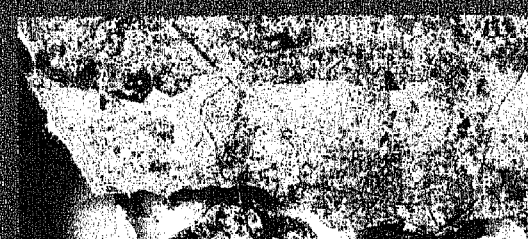
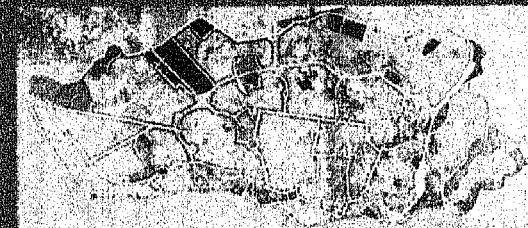
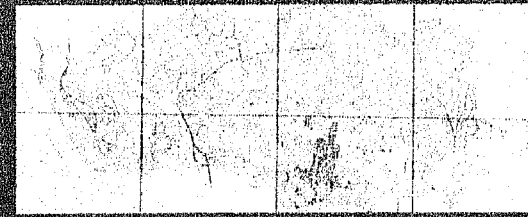
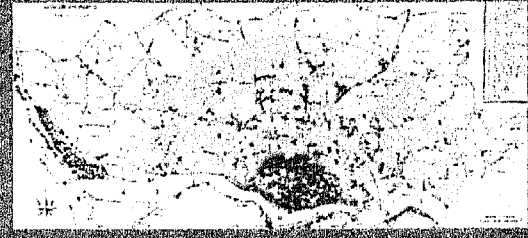




María Alexandra Martins Soares de Amorim



Porto

A cidade planificada — 1930/1980 : permanência e inovações no processo de urbanização

Esta dissertação foi elaborada sob a orientação do professor arquitecto Ricardo Figueiredo

0421

adom. Port

71(048) AMO-00/ POL

UNIVERSIDADE DO PORTO
Faculdade de Engenharia
BIBLIOTECA M
N.º <u>31812</u>
CDU _____
Data <u>05 / 01 / 1999</u>

Resumo

A dissertação elaborada, intitulada "Porto, a cidade planeada — 1930/1980: permanências/Inovações no processo e forma urbanos", pode ser, sucintamente, explanada nos pontos que se seguem:

1. **Caracterização do enquadramento** social, económico e político das acções de planeamento durante os 50 anos estudados;
2. **Análise do conteúdo dos planos preconizados para a Cidade do Porto**, numa época que vai desde a sua implementação sistemática à sua consolidação;
3. **Identificação dos principais agentes do desenvolvimento urbano** envolvidos na transformação da Cidade e análise da forma como cada plano os encara;
4. **Referência à existência ou inexistência de paralelismos** entre a "maturidade" progressiva que é alcançada pelos planos e a legislação publicada durante o período em questão;
5. **Estabelecimento de comparações entre as premissas dos sucessivos documentos de planeamento** elaborados para a Cidade e seu resultado prático no tecido urbano;

6. Demonstração das permanências/inovações no processo e forma urbanos do Porto, no período de 50 anos decorrente entre 1930 e 1980;

7. Concretização de uma análise dos vários planos para o Porto sob perspectivas actuais acerca do planeamento e do projecto do ambiente urbano.

Pensa-se que, da leitura dos sete capítulos constituintes desta tese, serão perceptíveis as permanências/inovações no processo e forma urbanos do Porto num período de tempo em que oito planos urbanísticos e estudos no sentido da sua elaboração são tornados públicos.

Agradeço, desde já, a todos aqueles que contribuíram e apoiaram a elaboração deste estudo.

Prefácio

Neste prefácio pretende-se fazer o enquadramento do tema da tese e, também, expor as razões que levaram à escolha do tema, o porquê do estudo dos sucessivos planos urbanísticos realizados para a cidade do Porto durante o século XX até ao marco estabelecido pelo decreto-lei 69/90 e o porquê da procura de permanências no que concerne aos problemas que se pretendeu solucionar e às permanências / inovações das soluções preconizadas.

Considerando que o decreto-lei 69/90, que impôs a realização dos Planos Directores Municipais às autarquias, formalizou um marco no planeamento português, sobretudo pelo balanço e reflexão efectuados, sobre as experiências dos municípios, por universidades, C.C.R.s (Comissões de Coordenação Regional) e organizações profissionais e económicas, demarca-se o Plano Director Municipal do Porto, ratificado em 1992, da análise efectuada.¹

Os estudos efectuados nas diversas cadeiras que constituíram o ano escolar do Curso de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano e o trabalho prático realizado na disciplina de História da Arquitectura Portuguesa II do 6º ano do Curso de Arquitectura da F.A.U.P. (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto)² estiveram na origem do

¹ Soares, Luís Jorge Bruno, "Neste número", in *Sociedade e Território* n.º 22, Edições Afrontamento, Setembro de 1995, pág. 5

² Este trabalho, feito em colaboração com Mário João Freitas Mesquita, debruçava-se sobre o processo e forma urbana no Porto entre 1880 e 1950, abordando a formação de tecido urbano num caso determinado e foi orientado pelo professor arquitecto Ricardo Figueiredo e pelo doutor Rui Tavares.

interesse em levar a cabo um trabalho como o que foi realizado.

O processo de mudança na abordagem do planeamento contemporâneo face às novas estratégias de desenvolvimento urbano, a demarcação do "plano polícia" (constituído por regulamento administrativo e zonamento e pouco mais), a dialéctica entre objecto material do planeamento (mudanças efectivas no uso e transformação do território) e objecto formal de planeamento (conjunto de decisões públicas tomadas em relação às iniciativas concretas de induzir essas mudanças)³ são resultado de uma compreensão da cidade enquanto expressão da actividade humana, ou seja, enquanto realidade social. Assim sendo, o sentido da história torna-se premente como instrumento operativo na política de planeamento e projecto urbanos.

A construção de um enquadramento global em que os diversos agentes do desenvolvimento urbano se revejam, por forma a possibilitar e potenciar iniciativas e acções individuais, gerando coesão e sinergias locais, torna-se um dos principais objectivos do planeamento contemporâneo, sobretudo quando a ideia de Estado-Providência foi ultrapassada e este se assume como mais um parceiro no desenvolvimento urbano.

Isto, aliado ao facto de que o cidadão se recusa, cada vez mais, a ser um mero espectador/consumidor das alterações induzidas, pelo planeamento, no desenvolvimento urbano, faz surgir uma necessidade crescente de interessar e integrar o cidadão na definição do futuro da sua cidade. Para que estes objectivos se concretizem, há que promover e valorizar a qualidade estética dos espaços, criar uma clara identificação entre forma e uso e salientar a existência de uma identidade historico-cultural local.

³ Faludi, G e Van der Valk, "Rule and Order, Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century", Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Holanda, 1974

Inseridas num cenário de globalização económica, as "localidades" têm, ainda que tal pareça paradoxal, que afirmar a importância das potencialidades próprias, sobretudo se tiverem um carácter exclusivo. A construção de vantagens distintivas é fundamental na competição pelas oportunidades criadas pela globalização económica. A tentativa de inserção nas "regiões que ganham" passa, também, pela afirmação da excepção.

O contacto com as diversas etapas do desenvolvimento urbano do Porto foi tomado durante a realização do trabalho prático para a disciplina de História da Arquitectura II.

Deste contacto foi constatado que os problemas da Cidade, durante o presente século, e apesar das diferenças evidentes entre o Porto de hoje e o de há noventa e oito anos, se foram mantendo, ainda que de forma distinta e foram, diversas vezes, alvo de intervenções sectoriais, que não articularam o desenvolvimento urbano no seu todo.

Esta circunstância foi, então, criando a permanência de problemas, como a necessidade de renovação e melhoria das condições de salubridade do tecido urbano do centro histórico, a carência de zonas residenciais, sobretudo para as classes mais desfavorecidas, a procura de uma morfologia urbana para as áreas de expansão, a falta de uma rede viária que permita articulações interiores e regionais e as permanências/Inovações nas soluções preconizadas que se estudarão no trabalho.

O que se pretende demonstrar, estabelecendo uma ponte entre a análise e compreensão históricas e as perspectivas actuais sobre o planeamento e o projecto de desenvolvimento urbano, é que o tecido urbano da cidade do Porto, criado com base nos sucessivos planos, resultou de um somatório de atitudes e não de uma visão de conjunto dos pro-

**blemas e das estratégias para a sua resolução, como é pre-
tensão do pensamento inerente às práticas do planeamento
contemporâneo. Isto impede uma total identificação do cida-
dão com a Cidade e a existência de atitudes contraditórias no
que concerne ao desenvolvimento urbano e não permite po-
tenciar, tanto quanto seria desejável, a inserção do Porto nas
dinâmicas económicas dominantes.**

Esta questão torna-se premente quando, recentemente, o Centro Histórico do Porto foi integrado, pela UNESCO, no Património Cultural da Humanidade, sendo a sua vigência enquanto realidade urbana, a relativa conservação dos aspectos residenciais, funcionais, económicos e sociais, a característica que a solidariza com as outras cidades europeias também catalogadas. No entanto, o complexo equilíbrio de usos e actividades que garante a preservação do Centro Histórico como realidade social é, também, paradoxalmente, a sua qualidade mais frágil e a que mais ameaçada está pelos processos de desenvolvimento e transformação urbanos recentes. O avanço do processo de terciarização, o abandono parcial do Centro pelos seus habitantes tradicionais, a deterioração do património edificado e do ambiente urbano, apresentam-se segundo intensidades distintas, mas com tendência ao agravamento.

Face a este processo, é necessário formar uma estratégia de intervenções várias, cujo resultado seja a recuperação do tecido urbano da cidade do Porto, o catalogado pela UNESCO e o restante, porque só no âmbito da recuperação urbanística de toda a Cidade se conseguirá potenciar as benesses vindas da atribuição desse título.

Por tal, é este um dos exemplos que se pensa poder motivar a reflexão que é proposta.

***"Cada geração é confrontada com o que parece ser
uma rotura na tradição. Através da incorporação de novos***

elementos e de novos significados, os velhos sistemas de valores parecem ser substituídos por outros inteiramente novos. Só retrospectivamente, com a distanciação que o tempo permite, nos é possível compreender, para além de todas as transformações, os elos de ligação e a continuidade de significado que os une ao longo do tempo." ⁴

⁴ Teixeira, Manuel C., "A pesquisa e a reinterpretação da tradição urbana portuguesa", in *Arquitectos* n.ºs 171/172. Publicação mensal da A.A.P., Junho de 1997, pág. 13

Índice

Resumo	pág. I
Prefácio	pág. III
Índice	pág. 1
Lista das ilustrações	pág. 5
Lista de mapas e plantas	pág. 7
Lista de quadros	pág. 13
1. Introdução: exposição do tema e metodologia	pág. 15
2. O prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos, 1932	pág. 19
2.1 Antecedentes ao Prólogo do Plano da Cidade do Porto / Os Planos Gerais de Melhoramentos e enquadramento de época	pág. 20
2.2 O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos, 1932	pág. 58

- 2.3 O decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934 /
Os Planos Gerais de Urbanização
pág. 71
- 2.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo
e forma urbanos do Porto 1
pág. 75
- 3.** OS "Estudos dos Italianos" para o Plano de Urbanização
da Cidade do Porto, 1938— 1943
pág. 81
- 3.1 Enquadramento de época
pág. 82
- 3.2 Os Estudos orientados pelo professor arquitecto
Marcello Piacentini, com a colaboração do arqui-
tecto Calza Bini e do engenheiro Vincenzo Cívico,
1938— 1940
pág. 91
- 3.3 Os Estudos elaborados pelo Gabinete dos Serviços
Técnicos da Câmara Municipal, sob a orientação
do professor arquitecto Giovanni Muzio, 1940—
1943
pág. 108
- 3.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo
e forma urbanos do Porto 2
pág. 130
- 4.** Do Antepiano Regional de Urbanização, 1946, ao Pla-
no Regulador da Cidade do Porto, 1952, ambos do
professor engenheiro Antão de Almeida Garrett
pág. 137
- 4.1 Enquadramento de época
Pág. 138
- 4.2 O Antepiano Regional de Urbanização, 1946, e o
Antepiano Geral de Urbanização, 1947, de Antão
de Almeida Garrett
pág. 145

- 4.3 O Plano Regulador da Cidade do Porto, 1952, de Antão de Almeida Garrett
pág. 160
- 4.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos do Porto 3
pág. 185
5. Do Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pelos Serviços Técnicos da Câmara Municipal do Porto, 1956, ao Plano Director da Cidade do Porto do urbanista francês Robert Auzelle, 1962
pág. 193
- 5.1 Enquadramento de época
pág. 194
- 5.2 O Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pelos Serviços Técnicos da Câmara Municipal, 1956
pág. 198
- 5.3 O Plano Director da Cidade do Porto do urbanista francês Robert Auzelle, 1962
pág. 216
- 5.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos do Porto 4
pág. 228
6. O Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, tutelado pelo arquitecto Duarte Castel-Branco, 1978
pág. 233
- 6.1 Enquadramento de época
pág. 234
- 6.2 Antecedentes ao Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto / 1974 — 1978
pág. 237

6.3 O Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, tutelado pelo arquitecto Duarte Castel-Branco, 1978

pág. 252

6.4 Conclusões. Permanências/ inovações no processo e forma urbanos 5

pág. 268

7. Conclusão

pág. 271

Obras e documentos consultados

pág. 281

Lista das ilustrações

- Colónias e Bairros de Casas Económicas da Cidade do Porto.
 Fonte: "Cidade / Campo" nº 1 pág. 42
- Bairros Operários e Colónias da Cidade do Porto.
 Fonte: "Cidade / Campo" nº 1 pág. 43
- Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker, 1916 — Perspectiva da Avenida da Cidade
 Fonte: "Atlas histórico de ciudades europeas" pág. 48
- Aspecto do Centro da Cidade do Porto na década de quarenta.
 Fonte: "Porto, Enciclopédia pela Imagem" pág. 48
- Aspecto do Centro da Cidade após a conclusão das obras da Av. dos Aliados, na década de cinquenta.
 Fonte: "Cidade / Campo" nº 1 pág. 49
- Estudos do Arq^o. Marcello Piacentini — Ligação Ponte — Lóios e Perspectiva da Catedral.
 Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 pág. 96
- Estudo do Arq^o Marcello Piacentini — Ligação Ponte — Praça da Trindade.
 Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 pág. 97
- Proposta para a Zona Central da Cidade de Piacentini
 Fonte: "Atlas histórico de ciudades europeas" pág. 98
- Estudo do Arq^o Marcello Piacentini — Perspectiva da Praça da Trindade.
 Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 pág. 98
-

— Giovanni Muzio — Estudos elaborados para a Cidade do Porto — Campo Alegre - 1942.

Fonte: "Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", Lôbo, Margarida Souza, D.G.O.T.D.U., F.A.U.P., Porto 1995 **pág. 119**

— Giovanni Muzio — Estudos elaborados para a Cidade do Porto — Ligação da Avenida da Ponte à Avenida dos Aliados — 1942 e Bairro Operário em Ramalde — 1942.

Fonte: "Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", Lôbo, Margarida Souza, D.G.O.T.D.U., F.A.U.P., Porto 1995 **pág. 120**

— Zona Residencial de Gomes da Costa na década de cinquenta.

Fonte: Revista "Civitas", ano de 1952

pág. 161

— Aspecto dos trabalhos de urbanização da Zona a Sul das Antas

Fonte: Revista "Civitas", ano de 1952

pág. 161

— Aspecto da Cidade do Porto no final da década de sessenta.

Fonte: "Porto, Enciclopédia pela Imagem"

pág. 221

Lista dos Mapas e Plantas

— "Planta Redonda de 1813", de G. Balck — Renovação urbana do Séc. XVIII.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 21

— Carta da Cidade do Porto de 1839, de J. C. Lima — Novos desenvolvimentos urbanos entre 1813 e 1839.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 26

— Carta da Cidade do Porto de 1865 de Perry Vidal — Novos desenvolvimentos urbanos entre 1813 e 1865.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 28

— Carta da Cidade do Porto de 1865, de Perry Vidal — Novos desenvolvimentos urbanos entre 1839 e 1865.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 31

— "Ilhas" da zona de S. Vitor — Fotografia aérea da zona na actualidade e Carta Geral da Cidade de 1892.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 32

— Sector da Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira — Novos desenvolvimentos urbanos na área central da Cidade entre 1865 e 1892.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 33

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira — Divisão Administrativa da Cidade no final do século XIX: freguesias.

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994

pág. 39

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira — Localização das principais áreas de "ilhas".

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994

pág. 39

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira
 — Localização das principais indústrias do Porto que empregavam entre 50 e 500 trabalhadores.

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994 **pág. 40**

— Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker, 1915.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 47

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Expansão da Cidade do Porto.

Fonte: "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", 1932, Ezequiel de Campos, — tratamento da autora **pág. 62**

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Traça das Ruas Primárias.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 65

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Reforma do Centro da Cidade do Porto.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 68

— Estudos prévios preliminares ao Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, realizados, em 1939, por Calza Bini e Vincenzo Cívico.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 93

— Estudos elaborados por Marcello Piacentini e pelo Gabinete de Urbanização da C.M.P., relativos à rede de comunicações a incluir no Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, datados de 1939.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 95

— Primeiro esquema das grandes comunicações elaborado, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 109

— Primeiro Estudo de Urbanização do Porto (vias e zonamento) e Faseamento das vias de comunicação elaborados, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 110

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira
— Localização das principais indústrias do Porto que empregavam entre 50 e 500 trabalhadores.

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994

pág. 40

— Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker, 1915.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 47

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Expansão da Cidade do Porto.

Fonte: "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", 1932, Ezequiel de Campos, — tratamento da autora

pág. 62

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Traça das Ruas Primárias.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 65

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Reforma do Centro da Cidade do Porto.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 68

— Estudos prévios preliminares ao Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, realizados, em 1939, por Calza Bini e Vincenzo Cívico.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 93

— Estudos elaborados por Marcello Piacentini e pelo Gabinete de Urbanização da C.M.P., relativos à rede de comunicações a incluir no Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, datados de 1939.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 95

— Primeiro esquema das grandes comunicações elaborado, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 109

— Primeiro Estudo de Urbanização do Porto (vias e zonamento) e Faseamento das vias de comunicação elaborados, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 110

— Segundo esquema das grandes comunicações elaborado, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 111

— Carta retirada do Plano de Urbanização do Porto elaborado por Giovanni Muzio, em 1941 (propostas gerais).

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 119

— Antepiano das Comunicações da Região do Porto (Dezembro de 1945) — Giovanni Muzio e Gabinete da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 148

— Antepiano Regional do Porto — Esquema da Futura Rede de Comunicações (Dezembro de 1947) — Antão de Almeida Garrett.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 149

— Plano Parcial de Urbanização a Sul das Antas

Fonte: "Alguns rudimentos de urbanização", Soares, Nogueira, Edições Marânus, Porto, 1945 — tratamento da autora.

pág. 160

— Mancha Habitacional das Cidades do Porto, Matosinhos e V. N. de Gaia na década de cinquenta.

Fonte: revista "Civitas", ano de 1952

pág. 163

— Plano Regulador da Cidade do Porto, realizado em 1952 por Antão de Almeida Garrett — Rede actual de comunicações

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 166

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Rede fundamental das comunicações e dos espaços verdes de interesse público.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 167

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Zonamento existente.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 170

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Zonamento proposto.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 171

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Organização da Cidade.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 175

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Unidades residenciais (Freguesias).

