 14 outros casais e 3 cabanas pertencentes às ordens religiosas, além de minúsculos lugares habitados, como Santa Eulália, Panoia, Marinas, Padralva e Soutinha. Este rápido desenvolvimento de Lordelo pode estar ligado, em parte, à acção da rainha

D. Mafalda, em Sobreiras. Nevogilde, com um total de 18 casais, pertencia aos mosteiros de Pombeiro e Santo Tirso. Aldoar, por sua vez, era dos Hospitalários e possuía 23 casais. Apesar de alguns casais estarem despovoados, apercebemo-nos que estava a verificar-se um aumento demográfico, como no caso da freguesia de Ramalde. Esta, além disso, dá-nos um exemplo interessante da extensão das lutas entre a Coroa e a Mitra quanto ao domínio da própria zona rural ainda não abrangida pelos coutos dos mosteiros. Ramalde compunha-se de diversas vilas: Ramalde de Jusão e de Susão, Francos, Requesende (onde estava a Prelada, com quatro casais que a rainha D. Mafalda mandara construir) e Seixo. Ora os homens de Paranhos e seu senhor, o bispo, haveria uns quinze anos, tinham-se apoderado de grande parte do termo de Seixo e, entre uma vila e outra, o prelado «fecit ibi de novo Vila bonam».

10. Mas a área de disputa mais acesa era, sem dúvida, a margem direita do rio da Vila. No reinado de D. Afonso IV vai dar-se um novo episódio, o da *construção da Alfândega*, a partir de 1325. As consequências deste acto vão ser decisivas para o futuro, não só pela afirmação do crescente poder régio, mas também porque se começava a definir o quadro do desenvolvimento urbanístico da zona ribeirinha.

Esta fase irá coincidir também como o nascimento de um importante aliado do monarca, o órgão colegial do Concelho, que privilegia de início, como local de reunião, precisamente a castra do vizinho mosteiro de S. Domingos.

11. A urbanização já intensa da Cividade e da Chã das Eiras, o crescimento da importância política da margem direita do rio da Vila e o interesse manifestado pelo Concelho pela urbanização do campo do Olival, onde em 1331 é estabelecido um rossio, fazem com que se comece a sentir a necessidade de *construir nova muralha*, unindo os dois morros e ligando-os ao rio. A obra principia em 1334, por ordem de Afonso IV, e foi concluída no reinado de D. Fernando.

12. A localização das portas da nova muralha deixa bem claro o *traçado das primitivas vias* que, do burgo do Bispo, saíam para S. João da Foz e Bouças, Braga, Guimarães e Penafiel. Na rede viária intramuros vai salientar-se o largo de S. Domingos como um *nó de circulação* fundamental no panorama das ligações internas da urbe.

O século XIV é um período significativo de estratificação da malha urbana, com o aparecimento de numerosas albergarias e hospitais e a notória preocupação do Concelho em organizar os rossios e lugares públicos, a acostagem de navios, etc.

13. Fala-se que a cidade teria no século XIV umas 10 000 almas. Porém, com a peste negra de 1348 e as guerras de D. Fernando com Castela, parece que terá havido um certo despovoamento dos arrabaldes.

Um novo afluxo demográfico é, por exemplo, atestado em *Monchique* a partir de 1380, por iniciativa dos judeus. Apesar de terem logo construído a sua sinagoga, pouco tempo vão poder manter-se naquele local, pois D. João I determina em 1386 a sua instalação dentro das muralhas.

III — A formalização urbanística intramuros, nos séculos XV-XVI

1. A determinação régia para os judeus se transferirem para o interior das muralhas — invocando razões de segurança — vai levá-los a escolher o plano que coroava o *morro da Vitória*, o qual, por estar ainda desocupado, favoreceu um *arranjo urbanístico autónomo e de grande coerência formal*. O terreno foi circuitado por um muro com as respectivas portas e, no seu interior, pôde desenvolver-se como que um outro pequeno burgo, ordenado de acordo com o eixo principal, no sentido norte-sul, e em relação ao qual foram surgindo várias artérias transversais. Algumas decerto até já desapareceram, mas reflectiram-se nos alinhamentos dos grandes edifícios.

Trata-se de um fenómeno de loteamento urbano nos alvares do século XV (talvez o primeiro, na verdadeira acepção da palavra), cujo impacte na caracterização daquele espaço citadino nunca chegou a ser devidamente salientado.

2. O desenvolvimento do porto fluvial, a frequente estadia de estrangeiros e o nascimento de uma nova burguesia mercantil estimularam o rei para a construção de uma artéria luxuosa, regularizadora, ela também, do quadro urbanístico ribeirinho. A abertura da *Rua Nova*, ou Formosa, como D. João I a veio a apelar, começou por volta de 1395, continuando até aos finais do século XV. Para além de corresponder a uma espécie de plano director da zona, deve salientar-se que nesse projecto foi ensaiado, certamente também pela primeira vez, um risco arquitectónico segundo padrões pré-estabelecidos: casas de pedraria e carpintaria e em sobreloja; casas de escadas, tabuados, armários e chaminés com seus fogareiros; casas com «balcões e departamentos como são feitos em outras casas da dita rua», etc.

A partir de então dá-se um rápido crescimento do património régio na cidade. Só na Rua Nova os reis eram possuidores de 74 casas (64% do total), enquanto na Rua das Cangostas detinham 27 (23%).

3. O reinado de D. João I foi, a vários títulos, decisivo para o desenvolvimento da cidade. É do seu tempo, por exemplo, a assinatura do contrato de *transferência para a Coroa da jurisdição do burgo* e respectivo couto. A carta foi assinada em Montemor-o-Novo, a 13 de Fevereiro de 1405, na presença do bispo D. Gil Alma. Este passava a ter direito a um censo anual, quantia que seria obtida, em parte, pelas rendas das casas que a Coroa acabava de construir na Rua Nova.

Outra decisão importante tomada por D. João I foi a que se prende com a jurisdição do *Termo do Porto*. Retomando legislação do tempo de D. Fernando, o rei, por carta firmada em Guimarães, a 24 de Maio de 1385, determina que os julgados de Bouças, Maia, Aguiar de Sousa, Refojos, Penafiel de Sousa, Gaia e Vila Nova «de par de Gaya» sejam considerados e usados como termo do Porto. Os oficiais escolhidos para cada julgado vinham à Câmara tomar posse dos seus cargos. A aplicação das justiças estava sob a tutela do Concelho, o qual, por sua vez, via

augmentar a respectiva receita, em consequência do acréscimo substancial da população dele dependente.

4. A atribuição de maiores poderes à Câmara vai coincidir com a necessidade de reedificar os *Paços do Concelho*, cuja casa-torre se erguia altaneira por meados do século XV, ombreando com os edifícios do bispo, como pontos de referência tutelares do velho burgo.

5. No tempo de D. João II, mas por iniciativa da cidade, pensou-se dar novo impulso à urbanização intramuros, precisamente no único local que restava ocupar: as faldas do morro da Vitória. A Câmara, por volta de 1470, quis fomentar a construção de casas a par do caminho antigo que ligava a Porta da Esperança ao Largo de S. Domingos, procurando aforar alguns chãos para o efeito. Depois, talvez por sentir dificuldades, cede o terreno ao mosteiro de S. Domingos que, no princípio do século XVI, começou a arrendar os terrenos para a construção das primeiras moradias da *Rua de Belmonte*.

6. Estava assim iniciado o processo que conduziria à urbanização de toda a margem do rio da Vila, desde o convento de S. Domingos à Porta dos Carros. A *Rua das Flores* nasce precisamente entre 1521-1525, para responder à necessidade crescente de escoamento dos produtos entrados pela Alfândega e postigo dos Banhos. Já havíamos referido a importância do nó viário que constituía o Largo de S. Domingos. Percebem-se agora quais os verdadeiros motivos que levaram D. Manuel I a estabelecer um eixo de ligação directo com a saída mais fácil para a estrada do Norte.

Reflectindo a evolução dos tempos, a cidade perderá nesta altura os seus privilégios ancestrais quanto à pousadia de nobres. Este facto, aliado ao aparecimento de uma poderosa burguesia mercantil, leva a que se crie o gosto pelos grandes palácios e pelos ambientes de luxo, dos quais a Rua das Flores irá constituir o melhor exemplo.

7. Este surto construtivo, de raiz burguesa e aristocrática, está também ligado a um certo despertar da classe dirigente para o estilo de vida e a cultura renascentistas. Não é por acaso que, no seio da família dos Brandões, emerge um dos mais notáveis poetas do Cancioneiro Geral.

Um destes «estrangeirados» é igualmente o futuro bispo D. Miguel da Silva, abade do mosteiro de Santo Tirso e donatário do *couto de S. João da Foz*. Graças à sua acção de mecenas, irá a póvoa piscatória da Foz do Douro conhecer a *primeira grande igreja portuguesa da Renascença*, à volta da qual se ergueu um luxuoso palácio, cujos vestígios ainda hoje impressionam. De salientar é ainda o facto de o arquitecto da igreja ter sido um italiano, mestre Francisco de Cremona, trazido para Portugal por D. Miguel da Silva.

8. Mas o século XVI, mais do que um período de desenvolvimento e inovação urbanística, é uma época de formalização do quadro citadino, com base em vectores lançados na centúria anterior.

A cidade cresceu e enriqueceu-se bastante nos séculos anteriores, assistindo-se agora ao surgimento de um novo estilo de vida, à sistematização do quadro civil e religioso (foral de 1517, constituições sinodais, registos de baptismo, reforma paroquial, etc.), à construção de majestosos edifícios e às grandes fundações religiosas e de assistência: o convento dos Loios (1491); os conventos femininos de S. Bento de Ave-Maria (1518) e Monchique (1535); o hospital da Misericórdia (1521) e, depois, o de D. Lopo (1584).

9. Ao mesmo tempo, como corolário do desenvolvimento marítimo e comercial, surgem as primeiras medidas de conjunto para disciplinar a navegação e proteger o acesso fluvial: o *Farol do Anjo* (1527), a *Torre de Marca* (1536), a instituição de uma guarda-mor, a normalização da ancoragem de navios.

A segunda metade do século vive sob o espectro da fome, da peste e do corso. É então que se cria a *fortaleza de S. João da Foz*, se organiza um corpo de pilotos da barra e se impõem as visitas de saúde às embarcações.

IV — De Filipe II aos Almadás

1. A conjuntura internacional fez ressurgir, no período de domínio espanhol, a *preocupação com os acessos por via marítima*. São sintomas disso a criação de vários fochos de aviso da navegação e a aparelhagem de uma lancha tripulada para a defesa permanente da costa.

Por outro lado, iniciaram-se por volta de 1593 importantes obras no cais da Ribeira. Regularizou-se o despacho da Alfândega e tomaram-se rigorosas medidas de fiscalização dos navios entrados na barra.

A instabilidade decorrente da guerra em que estava envolvido o trono espanhol levou à reactivação militar da muralha medieval, que conheceu beneficiações em 1604, 1625, etc. Dão-se também nesta altura importantes obras na fortaleza de S. João da Foz (1619 e 1625) e, após a Restauração, é criado o *Castelo do Queijo* (c. 1661-1662). Este último, que juntamente com o *Castelo de Leça* tinha a missão de defender a já importante povoação de Matosinhos-Leça da Palmeira, tornou-se nos séculos imediatos um ponto de referência determinante na estruturação de uma das principais linhas de desenvolvimento transversal da cidade.

Também com a Restauração o Castelo da Foz iria passar por grandes transformações, as quais levaram ao desaparecimento da antiga igreja paroquial.

2. A par das preocupações de natureza militar, assiste-se desde os finais do século XVI a um importante movimento de renovação espiritual, que irá deixar os seus reflexos na organização do quadro citadino. Já aludimos atrás à divisão paroquial

de 1583. As constituições sinodais, de D. Fr. Marcos de Lisboa (1585), são também um claro testemunho desta renovação da vida religiosa. As consequências mais profundas, do ponto de vista urbano, derivam todavia do estabelecimento de novas ordens religiosas (beneditinas, jesuítas, eremitas de Santo Agostinho, carmelitas descalços) e da construção de *grandes conventos*: S. Bento da Vitória (1597), de S. Lourenço (dp. 1577), S. João Novo (dp. 1592).

A localização do convento dos Carmelitas, fora dos muros, a partir de 1619, é um claro indício da tendência de *desenvolvimento centrífugo* da cidade, que começa a galgar a cerca medieval. Uma movimentação paralela tinha-se já manifestado em direcção a Monchique (1535-1575) e Gaia. Entre 1538-1542 começara a construção do convento da Serra do Pilar e, em 1569, dá-se o estabelecimento de Santo António do Vale da Piedade.

3. Contrariamente ao que se poderá pensar, o período da ocupação filipina representou para a cidade um importante momento de consolidação do poder civil e de incremento de trabalhos públicos.

Seguindo a sua política de reorganização do Estado (de que a publicação das Ordenações é um significativo exemplo), Filipe II procedeu a importantes reformas administrativas. Durante o seu reinado deu-se um reforço da administração regional, vitalizando as funções dos juizes e ouvidores do *Termo* (1608).

Este processo de reforço do poder judicial vinha já do princípio do reinado de Filipe II, como o demonstra a decisão em 1582, de criar o *Tribunal da Relação*. O novo tribunal detinha jurisdição sobre as províncias de Entre Douro e Minho, Trás-os-Montes e Beiras (à excepção de Castelo Branco).

4. Os primeiros tempos foram bastante perturbados, não só devido a algum descontentamento da cidade (sobre quem a existência do tribunal fazia correr o risco de fomentar as demandas), mas também por falta de instalações.

Em 1603 o rei ordenou a construção de uma casa para a Relação e Cadeia, estando as obras concluídas seis anos depois. A escolha do *Campo do Olival* para tão importante edifício revela claramente a importância concedida, na época, à urbanização deste subúrbio (o edifício ruiu no século XVIII, dando lugar à imponente obra de João de Almada).

Um aspecto interessante das preocupações de carácter urbanístico dos Filipes foi o do *reordenamento dos espaços públicos*. São exemplo disto as primeiras alamedas do Olival, Hortas e Batalha, com a plantação de árvores e a instalação de bancos para repouso. Recorde-se que são desta época os grandiosos projectos espanhóis para a criação de praças públicas, o que vai ter certo impacte no meio portuense.

A acção filipina incidiu também na renovação das calçadas, no abastecimento de águas e na melhoria dos cais de acostagem.

5. A restauração da independência foi naturalmente acompanhada, nos primeiros tempos, de certas dificuldades do poder civil. Em contrapartida, assistiu-se à continuação do papel dinamizador da instituição eclesiástica, que lançou importantes obras de assistência, seja através da Misericórdia, seja pela criação do Colégio dos Órfãos (1651) e do Recolhimento do Anjo (1672).