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 176

— Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, C.M.P. – 1956/1966 — Grupos de moradias populares/Zonas salubridadas.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto – tratamento da autora

pág. 206

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956/1966) — Carta da Cidade do Porto, núcleos de ilhas.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 207

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956/1966) — Carta da Cidade do Porto, moradias dos bairros.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 207

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Engenheiro Arantes e Oliveira" e "Regado".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 209

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairro de "S. Roque".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 210

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Agra do Amial", "Bom Sucesso", "Cerco do Porto" e "Carriçal".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 210

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Fonte da Moura", "Pasteleira" e "Outeiro".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 211**

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Carvalhido", "Pio XII" e "Fernão de Magalhães".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 212**

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto – 1956 — Tipologias de habitação.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 213**

— Primeiro esboço do Plano Director da Cidade do Porto — Robert Auzelle

Fonte: "História do Porto", A.A.V.V., Porto Editora, Porto, 1994 – tratamento da autora **pág. 219**

— Plano Director da Cidade do Porto – 1962 — Rede Fundamental das Comunicações.

Fonte: Atlas histórico de ciudades europeas — tratamento da autora **pág. 220**

— Plano Director da Cidade do Porto – 1962 — Síntese das Obras realizadas até 1974.

Fonte: Atlas histórico de ciudades europeas — tratamento da autora **pág. 222**

— Principais operações do programa S.A.A.L. entre 1974 e 1976 sobrepostas às principais zonas de "ilhas" indicadas no Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 240**

— S.A.A.L – Porto – Bairro do Leal

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 241**

— S.A.A.L – Porto – Bairro da Lapa

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 242**

— S.A.A.L – Porto – Bairro de Massarelos

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 243**

— S.A.A.L – Porto – Bairro das Antas

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 244**

— S.A.A.L – Porto – Bairro de S. Vitor

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 245**

— S.A.A.L – Porto – Bairro de Miragaia

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 246**

— Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto – Mapa síntese

Fonte: "História do Porto", A.A.V.V., Porto Editora, Porto, 1994 – tratamento da autora **pág. 262**

Lista de Quadros

— Quadro 1: Densidades populacionais das freguesias centrais do Porto em 1864

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996 **pág. 28**

— Quadro 2: População das freguesias do Porto entre 1864 e 1900

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996 **pág. 30**

— Quadro 3: Habitações licenciadas e casas em ilhas construídas no Porto entre 1864 e 1900

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996 **pág. 38**

— Quadro 4: Moradias construídas em Bairros Operários promovidos pela Câmara até 1917

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, Porto, 1966, pág. 8 e Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 157 e 158 **pág. 53**

— Quadro 5: Moradias construídas em Bairros Económicos promovidos ao abrigo dos decretos-lei 23052 de 23 de Setembro de 1933 e 28912 de 12 de Agosto de 1938

Fonte: Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 163 **pág. 102**

— Quadro 6: relativo à construção de Habitações entre 1956 e 1966

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 201**

— Quadro 7: Síntese relativa às acções do Plano de Melhoramentos

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 201**

— Quadro 8: relativo às Percentagens tipológicas dos Bairros construídos entre 1956 e 1966

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 202**

— Quadro 9: Moradias populares construídas desde 1957 para cumprimento do decreto-lei 40616 de 28 de Maio de 1956 por tipologia

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 204**

— Quadro 10: relativo às habitações em construção

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 205**

— Quadro 11: relativo às habitações projectadas aguardando concurso público ou adjudicação

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 205**

— Quadro 12: relativo às habitações em projecto com terreno adquirido

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 205**

— Quadro 13: relativo à densidade habitacional nos Bairros construídos entre 1956 e 1966

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 208**

1. Introdução: exposição do problema e metodologia

Com esta dissertação é proposto demonstrar, através da análise do processo e forma urbanos do Porto no período que decorre entre 1930 e 1980 — ou seja, em 50 anos — e da constatação de permanências/Inovações nos problemas e soluções para eles preconizadas, de que forma se foi construindo a compreensão da Cidade enquanto realidade social e a evolução na abordagem do planeamento.

É precisamente no período a que se refere este estudo que a elaboração de um plano global de urbanização para a Cidade é tomado como um objectivo de premente concretização — oito planos urbanísticos, ou estudos a eles referentes, são tornados públicos nesta altura.

Existem, entre estes planos e estudos urbanísticos, abordagens que se mantêm e outras, inovadoras, que substituem ou complementam as primeiras. Este processo permite ler a forma como o planeamento se foi adaptando à realidade vigente física, social, política e económica — a Cidade do Porto surge, assim, como "estudo de caso".

Sob a perspectiva actual do projecto e planeamento do ambiente urbano é efectuada a análise dos seguintes planos e estudos urbanísticos:

Capítulo 2: Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, de Ezequiel de Campos, 1932;

Capítulo 3: "Estudos dos Italianos" para o Plano de Urbanização da Cidade do Porto, 1938 — 1943;

Capítulo 4: Anteplos Regional e Geral de Urbanização, Antão de Almeida Garrett, 1946 — 1947;

Plano Regulador da Cidade do Porto, Antão de Almeida Garrett, 1952

Capítulo 5: Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, Serviços Técnicos da Câmara Municipal do Porto, 1956;

O Plano Director da Cidade do Porto, Robert Auzelle, 1962

Capítulo 6: Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, Duarte Castel-Branco, 1978.

Em cada um dos capítulos será efectuada uma pequena introdução explicativa da estrutura do capítulo, em que se refere o conteúdo dos sub-capítulos que o compõem, um breve enquadramento de época e uma conclusão de título "Permanências / inovações no processo e forma urbanos do Porto", correspondente ao período de tempo englobado no texto precedente.

O Capítulo 7 corresponde a uma conclusão geral.

Assim, estruturado da forma explicada, foi elaborado este texto, resultante de uma investigação efectuada na Câmara Municipal do Porto — Arquivo Histórico Municipal do Porto e Divisão da Carta da Cidade e Toponímia, na Biblioteca Pública Municipal do Porto, na Biblioteca da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, no Gabinete de Planeamento da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto e em trabalhos impressos adquiridos particularmente.

Todos os elementos analisados são referidos em "Obras e documentos consultados", ponto último desta dissertação.

2. O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos, 1932

Neste capítulo do trabalho, proceder-se-á à análise do Prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos ⁵, datado de 1932.

Por forma a enquadrar os problemas enunciados neste Prólogo e, também, as respostas para estes preconizadas, começar-se-á por, resumidamente, explicar de que forma o desenvolvimento urbano do Porto se foi concretizando até 1932.

Após este resumo e a exposição e interpretação do Prólogo, será feita referência ao decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934, uma vez que este vem de encontro às preocupações enunciadas por Ezequiel de Campos e, portanto, é determinante para o processo de contratação dos arquitectos italianos Marcello Piacentini e Giovanni Muzio pela Câmara Municipal do Porto, cujos Estudos serão analisados no próximo capítulo.

Por fim, serão analisadas as conclusões retiradas deste capítulo, conclusões essas que constituirão um ponto de situação para a análise comparada entre todos os planos.

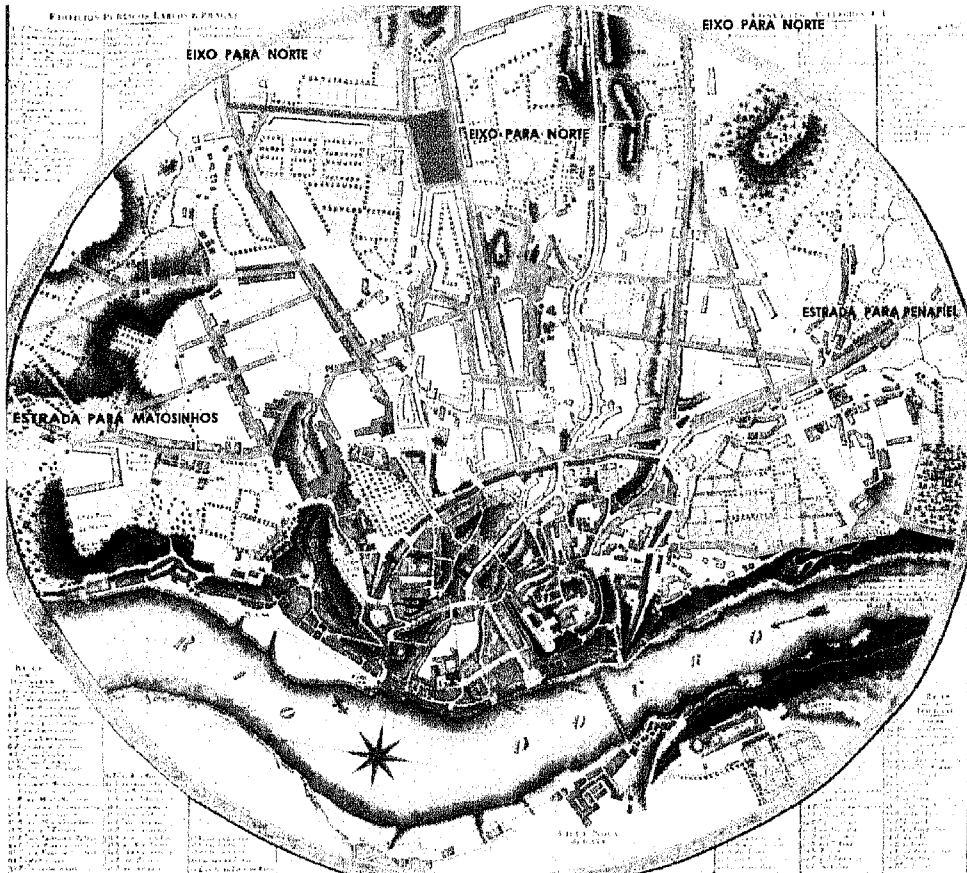
⁵ Ezequiel de Campos (1874 - 1965) foi engenheiro civil, industrial e de minas, formado pela Academia Politécnica do Porto. Diversos cargos de natureza técnica e política estiveram sob a sua responsabilidade, desde a monarquia ao Estado Novo, de que se salientam: engenheiro de obras públicas em S. Tomé e Príncipe (1899 - 1911); deputado da Assembleia Nacional Constituinte (1911); colaborador na revista *Seara Nova*; Ministro da Agricultura no governo de José Domingues dos Santos (1924); chefe dos Estudos Hidráulicos do Douro, Cávado e Tejo e procurador à Câmara Corporativa (1935 - 1965). Foram inúmeras as obras de intervenção por ele publicadas de que se salientam as propostas de regeneração da economia nacional através da reforma da agricultura.

2.1 Antecedentes ao Prólogo do Plano da Cidade do Porto / Os Planos Gerais de Melhoramentos e enquadramento de época

Por ser este sub-capítulo apenas um suporte para a análise do Prólogo e não querendo entrar em explicações exaustivas no que concerne ao desenvolvimento urbano do Porto, muito anterior ao século XX, debruçar-se-á o seguinte texto sobre, sobretudo, o século XIX.

Por volta de 1764⁶ é criada a Junta das Obras Públicas, organismo de gestão urbanística presidido por João de Almada. Este organismo promoveu um vasto conjunto de obras que correspondiam a objectivos muito precisos: a construção de novas áreas residenciais no exterior do núcleo medieval; a criação de melhores vias de comunicação entre o activo centro de negócios e os novos bairros a construir intra-muros; a definição das linhas de expansão da Cidade; a criação de edifícios públicos monumentais (ver mapa seguinte)

⁶ Nonell, Anni Günther e Tavares, Rui, in "Atlas histórico de ciudades europeas", Peninsula Ibérica, Salvat Editores, Barcelona, 1994, pág. 132



"Planta Redonda", 1813, G. Balck
 Renovação Urbana do Séc. XVIII

Regulização e criação de eixos de escoamento
 Remate do eixo central de expansão para Norte

Urbanização intra-muros
 Edifícios civis

Em 1784, a Junta faz publicar um documento em que são inventariados os trabalhos em curso e se apresenta uma concepção global do crescimento da Cidade. Surge, assim, o primeiro Plano do Porto, a que a Junta das Obras Públicas chama Plano de Melhoramentos.⁷

No entanto, a estrutura de ordenamento, concebida por este Plano, para as áreas exteriores ao núcleo medieval (território delimitado pela muralha fernandina), foi ultrapassada pelo crescimento espontâneo da Cidade, o que resultou num adensamento das áreas circundantes ao núcleo muralhado, processo que se manteve, ainda, no início do século XIX.

⁷ A.A.V.V., "SAAL / NORTE, Balança de uma experiência", in Cidade Campo nº 2, Ulmeiro, Lisboa, 1979, pág. 18

O século XIX, em Portugal, foi um período conturbado — o liberalismo político, a ascensão da burguesia a classe dominante, em oposição a um proletariado crescente e o desenvolvimento do capitalismo agrário e industrial. Com a invasão francesa, em 1807, constitui-se, "(...) até certo ponto, uma fronteira que separa o Portugal Moderno do Portugal Contemporâneo".⁸ A partir desta altura há uma afirmação crescente de novas ideias que contribuirão para a formação de novas estruturas políticas, económicas, sociais e culturais.

O exílio da família real no Brasil (1808) e o reforço do domínio militar inglês afectaram o normal funcionamento das estruturas administrativas, o que se reflectiu na gestão da Cidade.⁹ As ordens religiosas, sobretudo as de carácter assistencial e as infraestruturas militares são privilegiadas pelo apoio da Coroa, como consequência da Revolução Francesa e da nova conjuntura político-militar.

Os eixos de acesso ao Porto e os novos arruamentos transversais que os ligam entre si vão-se preenchendo gradualmente, como se pode verificar na observação da Planta Redonda de 1813 (ver mapa anterior). Entre estes eixos de desenvolvimento, porém, ficarão por urbanizar vastas áreas de terreno, que assim se manterão durante quase a totalidade do século XIX.

Os planos para estas novas áreas de expansão incluíam, para além do traçado dos arruamentos, o projecto de fachadas uniformes para frentes de ruas inteiras. Os proprietários de cada parcela de terreno tinham que obedecer às especificações determinadas pelos planos, quando construíssem os seus lotes. Para as áreas não loteadas ou expropriadas, foi estabelecido um lote tipo de 5,5 metros de largura e comprimento

⁸ Torgal, Luís Filipe, "1808 - 1890", História de Portugal em Datas, Círculo de Leitores e Autores, 1994, pág. 195

⁹ op. cit. em 6, pág. 134

O século XIX, em Portugal, foi um período conturbado — o liberalismo político, a ascensão da burguesia a classe dominante, em oposição a um proletariado crescente e o desenvolvimento do capitalismo agrário e industrial. Com a invasão francesa, em 1807, constitui-se, "(...) até certo ponto, uma fronteira que separa o Portugal Moderno do Portugal Contemporâneo".⁸ A partir desta altura há uma afirmação crescente de novas ideias que contribuirão para a formação de novas estruturas políticas, económicas, sociais e culturais.

O exílio da família real no Brasil (1808) e o reforço do domínio militar inglês afectaram o normal funcionamento das estruturas administrativas, o que se reflectiu na gestão da Cidade.⁹ As ordens religiosas, sobretudo as de carácter assistencial e as infraestruturas militares são privilegiadas pelo apoio da Coroa, como consequência da Revolução Francesa e da nova conjuntura político-militar.

Os eixos de acesso ao Porto e os novos arruamentos transversais que os ligam entre si vão-se preenchendo gradualmente, como se pode verificar na observação da Planta Redonda de 1813 (ver mapa anterior). Entre estes eixos de desenvolvimento, porém, ficarão por urbanizar vastas áreas de terreno, que assim se manterão durante quase a totalidade do século XIX.

Os planos para estas novas áreas de expansão incluíam, para além do traçado dos arruamentos, o projecto de fachadas uniformes para frentes de ruas inteiras. Os proprietários de cada parcela de terreno tinham que obedecer às especificações determinadas pelos planos, quando construíam os seus lotes. Para as áreas não loteadas ou expropriadas, foi estabelecido um lote tipo de 5,5 metros de largura e comprimento

⁸ Torgal, Luís Filipe, "1808 - 1890", História de Portugal em Dados, Círculo de Leitores e Autores, 1994, pág. 195

⁹ op. cit. em 6, pág. 134

variável conforme ao limites cadastrais da área a lotear (o que teve como consequência a existência de lotes muito profundos). Este lote tipo permitiu um grande número de edifícios por rua e pequenos custos de urbanização por unidade, além de se adequar às tecnologias construtivas utilizadas e permitir a normalização de elementos constituintes das edificações.¹⁰

Entre 1764 e 1819, para além do que foi referido nos dois últimos parágrafos, é promovido um programa de construção de edifícios públicos que contribuem para a renovação da imagem da Cidade — Cadeia e Tribunal da Relação, Casa Pia, Teatro de S. João, Universidade, Hospital de Sto. António e Quartéis Militares — permitindo a diferenciação de certas zonas como, por exemplo, a Cordoaria e a Batalha. Este processo culminou com a edificação dos Paços do Concelho, na Praça de D. Pedro (posteriormente da Liberdade), afirmação de um novo espaço cívico.

Em 1820 eclodiu no Porto um pronunciamento militar que haveria de ter repercussões profundas quer ideológicas, quer políticas, quer económicas.

O evoluir do liberalismo (o pronunciamento militar assumiu-se, inicialmente, sobretudo como um golpe nacionalista contra a presença dos ingleses e só depois toma o sentido do liberalismo) sofrerá bloqueios por parte dos sectores mais conservadores, ligados a D. Miguel e D. Carlota Joaquina. Os golpes contra-revolucionários ocasionam uma instabilidade generalizada; esta só será ultrapassada, em 1834, com a Convenção de Évora-Monte que consagra a vitória das forças liberais na guerra civil que opôs D. Pedro IV e os liberais às tropas miguelistas e controla a ameaça absolutista.

¹⁰ Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular, na Cidade Oitocentista, as Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., pág. 109

No entanto, se a instabilidade provocada pelo absolutismo parece controlada, surge um novo período conturbado, motivado pela fragmentação da "família" liberal.

Perante um novo marco político, as políticas de desenvolvimento e os meios para a sua concretização passam a estar sob a alçada do Parlamento. Extingue-se a Junta das Obras Públicas. A gestão urbanística do Porto é repartida por diversas entidades e, embora a Câmara Municipal tenha tentado levar a cabo um planeamento global, a falta de autonomia financeira remete a sua acção para a alienação e rectificação de caminhos e arruamentos, à promulgação de regulamentos para as edificações e à construção de edifícios públicos (de que constituem exemplo a Biblioteca Pública e o Museu Municipal — instalados no Convento de Sto. António —, o primeiro Cemitério público municipal e os Mercados do Anjo e do Bolhão, iniciativas que datam de 1837/1839).¹¹

A situação económica do Estado, depois da guerra civil (1832–1834) era caótica. Para fazer face a este problema foram vendidos os "Bens Nacionais" — apropriações dos terrenos da Coroa e das ordens religiosas. Alguns destes terrenos foram logo adquiridos e beneficiaram aqueles que tinham sido os principais colaboradores de D. Pedro.