Estes empreendimentos realçam, de novo, a importância concedida à *zona do Olival*. No entanto, a urbanização extramuros começava também a incidir junto à Porta dos Carros e *Alameda das Hortas*. É de 1657 a compra de um chão feita pela Confraria de Santo António do Penedo, administrada pelos desembargadores da Relação, para neste local se construir uma capela em louvor do padroeiro. Nos finais do mesmo ano, por razões que se ignoram, o terreno foi doado à Câmara, que assumiu o compromisso de executar as obras. A Confraria manteve-se, porém, junto ao campo de *Santa Clara* (onde havia sido instituída nos princípios do mesmo século), ficando a Câmara com a propriedade plena da capela, que doou em 1680 à Congregação de S. Filipe de Nery.

Na *zona ribeirinha* é de salientar, neste período, a reconstrução da Igreja de S. Nicolau (1671), onde estava instalada a influente Confraria dos Ourives. Na mesma zona, e como sintoma da recuperação económica em curso, vão realizar-se importantes obras na Alfândega (1677) e dá-se o restabelecimento da Casa da Moeda (1688).

Estão já a definir-se nessa altura, por conseguinte, algumas das directrizes de desenvolvimento que vão ser assumidas e planificadas pelos Almadás um século mais tarde.

6. O período que imediatamente se segue é de explicitação formal de algumas das tendências verificadas na segunda metade do século XVII, podendo também considerar-se que existe já uma *renovação do conceito urbanístico*.

Esta renovação está patente em dois projectos grandiosos para o estabelecimento de praças fechadas, regulares e totalmente planificadas, surgidas em finais do século XVII e impulsionados pelo bispo D. João de Sousa.

Logo em 1687, estabelecia-se um primeiro projecto de praça, no centro da cidade antiga, de um e outro lado do rio da Vila, abrangendo a zona da Ponte Nova. Seria uma praça rectangular, fechada, medindo perto de 100 m no seu lado maior e com quatro entradas monumentais. Previam-se soluções engenhosas de desnivelamento do terreno e canalização do rio da Vila, aproveitado para animar duas fontes encostadas e fronteiras, colocadas no lado menor da praça.

Trata-se de um projecto para o arranjo da zona do vale do rio da Vila, que, por esse facto, constituía uma área desurbanizada onde dominavam frondosos jardins das casas nobres da Rua das Flores.

A recusa dos proprietários em sacrificar esses jardins para construir novas fachadas nas traseiras das suas casas, como previa o projecto, inviabilizou as expropriações e o plano veio a ser abandonado.

Este insucesso leva a municipalidade a procurar uma alternativa, desta feita fora das muralhas, num domínio chamado Campo das Hortas, entre as Portas do Olival e dos Carros. Logo em 1691, encetam-se negociações com o Cabido a fim de que os terrenos fossem cedidos para a construção de uma praça pública, segundo um plano mais ambicioso e monumental que o de 1687.

Inspirada no modelo espanhol, a praça seria quadrada, com 120 m de lado, desenvolvida sobre arcarias e cujo eixo norte-sul teve seu sucedâneo na actual Rua do Almada.

As negociações, porém, arrastar-se-iam e o início da sua construção seria sucessivamente adiado. A empresa viria a ser reanimada pelo bispo D. Tomás de Almeida (1707-1717), o qual, por força do papel desempenhado na Guerra da Sucessão de Espanha, passara a acumular funções de governador civil e militar.

Foi então conseguida a cedência dos terrenos, chegando a efectuar-se o respectivo loteamento e a lavrar-se contratos para a construção.

Mas novas dificuldades viriam a surgir — em parte devido aos problemas decorrentes da citada intervenção de Portugal na Guerra da Sucessão, em parte, também, por falta do empenhamento da Câmara — e o projecto foi abandonado em 1715.

7. D. Tomás de Almeida foi escolhido, em 1718, para primeiro patriarca de Lisboa, deixando vago o lugar na Sé portuense. É o conhecido período da *Sede Vacante* (1718-1740), que tão auspicioso foi para a evolução arquitectónica da urbe.

O Cabido, sentindo que era inadiável a expansão da cidade para norte, decidiu abalançar-se a um *segundo projecto* de urbanização do Campo das Hortas. Este novo plano, menos ambicioso e melhor adaptado à topografia do terreno, tinha a vantagem de levar a uma recuperação financeira mais imediata, dado que a área construída seria superior, e, por conseguinte, permitia aumentar os rendimentos. Desligando-se da orientação aristocrática seguida por D. Tomás de Almeida, o Cabido empreendeu com realismo um programa de captação do investimento burguês, isto é, da classe cujo poder económico estava em plena ascensão. Nenhum dos construtores de 1710 reaparece volvidos apenas oito anos. A praça passa a ser de proporções mais modestas e desloca-se para o ângulo sudeste da quadra idealizada por D. Tomás de Almeida.

Todavia, a construção acelera-se e, entre 1718-1725, pode dizer-se, está perfeitamente definida a urbanização do Campo das Hortas. Cerca de 1727 são construídos os palácios do lado norte, onde no século XIX se irá instalar a Câmara.

8. Se por um lado, como dissemos, se assiste a uma primeira « reacção » burguesa aos critérios de renovação citadinos, a classe eclesiástica — interessada no próprio processo fundiário que conduziu a essa renovação — irá, à sua conta, fomentar uma série de construções de cariz aristocrático, sob orientação de *Nicolau Nasoni*, que chegou ao Porto em 1725, com um contrato para as obras da Sé.

O apogeu da « nobreza eclesiástica » portuense fez com que esta pretendesse ostentar a sua capacidade construtiva, mediante a encomenda de obras grandiosas.

A moda italiana invade a cidade, recriando a sua imagem através de pontos de referência arquitectónicos: as torres, as fachadas «teatrais», o recurso à escultura monumental, os fontenários públicos, etc. A renovação da arquitectura monumental começa pela Sé, passando depois para os edifícios das irmandades, os palácios dos grandes dignitários eclesiásticos, os seus solares, etc.

A obra de Nicolau Nasoni, se bem que esteja desligada de um plano concreto para a cidade, acaba por se reflectir estruturalmente na renovação da sua imagem. A arte barroca ligava-se, por assim dizer, a uma concepção estática de modernidade que, pelo seu carácter monumental e pela implantação estratégica de certos edifícios, não podia deixar de se repercutir na silhueta da cidade.

É de salientar ainda, no que respeita à obra de Nicolau Nasoni, a projecção regional do modelo portuense.

9. Todo este processo de desenvolvimento urbanístico reflecte um período de *prosperidade económica*, o qual se começa a desenhar a partir da segunda metade do século XVII. A agricultura conheceu nessa altura uma grande expansão, com aumento considerável da produção de cereais e da vinha. Por outro lado, o comércio internacional intensifica-se, devido a um aumento da oferta e do poder de compra por parte das classes mais abastadas.

É muito elucidativa, a este respeito, a análise do movimento da barra a partir de meados do século XVII. De 34 embarcações que entram no Douro em 1657, passa-se, em 1698, para 2523. Há um aumento de cerca de 704%: a primazia cabe a navios ingleses, seguindo-se os holandeses, franceses, alemães e, só depois, os portugueses. Dentro do mesmo período registaram-se, por exemplo, 1023 navios provenientes da Grã-Bretanha e suas colónias, ao passo que os barcos vindos de outros portos portugueses (incluindo as possessões ultramarinas) não ultrapassaram os 207.

O predomínio do comércio inglês e a crescente importância da produção vinícola são dois factores decisivos para a reviravolta operada no século XVIII. Um passo importante na reformulação do quadro económico da região foi a criação da *Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro*, fundada pelo marquês de Pombal em 1757. No mesmo ano, reagindo contra o monopólio da Companhia, eclodiu no Porto um motim que foi barbaramente reprimido. Na sequência da amotinação popular, o marquês enviou para o Porto, como governador militar, João de Almada, homem da sua absoluta confiança e a quem estava ligado por laços de parentesco. Para além de comandante militar, João de Almada revelou-se um inteligente político e um grande pugnador pelo desenvolvimento da cidade.

Uma das primeiras medidas por ele tomadas foi a criação da Junta das Obras Públicas do Porto, talvez em 1762, e cujo papel irá ser determinante para a afirmação de uma nova fase da vida cidadina.

V — Renovação urbana do século XVIII

1. A criação da *Junta das Obras Públicas*, por volta de 1762, coincide com a intenção de centralizar num único departamento a direcção do desenvolvimento urbanístico do Porto. A primeira Junta é presidida pelo próprio João de Almada, e dela faziam parte também elementos da Câmara.

Uma das preocupações iniciais foi a de criar meios económicos, valendo-se a Junta dos rendimentos da Companhia de Agricultura e Vinhos do Douro. Havia uma *tesouraria própria*, cujos principais fundos derivavam de um imposto sobre os vinhos.

Esta acção disciplinadora é facilitada pela aplicação, em 1769, da legislação promulgada para Lisboa após o terramoto. A Junta inicia uma política de expropriação, com base num novo conceito de interesse público, para fazer face a dificuldades como aquelas que foram sentidas na realização do plano para o *Bairro dos Laranjais*.

2. Nesta altura, isto é, ano de 1769, começaram importantes trabalhos de *urbanização na zona intramuros*, com a reforma da Praça da Ribeira, a abertura da Rua de S. João e a criação da Praça de S. Roque. Está, assim, a ser já delineada, no interior da cerca medieval, a dupla orientação seguida posteriormente pela Junta para a expansão extramuros, ou seja, a regularização e criação de eixos de escoamento, bem como a sua articulação transversal.

À *Praça de S. Roque* cabia, precisamente, captar a circulação proveniente do velho burgo, pela Rua do Souto, a qual, atravessando a Rua das Flores, seria orientada para o eixo coincidente com a Rua do Almada.

3. Como linhas de desenvolvimento são escolhidas as orientações de alguns dos velhos caminhos de ligação inter-regional. Regulariza-se o seu traçado e projectam-se importantes alinhamentos de casas. Os eixos para norte coincidem com as Ruas de Santa Catarina, Almada e Cedofeita. A ligação com a estrada de Penafiel passa a ser feita pela Rua Direita (actual Santo Ildefonso) enquanto pela Rua dos Quartéis (D. Manuel II) se vincava a ligação com Matosinhos. Todas estas linhas estavam relacionadas entre si por vias de articulação transversal.

Como que, a rematar o eixo central de expansão para norte, vai ser projectada uma grandiosa praça, no antigo *Campo de Santo Ovídio*, onde se instalará o principal quartel da cidade. Daqui partiriam vários eixos transversais, de que o único então realizado foi a Rua da Boavista. Estava assim apontada a direcção do mar, a qual vai ser perseguida ao longo do século XIX, até atingir o Castelo do Queijo.

4. Todas estas obras estão na origem da elaboração de uma extensa *lista de melhoramentos*, em 1784, que constitui, por assim dizer, a súmula de um primeiro plano global de desenvolvimento.

Este plano, além de definir os vectores de expansão da cidade, criará normas relativas à construção dos edifícios. Estabelecem-se, nesta altura, princípios gerais quanto à composição das fachadas, obedecendo a uma regularidade tipológica de inspiração neoclássica. Nota-se aqui uma profunda influência da colónia inglesa radicada no Porto. O grande mentor será o cônsul britânico, John Whitehead, o qual, para além de vários projectos, se responsabilizou pelos contactos com o arquitecto do Hospital de Santo António, John Carr (1769).

5. Esta época introduz a realização de vários *edifícios civis*, de que, para além do já citado, devem mencionar-se a nova Cadeia da Relação, o Hospital do Carmo, a Casa Pia e o Teatro S. João. No final do mandato de Francisco de Almada e Mendonça, filho do anterior governador, começava também a construção do edifício da Academia Real da Marinha (1803-1806).

6. Normalmente fala-se dos grandes empreendimentos públicos. Contudo, trabalhos recentes têm posto em evidência um surto importante de construções de iniciativa particular e o aumento do número de proprietários residentes, sobretudo extramuros.

Na cidade dentro de muralhas deixa praticamente de haver menção a quintais. O elevado número de notícias referentes à subida de andares, acrescentos e colocação de mansardas revelam que o antigo burgo atingira praticamente a saturação. Sendo conhecido o aumento significativo da população, outra coisa não se poderia esperar que o *crescimento em altura* dos edifícios e o recurso à sublocação.

Em contrapartida, nas freguesias periféricas, o aumento do número de casas construídas ao longo do século XVIII é enorme. Por exemplo, em Cedofeita dá-se um aumento da ordem dos 250%, enquanto na freguesia da Vitória (intramuros) o ritmo de crescimento é cinco vezes menor.

7. Outro aspecto que muito tem a ver com a concepção urbanística dos Almadás é o arranjo dos *jardins públicos*, neste caso organizados em jeito de varandas para o rio: Fontainhas, Virtudes e, mais tarde, Massarelos.

8. Esta última alameda rematará o arranjo do cais de Monchique, concluído em 1795. Logo a seguir é feito o cais oriental à Praça da Ribeira, e isto na sequência da crescente preocupação com o *atravessamento do rio*.

É conhecido o desenvolvimento que no século XVIII teve a margem esquerda, devido ao impulso dado à exportação do vinho do Porto. Pelo menos desde 1771, cuidou João de Almada de disciplinar a actividade dos barqueiros e arrais que estabeleciam a ligação com as duas margens. Este problema voltou a ser analisado pelo seu sucessor, Francisco de Almada, sendo do seu tempo o primeiro projecto de uma *ponte sobre o Douro*. É de 1802 o estudo de Carlos Amarante para uma grandiosa ponte de pedra, de ligação à cota alta. Devido, certamente, a razões de ordem técnica, o projecto será substituído pela ponte das barcas (1806).

9. À semelhança desta, também outras realizações previstas no plano dos Almadás só foram concretizadas no século XIX. Estão, neste caso, muitos projectos de regularização e desafogo da antiga cidade como, por exemplo, o da demolição de alguns trechos de muralha, já incompatível com a concepção urbanística de inspiração iluminista.

VI — A consolidação do projecto expansionista após o triunfo liberal

1. Enquanto os primeiros anos do século XIX se podem considerar um prolongamento das orientações definidas nos finais do século anterior, após o triunfo do liberalismo assistir-se-á a uma substancial alteração da estratégia de organização e desenvolvimento urbanos.

Até então o Porto foi uma cidade «presa» ao rio, situação que o plano almadiano, privilegiando a articulação norte-sul e cuidando do cais fluvial, longe de alterar, confirmará.

Os factos político-militares que rodeiam o Cerco do Porto terão um papel capital na alteração deste quadro. A protecção de toda a orla ocidental tornará evidente e, de forma definitiva, a *importância estratégica das ligações com o mar*.

A resposta a esta consciencialização parece ser a direcção posteriormente apontada pela Avenida da Boavista, que se revelará o eixo norteador de todo o desenvolvimento urbano oitocentista, num evidente privilégio de articulação este-oeste.

2. Igualmente revelador desta orientação será a evolução do *regime alfandegário*: da fiscalização em torno do centro de comércio nascido nas margens do Douro, passar-se-á na última década à inspecção fluvial e marítima.

Assim, enquanto os esquemas de barreiras de 1820-1821 e, sobretudo, de 1836 se limitam a controlar a área urbana marginal ao rio, a linha imposta no final do século fiscalizará a circulação de produtos numa área desde o esteiro de Campanhã até ao Castelo do Queijo (o limite norte dessa linha seria um largo fosso ladeado por duas estradas que estão na origem da *Circunvalação*).