O novo poder político da burguesia congregada na Associação Comercial (1833), enriquecida pela apropriação dos bens do clero, começa a reflectir-se na Cidade, não só economicamente como fisicamente. Em 1840, é edificado o Palácio da Bolsa e Tribunal do Comércio (onde estava situado o convento de S. Francisco) e urbanizada a área pertencente ao convento e cerca de S. Domingos. A homogeneidade das fachadas, promovida até aqui pela regulamentação do Esta-

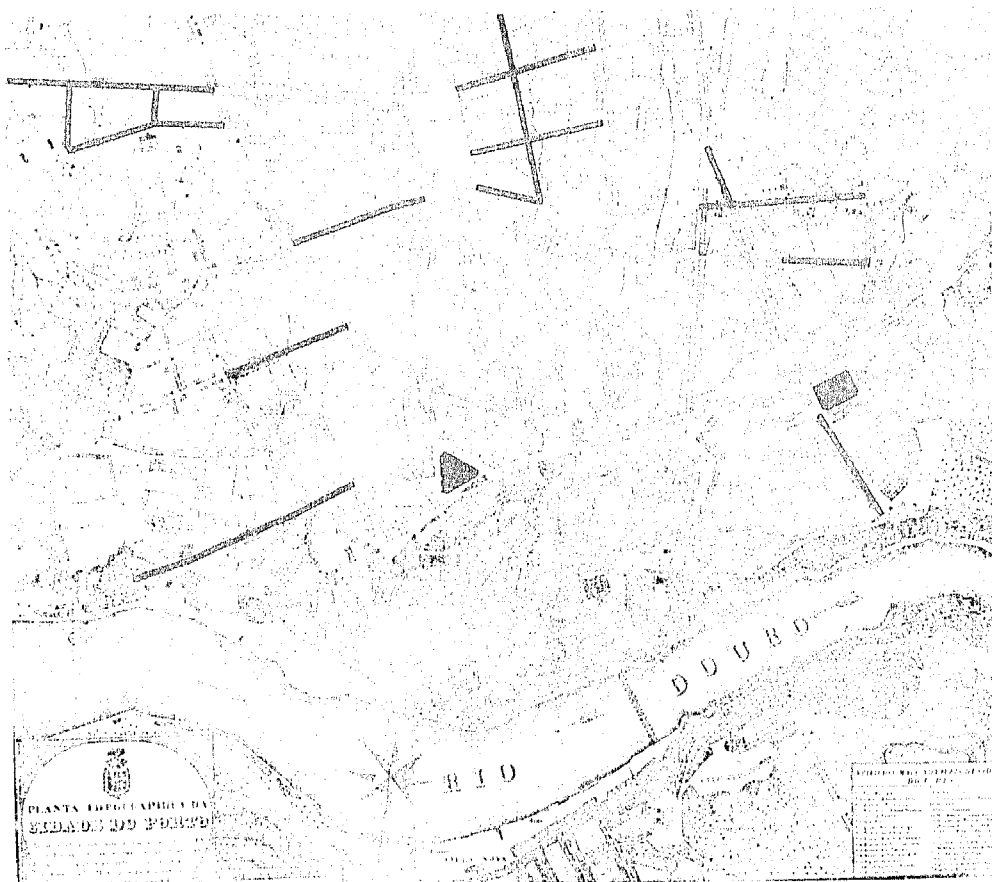
¹¹ op. cit. em 6, pág. 136

do, deu lugar à disparidade de livre iniciativa, que, através do lote individual, promoveu o desenvolvimento da Cidade.

São, também, criados, nesta altura, novos espaços públicos ajardinados, inseridos na malha urbana — S. Lázaro (1834), Cordoaria (1866) e Palácio de Cristal (1864).

O Palácio de Cristal resulta de uma iniciativa concertada, em que intervêm capitais públicos e privados. Em 1864, o Palácio de Cristal alberga a primeira Exposição Internacional realizada em Portugal.

Observando a Planta da Cidade de 1839 (ver mapa seguinte), **conclui-se que esta não difere, no entanto, substancialmente, da de 1813. O desenvolvimento urbano do Porto é lento neste período, sendo apenas evidente a abertura de algumas novas ruas nas zonas oriental e ocidental. A guerra civil (1832-34) teve, possivelmente, responsabilidades na estagnação do desenvolvimento urbano do Porto e na contenção do crescimento da população urbana, nomeadamente devido ao Cerco do Porto pelas forças miguelistas (em meados de 1833, a situação era desesperada para os liberais, registando-se, nomeadamente, fome e epidemias).**



Novos desenvolvimentos urbanos entre 1813 e 1839

Carta da Cidade do Porto de 1839, J.C. Lima

O novo período de crescimento urbano, iniciado no final da década de 30 com o desenvolvimento industrial e populacional, só viria a ter expressão na procura de novos espaços habitacionais, a partir da segunda metade do século XIX (expansão para poente, permitida pela ligação da Rua da Boavista com a estrada para Matosinhos).

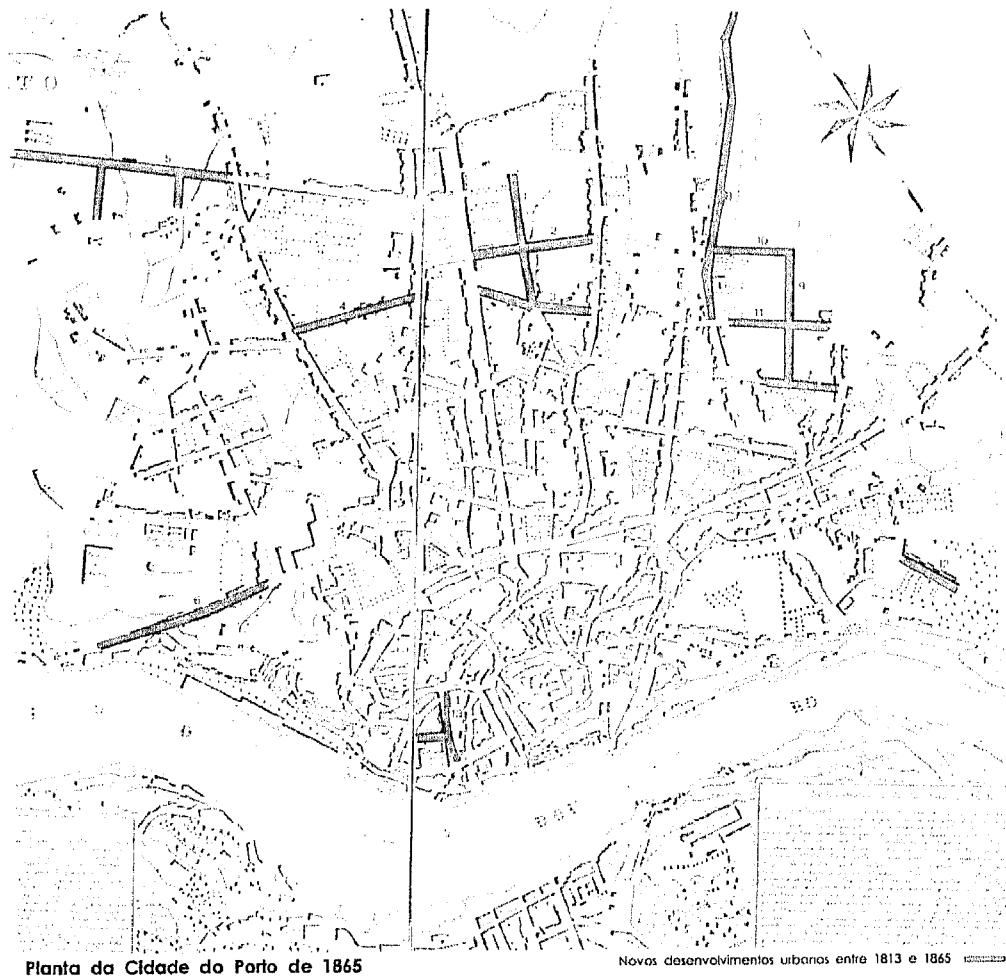
Na segunda metade do século XIX, a intervenção estatal na rede de infra-estruturas do país permitiu a construção de estradas e a implantação de caminhos-de-ferro, o que, aliado à evolução das tecnologias e equipamentos industriais, provocou um acelerado desenvolvimento do país. Este desenvolvimento reflectiu-se, também, no Porto.

A construção das primeiras oficinas e fábricas atraiu população para a Cidade. Entre 1838 e 1864 a população do Porto aumentou 46%, o que ultrapassa o crescimento natural da população.¹² Este aumento populacional ficou a dever-se, pois, à grande massa de trabalhadores que chegam do campo à cidade, motivados pelas oportunidades de emprego nas novas indústrias.

Observando a Planta da Cidade de 1865 (ver mapa seguinte), não é, no entanto, constável uma expansão significativa do espaço urbanizado, como faria prever um aumento tão significativo da população. Na verdade, os emigrantes rurais, numa primeira fase, fixaram residência nos bairros antigos da Cidade, sobrelotando-os. Muitos operários eram oriundos dos arredores (Valongo, Bouças, Maia e Gaia) e, embora habitassem o Porto durante a semana, regressavam às terras de origem nos fins-de-semana, onde conservavam as suas famílias que continuavam a trabalhar na agricultura. Apesar disso, as freguesias da Sé, S. Nicolau, Vitória e Miragaia alcançaram, por esta altura, densidades populacionais elevadas, de que é exemplo S. Nicolau com 395 habitantes por hectare¹³ (ver quadro apresentado a seguir).

¹² *idem*, *ibidem*, pág. 19

¹³ *idem*, *ibidem*, pág. 20



Quadro 1: Densidades populacionais das freguesias centrais do Porto em 1864

Sé	S. Nicolau	Vitória
274 hab/ha	395 hab/ha	264 hab/ha

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996

Também nos bairros de Bonfim e Campanhã se começam a fixar os trabalhadores oriundos das zonas rurais. A Planta de 1865 só representa estes bairros parcialmente, o que impede uma completa observação desta ocorrência. O crescimento de alguns ramos de indústria, levaram à realocização do emprego industrial nestes bairros.

Começa a tornar-se clara uma repartição funcional do território e a definir-se uma diversificação social do solo. A burguesia abandona, progressivamente, as áreas mais antigas da Cidade e cria áreas de residência nas zonas ocidental (freguesia de Cedofeita e Massarelos) e oriental (freguesia de Sto. Ildefonso).

As modificações na estrutura urbana do Porto, com acréscimo evidente na área construída, acontecem depois de 1864. O aumento populacional da Cidade intensifica-se (ver quadro 2 apresentado a seguir), o que provoca uma necessidade, sempre crescente, de habitação. Os bairros antigos deixam de poder comportar todos os emigrantes — entre 1878 e 1890, cerca de 25 000 dos 33 000 novos habitantes do Porto eram emigrantes.¹⁴

¹⁴ idem, ibidem, pág. 20

Quadro 2: População das freguesias do Porto entre 1864 e 1900

Data →	1864	1878	1890	1900
Total	86 761	105 838	138 860	167 955
1º Bairro	44 240	56 296	76 390	90 937
Bonfim	10 320	15 048	22 633	26 448
Campanhã	4 286	6 278	9 908	12 707
Paranhos	3 286	5 178	9 805	13 876
Sfo. Ildefonso	14 307	16 196	19 997	22 565
Sé	12 041	13 596	14 047	15 341
2º Bairro	42 521	49 542	62 470	77 018
Cedofeita	11 828	16 093	22 668	26 337
Foz do Douro	2 904	3 662	5 081	5 672
Lordelo do	2 950	3 633	5 389	6 742
Massarelos	4 369	5 136	7 173	7 627
Miragaia	5 059	5 743	6 445	6 707
S. Nicolau	6 708	6 367	5 689	5 641
Vitória	8 703	8 908	10 025	8 919
Aldoar	-	-	-	1 052
Nevogilde	-	-	-	1 210
Ramalde	-	-	-	7 111

Fuente: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista. As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996.

A necessidade de habitação a baixo custo e a incapacidade de a encontrar nos velhos bairros, aliados ao facto de a burguesia industrial ser indiferente à carência de alojamento dos operários (não era um investimento que produzisse uma rentabilização apetecível para esta burguesia), levaram a que a construção de novas habitações para o operariado fosse, em grande parte, promovida pela pequena e média burguesia. Estas novas habitações tomaram a forma de "ilhas" (ver mapa seguinte).



"As ilhas são filas de pequenas casas encostadas, servidas por estreitos corredores. Representaram para a época os bairros da iniciativa particular, única que então se exercia e que, melhor ou pior, deu abrigo à população operária absorvida pela industrialização.

A municipalidade preocupada com novas traças de ar-ruamentos mestres num vasto território muito rural, (...) deixou à iniciativa particular os cuidados da urbanização edificativa. Essa, ora traçou ruas nos seus próprios terrenos quando planos, (...) ora cobriu os morros de ruelas num ajustamento completo

à topografia fazendo, com escadas, as ligações normais pelos maiores declives." ¹⁵

O facto de os promotores das "ilhas" serem possuidores de um capital limitado, que nos quintais das suas próprias casas ou em terrenos livres que possuíam as construíam, é uma das razões que explica a sua localização no interior das áreas já urbanizadas e, também, a sua forma.

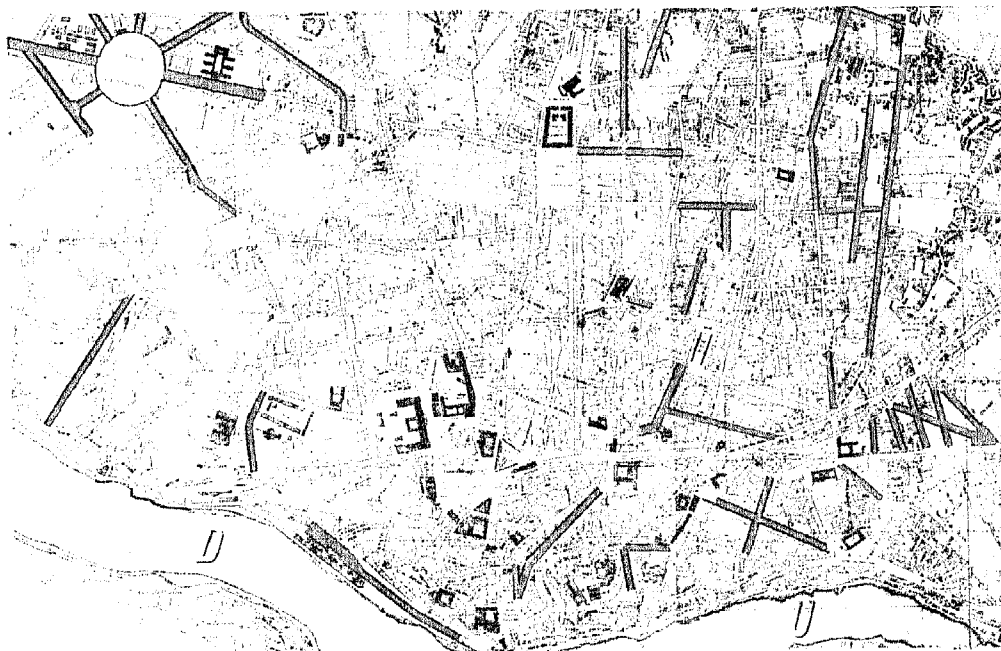
As "ilhas" construídas em terrenos vagos resultaram da inequabilidade dos terrenos em que foram implantadas para a construção de habitação para a classe média. A proximidade de indústria ou de habitação destinada já ao operariado, as condições topográficas desfavoráveis do terreno e a fraca acessibilidade ao centro da cidade, podiam contingenciar a procura destas áreas para a habitação da classe média, o que as tornava adequadas à construção de "ilhas".



"Ilhas" da zona de S. Vito - fotografia aérea da zona na actualidade e carta Geral da Cidade do Porto de 1872

¹⁵ Garrett, Antão de Almeida, "O reajornamento da população do Porto", in *Civitas*, 6º ano, ano de 1952, pág. 136

Comparando as Plantas de 1865 e 1892 (Planta do Porto, realizada por Telles Ferreira, à escala 1/500, resultado de um cuidadoso levantamento iniciado na década de 70, em resposta à lei de 1865 ¹⁶, que tinha em vista a elaboração de Planos Gerais de Melhoramentos, (ver mapa seguinte), conclui-se que as freguesias de cariz industrial — Bonfim, Campanhã e Paranhos — foram as que registaram maior aumento populacional (ver quadro 2, apresentado anteriormente). A estas freguesias seguem-se Sto. Ildefonso, Cedofeita e Massarelos (primeiro anel de expansão do Porto na primeira metade do século XIX). Três novas freguesias foram anexadas pela Cidade — Ramalde, Aldoar e Nevogide — o que teve como consequência um aumento considerável da área da Cidade.



Novos desenvolvimentos urbanos na área central da Cidade entre 1865 e 1892
Sector da Carta da Cidade do Porto de 1892, Telles Ferreira

¹⁶ Decreto-lei nº 10 de 19 de Janeiro de 1865 que cria a figura de Plano Geral de Melhoramentos e que vigorará até 1934 (referido no texto a seguir)

As primeiras zonas industriais encontram-se, como já foi referido, na parte oriental, sendo também esta a que comportava mais população. No entanto, na parte ocidental localizavam-se, de igual forma, importantes actividades e índices populacionais elevados. A população operária, ao fixar-se junto às indústrias, foi responsável pelo crescimento populacional e densificação das áreas a elas envolventes.

Continuando a comparar as Plantas de 1865 e 1892, pode observar-se que, enquanto na primeira é ainda perceptível a intenção de planeamento para as áreas de expansão dos Almada, na segunda, diversos desenvolvimentos pontuais, desprovidos de uma estrutura urbana global, haviam-nos ultrapassado.

Na realidade, é com a Regeneração, e sobretudo a partir de 1864, que o crescimento urbano do Porto mais se intensifica. A política nacional de construção de infra-estruturas de transportes provocou, no Porto, as maiores transformações na estrutura urbana desde as preconizadas pela Junta das Obras Públicas.

A Regeneração ocorreu em 1851. O regime, liderado por Costa Cabral, havia adoptado medidas para assegurar a ordem e o desenvolvimento económico — estabelecimento da lei de saúde pública (enterramentos nos cemitérios e não nas igrejas), de novos programas de ensino, de reformas da organização administrativa, do controlo governamental e central das autarquias, da elaboração de um cadastro (aumento dos impostos), do lançamento de projectos de aberturas de estradas de macadame porém, os métodos utilizados para a sua aplicação implicaram a perseguição e marginalização de políticos (os setembristas e os cartistas). Depois da revolta popular da "Maria da Fonte", o regime enfraqueceu, sendo demitido por D. Maria II. Foi substituído, primeiro por um governo forma-

do pelo Duque de Palmela, mas definitivamente por um novo governo presidido pelo Duque de Saldanha.

*A Regeneração "Correspondeu a um período de estabilidade política "rotativista" que permitiu introduzir significativas reformas políticas, económicas e administrativas, criando uma imagem de paz e de progresso."*¹⁷

A dinamização económica era aliada à ideia de criar uma vasta rede de comunicações, permitindo a comercialização rápida das produções industriais e agrícolas. Fontes Pereira de Melo foi o orientador dos empreendimentos mais significativos; as suas mais importantes realizações foram a construção de redes de caminhos-de-ferro e de estradas de macadame. Há, ainda, a referir a construção de faróis e portos, a implementação do telégrafo, de um moderno sistema postal e de telefones.

A construção da ponte ferroviária de D. Maria sobre o Rio Douro, em 1877, permitiu o atravessamento ferroviário do Douro, o que consolidou o carácter industrial da freguesia de Campanhã, término da linha, e deu um grande incentivo ao desenvolvimento industrial e comercial da Cidade.

A ponte de D. Luís constituída por dois tabuleiros (um à cota alta, outro à cota baixa), inaugurada em 1886, promoveu, sobretudo através da ligação estabelecida pelo seu tabuleiro superior, o desenvolvimento da zona mais alta da Cidade e a expansão da urbanização para norte/nascente. (Este desenvolvimento não aconteceu com a substituição da Ponte das Barcas pela Ponte Pênsil, em 1843, uma vez que esta, apesar de permitir um atravessamento muito mais seguro, continuou a possibilitá-lo, apenas, à cota baixa). Este facto, aliado ao desenvolvimento dos transportes públicos urbanos (as primeiras "linhas do americano" datam de 1872 e em 1895 surgem os eléctricos), contribuiu para o preenchimento dos

¹⁷ op. cit. em 8, pág. 196

vazios entre os grandes eixos traçados pelos Almada, na parte mais alta do Porto.

A par destas duas obras públicas é criado um novo porto marítimo em Leixões, Matosinhos (1864/1892) que viria, em 1908, a constituir-se como um novo porto comercial, alternativo ao porto fluvial do Douro.

Esta duplicação de instalações portuárias (Douro/Leixões) gera alguma indecisão no que respeita ao traçado de vias, nomeadamente ferroviárias.

Em 1865, surge um diploma onde se encontram "*as primeiras disposições genéricas portuguesas sobre Planos Gerais de Melhoramentos.*"¹⁸ As tónicas principais destas disposições eram a higiene e a circulação, estipulando, para estas, algumas regras pragmáticas — obrigatoriedade de alinhamento dos edifícios, largura mínima e declive máximo das vias, estabelecimento de cêrceas, respeito pelas condições de luz, ventilação, abastecimento de água e drenagem do esgoto das edificações.

As políticas municipais no Porto do século XIX tinham, precisamente, como objectivos essenciais a melhoria das condições de tráfego no interior da Cidade e a promoção do desenvolvimento urbano pela criação de condições favoráveis à livre iniciativa.