3. A evolução daquele regime é, também, um forte indicador do alastramento da mancha urbana; a linha de postos alfandegários, qual projecção da muralha, agora de sentido exclusivamente económico, vai englobando a área de maior densidade de ocupação e demarcando o limite municipal portuense.

Não deixa de ser curiosamente significativo que em 1820-1821 hajam apenas portagens nas entradas da cerca medieval e nas quatro principais estradas (no Alto da Calçada de Vila Nova de Gaia, Senhor do Bonfim, sítio da Aguardente, Prelada) e que em 1836, após os acontecimentos do Cerco, se multipliquem numa disposição

quase coincidente com a linha das baterias de defesa da cidade; já em 1897 se ampliará a área de controlo fiscal, de forma a englobar as antigas póvoas rurais, uma vez transformadas em freguesias urbanas (Lordelo do Ouro, Foz do Douro, Nevogilde, Aldoar, Ramalde e Paranhos).

4. Ainda no capítulo administrativo, o Porto vê confirmada a sua influência regional pelos Decretos de 1832 e 1835, que impõem a *divisão da cidade em três bairros* (Cedofeita, Santa Catarina e Santo Ovídio), com tutela judicial sobre os diversos julgados do termo — Cedofeita: julgados de Bouças, S. João da Foz, Matosinhos, Leça da Palmeira, Aveleda, Azurara e Leça do Balio; Santa Catarina: julgados de Campanhã, S. Pedro da Cova, Avintes, Grijó e concelhos de Gondomar, Gaia e Vila Nova de Gaia; Santo Ovídio: julgados de Rio Tinto, Alfena, Valongo, Santo Tirso e concelhos de Refoios e Aguiar de Sousa.

Aquela divisão acentuará a sectorização da cidade em três zonas cujos limites, curiosamente, são tomados pelos eixos norteadores do plano dos Almadas (Ruas de S. João, Clérigos, Cedofeita; e Ruas de S. João, Santo António, Santa Catarina).

5. Pode mesmo dizer-se que, em meados do século XIX, os limites da área urbana não andarão longe dos estabelecidos por aquele plano. As iniciativas que se tomam nesse lapso de tempo visam mais a sua consolidação e, em certo sentido, reflectem a situação económica que o País atravessava.

O período entre 1834 (vitória liberal) e 1851 (advento da Regeneração) caracteriza-se por uma lenta evolução estrutural, saldando-se pela afirmação de uma burguesia mercantil, enriquecida pela apropriação dos bens do clero, que tinham sido nacionalizados e vendidos em hasta pública. A Câmara, no entanto, permanece atenta aos aspectos formais do desenvolvimento urbano, criando medidas disciplinadoras da construção de edifícios. É o caso de um edital de 1838, que levou à demolição de casas, por não respeitarem os parâmetros definidos para as edificações urbanas.

6. Uma nova fase se inicia na vida da cidade. Criam-se então, e sintomaticamente, as Associações Comerciais de Lisboa e Porto (1834). Aqui, onde a nobreza tradicional nunca foi numerosa, a burguesia achava-se já solidamente implantada, desempenhando um papel relevante no processo da Revolução Liberal.

O seu dinamismo será o grande responsável pelas reformas urbanísticas da década de 40, abrindo caminho às grandes transformações provocadas pelo fomento industrial da segunda metade do século.

A Associação Comercial instala-se, em 1834, no arruinado Convento de S. Francisco e logo inicia um plano de obras que conduz à construção do *Palácio da Bolsa* e à urbanização de toda a área pertencente às cercas de S. Francisco e S. Domingos, talvez então a maior superfície de terreno livre no interior do velho burgo.

7. Será, aliás, o prenúncio da profunda reforma que se inicia na zona ribeirinha: *ponte pênsil* (1843), que estabiliza as ligações com a margem sul e facilita as

comunicações com Lisboa; novos arruamentos, que facilitam a circulação ascendente; reforma e ampliação do cais fluvial, com a construção da *Nova Alfândega* (1861) no areal de Miragaia e a melhoria dos respectivos acessos.

8. A par destas iniciativas e como corolário do desenvolvimento comercial, são iniciadas outras ações, antes ainda da viragem do século, que visam igualmente o reapetrechamento estrutural da cidade e a consolidação do tecido urbano.

Aqui se inserem as tentativas de disciplinar o *abastecimento de géneros*, concentrando as diversas feiras espalhadas pela cidade, em locais estrategicamente posicionados face à zona a abastecer. Neste propósito são criados dois mercados, respectivamente na zona central (*Anjo*, 1837-1839) e na zona nordeste (*Bolhão*, 1837). Ao mesmo tempo é resolvido manter o da Ribeira, agora sujeito a rigorosas medidas de fiscalização higiénica.

Outro aspecto é o de *ajardinamento de espaços públicos* em locais que não distam muito das alamedas dos finais do século anterior. Mas se a iniciativa dos Almadas procura «varandas» sobre o Douro (Fontainhas, Virtudes e Massarelos), os que são formalizados em oitocentos pressupõem uma dinâmica inserção na malha urbana — *S. Lázaro* (1834), *Cordoaria* (1866) e *Palácio de Cristal* (1865).

9. Com o advento da Regeneração anuncia-se uma política de desenvolvimento global do País através de um programa de construção de vias de comunicação, que servirão a indústria nascente e provocarão um aumento da classe média na base do comércio da produção agrícola; ao mesmo tempo cresce a emigração de camponeses, que cria uma nova fonte de receitas: as remessas de emigrantes.

A cidade do Porto vive, praticamente durante toda a segunda metade do século, um período de franco desenvolvimento económico, pautado pela grande concentração industrial e comercial, a qual, por sua vez, irá determinar um galopante *aumento da população*.

A este respeito, os números são tanto mais elucidativos quanto mais recuarmos a nossa observação. Assim, o Porto tem cerca de 20 000 habitantes em 1732, 43 000 habitantes em 1801 e 55 000 habitantes em 1838. Mas em 1864, quando é feito o primeiro recenseamento geral, tem já 86 751; logo em 1878 sobe para 105 838 e em 1890 tem 138 860.

Por outro lado, entre 1864 e 1890, acentua-se a concentração em algumas freguesias — Bonfim passa de 10 320 habitantes para 22 633, Campanhã de 4286 para 9908, Paranhos de 3286 para 9805 e Cedofeita passa de 11 228 para 22 668 — enquanto as restantes registam um aumento médio na ordem dos 2000 habitantes (a Sé, por exemplo, passa apenas de 12 041 para 14 047).

Nota-se, ainda, que a maior parte da população se fixa na zona oriental da cidade.

10. Como todas as cidades em acelerado processo de industrialização, o Porto verá agravados os problemas de alojamento da população operária. Em resposta a isto surgirá uma nova estrutura habitacional, com a construção de pequenas casas,

densamente organizadas no interior de quarteirões pré-existentes. São «as ilhas», que se espalharão, no final do século, um pouco por toda a parte e cujos agrupamentos mais importantes se localizam nas Fontainhas, S. Vítor, Fontinha, Montebelo, Antas, Largo da Maternidade e Carvalhido.

11. A presença destas ilhas está intimamente relacionada com a localização das *grandes fábricas*. As indústrias de tecelagem e curtumes concentram-se essencialmente na zona de Bonfim, Campo 24 de Agosto, Boavista, Alegria, ou seja, no aro exterior da cidade. As fundições, bem como as fábricas de cortiça, louça, etc., tendem a situar-se na margem do rio, escorrendo para o lado ocidental. As *pequenas indústrias* tendem a espalhar-se pela zona central, favorecido pela manutenção dos ofícios tradicionais e por não precisarem de grandes áreas para a sua implantação.

A atracção das fábricas para determinadas zonas poderá ainda estar relacionada — sobretudo na parte final do século — com as infra-estruturas de transportes entretanto melhoradas, sejam os cais de acostagem de Miragaia e Massarelos, seja a ligação a Leixões por caminho de ferro.

12. Até aos finais do terceiro quartel, o transporte de pessoas e mercadorias era essencialmente de natureza particular. Daí o privilégio concedido à proximidade com o rio. A partir de 1872 inicia-se um plano de ligação por *transportes públicos*, sendo bem significativo que a primeira carreira regular venha a servir a Foz do Douro pela marginal, para, numa segunda etapa, chegar a Matosinhos. Nesta altura era ainda a tracção animal. Logo em 1874 aparece uma alternativa, à cota alta, partindo do centro da cidade e seguindo pela Boavista até ao Largo de Cadouços, na Foz.

As *ligações ferroviárias* aparecem relativamente cedo (no plano citadino, entenda-se), pois entre 1875 e 1877 são iniciadas todas as linhas de articulação regional. Exceptua-se a ligação ferroviária com Matosinhos — realizada só na década seguinte —, mas deve referir-se que, entretanto, houve um projecto de abertura de um canal navegável que, paralelamente à linha da costa e protegido por um cais artificial, uniria o porto do Douro com o de Leixões.

Para se avaliar a rapidez com que se processou o alastramento da rede interna, pode referir-se que, já em 1875, o centro da cidade estava ligado pelo «Americano» aos extremos oriental e ocidental e, a norte, até à Aguardente.

Em 1876, isto é, um ano depois da chegada da linha de caminho de ferro, fazem-se os primeiros estudos para a introdução da *máquina a vapor*. Todavia só em 1884 é que ela surge, e somente na ligação da cota alta. A linha vai alastrando e, em 1886, é logo estudado um novo tipo de tracção, *mecânica* ou, em alternativa, *eléctrica*. Esta última acaba por ser a escolhida, servindo em 1895 para vencer a difícil rampa da Restauração. Porém, note-se que, enquanto se desenvolviam as mais recentes tecnologias, a cidade viu ainda alargar a rede do «Americano», que em 1898 estava a ser instalado entre o Bonfim e a Corujeira.

13. Junto ao rio havia também a necessidade de resolver dois problemas. O primeiro relacionava-se com o *atravessamento para Vila Nova de Gaia*. A relação entre as duas margens tornava-se cada vez mais evidente, reforçada, por outro lado, pela necessidade de criar ligações mais fáceis do Entre Douro e Minho com o Centro e Sul do País. Dentro desta perspectiva é construída primeiro a ponte de caminho de ferro, em 1877. No ano anterior é colocado o problema de uma nova travessia rodoviária, alternativa à ponte pênsil, em local que constituísse uma ligação mais directa entre a cidade e Vila Nova de Gaia. Nesse sentido é apresentado, em 1877, um estudo de nova ponte entre a Ribeira e a outra margem pelo Eng.º Moura Coutinho d'Almeida d'Eça, que para tal tinha sido nomeado pelo governo central. O processo não teve consequências práticas e oito anos depois nasce a Ponte Luís I, cujo objectivo era ligar o Porto a Vila Nova, a duas cotas diferentes, sendo a superior exigida pela crescente importância adquirida pela urbanização do Alto da Bandeira, em Gaia.

Um outro problema, levantado aliás mais cedo, é o da melhoria do escoamento de produtos pela via fluvial e marítima. A criação de uma *nova Alfândega* servida directamente pelo amplo cais é um dos primeiros objectivos a atingir (a partir de 1851). A reforma do porto do Douro, ligada à regularização da barra, seria o passo seguinte. Assim, em 1863, é estudado por H. de Lazeu um plano para a edificação de um porto na zona do Cabedelo, com ligação em ponte à margem norte, junto a S. João da Foz. A ideia não tem seguimento, vindo a reforçar-se a intenção de dinamizar o porto de Matosinhos, cujos estudos haviam começado em 1855, mas só em 1864-1892 se concretizará a primeira proposta limitada ao porto de abrigo. O porto comercial de Leixões será concebido apenas a partir de 1908.

Entretanto, fora já aberto o *túnel da Alfândega* (1881) e estabelecera-se a ligação ferroviária entre os dois portos.

14. Uma das principais consequências da renovação económica e tecnológica da segunda metade deste século é a realização de importantes *exposições agrícolas e industriais*, de que o primeiro exemplo é de 1855. Dez anos depois realizou-se a célebre Exposição Internacional, que coincidiu com a inauguração do *Palácio de Cristal*. Revelando o entusiasmo que estas manifestações causaram entre o público portuense, abre, logo em 1885, o Museu Industrial e Comercial.

15. Esta era de progresso foi acompanhada por um natural adensamento da malha urbana e, acto contínuo, das primeiras grandes manifestações de *especulação fundiária*.

Um caso exemplar é o da abertura da Rua Álvares Cabral, à custa dos terrenos da quinta e casa dos Pamplonas. A iniciativa foi, ao que parece, do próprio tutor dos herdeiros, o qual ofereceu a rua à Câmara em troca da realização das infra-estruturas através dos serviços municipais. O primeiro projecto para a zona previa um prolongamento da Rua Gonçalo Cristóvão, paralelo à Rua da Boavista. Enquanto

esta modalidade garantia aos proprietários da quinta apenas uma frente, não hesitaram em demolir o palacete, a fim de poderem aproveitar-se de uma urbanização mais rentável.

16. Situações como esta fazem sentir a necessidade da *elaboração de um plano* coerente de desenvolvimento da cidade. O último quartel do século XIX acha-se dominado por esta preocupação, sendo a primeira proposta apresentada em 1881 pelo presidente da Câmara, José Augusto Correia de Barros. O plano complementava os aspectos urbanísticos, com a definição de uma estratégia para a sua própria gestão financeira, mediante recurso ao empréstimo bancário. É, por conseguinte, uma proposta predominantemente política, mas onde não deixam de estar presentes algumas ideias de reformulação do tecido urbano. Entre elas, salientam-se a abertura de novos acessos aos dois tabuleiros da Ponte Luís I, a articulação viária entre as zonas oriental e ocidental e a insistência na necessidade de melhorar as ligações entre vários pontos da margem fluvial e a parte alta da cidade. É nesta altura, também, que se projecta a Praça do Infante, ladeada pela Associação Comercial e pelo futuro Mercado Ferreira Borges. Este último insere-se precisamente numa estratégia, definida pelo próprio Correia de Barros, para equipar a cidade com seis mercados fixos, incluindo um na Foz do Douro.

Relacionados com estas preocupações surgem os primeiros grandes trabalhos de *cartografia*, dos quais é resultado o cuidadoso levantamento à escala 1/500, cuja síntese é dada numa planta de 1892 à escala de 1/5000. O processo inicia-se logo em 1859, mas só será cumprido depois de entregue à responsabilidade de A. G. Teles Ferreira.

17. Ainda antes do final do século, seria apresentado pelo Eng.º Carlos Pezerat um interessante estudo para a abertura de uma avenida entre a Praça de D. Pedro e a Praça da Trindade. Oferecido à Câmara em Novembro de 1889, o projecto foi concebido como um passeio público, concentrando na ala oeste os principais edifícios administrativos e culturais da cidade. É de sublinhar que se trata de uma iniciativa de carácter particular, mas que não deixa de se integrar no espírito renovador que caracterizou o último quartel do século XIX.