A construção de novas ruas e a instalação de infra-estruturas básicas nas áreas urbanas de recente formação eram da responsabilidade do Município. No entanto, apesar de ser o Município quem custeava as obras públicas, fre-

¹⁸ Lobo, Margarida Souza, "Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", DGOTDU, FAUP publicações, Porto, 1995, pág. 16

quentemente estas beneficiavam mais interesses privados de que os da Cidade.

O Plano de Melhoramentos (plano político e financeiro) apresentado pelo Presidente da Câmara Corrêa de Barros, em 1881, cujo objectivo era resolver os problemas de circulação, abastecimento e higiene urbana, dotando o Porto de infra-estruturas adequadas ao desenvolvimento económico e crescimento populacional que a Cidade constatava, foi contestado pelos seus opositores porque, precisamente, segundo a opinião destes, era benéfico para determinados proprietários e inútil no que concernava aos interesses do Porto.

Apesar disso, o Plano de Melhoramentos de Corrêa de Barros conseguiu dar uma resposta à expansão urbana que se efectuou a seguir a 1881 e se pode observar na Planta de 1892. Ainda que tenham existido algumas concessões aos interesses privados, os melhoramentos urbanos incluídos no Plano, e que foram realizados, suportaram o crescimento da Cidade no final do século XIX. As concessões retiraram, porém, ao Plano, a capacidade de ser um instrumento de planeamento global para o crescimento da Cidade e transformaram-no num somatório de intervenções de melhoramentos parcelares.

Do Plano de Melhoramentos constava a abertura de novas ruas, o prolongamento de vias já existentes, o investimento na rede de esgotos, a implantação de mercados, a reorganização dos serviços de combate a incêndios e de limpeza urbana, o controlo, através da criação de laboratórios, da qualidade dos alimentos e a implantação da rede de abastecimento de água ao domicílio.

A Cidade tem, no final do século XIX, uma população de 143 000 habitantes, concentrados num semicírculo de 3 km de raio. As freguesias exteriores mantêm o carácter rural e a população tem, nestas, uma distribuição dispersa. Assim, a construção da Estrada da Circunvalação, terminada em 1897, cuja

finalidade era constituir uma barreira fiscal, corresponde a uma ampliação fictícia da área urbana ¹⁹.

Com o Ultimato inglês (1890) e o 31 de Janeiro de 1891, o Porto entra numa fase de crise.

O abandono de algumas das possessões coloniais em África e os empréstimos externos contraídos por altura da Regeneração deixaram o país numa grande dependência. Com o aumento progressivo da dívida externa, a crise financeira que afectava, também, outros países — desvalorização da moeda brasileira — e a falência dos banqueiros do governo português, houve uma desvalorização da moeda, falências, crescimento da dívida pública e retracção do investimento. ²⁰

Este período de crise, que duraria cerca de dez anos, provocou, no Porto, um aumento progressivo do desemprego do operariado e conseqüentemente originou despejos. Por outro lado, as receitas municipais decresceram, o que levou a Câmara a diminuir as obras. O desenvolvimento urbano caiu, ainda mais, nas mãos da iniciativa privada, muito embora também esta tenha sofrido um abrandamento.

As necessidades de habitações para as classes trabalhadoras continuaram a ser supridas pelas ilhas. (ver quadro seguinte)

Quadro 3: Habitações licenciadas e casas em ilhas construídas no Porto entre 1864 e 1900

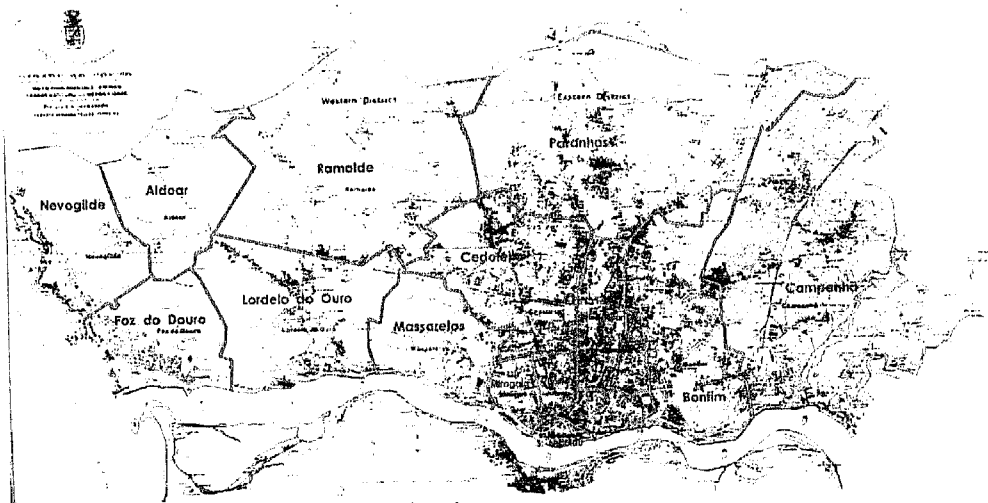
Datas	Aumento do nº total de fogos	Fogos novos construídos com licença camarária	Fogos construídos nas ilhas
1864-1878	3 500	1 600	1 900
1878-1890	7 900	2 800	5 100
1890-1900	4 700	1 600	3 100
Total	16 100	6 600	10 100

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996

¹⁹ Rezende, Miguel, "A evolução territorial da Cidade do Porto e a orientação a seguir para a urbanização das zonas residenciais", Civitas, 6º ano, ano de 1952, pág. 222

²⁰ Vitorino, Francisco Manuel, "1890 - 1926", op. cit. em 8, pág. 233

"(...) em 1899, cerca de metade da população do Porto vive em ilhas, cujos agrupamentos mais importantes se localizam nas Fontaínhas, S. Victor, Montebelo, Antas, Campo Pequeno e Carvalhido, correspondendo à implantação das maiores fábricas." ²¹ (ver mapas seguintes)



Divisão Administrativa da Cidade no final do século XIX : freguesias
Carta da Cidade do Porto de 1892, Telles Ferreira



Localização das principais áreas de "ilhas"

Carta da Cidade do Porto de 1892, Telles Ferreira

²¹ op. cit. em 6, pág. 20



Localização das principais indústrias do Porto que empregavam entre 50 e 500 trabalhadores
Carta da Cidade do Porto de 1892, Telles Ferreira

A indiferença do Município, face ao problema da proliferação das "ilhas", tem como razões explicativas principais: o benefício que estas traziam para a burguesia industrial (habitação a baixo custo permitia salários baixos), burguesia essa que estava envolvida nas políticas municipais; o facto de o Código de Posturas Municipais, de 1869, apenas permitir o controlo sobre os edifícios que facessem a rua, o que não era o caso das "ilhas".

Depois de 1899, ano em que a peste bubónica vitimou a população do Porto, é publicada legislação de índole higienista, destacando-se o Regulamento Geral de Saúde de 1901 e Regulamento de Salubridade de Edificações Urbanas de 1903. A partir de 1905, qualquer projecto de edificação, independentemente da sua colocação no lote, estava obrigado a incluir plantas, alçados e cortes.

As "ilhas", sobrelotadas, "(...) casas que têm 15 famílias diferentes e que pela sua dilatada extensão se chamam ilhas"²², haviam-se tornado focos de insalubridade.

²² Padre Rebelo da Costa, citado por Ricardo Jorge in "Demografia e higiene da Cidade do Porto", 1899, pág. 152

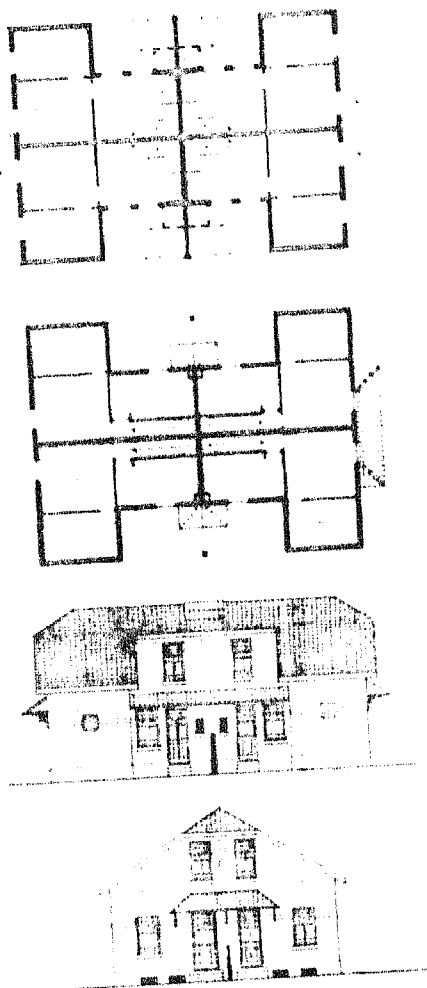
Surgem as primeiras iniciativas filantrópicas com vista a construir bairros operários. O "Comércio do Porto" abre, em 1899, uma subscrição pública entre os emigrantes portugueses no Brasil para angariar fundos com esse destino, da qual resultou a construção de três bairros operários: Monte Pedral, 1899; Lordelo do Douro, 1901; Monte das Antas, 1903. Estes três bairros comportavam 87 habitações.

A esta iniciativa seguiram-se outras: algumas empresas construíram habitações para os seus operários. ²³

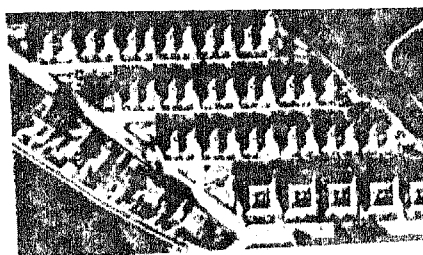
No entanto, as 11 000 casas em "ilhas", existentes em 1899, não podiam ser substituídas por tão reduzido número de novas habitações, que tinham, ainda, o inconveniente de as suas rendas serem incomportáveis para os trabalhadores a que se destinavam.

Apesar destas operações terem sido envolvidas num clima de prestígio (o projecto do Bairro do Monte Pedral é realizado pelo arquitecto Marques da Silva, o do Lordelo do engenheiro Manuel Fortunato de Oliveira Motta e o do Bonfim do engenheiro Joaquim Gaudêncio Rodrigues Pacheco) não conseguem interessar os investidores (ver figuras seguintes).

²³ São exemplos destes bairros o da Torrinha ligado à "Fábrica Jacinto", o ligado à Cia Industrial de Salgueiros e o ligado à Fábrica da Areosa, empresa Azevedo, Soares e Cia.



Colónia de Viterbo Campos

Colónia Dr. Manuel Laranjeira e
Bairro de Casas Económicas de Paranhos

Colónia Estêvão de Vasconcelos

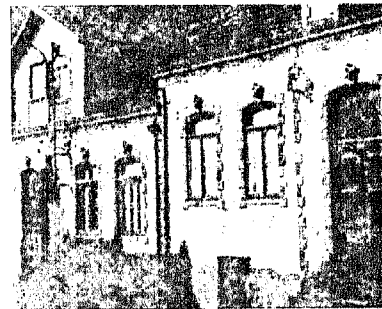
Colónias e Bairros de Casas Económicas da Cidade do Porto



Bairro Operário da Fábrica da Areosa



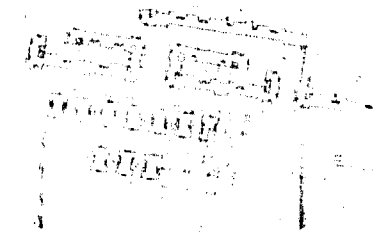
Bairro do Monte Pedral



Bairro Operário da Cerâmica das Devesas



Bairro de Lordelo do Ouro

Bairro Sidónio Pais e
Colónia Viterbo Campos

Bairros Operários e Colónias da Cidade do Porto

Havia-se iniciado um longo período em que o discurso oficial referia as "ilhas" como um mal a erradicar, mas em que, na prática, não se constituíam alternativas eficazes à sua proliferação.

O aumento da população é, ainda, intenso no início do século XX (em 1911, a Cidade regista cerca de 200 000 habitantes)²⁴ e as iniciativas de infra-estruturação de abastecimento de água e saneamento do final do século XIX não estão generalizadas à totalidade da área urbana. As zonas da Foz e Campanhã não são contempladas no plano de saneamento de 1896 (que só começará a ser concretizado em 1904), assim como algumas ruas da zona central²⁵.

A carência de infra-estruturas da Cidade motivará as primeiras Direcções Municipais do século XX no sentido da reformulação.

Em 1904, surge um Plano Geral de Arruamentos, realizado por Duarte Leite, Jaime Cortesão, Xavier Esteves e os técnicos da 3ª Repartição, cujas premissas pretendiam o estabelecimento de ligações dos pontos centrais da Cidade através de quatro avenidas (Praça da Liberdade à Trindade²⁶, Trindade à Praça da República, Praça da República à Praça Carlos Alberto e Praça Carlos Alberto ao Palácio de Cristal) e a anexação de Matosinhos, uma vez considerada a importância do porto de Leixões.

O centro urbano da Cidade consolidava-se, finalmente, na Praça de D. Pedro, tendo contribuído para isso uma pro-

²⁴ Real, Manuel Luís e Tavares, Rui, "Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico da Porto", in revista *Povos e Culturas* nº 2, Universidade Católica Portuguesa, 1987, pág. 412

²⁵ *idem*, *ibidem*, pág. 413

²⁶ Em 1899, já havia aparecido um estudo para a abertura de uma avenida entre a Praça de D. Pedro (posteriormente Praça da Liberdade) e a Trindade, da autoria de Carlos Pezerat. O estudo de Pezerat estava imbuído da ideia de Avenida-Jardim, utilizando abundantemente a vegetação, cursos de água e pequenas lagoas, recorrendo ao caudal do Rio de Vila que aí passava. O "Passeio Público" proposto por Pezerat era animado, ainda, por estátuas e coretos. Os Paços do Concelho seriam colocados transversalmente ao sentido da Avenida.

gressiva fixação de actividade política (Câmara Municipal), financeira, bancária (deslocada da Praça do Infante) e de armazéns e comércio de produtos de luxo, a concentração de hotéis e cafés, a confluência de transportes públicos urbanos, a extensão da linha-de-caminho de ferro e construção (terminada em 1909) da estação de S. Bento.

Surgem as primeiras propostas para a renovação deste centro.

A nova tendência arquitectónica, o ecletismo, já se vinha sobrepondo ao historicismo (desenvolvido ao longo do século XIX, caracterizado pelo culto revivalista, neo-românico, neo-gótico e neo-manuelino) sobretudo no que concerne à nova imagem dos edifícios representativos — as gares (como a estação de S. Bento, 1909), os mercados (como o do Bolhão, 1914), os teatros (como o de S. João, 1909), as fábricas e os edifícios do poder (os novos Paços do Concelho que dominarão o eixo central da Avenida projectada por Parker) — em que é utilizada a linguagem dos modelos "Beaux Arts", de inspiração francesa. No Porto, foi o arquitecto Marques da Silva que mais contribuiu no sentido desta representatividade das novas edificações.

Inovadores projectos de avenidas, acessos à ponte D. Luís e ligações mecânicas entre áreas de diferentes cotas não encontram, no entanto, por parte da Câmara, uma capacidade de concretização compatível com esta iniciativa renovadora. Esta capacidade só será retomada depois de 1910, após a implantação da República.

Com a proclamação da República Portuguesa (5 de Outubro de 1910) inaugurou-se o processo de laicização da sociedade: a institucionalização da separação entre Estado e

Igreja, a introdução do divórcio, da validade exclusiva do casamento civil, da protecção dos filhos ilegítimos, são alguns dos exemplos desse processo.

A Constituição (21 de Agosto de 1911) vem, no entanto, comprovar, ao seguir de perto o texto de 1826, que não existiu uma ruptura estrutural com o passado próximo. Por outro lado, ao nível político, criando um quadro constitucional assente, fundamentalmente, no Parlamento, a Constituição "*(...) deu vida a um regime que faria reviver todo um conjunto de cições, conflitos, confrontações e instabilidade política (...)*"²⁷

No entanto, a necessidade de representar uma nova burguesia urbana e progressista, a necessidade de responder a novos programas públicos e urbanos, motiva a procura de novas arquitecturas adequadas às exigências da Cidade republicana e da nova sociedade²⁸.

Em 1914, inicia-se o processo que levou à abertura do concurso para o Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto, iniciativa de Elísio de Melo. São, também, implementadas medidas disciplinadoras da construção. Os projectos particulares passam a ter que ser assinados por um engenheiro civil, construtor de obras públicas ou arquitecto.

(A profissão de arquitecto tinha vindo a adquirir, aliás, maior reconhecimento social — a "Sociedade de Architectos Portugueses" é fundada em 1901. Esta Sociedade será responsável pela publicação do "Anuario da Sociedade dos Architectos Portugueses". A revista "Construcção Moderna" é publicada de 1900 a 1919 e a "Architectura Portuguesa" de 1908 a 1926. Também o Prémio Valmor havia sido instituído a partir de

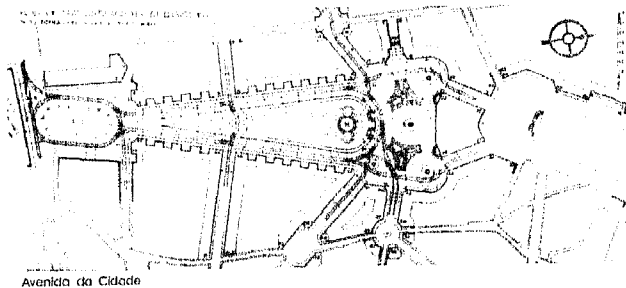
²⁷ op. cit. em 20, pág. 234

²⁸ Figueiredo, Ricardo, "História da Arquitectura Portuguesa II, 1994/95", Programa das aulas teóricas da disciplina, F.A.U.P., policopiado, pág. 82

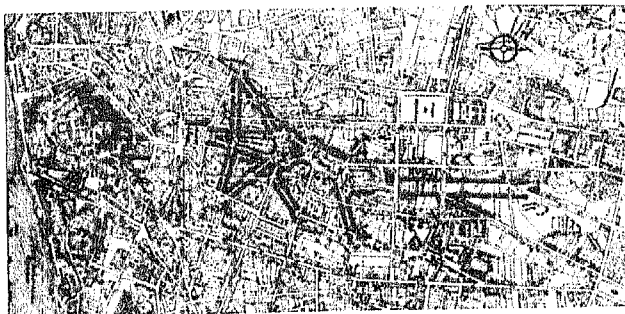
1903, permitindo, na capital, atribuir projecção pública aos edifícios e autores premiados.)²⁹

Esta primeira Vereação, após a implantação da República, " (...) promove uma operação de prestígio que dá prioridade à afirmação de carácter representativo das funções ligadas à Administração Local e implica uma profunda transformação da Praça de D. Pedro (posteriormente Praça da Liberdade), a abertura da Avenida dos Aliados e a edificação dos novos Paços do Concelho (...) "³⁰

É chamado o arquitecto inglês Barry Parker, em 1915, para integrar uma comissão técnica que avaliaria o Plano de Melhoramentos. Barry Parker elabora um projecto de intervenção no centro urbano da Cidade, projecto esse que abrangia a área entre a Praça da Liberdade e a Trindade, numa primeira fase, e a ligação entre a Praça da Liberdade e a Ponte D. Luís, numa segunda fase (ver mapas e figuras seguintes).