VII — Do plano para a zona central ao Plano Director da cidade

1. No início do século prolonga-se o galopante aumento da população (em 1911 a cidade regista cerca de 200 000 habitantes), o que amplia incontrolavelmente a área urbana e, simultaneamente, adensa a mancha original. Acresce a falência das iniciativas de infra-estruturação de abastecimento de água e saneamento do final do século, ora por limitada extensão e insuficiente apetrechamento da rede, ora por conclusão exageradamente demorada. Num relatório apresentado à Câmara em 1909, Duarte Leite reconhece terem sido excluídas do *plano de saneamento*

gisado em 1896 e iniciado em 1904 zonas de considerável importância urbana como a Foz e Campanhã (concentração de indústria), bem assim algumas ruas da zona central.

Factos que levam a consciencializar a carência de infra-estruturas de um aglomerado em ascendente económico, já então fortemente concentrado industrial e comercialmente.

É essa consciencialização que justificará a vontade política de reformular a cidade, manifestada pelas primeiras direcções municipais do século, sobretudo após a eleição da chamada «lista da cidade», em 1907.

Neste sentido, é estudado por Duarte Leite, Jaime Cortesão, Xavier Esteves e os técnicos da 3.^a Repartição um *plano geral de arruamentos* (1914) que contém propostas de conveniente ligação dos pontos centrais da cidade através de quatro avenidas (Praça da Liberdade à Trindade, Trindade à Praça da República, Praça da República à Praça Carlos Alberto, Praça Carlos Alberto ao Palácio), e prevê, considerada a importância do porto de Leixões, a anexação de Matosinhos, recomendando o seu levantamento topográfico a fim de ser convenientemente integrado no plano. A proposta foi levada à Câmara em Junho de 1914, mas impõe reconhecer-se que teve mais importância política do que resultados práticos.

Aquele plano é o aspecto mais saliente e, em certa medida, globalizante, de uma estratégia de ordenamento físico da cidade, que conhece outras facetas: a construção de infra-estruturas de saneamento (plano de 1917 que já engloba a Foz), a melhoria do sistema de transportes colectivos e, talvez o aspecto mais inovador, a construção de *habitações económicas*.

2. A extensão do caminho de ferro ao centro da cidade e a construção da *Estação de S. Bento* (1900) fixarão definitivamente o centro urbano numa área que, desde o século XVIII, para tal tinha sido escolhida (Praça Nova das Hortas, Praça D. Pedro, Praça da Liberdade); isto provocará a descaracterização do burgo medieval, fazendo incidir sobre esse local a atenção da iniciativa renovadora das primeiras Câmaras, e acabará por se tornar o emblema arquitectónico da *renovação do centro da cidade* (afirmação da escola francesa e da influência do arquitecto Marques da Silva).

3. No entanto, na viragem do século, ao mesmo tempo que se assiste a uma certa euforia na apresentação de projectos inovadores (Avenida da Cidade, Ponte-Avenida D. Amélia, ligações mecânicas entre várias zonas de cota diferenciada), percebe-se uma acentuada dificuldade de concretização. É sintomático que algumas das grandes obras deste período sejam de iniciativa particular (Bairro do Comércio do Porto) ou do governo central (estação de S. Bento).

Após a implantação da República são retomadas as preocupações de ordenamento e planeamento urbanísticos e vê-se a Câmara a reassumir a liderança do processo renovador da cidade.

É marcante o ano de 1914, pois aí tem início um processo que conduz à abertura do concurso para o «*Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto*». Esta ideia, apresentada pelo vereador Elísio de Melo, revelar-se-á particularmente importante, pois motivou a chamada de Barry Parcker. Ao arquitecto inglês será encomendado um projecto de remodelação do *centro da cidade*. Embora se trate de um plano parcial, ele constitui o primeiro grande estudo urbanístico deste século. Sem perder de vista as características da construção almadiana, o autor criava uma sucessão de espaços de circulação e de permanência que transformariam a Avenida da Cidade num verdadeiro centro cívico. Este aspecto, infelizmente, não veio a ser concretizado, mas vingaram as suas ideias quanto ao traçado radial dos eixos de circulação, a partir da Praça do Município, bem como quanto aos acessos à margem sul, em direcção ao tabuleiro superior da Ponte D. Luís I.

Ainda no ano de 1914, a Câmara implementará medidas disciplinadoras da construção, impondo, como condição para a aprovação de projectos particulares, a sua assinatura por um engenheiro civil, condutor de obras públicas ou arquitecto diplomado.

4. A elaboração de um *plano global* de urbanização para a cidade é um objectivo que se persegue desde os primeiros anos deste século até aos nossos dias.

Assim, cifram-se em dez os planos urbanísticos idealizados ou tornados públicos: 1914, «Plano Geral de Arruamentos», por Jaime Cortesão, Duarte Leite e 3.ª Repartição; 1914, «Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto», proposto por Elísio de Melo; 1915, «Renovação da Zona Central», por Barry Parcker; 1916, «Melhoramentos da Cidade do Porto», por A. C. Cunha Morais; 1932, «Prólogo ao Plano da Cidade do Porto», por Ezequiel de Campos; 1938-1940, estudos sob orientação do arquitecto italiano Marcello Piacentini; 1940-1943, estudos sob a orientação do arquitecto italiano Giovanni Muzio; 1946-1947, «Anteplano Regional do Porto», por A. Almeida Garrett, logo seguido de um «Anteplano Geral de Urbanização»; 1952, «Plano Regulador da Cidade do Porto», por A. Almeida Garrett; 1956, «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto»; 1962, «Plano Director da Cidade do Porto», por Robert Auzelle.

Um rápido confronto faz salientar o seguinte: quatro são elaborados ou orientados por técnicos estrangeiros; dois são elaborados por iniciativa própria sem qualquer solicitação dos serviços municipais (1916, 1932); exceptuando os de 1952 e 1962, os outros são elaborados sobre deficientes levantamentos cartográficos, como é denunciado pelos autores; só os de 1915 e 1962 mostram ter sido parcialmente executados ainda que, por vezes, com profundas alterações às ideias originais (por exemplo, o de Barry Parcker).

5. Integrado na «euforia» renovadora da 1.ª República, é apresentado, em 1916, por iniciativa própria de A. C. Cunha Morais, especialista em mecânica e alheio dos problemas de topografia e urbanismo, o primeiro plano global conhecido dentro do actual perímetro urbano. Com os seus «*Os Melhoramentos da Cidade do Porto*»,

coloca-se numa atitude ética e cívica que pode ser entendida como uma reminiscência tardia de autodidactismo oitocentista.

A primeira impressão que se colhe deste estudo relaciona-se com a destruição da hierarquia tradicional dos espaços citadinos, homogeneizando a estrutura do tecido urbano em quase toda a sua extensão.

As linhas gerais do plano baseiam-se numa estratégia básica de sobrepor à estrutura pré-existente uma malha reticulada, inspirada em importantes realizações urbanísticas da segunda metade de oitocentos: de Haussman, em Paris, e de Cerdá, em Barcelona.

Dáí resultaria a perda de importância do centro histórico tradicional (que era poupado), em favor de um eixo de ligação ao mar, formado por duas extensas avenidas, onde se assinalam já vários pólos de desenvolvimento, em zonas que mais tarde se vieram a constituir como tal. Por outro lado, o centro urbano, propriamente dito, seria deslocado para uma monumental avenida, que passava a ligar dois espaços ajardinados, na Cordoaria e Monte Pedral.

Deste modo, o estudo restringe-se essencialmente à zona ocidental e preocupa-se com as ligações da cidade antiga à Foz e Matosinhos, confirmativo da vontade de integração marítima do século passado. São de assinalar, ainda, uma outra ponte sobre o Douro, a ocidente da de D. Luís, assinalada já no lugar da Arrábida, e a ligação mais rápida e directa ao porto de Leixões.