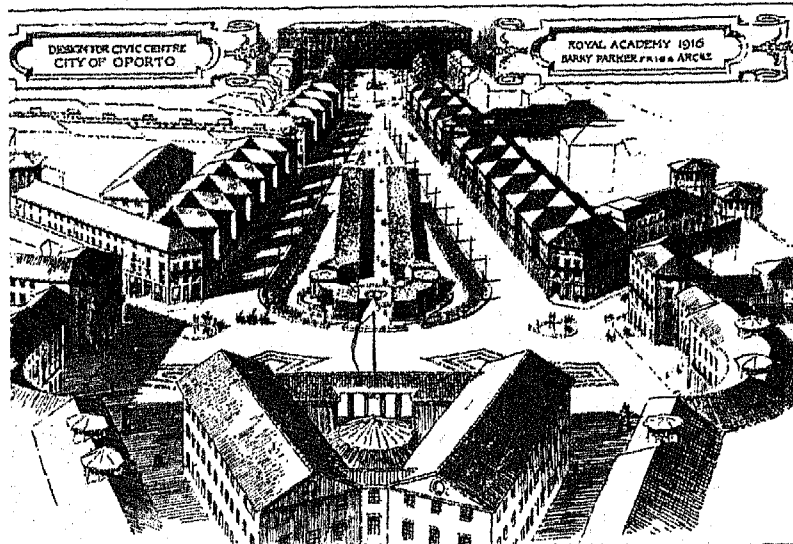


Avenida da Cidade

Plano Parcial para o Porto e sua relação com a malha urbana pré-existente
Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker - 1915

²⁹ idem, ibidem, págs. 78 e 79

³⁰ op. cit. em 6, pág. 142

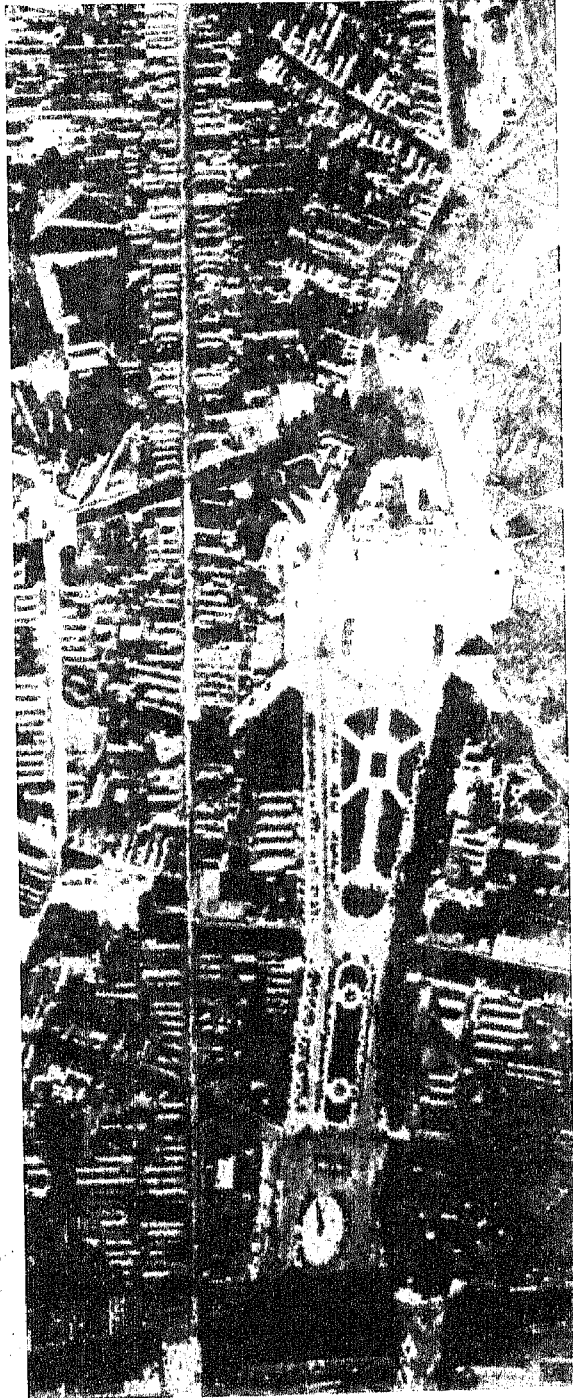


Oporto Civic Centre: Bird's-eye View looking towards the Praça da Liberdade.
 Mr. Barry Parker, P.R.I.B.A., Architect.

Remodelação do centro da cidade do Porto, Barry Parker - 1916 - Perspectiva da Av. da Cidade



Aspecto do Centro da Cidade do Porto na década de quarenta



Aspecto do Centro da Cidade após a conclusão das obras da Av. dos Aliados, na década de cinquenta

Este plano parcial constituiu o primeiro grande estudo urbanístico do século XX para o Porto.

*"O plano concebido por Parker para a Avenida da Cidade (...) desenvolve-se em torno de um conjunto de pontos focais, donde irradiam as directrizes de novos arruamentos, que cruzam a rede viária existente na diagonal, evitando os gavetos pré-existentes. (...) A Avenida proposta (...) desenvolve-se ao longo de um eixo de simetria, com um perfil variável, de forma a articular-se cada uma das praças pré-existentes, respeitando a escala e a individualidade de cada uma delas. O encontro entre a Avenida e cada uma das praças faz-se através de um estrangulamento, que fecha cada praça sobre si mesma e marca o início da Avenida com grande rigor (...)"*³¹

O conjunto da intervenção estava imbuído num espírito de renovação urbana, adaptador da cidade existente às novas necessidades e, embora não tenha sido inteiramente concretizado (de que a substituição da imagem arquitectónica que Parker propõe — neo-clássica, inspirada na arquitectura envolvente — pela imagem monumental "Beaux Arts", é um exemplo), conseguiu estabelecer as premissas quanto ao traçado radial dos eixos de circulação, a partir da Praça do Município, e aos acessos ao tabuleiro superior da Ponte de D. Luís.

Surge, em 1916, o primeiro plano global conhecido para o Porto com o actual perímetro urbano, da autoria de A. C. Cunha Morais, sob o nome de "Os Melhoramentos da Cidade do Porto".

Este Plano, *"integrado na "euforia" renovadora da 1ª República (...)"*³², inspirava-se nas realizações urbanísticas de Haussman, em Paris, e de Cerdá, em Barcelona, e pretendia a sobreposição de uma malha articulada à estrutura urbana preexistente. O centro histórico seria substituído em importân-

³¹ op. cit. em 18, pág. 23

³² op. cit. em 24, pág. 414

cia por um eixo de ligação ao mar, constituído por duas avenidas. O centro cívico passaria a estar integrado numa avenida monumental, traçada entre a Cordoaria e o Monte Pedral, espaços que seriam ajardinados.

Este plano prevê, ainda, uma nova ponte sobre o rio Douro, já na Arrábida, e ligações céleres ao porto de Leixões e entre a Cidade antiga e a Foz e Matosinhos.

Este Plano, que é da iniciativa pessoal do seu autor, opunha-se ao Plano de Barry Parker e, por conseguinte, às vontades municipais. Isto é representativo do debate em torno do planeamento urbano, incrementado no período 1910 –1926, período em que, sob a alçada da República, se reforçaram os papéis da Administração Municipal.

A decisão (1916) de participar na I Grande Guerra Mundial (1914–1918) teve a oposição tanto dos sectores mais conservadores como do operariado — os primeiros eram favoráveis às atitudes autoritárias dos governos germânicos; os segundos viam neste conflito um carácter imperialista, contrário, pois, aos seus interesses. A crise económica agudiza-se, surge uma conflitualidade social, conjuntura que favorecerá o recurso a soluções de cariz autoritário, como o consulado ditatorial sidonista e, posteriormente, o golpe de 28 de Maio de 1926.³³

O período de ascensão do ideal republicano termina.

Muito embora, seja no período posterior à Guerra que se verifica o incremento de grandes empreendimentos industriais — a C.U.F. (Companhia de União Fabril), fundada nos finais da monarquia (1907) por Alfredo Silva e a algodoeira de Riba d'Ave, fundada em 1900 por Narciso Ferreira, são disso exem-

³³ Garcia, José Manuel, "História de Portugal, Uma Visão Global", Editorial Presença, Lisboa, 1ª edição 1981, pág. 254

plo —, e a estabilização do sistema financeiro e bancário, a instabilidade política aumenta.

Há, ainda, a referir que a política de transportes da I República incide, decididamente, na construção de estradas nacionais, o que, com o incremento do motor de explosão — sobretudo, a sua utilização nos transportes —, permitia uma autonomia nos acessos que suplantava a dos caminhos-de-ferro, constituindo uma vantagem para a industrialização.

Em 1918, o Governo Central leva a cabo medidas no sentido de motivar a construção de casas de boa qualidade para os operários pelos privados.

"O decreto 4137, (Decreto nº 4137 de 25 de Abril de 1918) propondo-se promover a construção de "casas destinadas ao alojamento das classes menos abastadas" e apontando o papel das câmaras, instituições de previdência e do Estado, tenta criar condições para que os proprietários e construtores invistam no sector." ³⁴

No Porto, ao abrigo deste decreto, apenas foi construído o Bairro de Sidónio Pais, em 1918.

A Câmara do Porto promoveu, também, entre 1914 e 1917, a construção de quatro Bairros Operários — Colónias de Viterbo Campos, Antero de Quental, Dr. Manuel Laranjeira e Estevão Vasconcelos — com um total de 312 habitações (ver quadro 4 e figura anterior).

³⁴ Civitas, 6º ano, ano de 1952, pág. 222

Quadro 4: Moradias construídas em Bairros Operários promovidos pela Câmara até 1917

	Nº de moradias	Data de conclusão
Colónia de E. Vasconcelos	90	1917
Colónia de V. de Campos	64	1917
Colónia de A. de Quental	28	1917
Colónia Dr. M. Laranjeira	130	1917
Total	312	

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, Porto, 1966, pág. 8 e Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 157 e 158

Os reduzidos recursos da Câmara impedem que esses empreendimentos sejam totalmente realizados.

No Regulamento para os Bairros Operários construídos pela Câmara ³⁵ esta compromete-se a:

"Promovêr a sua ampliação e logo que disponha de elementos e recursos o estabelecimento de escolas, cantinas escolares, sucursais do Dispensário, assistência médica, estações de bombeiros, cooperativas de consumo, caixas de pensões, enfim, todos os benefícios que possam contribuir para o bem-estar moral, social e material dos inquilinos dos bairros";

no entanto, as construções de apoio aos Bairros não prosseguem e a Câmara dispensa mesmo qualquer encargo, vendendo progressivamente as casas aos seus moradores.

O regime presidido por Sidónio Pais não possuía "(...) quadros à altura para desempenhar a tarefa da governação (...)"³⁶ e os ideais de regeneração do país ficaram comprometidos.

³⁵ "Regulamento para os Bairros Operários construídos pela Exma. Câmara Municipal do Porto", Imprensa Social, Secção da Casa do Povo Portuense, 1917, pág. 4

³⁶ op. cit. em 20, pág. 288

O apoio popular, com que o regime republicano contava, no início, foi diminuindo: os sectores do operariado davam-se conta, progressivamente, da demagogia existente nos seus discursos. Aliado a este facto, surgem outros, também importantes: o operariado está, nesta altura, mais mobilizado — multiplicam-se jornais, sindicatos (em 1919 surge a Confederação Geral do Trabalho, central sindical que reúne o movimento operário), greves, para além dos "ecos" da Revolução Bolchevique de 1917.

Além dos problemas suscitados pelo operariado, os republicanos tinham, ainda, de lidar com as divisões dentro do seu seio e com a reacção dos monárquicos e do clero.

O grupo de apoio dos republicanos, constituído pela pequena e média burguesia urbana (e alguns elementos representativos de áreas rurais), vira-se, também, para posições de direita — as dificuldades económicas do Estado haviam-na feito perder "privilégios".

É, em 1919, que se aprova legislação restritiva da abertura de "ruas particulares", ou seja, ruas abertas pelos proprietários (fundamentalmente a burguesia) através dos seus terrenos e, também, impositiva de regularização e melhoramento das ruas particulares já construídas.

Muito embora estas propostas não tivessem tido repercussões imediatas, a sua intenção foi cumprida; as dificuldades criadas pela Câmara acabaram com a abertura destas ruas que, em 1924, tinham 20 015 m de extensão ³⁷, e que, frequentemente, eram mal traçadas, incompletas e sem infra-estruturas de apoio à edificação.

Os proprietários dos terrenos, interessados em continuar a abrir os arruamentos, mas obrigados a apresentar à Câmara um projecto para aprovação, constituem-se em sociedades

³⁷ Andrade, Monteiro de, "Ruas Particulares", in *Civitas*, 4º ano, ano de 1948, págs. 225 a 227

de urbanização que detêm a posse de diversos terrenos, e que negociam com a Câmara a realização de bairros.

Embora a concretização da urbanização continue nas mãos de particulares, a Câmara passa a exercer algum controlo; por outro lado, trata-se agora de um processo distinto do da abertura das ruas particulares, uma vez que não se trata de um proprietário que loteia para edificar e arrendar, mas de uma sociedade que loteia para vender, e de um particular que compra para edificar. Isto implica que a sociedade que urbaniza tem interesse em conseguir lotes de boa qualidade (tamanho e configuração) e em efectuar a infra-estruturação dos bairros por forma a torná-los apetecíveis.

Apesar de contornados alguns dos problemas criados pela urbanização promovida por particulares, a abertura de algumas vias continuou a não corresponder a qualquer ideia de planeamento de conjunto. Inserem-se, neste caso, as Avenidas Marechal Gomes da Costa, Combatentes da Grande Guerra e Epitácio Pessoa (depois Avenida de Antunes Guimarães) que "*(...) constituem casos típicos de urbanização desarticulada, sem possibilidade de integração no esquema fundamental da rede de comunicações.*"³⁸

Após o golpe militar de 1926 e a institucionalização do Estado Corporativo, finaliza a época dos Planos Gerais de Melhoramentos. O decreto-lei nº 24802 de Dezembro de 1934³⁹, iniciativa de Duarte Pacheco, estabelece um prazo para que as Câmaras elaborem Planos Gerais de Urbanização.

A situação caótica originada pela I Guerra Mundial teve uma superação difícil na Europa. Com a Revolução Socialista na Rússia, as massas operárias mobilizaram-se para a luta política e económica, o que condicionou a acção da burguesia no sentido do recomeço do processo capitalista.⁴⁰ Uma von-

³⁸ op. cit. em 19, pág. 224

³⁹ Este decreto-lei e suas implicações serão abordados no sub-capítulo 2.3

⁴⁰ op. cit. em 33, pág. 259

tade de impor a ordem a qualquer custo fez crescer a força das organizações de extrema-direita; em vários países foram impostas ditaduras, de que se salientam a Itália (1922), a Espanha (1923), Portugal (1926), Jugoslávia (1929), Alemanha (1932), Áustria (1933).

Num primeiro período, há a referir a ausência de uma perspectiva estratégica por parte da Ditadura Militar. Os problemas financeiros do país vão-se agravando. Em 1928, a situação financeira era realmente má; toma, então, o lugar de Ministro das Finanças António de Oliveira Salazar e opera-se o "milagre financeiro". Com o prestígio alcançado como Ministro das Finanças, as boas relações mantidas com a burguesia conservadora, com os monárquicos, com o clero e o exército, conseguiu tornar-se presidente do Conselho de Ministros, em Julho de 1932, lugar vitalício a partir do qual exerceu uma ditadura de quase 40 anos.

Aos anos da "Ditadura Militar" corresponde o aparecimento e afirmação de uma geração de arquitectos que, enquanto estudantes de arquitectura e belas-artes, tomaram contacto com as manifestações da "breve vanguarda futurista"⁴¹ portuguesa — Almada Negreiros, Amadeo Sousa Cardoso, Dordio Gomes, Mário Sá Carneiro, Fernando Pessoa, Santa Rifa, são algumas das personalidades-chave desta vanguarda que expirou por altura dos finais da Guerra.

No que concerne ao desenvolvimento urbano surge, da autoria de Ezequiel de Campos, em 1932, um documento essencialmente teórico, intitulado Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, documento esse que estabelece importantes premissas para a elaboração de um plano para a Cidade no seu todo; sobre este debruçar-se-á o próximo sub-capítulo.

⁴¹ op. cit. em 28, pág. 90

Em conclusão, referem-se, de seguida, as principais permanências no desenvolvimento urbano do Porto durante o período dos Planos Gerais de Melhoramentos:

- consciência da necessidade de uma figura de plano mais abrangente que a estipulada pelo decreto-lei nº 10 de 19 de Janeiro de 1865, ou seja, o Plano Geral de Melhoramentos, uma vez que as determinações sectoriais, produzidas pelos sucessivos estudos realizados sob esta legislação, são sucessivamente ultrapassados pelo crescimento espontâneo da Cidade;
- dificuldades de articulação entre o desenvolvimento urbano protagonizado pela iniciativa privada e o pretendido pela municipalidade e entre estes e aquele que iria de encontro às necessidades de todos os cidadãos;
- carência de habitação para as classes mais desfavorecidas, traduzida no adensamento dos bairros mais antigos e sua conseqüente descaracterização e desvalorização e na proliferação das "ilhas";
- (em relação com os pontos anteriores) inadequação entre o discurso teórico, consciente das problemáticas, e os meios legais e financeiros postos ao serviço da execução prática de acções, como, por exemplo, o controlo da urbanização efectuada pelos particulares e a construção de Bairros Operários;
- necessidade de consolidar um novo centro cívico para a Cidade, onde, para além de uma concentração de actividades comerciais, financeiras, públicas e sociais, se criem espaços renovados e monumentais onde os cidadãos se revejam;
- vontade de infra-estruturar a Cidade no que concerne à distribuição de água, gás e electricidade, equipamentos públicos, mobiliário urbano, o estabelecimento

da rede de esgotos e o serviço de transportes públicos, urbanos e suburbanos;

- (em relação com o ponto anterior) investimento em arruamentos de saída da Cidade (nos quais se incluem as pontes D. Maria e D. Luís) e em arruamentos de articulação entre estes, embora com consciência de se haverem gorado oportunidades, neste sentido, pela subversão de intenções criada pela iniciativa privada;
- existência de diferentes níveis de protagonismo por parte da Câmara Municipal no desenvolvimento urbano, protagonismo esse dependente do grau de comprometimento entre esta e o organismo hierárquico superior, e entre estes e as classes dominantes na condução do desenvolvimento urbano da Cidade.

2.2 O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos, 1932

Um dos importantes contributos prestados por este Prólogo é ter estabelecido uma metodologia para a elaboração de um plano, que, neste caso, se destinava à cidade do Porto, mas que se poderia aplicar a qualquer cidade.

"O plano da cidade define o programa segundo o qual a cidade deve crescer. Ele marca a sequência, por um período de anos futuros, das realizações coordenadas a fazer na cidade e nos seus arredores atendendo-se à individualidade do seu desenvolvimento e ao carácter próprio da cidade, à provável extensão do seu desenvolvimento, à velocidade e direcção do seu alastramento.

(...) A preparação do plano da cidade compreende três partes: a elaboração da planta actualizada da cidade; o plano geral da cidade; e o plano final.

Ao mesmo tempo que a planta actualizada, faz-se o estudo do ambiente natural, económico e social da cidade, do seu valor urbano em si e no seu relacionamento regional, a avaliação do seu destino futuro, da sua grandeza de expansão e do rumo que deve levar dentro de si e em relação com os povoados periféricos: tudo enquadrado na política geral e própria do país e da região.

O plano geral compreende o estudo cuidado da traça da cidade e do seu arranjo —ruas, caminho-de-ferro, campos de aviação, jardins, parques, centros urbanos ... e toda a urdidura da cidade. Paralelamente o estudo dos recursos financeiros para a realização da cidade nas atribuições municipais e do Estado, segundo o plano de prioridades e de sequência das obras da cidade.

Depois organiza-se o plano final, traçando em escala adequada na planta definitiva da cidade, e elaborando-se os pormenores de execução para cada fase de obras: trabalho afecto à repartição municipal que cuida da planta e das obras da cidade, e às repartições das obras públicas e dos portos, em sequência do critério organizador da traça da cidade."⁴²

Esquemáticamente, a metodologia para a elaboração de um plano, segundo Ezequiel de Campos, seria a seguinte:

1. Elaboração da planta actualizada da cidade:

a) estudo do ambiente:

⁴² Campos, Ezequiel de, "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto" [Texto das Conferências proferidas, em 14 e 15 de Junho de 1932, na sede da Liga Portuguesa de Profilaxia Social], pág. 7

- natural,
- económico,
- social;

b) estudo do relacionamento:

- interno,
- regional;

c) estudo da expansão:

- interna,
- sua relação com os povoamentos periféricos;

d) estudo de enquadramento:

- na política da região,
- na política do país.

2. Elaboração do Plano geral da cidade:

a) estudo da traça da cidade e do seu arranjo:

- ruas,
- caminho-de-ferro,
- campos de aviação,
- jardins,
- parques,
- centros urbanos,
- (...);

b) estudo dos recursos financeiros:

- atribuições municipais,
- atribuições do Estado,
- prioridade e sequência das obras da cidade.

3. Elaboração do Plano final da cidade:

- a) organização do plano final;
- b) traça na planta definitiva da cidade;
- c) elaboração dos pormenores de execução para cada fase da obra.

Esta metodologia contém vários aspectos inovadores, ressaltando-se, de entre estes, a perspectiva global sob a qual é encarado o desenvolvimento urbano, resultado de uma análise parcelar de vários aspectos com ele relacionados.

Ao estruturar esta forma de abordar a elaboração de um plano, Ezequiel de Campos efectua uma reflexão sobre a cidade do Porto, denunciando " (...) a caótica situação urbana, até então modesta e falivelmente controlada por planos de intervenção pontual (...)".⁴³

O Porto, segundo Ezequiel de Campos, encontra-se demasiadamente concentrado na área de ocupação tradicional, como se pode comprovar da observação da planta incluída no Prólogo, intitulada Expansão da Cidade do Porto (ver mapa seguinte).

⁴³ op. cit. em 24, pág. 415



Circunferência com 1Km de raio
 Circunferência com 2Km de raio
 Circunferência com 3Km de raio
 Circunferência com 4Km de raio

**Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932, Ezequiel de Campos
 - Expansão da Cidade do Porto**

Nesta Planta, tomando como centro o Largo do Terreiro, são traçadas quatro circunferências com um, dois, três e quatro quilómetros de raio, correspondendo a cada uma delas características e regularidades da estrutura da ocupação do território.

Assim, à primeira circunferência corresponde o velho burgo, " (...) *todo apinhado de casas, por onde antigamente havia campos, hortas e laranjais (...)*" ⁴⁴; à segunda, corresponde a urbanização que se desenvolveu ao longo das grandes vias de acesso à Cidade, " (...) *ainda hoje com manchas largas rurais (...)*" ⁴⁵; à terceira, corresponde a periferia rural, " (...) *com tratos e núcleos urbanizados (...)*" ⁴⁶; e, finalmente, à quarta, Lordelo, Ramalde, Paranhos e Campanhã, " (...) *cheias de campos: — aldeias rurais.*" ⁴⁷

⁴⁴ Campos, Ezequiel de, "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", Edição do Autor, Porto, 1932, pág. 20

⁴⁵ idem, ibidem, pág. 20

⁴⁶ idem, ibidem, pág. 20

⁴⁷ idem, ibidem, pág. 20

É, ainda, chamada a atenção para o facto de não ter havido um suporte para o crescimento da Cidade, " (...) *nem grandes linhas directrizes, nem orientações axiais de crescimento com suas expansões de praças monumentais e de jardins (...)*" ⁴⁸, circunstância que fez do Porto um somatório de aldeias, mais ou menos povoadas, um somatório de intervenções sectoriais sem capacidade de expansão. "Se deixarmos o que se fêz, e repararmos para o que se vai fazendo, sentimos a mesma falta de destino e de directrizes — de programa de Cidade." ⁴⁹

Ezequiel de Campos refere, também, a importância de estabelecer um plano global de crescimento, que deverá passar para além do limite da Estrada da Circunvalação — território de um "Grande Porto" ou "Área Metropolitana" — , " (...) um plano regional de urbanização, pela fatalidade da influência do Pôrto nas vilas e cidades limítrofes, especialmente Espinho, Gondomar, Valongo, Maia, Santo Tirso, Vila do Conde e Póvoa de Varzim (...)" ⁵⁰ e engloba S. Mamede de Infesta, Senhora da Hora, Matosinhos, Leça da Palmeira e Vila Nova de Gaia no conjunto de núcleos urbanos periféricos à cidade do Porto, a incluir, portanto, no conjunto do Plano da Cidade do Porto.

Nestes núcleos urbanos pensa ser premente estruturar, pelo menos, os traçados gerais, por forma a proceder-se à reserva atempada dos terrenos necessários, dando especial atenção a Matosinhos, Leça da Palmeira e Gaia, uma vez que o porto de Leixões e o Vinho do Porto e as Caves são parte da vida económica do Porto.

⁴⁸ idem, ibidem, pág. 20

⁴⁹ idem, ibidem, pág. 20

⁵⁰ idem, ibidem, pág. 35

Analisa as tendências de expansão da Cidade que, pelas condicionantes topográficas da zona oriental, se faz em detrimento desta e em favor da zona ocidental.

As actividades comerciais deslocam-se da Praça do Infante para a Praça da Liberdade, ou seja, de Sul para Norte, passando a ser esta, em conjunto com os portos do Douro e de Leixões, " (...) os centros primários do Pôrto (...)" ⁵¹, enquanto que as áreas residenciais se consolidam nas Antas, Avenida da Boavista, Campo Alegre e Foz, portanto fundamentalmente em direcção à zona ocidental.

Ezequiel de Campos chama a atenção para o facto de não se terem preparado planos para as ruas e os talhões em torno da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra ⁵², no Campo Alegre e na Foz, o que impede os prolongamentos de algumas ruas por estarem construídas casas onde estes deveriam ser efectuados.

Os acessos da Cidade, as Ruas da Circulação Concêntrica, a Interligação dos Núcleos urbanos periféricos são estudados.

Considera que os acessos à Cidade existentes são deficitários, acidentados, congestionados e refere a impossibilidade do seu alargamento.

Estabelece, então, novos acessos à Cidade (ver mapa seguinte).

⁵¹ *idem*, *ibidem*, pág. 26

⁵² No sub-capítulo 2.1 referiu-se que a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra foi uma das abertas por sociedades particulares (neste caso a Sociedade Portuense de Urbanização, Lda.), ou seja, que, embora controlada pela Câmara, a sua realização teve iniciativa particular.



Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932
Traça das Ruas Primárias

Ezequiel de Campos

Saída da Cidade ———
Via de Cintura Interna ———
Principais Eixos Internos ———

" (...) De Valbom e Gondomar, subindo da marginal de Campanhã às Fontainhas, para atingir principalmente a rua Alexandre Herculano (...);

De Penafiel à Avenida Camilo e ao Campo 24 de Agosto (...);

De Guimarães à Trindade, ao cimo da Praça dos Aliados;

De Braga à Praça da Universidade; ou à Trindade, pela Rua de Camões prolongada até à Constituição;

De Viana à Praça da Universidade, pelo Ocidente;

Da Senhora da Hora à Praça Mousinho de Albuquerque;

Do Sul, pelo tabuleiro superior da Ponte D. Luís, à Praça Almeida Garrett " 53;

da futura ponte da Arrábida ao Campo Alegre;

⁵³ idem, ibidem, pág. 28

de Campanhã à Foz e do Areinho à Afurada, através de duas ruas marginais ao rio Douro;

da Alfândega e Miragaia aos Clérigos, pela base das Virtudes e pela Victória ⁵⁴.

Estes eixos (acessos à cidade, directamente até ao seu centro) **seriam estruturados em forma de leque pela articulação através de vias transversais, as Ruas da Circulação Concêntrica.**

Algumas destas Ruas seriam criadas de raiz e outras resultariam do prolongamento de arruamentos já existentes:

" Prolongamento da rua Gonçalo Cristovão, da Praça da República para Oeste a Lordelo e à Arrábida, podendo constituir o acesso da ponte nova;

Prolongamento da rua da Constituição, em recta até à Praça de Ramalde;

Prolongamento da Avenida dos Combatentes, por Francos, até à Avenida da Boavista." ⁵⁵

Este prolongamento da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra seria, ainda, complementado pela sua extensão para nascente, até à prevista via para Penafiel. Isto teria como consequência a sua transformação numa "via de cintura interna", a primeira na história urbana do Porto. ⁵⁶ Esta "via de cintura interna" seria uma avenida de trânsito fluído e não uma via de trânsito rápido, estanque, como está inerente, hoje, a este conceito.

A Interligação dos Núcleos urbanos periféricos permitiria a articulação entre Ramalde, Lordelo e Paranhos; Aldoar, Nevogilde e Lordelo; Foz, Matosinhos e Senhora da Hora.

⁵⁴ Garrett, Antão de Almeida, "História dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto", F.E.U.P., 1975

⁵⁵ op. cit. em 44, pág. 28

⁵⁶ op. cit. em 24, pág. 416

O Prólogo refere a importância de estudar os diferentes usos do território da Cidade; jardins e parques, campos de jogos, reservas para as indústrias, bairros operários, devem ser localizados de acordo com a estrutura proposta para a Cidade.

A Parte antiga da Cidade " (...) da Sé, pela Victória, a Miragaia (...)" ⁵⁷ é também considerada por Ezequiel de Campos, que pensa que " (...) *quási tôda não se pode adaptar à vida actual e futura sem um completo arrasamento.*" ⁵⁸

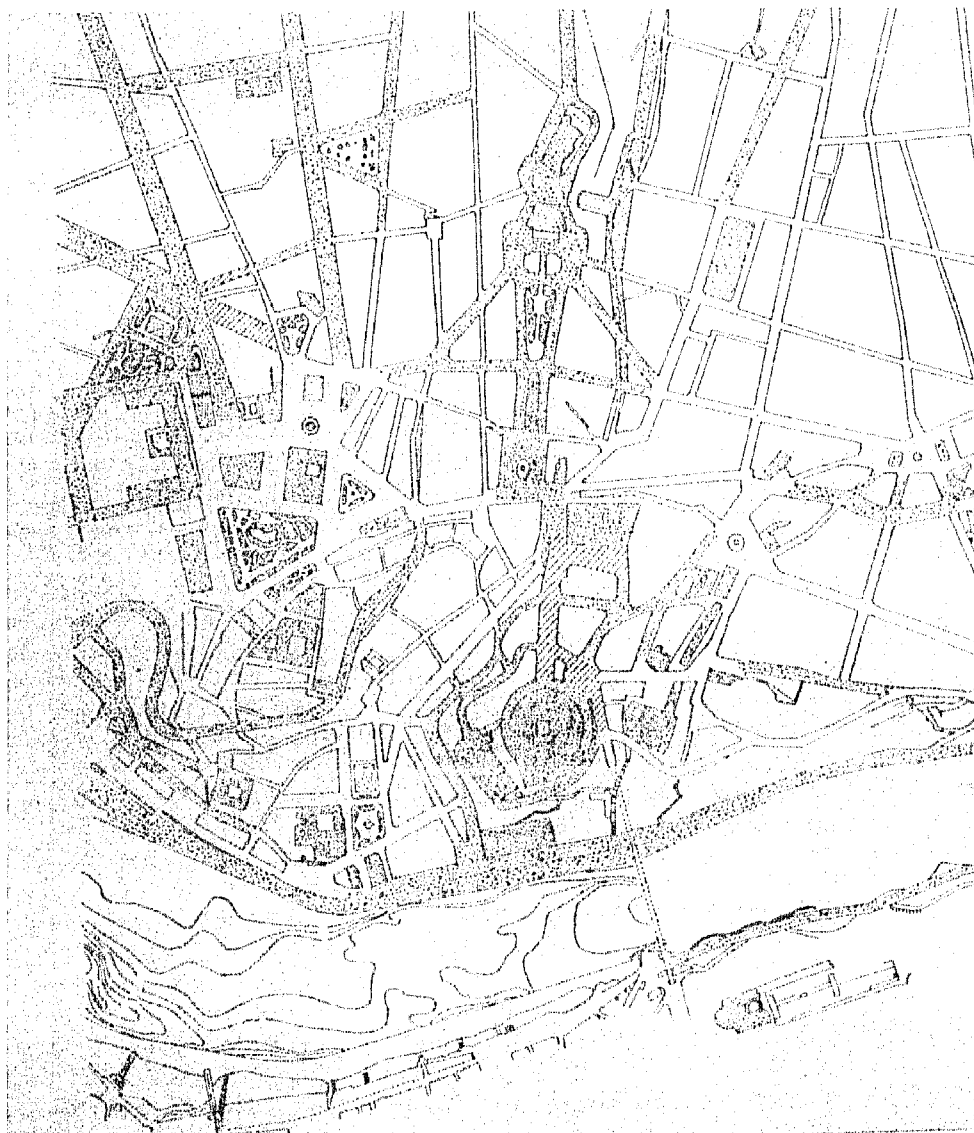
À excepção das igrejas e algum outro edifício, a edificação desta área é considerada sem valor histórico ou artístico, e Ezequiel de Campos afirma que o seu arrasamento poderá fazer aparecer os restos da cidade. Neste sentido, é defensor dos projectos de remodelação da parte antiga da Cidade e apresenta, também, um estudo para a zona da Avenida dos Aliados. No entanto, estes projectos de intervenção parcelares devem estar incluídos numa estratégia para a Cidade, pois "*Este processo de planos parcelares não pode dar um Plano da Cidade do Pôrto (...).*" ⁵⁹

(ver mapa seguinte)

⁵⁷ idem, ibidem, pág. 35

⁵⁸ idem, ibidem, pág. 35

⁵⁹ idem, ibidem, pág. 38



Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932, Ezequiel de Campos
- Reforma do Centro da Cidade do Porto

Outro dos aspectos que preocuparam Ezequiel de Campos foi o do processo de financiamento de cada fase do Plano da Cidade. Segundo a sua opinião, os municípios, sobretudo o de Lisboa e o do Porto, deveriam criar "caixas económicas municipais", por forma a constituírem um fundo a empregar nos melhoramentos urbanos.

Também é das questões que considera "magnas" a da coordenação entre as obras e acções do Estado, as do Município, as das empresas e as dos cidadãos — "sua ⁶⁰ realização metódica pelo Município do Pôrto, e pelo Estado, numa ordem prudente de actividade em tôdas as partes constituintes da Cidade, e na melhor cooperação." ⁶¹

Embora o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto não tivesse tido efeitos práticos imediatos, constituiu uma importante reflexão sobre o desenvolvimento urbano do Porto, não só no que concerne à forma como se tinha vindo a desenrolar e suas consequências, mas também relativamente ao modo de programar a sua expansão.

Algumas das questões enunciadas por este documento manter-se-ão sem solução durante os anos seguintes e estão presentes em Planos subsequentes.

Em conclusão, referem-se as principais preocupações de Ezequiel de Campos e estabelecer-se-á a comparação entre estas e aquelas que prevaleceram durante o período dos Planos Gerais de Melhoramentos:

- a consciência da necessidade de uma figura de Plano Geral, que constitui uma permanência face ao período anterior, é complementada pela consciência da importância de estruturar uma metodologia de elaboração desse Plano, metodologia essa que permita abordar a Cidade na sua complexidade e responder às solicitações vindas dessa abordagem;
- a compreensão de que o crescimento da Cidade tem implicações nas localidades próximas e que, portanto,

⁶⁰ Do Plano da Cidade do Porto

⁶¹ op. cit. em 44, pág. 49

o planeamento do Porto deve incluir directrizes para estas localidades, é uma perspectiva inovadora;

- é, também, inovadora a chamada de atenção para a premência de um plano regional, extensivo à Póvoa de Varzim, Santo Tirso e Espinho, uma vez que se considera que as localidades abrangidas numa circunferência de 30 km de raio devem ser incluídas no plano de urbanização regional das pequenas metrópoles;
- a denúncia da situação caótica da cidade no que se refere:

à expansão da urbanização, sobretudo a protagonizada pela iniciativa privada; às dificuldades de circulação, quer por ineficiência dos arruamentos existentes, quer pela inexistência de arruamentos novos; à carência de uma estrutura de apoio à localização dos diferentes usos do território (jardins, parques, indústrias, habitação para os operários); à saturação e necessidade de intervenção na parte antiga da Cidade; é algo que se mantém face ao período dos Planos de Melhoramentos, embora haja uma sistematização destas questões que não existia anteriormente;

- a convicção da capacidade financeira instável que a Câmara Municipal tem na concretização do desenvolvimento e melhoramento urbanos e a necessidade de existir comprometimento e coordenação entre esta, o Estado, os agentes privados e a vontade dos cidadãos é, também, uma permanência, embora sejam, agora, apontadas algumas soluções para a criação de fundos que permitam ao Município autonomia e capacidade de decisão.

2.3 O decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934/ Os Planos Gerais de Urbanização

Dois anos após Ezequiel de Campos ter apresentado o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, o Governo, por iniciativa do seu Ministro das Obras Públicas e das Comunicações, Duarte Pacheco, promove uma acção generalizada de planificação urbanística das cidades portuguesas.⁶²

A transformação do país pela criação de uma imagem urbana à medida do discurso subliminar do Estado Novo era o intuito desta acção generalizada de planeamento urbanístico que, para isso, tinha que controlar o crescimento das cidades, disseminando, por todo o país, habitação social, escolas, cadeias, liceus, agências da Caixa Geral de Depósitos e edifícios dos correios entre outros equipamentos.

Surge, então, legislação sobre Planos Gerais de Urbanização, o decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934, que vem substituir a de 1864, criadora dos Planos Gerais de Melhoramentos.

No preâmbulo deste decreto-lei lê-se que:

*" (...) muitas câmaras municipais (...) solicitam o concurso do Governo para importantes trabalhos de urbanização, nem sempre delineados com o melhor critério e a mais justa consideração das condições locais e das necessidades futuras, nem segundo as melhores regras da higiene e da conveniência das aglomerações urbanas."*⁶³

Daqui se depreende que a necessidade do Estado suportar intervenções de melhoramentos urbanos em várias cidades sem garantir a sua viabilidade num plano de conjunto foi

⁶² op. cit. em 24, pág. 416

⁶³ Decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934, preâmbulo

uma das causas conjunturais do aparecimento desta legislação.

Lê-se, também, no preâmbulo:

"No desejo de estender o mais possível os benefícios da assistência pelo trabalho aos que deste se encontram privados tem o Governo promovido em regime de comparticipação das câmaras municipais e do Estado, pelo Fundo de Desemprego, a realização de melhoramentos locais de natureza vária em todo o País.

(...) pode asseverar-se com legítima satisfação que deste modo se aplicam os Fundos de Desemprego na criação de riqueza pública". ⁶⁴

O combate do desemprego através dos melhoramentos locais foi outra das causas conjunturais na génese desta legislação. As receitas do Fundo de Desemprego eram empregues nas "comparticipações para obras" — *"Uma vez que o equilíbrio das contas públicas se ficara devendo em grande parte à concentração no Estado de receitas municipais, cabia agora ao Ministério das Obras Públicas e Comunicações "compensar" as câmaras subsidiando as suas obras com o dinheiro do Fundo."* ⁶⁵ — e o departamento das obras públicas podia, assim, gerir uma grande reserva de mão-de-obra.

Desta forma, o Estado estabelecia normas para assegurar que os melhoramentos por ele financiados estavam enquadrados numa perspectiva global de desenvolvimento urbano adequada à sua política e, também, a forma de os financiar e executar.

Ainda no preâmbulo do decreto-lei 24802 são estipuladas algumas regras metodológicas:

⁶⁴ Idem, *ibidem*

⁶⁵ Gonçalves, Fernando, "A mitologia da habitação "social", O caso português", in *Cidade/Campo* n.º 1, Ulmeiro, Lisboa, 1978

"Em primeiro lugar é indispensável que todas as câmaras municipais possuam plantas topográficas, em escalas apropriadas, das zonas urbanas de maior interesse público.

*Depois, não deverão empreender-se quaisquer trabalhos de urbanização que não estejam subordinados a um plano convenientemente delineado com previsão do futuro, de tal arte que o valor intrínseco das obras encetadas cresça à medida que a execução do plano se for desenvolvendo (...)"*⁶⁶

O decreto-lei 24802 data de 1934. No Prólogo ao Plano da Cidade do Porto de Ezequiel de Campos, que data de 1932, eram já referidos estes três importantes pontos para o planeamento do desenvolvimento urbano:

- necessidade de enquadramento geral de todas as acções a realizar na Cidade;
- premência de articulação entre as Câmaras Municipais e o Estado e estruturação de formas de financiamento de obras a concretizar;
- importância de estabelecer um método para a realização de um plano geral.