6. Manifesta-se ao longo de todo o século a preocupação de disciplinar e melhorar a habitação operária através da *construção de bairros*, pontualizada em 1905, 1917-1918, 1933, 1940, 1956, sempre em áreas suburbanas como, por exemplo, Monte Pedral, Bonfim, Paranhos, Lordelo, Amial e Arrábida.

Ainda dentro deste espírito é lançado a partir de 1940 um plano de *salubridade de ilhas*, o qual, particularmente depois de 1955, conduzirá à construção de novos bairros periféricos, num total de 7000 casas aproximadamente (Rebordões, Corujeira, Sobreiras, Pio XII, etc.).

7. A entrada na década de 30 demonstrará que, em «coisas da cidade», um passo de gigante separa a vontade programadora da consequência prática dessa mesma vontade. Para isto muito terá contribuído a debilidade técnica e financeira do Município, agudizada pela instabilidade política que o País viveu nos anos 20.

Como é referido no «Prólogo ao Plano da Cidade do Porto» (1932), esta encontra-se acentuadamente desarticulada, exageradamente concentrada na área de ocupação tradicional, sem zonamento industrial ou de qualquer outro tipo, sem convenientes ligações ao porto de Leixões, ainda em execução, sem adequado sistema de circulação interna ou de articulação com a área poente em despontada urbanização (Boavista, Campo Alegre) e, talvez mais grave no entender do autor, sem perspectivas globais de ordenamento urbanístico ou de integração regional.

O Plano Ezequiel de Campos apresentar-se-á mais como uma denúncia da caótica situação urbana, até então modesta e falivelmente controlada por planos de

intervenção pontual, como o da Foz em 1930. Chamará, ainda, a atenção para a necessidade de um plano global de crescimento — que deverá ultrapassar o limite da Circunvalação, integrando as áreas suburbanas dos concelhos vizinhos — e de um plano regional extensivo à Póvoa de Varzim, Santo Tirso e Espinho.

É interessante notar que esta perspectiva expansionista de Ezequiel de Campos leva-o a retomar, de certo modo, o sentido de desenvolvimento radial, já assinalado para o plano da Junta das Obras Públicas, na segunda metade do século XVIII. Na realidade, surgem diversos eixos em forma de leque, articulados entre si por ligações de sentido transversal. Em contrapartida, e como ideia nova na história urbana do Porto, apresenta-se já o esboço de uma via de cintura interna. Deste estudo, porém, não resultarão efeitos práticos imediatos.

8. Dois anos mais tarde (Decreto 240 802, de 21-12-1934) o Governo, por iniciativa de Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas, promoverá uma acção generalizada de planificação urbanística das cidades portuguesas, com óbvio intuito de lhes controlar o crescimento, emprestando-lhes uma imagem mais conforme ao discurso estético da política do Estado Novo.

Este processo conduz, na cidade do Porto, à contratação, em 1938, do arquitecto italiano Marcello Piacentini (arquitecto oficial do governo de Mussolini) para orientar os estudos do plano geral da cidade executados pelos Serviços da Câmara.

9. O grande empenho da Câmara na elaboração de um plano geral de urbanização, manifestado no final dos anos 30 e extensivo, praticamente, a todos os anos 40, insere-se numa estratégia governamental de afirmação de poder. O Estado inicia, então, um dinâmico programa de obras públicas, arrepiando caminho na modernização do País, até aí em letargia económica e, agora, desafogado pelos capitais coloniais.

O Porto, por seu lado, tem necessidade de definir *áreas de expansão residencial e equipamento industrial* (uma vez terminado o porto de Leixões) que se apresentem como alternativa à tendência para a concentração no núcleo original. Uma planta de zonamento existente em 1952, apresentada no «Plano Regulador», aponta, ainda, uma área urbana muito próxima dos limites do século passado. se exceptuarmos os empreendimentos residenciais do Campo Alegre, Gomes da Costa e Avenida dos Combatentes, não obstante a cidade ter, nesta altura, cerca de 300 000 habitantes.

10. Daí que entre 1938 e 1962, ano em que Robert Auzelle apresenta o seu «Plano Director», a história do desenvolvimento urbano do Porto é pautada pela elaboração do *plano geral* — drama em vários actos —, tarefa que ultrapassa a capacidade técnica da Câmara. Esta não dispõe de convenientes levantamentos topográficos da cidade, nem tem capacidade de os executar rapidamente (ainda em 1952 essa deficiência é referida no «Plano Regulador»). Mal «endémico» que, aliado ao afastamento dos técnicos contratados (Piacentini, por exemplo, nunca virá a Portugal e Giovanni Muzio, contratado em 1940, deslocar-se-á ao Porto duas ou três

vezes, mal tendo tempo de discutir as suas propostas com os técnicos municipais), comprometerão as directrizes dos estudos.

As *propostas dos arquitectos italianos*, apesar das variantes apresentadas, incidirão essencialmente sobre: a circulação transversal e ligações à região norte, Matosinhos e margem sul (acesso à Ponte D. Luís I e nova ponte da Arrábida); localização de grandes empreendimentos (Hospital Escolar, Correios, etc.); demarcação e planificação das áreas de expansão residencial (Campo Alegre, Gomes da Costa) e afectação industrial (Ramalde, Campanhã); e, ainda, reformulação do centro da cidade com propostas monumentalistas, de sabor «imperial», no desprezo pelos valores histórico-arqueológicos da cidade antiga.

11. Aquelas preocupações irão ser o tónus condutor dos trabalhos que se seguirão aos estudos de Giovanni Muzio, pois a sua participação é bruscamente interrompida no ano de 1943 (morre Duarte Pacheco).

De facto, presente-se que o que está subjacente tanto no «*Plano Regulador*» de Almeida Garrett, apresentado no ano de 1952, como no «*Plano Director*» de Robert Auzelle, de 1962, são os problemas da circulação interna, do atravessamento da cidade, do zonamento residencial e industrial, da articulação da mancha urbana original com as áreas a conquistar na zona poente — problemas cuja solução se arrasta, pelo menos, desde os anos 30, não obstante as hipóteses apontadas no já considerável número (!) de estudos globais.

E de salientar ainda que, em determinado momento, foi largamente debatido o problema da criação de um importante centro ferroviário junto à Rotunda da Boavista, a partir do qual se estabeleceria ligação com a margem sul, através da ponte pensada para a Arrábida que, neste caso, seria mista. Uma proposta do género aparece no «*Anteplano Geral de Urbanização*», de A. de Almeida Garrett, aprovado pela Câmara em Agosto de 1948. Curiosamente, a travessia da Praça Mouzinho de Albuquerque far-se-ia através de um túnel, sob o Monumento aos Mártires da Pátria.

12. A capacidade municipal destes últimos vinte anos, cifra-se numa expectante descontinuidade de intervenções pontuais — Túnel do Barredo, Via Rápida, Zona Industrial de Ramalde, Avenida da Ponte, entre as mais importantes —, aparentemente sem uma englobante e coerente acção de conjunto.

Pelo caminho vão ficando alguns interessantes esquemas de *articulação funcional* da cidade, como por exemplo o de «*Organização*» proposto no «*Plano Regulador*» (1952). Inspirando-se naquilo que considera serem os escalões naturais de aglomeração humana — vizinhança, balrro, unidade residencial, unidade urbana — e porque não deve perder-se a individualidade própria dos pequenos aglomerados quando agrupados em unidades maiores, aí se sugere o escalonamento da cidade em unidades hierarquizadas de população e equipamentos básicos.

Enquanto isso, o pragmatismo particular, porque «a vida é curta», vai fazendo a «sua» cidade. A menos que...