As reflexões levadas a cabo por Ezequiel de Campos, embora estivessem aplicadas à cidade do Porto, continham premissas, sobretudo as que se relacionavam menos com particularidades do tecido urbano da Cidade em questão e mais com o acto de planear em sentido geral, que encontraram " (...) eco nos momentos de planeamento que se lhe seguem." ⁶⁷, com início nas directrizes introduzidas por esta legislação.

⁶⁶ op. cit. em 63, preâmbulo

⁶⁷ op. cit. em 18, pág. 31

No articulado, o decreto fixa que as câmaras municipais devem elaborar planos gerais de urbanização para as sedes dos municípios, para as localidades com mais de 2 500 habitantes, que entre dois recenseamentos consecutivos tivessem tido um aumento populacional superior a 10 por cento e para os centros urbanos de interesse turístico, recreativo, climático, terapêutico, espiritual, histórico ou artístico, centros urbanos esses que estariam presentes numa lista a publicar pelo Governo.

Em termos práticos, isto significa cerca de quatro centenas de planos que deveriam estar realizados três anos após a conclusão da informação cartográfica.

Os planos gerais de urbanização deveriam compreender: as zonas já edificadas, as zonas a urbanizar no interior ou nas periferias das localidades, as artérias de ligação às redes de ligação ordinária e acelerada e a quaisquer centros próximos de recreio, cura, repouso ou interesse turístico.

Pode-se, também, encontrar paralelismos entre o texto do articulado do decreto e o do Prólogo de Ezequiel de Campos. Em ambos estão presentes as preocupações em torno do estudo e levantamento da Cidade já edificada; no que concerne às áreas ainda não urbanizadas, periféricas ou não; sobre a relação viária entre núcleos urbanos com características complementares à do que está em estudo.

Embora, como se depreende, o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto fosse " (...) de tanto interesse e estendido aos principais aspectos do problema (...) " ⁶⁸ não sensibilizou as entidades responsáveis para a obrigação expressa no decreto-lei 24802.

A Câmara Municipal do Porto dispunha de um prazo de cinco anos (até Dezembro de 1939) para concretizar o seu

⁶⁸ op. cit. em 44, pág. 7

Plano Geral de Urbanização. No entanto, só quando se encontrava pressionada pela necessidade de enquadrar a urbanização da Praça do Município, a edificação do Palácio dos Correios, a localização dos novos bairros económicos para o Estado ⁶⁹ e a urbanização da Foz, e o prazo se encontrava quase esgotado, resolve procurar um urbanista para accessorar os Serviços Técnicos da Câmara na elaboração do Plano Geral da Cidade.

Assim, é contratado, em 1938, o urbanista italiano Marcello Piacentini. A contratação de urbanistas estrangeiros estava prevista no decreto-lei 24802 (reservada, no entanto, a casos especiais e mediante a aprovação do Governo).

2.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos no Porto 1

Em conclusão, há a referir acerca das permanências no processo e forma urbanos no Porto até 1934:

1. A procura de uma figura de Plano Geral é uma permanência/Inovação, pela compreensão de que:

- a) o desenvolvimento urbano célere da Cidade do Porto tende a criar situações de tecido urbano desarticulado, pouco infraestruturado, criador de pesados encargos para a Câmara Municipal, de que é exemplo a expansão promovida por particulares

⁶⁹ Em 23 de Setembro de 1933 foi aprovado o decreto-lei 23052 que define o regime de construção de casas económicas. Os municípios ficam encarregados da disponibilização dos terrenos e sua infraestruturacção e o Estado participa maioritariamente no "Fundo das Casas Económicas". No Porto foram construídos os bairros das Condomínhas, Amial, Marechal Gomes da Costa, Paranhos, Ramalde, Ilhéu, S. Roque da Lameira e Costa Cabral, num total de 1562 casas, numa primeira série de construções, e os bairro de António Aroso, Vilarinha, Amial (2ª fase) e Viso num total de 816 casas, numa segunda série.

e/ou sociedades de construção, à mercê de interesses especulativos de privados;

- b) o Porto, como centro urbano com alguma importância, atrai o investimento industrial e, consequentemente, população que quer trabalhar nas indústrias — isto implica súbitas vagas de imigrantes, com capacidade reduzida de pagar alojamento — tornando necessário estruturar áreas de localização industrial e criar habitação económica para os operários, evitando-se, desta forma, a descaracterização das áreas onde se inserem pela sobrelotação e constituição de tecido urbano de características peculiares, como, por exemplo, as "ilhas";
- c) os Planos Gerais e de Melhoramentos, muito embora tenham estabelecido regras no que respeita ao traçado de ruas, praças e jardins, ao alinhamento dos edifícios, suas cêrceas e condições de luz, ventilação, abastecimento de água e drenagem de esgotos, tiveram, no Porto, um carácter de intervenção pontual que, como afirma Ezequiel de Campos no Prólogo, não pôde constituir um Plano da Cidade do Porto.

O decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934 refere, no seu preâmbulo, a necessidade de as verbas despendidas pelo Estado na realização de melhoramentos preconizados pelas Câmaras Municipais serem rentabilizadas de forma útil e duradoura, o que implica que estes melhoramentos sejam regidos por princípios gerais para a globalidade do tecido urbano da Cidade.

2. A carência de habitação operária e consequente proliferação de "ilhas" e a criação de abordagens sucessivas para este problema é, também, uma permanência:

- a) criação de Bairros Operários de iniciativa filantrópica, como os patrocinados por subscrição pública d' "O Comércio do Porto";
- b) criação de Colónias Operárias financiadas pela Câmara Municipal;
- c) criação de Bairros Operários pelas empresas para os seus operários (casos pontuais);
- d) criação de "casas destinadas ao alojamento das classes menos abastadas", ao abrigo do decreto-lei 4137 de 25 de Abril de 1918, criação essa que ficou quase inteiramente a cargo do Estado (embora a legislação previsse a participação de empresas privadas e da Câmara Municipal);
- e) criação de "casas económicas", ao abrigo do decreto-lei 23052 de 23 de Setembro de 1933, operação concertada entre a Câmara Municipal (disponibilização do terreno e sua infraestruturacão) e o Estado (participação maioritária nos fundos para a construção das casas).

Apesar de todas estas abordagens, o problema da inexistência de habitação destinada às classes menos favorecidas não se resolveu e continuaram a edificar-se casas em "ilhas".

"Num inquérito à actividade construtiva na Cidade do Porto no decénio de 1930 a 1940, verificou-se terem-se construído menos de 2/3 das casas indispensáveis ao aumento verificado da população. Só nesses dez anos deixaram de se construir 2 000 casas absolutamente necessárias." ⁷⁰

⁷⁰ op. cit. em 19, pág. 137

3. A premência de estruturar uma rede viária que permita o escoamento do tráfego de saída e entrada na Cidade e a circulação interna é algo que, igualmente, permanece.

Aliás, à medida que o desenvolvimento urbano se vai efectuando, dá-se a massificação do alojamento da população e o acrescento de pisos aos edifícios existentes, provocando densidades de ocupação do solo muito elevadas, o que causa um agravamento dos problemas de trânsito.⁷¹

Por outro lado, o mesmo desenvolvimento urbano motiva trocas viárias mais frequentes com a periferia (expansão da urbanização) e com os centros urbanos limítrofes.

É, também, consequência desse mesmo desenvolvimento o progressivo desaparecimento de terrenos livres para o traçado de vias.

Em conclusão, a estruturação da rede viária é uma permanência no contexto do crescimento e planeamento da Cidade e algo que se vai tornando cada vez mais importante.

Referindo só o século XX, todos os planos urbanísticos tornados públicos incluem referências à estruturação da rede viária do Porto, até 1934:

- a) 1914 — Plano Geral de Arruamentos, por Jaime Cortesão, Duarte Leite e 3ª Repartição;
- b) 1914 — Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto, de Elísio de Melo;
- c) 1915 — Renovação da Zona Central, Barry Parker;

⁷¹ op. cit. em 44, pág. 6

3. A premência de estruturar uma rede viária que permita o escoamento do tráfego de saída e entrada na Cidade e a circulação interna é algo que, igualmente, permanece.

Aliás, à medida que o desenvolvimento urbano se vai efectuando, dá-se a massificação do alojamento da população e o acrescento de pisos aos edifícios existentes, provocando densidades de ocupação do solo muito elevadas, o que causa um agravamento dos problemas de trânsito.⁷¹

Por outro lado, o mesmo desenvolvimento urbano motiva trocas viárias mais frequentes com a periferia (expansão da urbanização) e com os centros urbanos limítrofes.

É, também, consequência desse mesmo desenvolvimento o progressivo desaparecimento de terrenos livres para o traçado de vias.

Em conclusão, a estruturação da rede viária é uma permanência no contexto do crescimento e planeamento da Cidade e algo que se vai tornando cada vez mais importante.

Referindo só o século XX, todos os planos urbanísticos tornados públicos incluem referências à estruturação da rede viária do Porto, até 1934:

- a) 1914 — Plano Geral de Arruamentos, por Jaime Cortesão, Duarte Leite e 3ª Repartição;
- b) 1914 — Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto, de Elísio de Melo;
- c) 1915 — Renovação da Zona Central, Barry Parker;

⁷¹ op. cit. em 44, pág. 6

- d) 1916 — Melhoramentos da Cidade do Porto, por A. C. Cunha Morais;
- e) 1932 — Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, autoria de Ezequiel de Campos.

4. A necessidade de consolidar um centro cívico em que os cidadãos se revejam é, também, algo que se mantém.

*"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 de D. Pedro, Praça da Liberdade), (...) 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 (...)"*⁷²

Ezequiel de Campos, no seu Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, refere-se a "Centros Primários". Estes "Centros" seriam o Universitário (entre a Praça de Carlos Alberto e a Relação) e o Municipal (no cimo da Praça dos Aliados (sic)). Chama, porém, a atenção para o facto de as intervenções parcelares no tecido urbano da Cidade deverem estar incluídas numa estratégia de âmbito global. A título justificativo desta opinião pode-se ler no Prólogo:

"Devo registar uma observação ao que se vai fazendo neste assunto: parece que não há nenhuma conveniência em manter a prática de apôr fachadas novas em casas estreitíssimas de fachada, mantidas independentes, como estão a fazer, na antiga Praça da Liberdade (...): os prédios ficam inadaptados à vida ac-

⁷² op. cit. em 24, pág. 413

*tual e futura do centro da Cidade. (...) Por aquela forma acontecem que por detrás de fachadas novas, aceadas, com arte boa ou sem arte nenhuma, continuam a ficar compartimentos sem condições higiénicas, depósitos de imundície nos pátios misérrimos, traseiras de casas sem ar, nem luz, nem aceio nenhum. E assim não está bem."*⁷³

⁷³ op. cit. em 44, pág. 36

3. Os "Estudos dos Italianos" para o Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, 1938 — 1942

Neste capítulo far-se-á referência aos Estudos elaborados pelos arquitectos italianos Marcello Piacentini ⁷⁴ e Giovanni Muzio ⁷⁵, como consultores dos Serviços Técnicos da Câmara Municipal, para o Plano Geral de Urbanização do Porto.

Embora no decreto-lei 24802 estivesse prevista a organização de concursos para a selecção do urbanista a contratar pelas Câmaras Municipais, a verdade é que a escassez destes técnicos em Portugal teve como consequência a escolha por convite. A escassez de urbanistas portugueses teve, ainda, como consequência a contratação de estrangeiros ao abrigo do artigo 9º, parágrafo 2º da legislação referida. ⁷⁶

Assim, foram chamados a assessorar a concretização do Plano Geral de Urbanização do Porto os dois arquitectos italianos em dois períodos consecutivos — 1938-1940, Marcello Piacentini, 1940-1942, Giovanni Muzio.

Após o enquadramento de época, analisar-se-ão as propostas de Marcello Piacentini e estabelecer-se-ão entre estas,

⁷⁴ Marcello Piacentini, Roma, 1881-1960, arquitecto e urbanista italiano, foi director da revista "Architettura" desde a sua primeira publicação (1932). Durante o conflito, entre modernidade e tradição que caracterizou a ideologia arquitectónica do movimento fascista italiano, Piacentini foi escolhido pela União de Arquitectos, quando esta, em 1931, retirou o apoio ao recentemente formado Movimento Italiano da Arquitectura Racional (M.I.A.R.), para reconciliar as facções rivais no Reagrupamento dos Arquitectos Modernos Italianos. Foi, também, o coordenador da grande Exposição E42.

⁷⁵ Giovanni Muzio (Itália, 1893 - ?) diplomou-se em Milão, região onde exerceu a sua actividade profissional. Muzio, segundo Kenneth Frampton, foi um dos principais representantes da tendência conservadora da "vanguarda arquitectónica milanesa" — homens conhecedores do modernismo, porém não seduzidos por ele — que opôs uma reinterpretação das formas clássicas mediterrânicas ao culto do maquinismo futurista. Realizou diversos trabalhos de urbanismo e obras arquitectónicas, de que se salienta a "Cá Bruta" (1919).

⁷⁶ " § 2º Em casos especiais autorizados pelo Governo poderão ser admitidos aos concursos urbanistas estrangeiros." Decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934

as de Ezequiel de Campos e as pretensões do Governo traduzidas no decreto-lei 24802, comparações, por forma a concluir quais as permanências e/ou inovações nelas contidas.

Processo idêntico será efectuado para as propostas de Giovanni Muzio.

Por último, serão enunciadas as conclusões, retiradas deste novo capítulo, por forma, como já foi efectuado no capítulo anterior, a estabelecer um ponto de situação e as bases para a sua progressão.

3.1 Enquadramento de época

Os anos trinta são marcados pela consolidação do Estado Novo, que fica institucionalizado pela publicação, em 1933, de uma nova Constituição, que se vem somar ao Acto Colonial (1930) e ao Estatuto do Trabalho Nacional (1932).

São progressivamente instituídas a União Nacional (1932), a Legião Portuguesa (1936), a Mocidade Portuguesa (1936), a Polícia de Vigilância e Defesa do Estado (1933), mais tarde, em 1945, transformada na P.I.D.E. – Polícia Internacional e de Defesa do Estado.

É publicada, em 1931, a Lei do Condicionamento Industrial que conduz à concentração de capitais.

São criadas as Academias Nacionais em 1932. A Academia Nacional de Belas Artes, instituída em 1836 por D. Maria II (funções honoríficas, culturais e pedagógicas), transformada em Real Academia de Belas Artes no reinado de D. Luís (tendo

deixado de ter a função pedagógica que passou para as Escolas de Belas Artes), foi extinta pelo governo provisório da República, em 1911, por se considerar contrária ao carácter popular do espírito republicano da época. O regime de Salazar pretendeu, ao recriar a Academia Nacional de Belas Artes "estipular uma orientação" para as Artes Plásticas. ⁷⁷

Assim, é criado o contexto em que assentará o controle dos vários aspectos da vida nacional: suspensão da liberdade de imprensa e de associação, enquadramento da juventude através do condicionamento dos seus tempos livres, orientação da cultura de elite e, sobretudo, criação de meios de difusão propagandística do regime (em 1933, surge o Secretariado de Propaganda Nacional).

Para esta difusão propagandística contribuíram Duarte Pacheco ⁷⁸(a que já foi feita referência no capítulo 2, sub-capítulo 2.3) e António Ferro. ⁷⁹

António Ferro foi defensor dos "novos", seguindo uma linha de pensamento próxima da do fascismo de Mussolini, ao acreditar no papel da cultura na afirmação da política do regime. Num primeiro momento, esta "(...) associação entre o Regime e a Modernidade, em oposição à propagandeada desordem e inactividade do regime republicano (...)" ⁸⁰ convém a Salazar e ao Estado Novo.

⁷⁷ op. cit. em 54, pág. 145

⁷⁸ Duarte Pacheco (1899 - 1943) formou-se em Engenharia Electrotécnica no Instituto Superior Técnico, do qual foi director e pelas obras do qual foi responsável (ao encarregar o arquitecto Pardal Monteiro da realização do projecto das novas instalações) símbolo do esforço construtivo do regime até finais dos anos 30. Foi Ministro da Instrução Pública (1928) e Ministro das Obras Públicas e Comunicações de 1932 a 1935 e de 1938 a 1943. Foi presidente da Câmara Municipal de Lisboa (1938), cargo que acumulou com o de Ministro. Foi um dos principais organizadores da Exposição do Mundo Português (1940).

⁷⁹ António Ferro (1895 - 1956) foi escritor, político e jornalista. Foi editor da revista "Orpheu", escreveu para "O Século" e "O Jornal". Foi director da revista "Ilustração Portuguesa". Foi fundador do "Teatro do Povo". Em 1932, entrevista Salazar para o "Diário de Notícias", e em 1933 assume a direcção do Secretariado de Propaganda Nacional (S.P.N.). É autor de vários argumentos para os "Baixados do Verde-Gaio". Através do S.P.N. é responsável pelo Pavilhão de Portugal de Hoje e do Centro Regional na Exposição do Mundo Português. Incentivou a criação das Pausadas de Portugal e das Brigadas de Turismo. Foi autor de diversas obras literárias.

⁸⁰ op. cit. em 18, pág. 148

A Exposição de Arte Moderna, com o instituição de prémios, a promoção da participação de Portugal nas exposições internacionais de Paris (1937), S. Francisco e Nova Iorque (1939), motivaram os artistas à colaboração com o regime.

No I Salão de Independentes participaram escultores, pintores, arquitectos, desenhadores, decoradores, fotógrafos e artistas gráficos.

A arquitectura dos anos trinta consegue superar, neste contexto, a arquitectura dos anos anteriores, uma arquitectura condicionada pela crise económica que se seguiu ao final da Guerra e, conseqüentemente, por um país carenciado em infra-estruturas, fundamentalmente rural, sem uma verdadeira revolução industrial, com uma burguesia em crise política e social e com um proletariado sem capacidade de liderar qualquer processo social.

Convém referir que entre o final da Guerra e a Crise Bolsista nos Estados Unidos da América (1929), a situação económica dos diversos países havia estabilizado e vivia-se um período de prosperidade: a 2ª Revolução Industrial associada à utilização do petróleo e da electricidade como fontes de energia, a racionalização do trabalho de Frederik Taylor, a industrialização da agricultura, a generalização do consumo de produtos farmacêuticos, a publicidade nos meios de comunicação — imprensa, rádio e cinema.

No campo da arquitectura e do urbanismo há a referir:

— na Alemanha, durante a República de Weimar, é criada a *Bauhaus* (1919);

— na U.R.S.S., são criados vários institutos e oficinas que agrupam a chamada Vanguarda Soviética;

— em França, Jeanneret e Le Corbusier encabeçam o movimento da afirmação do espírito e da arquitectura modernos;

— na Holanda, surge o *De Stijl*;

— nos E.U.A., aparecem as obras e os escritos (sobre a arquitectura orgânica) de Frank Loyd Wright e os arranha-céus como o *Empire State Building* (1927);

— em Espanha, surge, em 1930, o *Grupo de Artistas Técnicos Espanhóis para el Progreso de la Arquitectura Contemporanea*;

— na Escandinávia, entre outras, salientam-se as obras de Alvar Aalto e Arne Jacobsen;

— em Itália, dá-se o debate arquitectónico entre os Racionalistas e os mais tradicionalistas, que culmina com a criação do M.I.A.R. (*Movimento Italiano per L'Architettura Razionale*).

Há, ainda, a necessidade de referir:

— as Exposições Internacionais (Paris, 1925; Estugarda, 1927; Barcelona, 1929; Estocolmo, 1930; Nova Iorque, 1931);

— os concursos (Sede do "*Chicago Tribune*", 1922; Sede da Sociedade das Nações, 1927; Palácio dos Soviets, 1931);

— os C.I.A.M. (*Congrés Internationaux d'Architecture Moderne*), 1928;

— as publicações ("*L'Esprit Nouveau*", 1925-31, de Le Corbusier e Ozenfant; "*L'Architecture d'Aujourd'Hui*", 1930; "*Casabella*", 1938-1943; são alguns exemplos).

Apesar de ser este o panorama internacional, a arquitectura dos anos vinte e início dos anos trinta, em Portugal, como já foi dito, sofreu com o carácter provinciano da cultura portuguesa, havendo, no entanto, a salientar algumas obras em que uma linguagem modernista de aliou à "art-déco", fazendo uso desta no tratamento de fachadas e em pormenores — no Porto, refere-se, de Manuel Marques, a Barbearia Tinoco (1929), a fachada dos Armazéns Cunha (1932), a Farmácia Vitália (1933), diversas moradias na Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e ruas adjacentes, a garagem de Passos Manuel (1930) de Mário de Abreu e o edifício do Café Imperial de Almeida Júnior.

Algumas obras surgem, também, "(...) em que as novas técnicas de construção, a concepção estrutural e volumétrica e a organização espacial formam um todo coerente, têm qualidade própria, não sendo, pois, meros produtos redutores dos modelos europeus".⁸¹

No Porto, são de citar a Garagem do Comércio do Porto (1930) de Rogério de Azevedo e a Casa de Serralves (1931), atelier de Marques da Silva.

Apoiados num Estado que, nos anos trinta, estava interessado em mostrar as suas realizações e a conferir-lhes um cunho de modernidade e num sector privado em franca ascensão, os arquitectos tentam aproximar as suas obras das que se realizavam na Europa e na América.

Duarte Pacheco foi um importante motivador do trabalho dos novos arquitectos e engenheiros, de quem necessitava para levar a cabo a sua ambição de reorganizar o território nacional. A sua actuação no que concerne ao urbanismo, quer através do decreto-lei que já foi analisado (decreto-lei 24802, de 21 de Dezembro de 1934), quer através da actua-

⁸¹ Fernandez, Sérgio, "Percurso da Arquitectura Portuguesa — 1930/1974.", Edições da F.A.U.P., 2ª edição, 1988, pág. 18

ção enquanto presidente da Câmara de Lisboa (as aquisições e/ou expropriações que levou a cabo permitiram deter a especulação feita por privados), teve um alcance considerável.

De facto, a legislação de 1934 e o Regime dos Centenários, em vigor a partir de 1938, viriam a permitir ao ministério o controlo da maioria das intervenções urbanas, uma vez que os municípios não tinham meios técnicos e financeiros para executar os planos. Esta situação fez com que estes ficassem sob a tutela ministerial, o que conduziu à escolha dos técnicos mais convenientes para o regime.⁸² Muitos dos planos realizados têm, assim, mais presente o "desenho urbano" que as técnicas de urbanismo que na Europa se desenvolviam (a Carta de Atenas⁸³ data de 1933).

A criação de uma rede de equipamentos nos principais aglomerados urbanos, apoiada em estradas (a J.A.E. – Junta Autónoma das Estradas – é criada em 1927 e, entre 1930 e 1939, são construídos 500 km de estradas novas), em obras de engenharia e hidráulica, constituída por escolas primárias, liceus, edifícios dos Correios, filiais da Caixa Geral de Depósitos, entre outros, apoia a acção de Duarte Pacheco e do Ministério das Obras Públicas e Comunicações no sentido de alicerçar a imagem moderna e empreendedora do Estado Novo.

Datam, desta altura, no Porto, o Coliseu do Porto (Cassiano Branco, Mário de Abreu e Júlio de Brito, 1938 – 1941), o Teatro Rivoli (Júlio de Brito, 1931), o Teatro ao ar livre no Palácio de Cristal (Manuel Marques e José Peneda, 1936), o Instituto Pasteur (Francisco Keil do Amaral, 1933), os Armazéns Frigoríficos (Januário Godinho, 1936) e o Bloco da Rua de Saldanha (experiência de habitação social colectiva, que não terá continuidade, realizada entre 1938 e 1940).

⁸² Agache, De Groer, Piacentini e Muzio são os urbanistas estrangeiros chamados a intervir nas cidades portuguesas.

⁸³ Durante a quarta reunião dos arquitectos e urbanistas que haviam aderido aos C.I.A.M., realizada em 1932, foram analisadas trinta e três cidades, de dezoito países, através de plantas, gráficos e outro material de apoio. Com as conclusões dessa análise foi redigido um documento, onde estavam presentes, também, propostas para fazer face ao lamentável estado a que haviam chegado os núcleos urbanos, em matéria de condições de vida — esse documento chamou-se "Carta de Atenas"

Em 27 de Março de 1938, Salazar anuncia a realização, em 1940, de uma grande comemoração do duplo centenário da independência (1140) e da restauração (1640). Dentro do contexto desta comemoração foram restauradas peças de património, elaborado um programa de bailados e conferências, realizado um vasto número de obras públicas e é organizada a Grande Exposição do Mundo Português.

Os responsáveis pela Exposição foram Júlio Dantas (escritor, diplomata, político e académico), como presidente da comissão executiva, Cottinelli Telmo, como arquitecto-chefe, e António Ferro, como secretário geral. Com Cottinelli Telmo trabalharam os arquitectos Raul Lino, Carlos Ramos, Pardal Monteiro (entre outros), diversos escultores, de que se salientam Leopoldo de Almeida, Francisco Franco, Barata Feyo e vários pintores, como Almada Negreiros, Jorge Barradas e Leitão de Barros.

Esta Exposição constituiu um marco, portanto, da cumplicidade dos artistas modernistas com o Estado Novo; porém, ela marcou, simultaneamente, o seu término.

*"A Exposição do Mundo Português de 1940, que foi expressão da capacidade de realização do Estado Novo (...) resultou num ecletismo onde se afirmavam ainda alguns valores modernos, embora de uma imponência fascinante, adivinhando-se já, nalguns sectores, a exaltação tradicionalista de uma nova linguagem que passaria a ser lei."*⁸⁴

O culto da nacionalidade, da tradição e do mundo rural, à semelhança do que sucedia já nos países europeus sob regimes fascistas — Itália, Alemanha e depois Espanha — a apologia de uma arquitectura de raiz nacional (que o arqui-

⁸⁴ A.A.V.V., direcção de Rosas, Fernando e Brito, J. M. Brandão de, "Dicionário de história do Estado Novo", volume I, Círculo de Leitores, 1995, pág. 62

tecto Raul Lino sustentava já desde o início da década de 30), obrigaram Duarte Pacheco a uma mudança de atitude, que se propagou aos arquitectos que com ele trabalhavam e provocaram, mais tarde, o afastamento de António Ferro.

Através da campanha de obras públicas, que se encontrava em prosseguimento, propagou-se a "nova" arquitectura oficial nessas mesmas obras. Embora no Porto esta arquitectura oficial não se tenha repercutido de forma tão visível como em Lisboa, há a apontar o Palácio da Justiça (Rodrigues Lima) e a renovação da zona da Sé, projecto de Arménio Losa, segundo ideias de Muzio. Esta renovação caracterizou-se pela demolição das construções envolventes da Sé, a construção de um terreiro lajeado, contornado por uma balaustrada de granito, a implantação de um pelourinho e a reconstrução de uma torre em estilo medieval.

O afastamento do Porto face à sede do poder e, consequentemente, o menor número de encomendas estatais, permite aos arquitectos não obedecerem ao "receituário estipulado"; são exemplos disso as seguintes obras:

- a moradia da Rua Honório de Lima (1939) de Viana de Lima;
- a moradia de Manuel Oliveira (1940) de José Porto.

Já as intervenções de Rogério de Azevedo, no Porto, — edifício Rialto na Praça de D. João I (1943) e Hotel Infante de Sagres na Praça Filipa de Lencastre — constituem inflexões face à linguagem modernista, utilizada por ele próprio na Garagem do Comércio do Porto. Também a sua proposta para o Campo 24 de Agosto, datada de 1943, contem uma monumentalidade que se enquadra no "figurino nacionalista". Esta proposta dizia respeito a uma grande intervenção, que

envolveria ruas, praças, equipamentos e torres com habitações destinadas à classe média.

O modelo da cidade-jardim (a Avenida com moradias) é utilizado nas zonas de expansão urbana (Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, Avenida Marechal Gomes da Costa) — *"o urbanismo tímido que toma forma durante a primeira fase do Estado Novo é um urbanismo de continuidade com os aglomerados existentes, procurando conciliar as necessidades de crescimento, do tráfego e de localização de edifícios públicos com os alinhamentos de ruas e avenidas, e a altura média preexistente"*⁸⁵ — para onde se muda a burguesia, detentora da mobilidade conferida pelos automóveis, que queria fugir do centro sobreocupado da Cidade.

Nos bairros económicos é também utilizado o mesmo modelo, "miniaturizado", correspondendo ao modelo do "país aldeia". A experiência levada a cabo com a construção do Bloco da Rua de Saldanha é um caso isolado.

Em 1943, morreu Duarte Pacheco. O regime perdeu a figura que mais poder de realização tinha.

O fim da Segunda Guerra Mundial (1939/1945) marcou o progressivo isolamento de Portugal face aos restantes países (os apoios externos, obtidos na década anterior, com a ascensão de Mussolini, Hitler e Franco, perderam-se) e o endurecimento das posições do regime.

Iniciou-se um período de mudança que a vitória dos Aliados na Guerra provocou e impôs.

⁸⁵ Portas, Nuno, "Arquitectura e urbanística na década de 40" in *Os anos 40 na Arte Portuguesa*, F.C.G., Lisboa, 1982, pág. 40

3.2 Os Estudos orientados pelo professor arquitecto Marcello Piacentini, com a colaboração do arquitecto Calza Bini e do engenheiro Vincenzo Cívico, 1938 — 1940

Em 1938, cerca de um ano antes do término do prazo estabelecido para a entrega do Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, a Câmara Municipal contrata o arquitecto italiano Marcello Piacentini para assessorar os Serviços Técnicos na realização do referido Plano.

Impossibilitado de se deslocar ao Porto devido a estar a realizar trabalhos junto do Governo italiano, Marcello Piacentini envia o arquitecto Calza Bini, seu assistente da Cadeira de Urbanística na Real Universidade de Roma, e o engenheiro Vincenzo Cívico, secretário da Instituto Nacional de Urbanismo, em sua substituição. Estes chegam ao Porto a 29 de Março de 1939 e efectuam uma análise da Cidade e região envolvente e estudos de concepção e efectivação sob a forma de anteprojecto.⁸⁶

Impressionado com a qualidade destes estudos, o Presidente da Câmara Municipal do Porto propõe a Piacentini que tome a cargo a concretização do Plano, substituindo, assim, as suas funções de assessor pelas funções de autor.

O Gabinete Técnico e a Carta da Cidade não possuíam, porém, uma estrutura que permitisse elaborar, tão rapidamente como seria desejável, os elementos de apoio solicitados por Piacentini para a realização do Plano, nomeadamente bases cartográficas e inquéritos. Piacentini não chega, também, a deslocar-se ao Porto.

Os Estudos elaborados são feitos, então, sobre bases cartográficas ineficazes (desactualizadas e sem cotas) e alguns

⁸⁶ op. cit. em 54, pág. 8

elementos de inquérito, levados pelo arquitecto Augusto Baccin, enviado por Piacentini ao Porto em Julho de 1939.

Em Novembro de 1939, Piacentini faz chegar ao Porto 25 desenhos relacionados com o Plano da Cidade, mas continua a reclamar os elementos de apoio que havia solicitado aos Serviços Técnicos da Câmara Municipal.

Pressionado pelo prazo de entrega do Plano, o Presidente da Câmara cessa a colaboração entre a Câmara Municipal e Piacentini.

Esta introdução, que se prende essencialmente com o processo que enquadrou a realização dos Estudos de Piacentini para o Plano Geral de Urbanização do Porto, serve para que se possa compreender algumas inadequações entre as premissas contidas nos Estudos e a realidade da Cidade.

Dos estudos realizados por Piacentini e seus colaboradores apenas se encontram disponíveis alguns.⁸⁷

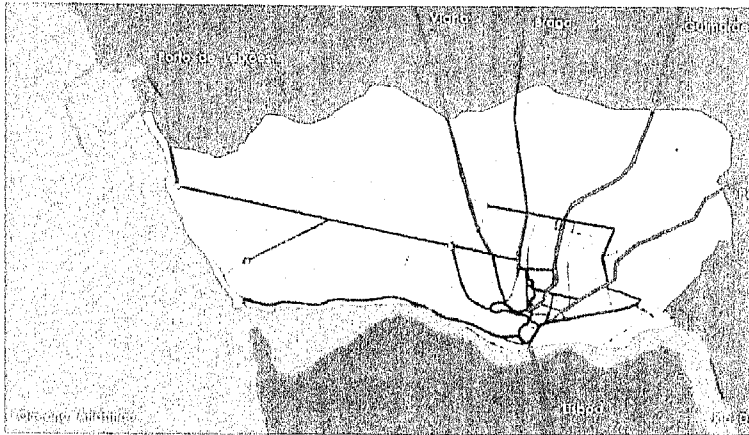
São estes, por ordem cronológica:

— Três esquemas (realizados logo após a visita de Bini e Cívico):

- 1. Actual rede de comunicações da Cidade, Maio de 1939,**
- 2. Futura rede de comunicações da Cidade, Maio de 1939,**
- 3. Futuras grandes comunicações por estrada, Maio de 1939;**
(ver mapas seguintes)

⁸⁷ op. cit. em 18, pág. 67 e em 54, pág. 14

Esquema da actual rede de comunicações da Cidade do Porto - 5 / 1939



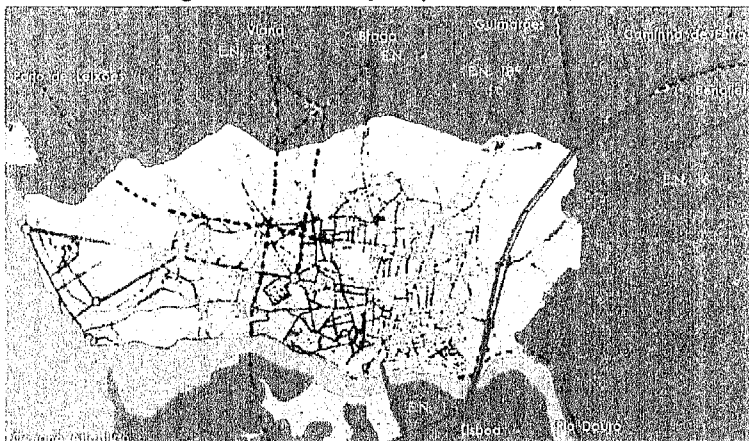
C. Bini e V. Cívico

Esquema da futura rede de comunicações da Cidade do Porto - 5 / 1939



C. Bini e V. Cívico

Rede futura das grandes comunicações por estrada - 5 / 1939



C. Bini e V. Cívico

Saída da Cidade
 Linha Férrea
 Via Fundamental
 Mancha de Urbanização

—
 —
 —

— Um esquema (trazido pelo arquitecto Baccin):

4. Rede de comunicações, Julho de 1939;

— Um último esquema (trazido de Itália por um funcionário da Câmara Municipal do Porto):

5. Rede de comunicações, Agosto de 1939.

Durante este período, de Maio a Agosto de 1939, foi, ainda, realizado, no Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, um "**estudo das vias fisicamente possíveis**"⁸⁸, debruçado sobre a exequibilidade da rede de comunicações proposta por Piacentini no esquema enviado em Julho de 1939 (ver mapa seguinte).

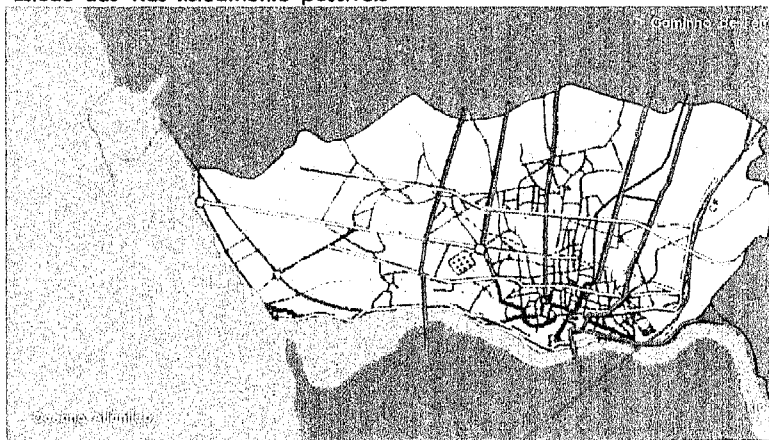
⁸⁸ op. cit. em 54, elementos anexos

1º Esquema da rede de comunicações - 7 / 7 / 1939



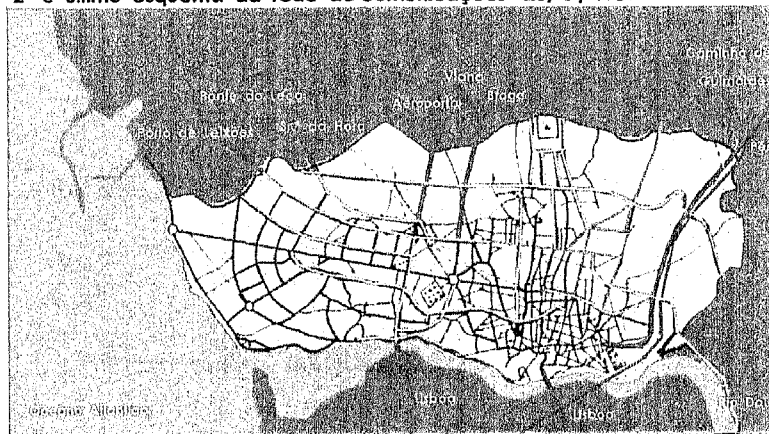
Piacentini

Estudo das vias fisicamente possíveis



Gabinete de Urbanização da C.M.P.

2º e último esquema da rede de comunicações - 25 / 8 / 1939



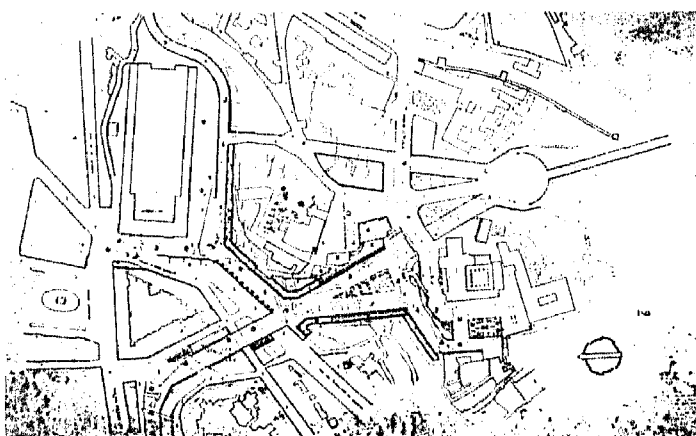
Piacentini

Saída da Cidade
 Linha Férrea
 Via Fundamental
 Via Secundária
 Via Existente

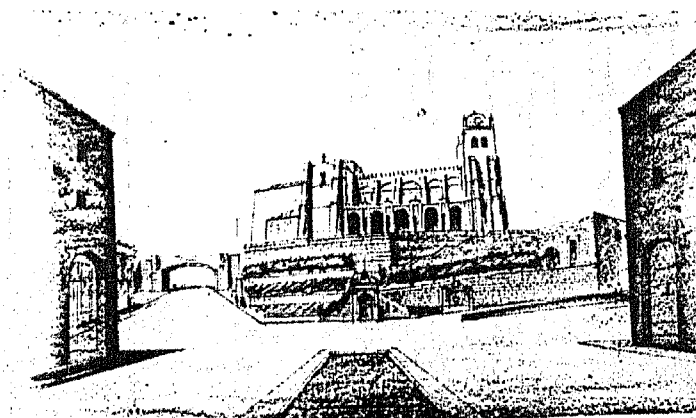


Após a cessação de contrato entre a Câmara Municipal do Porto e Piacentini, inicia-se a intervenção do arquitecto Giovanni Muzio, como Consultor-Urbanista ⁸⁹ do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, em Março de 1940.

Analisando os estudos de Piacentini e seus colaboradores conclui-se que incidem fundamentalmente sobre a rede de comunicações da Cidade e, entre esta e a região envolvente, e alguns pormenores da área central. (ver figuras seguintes)



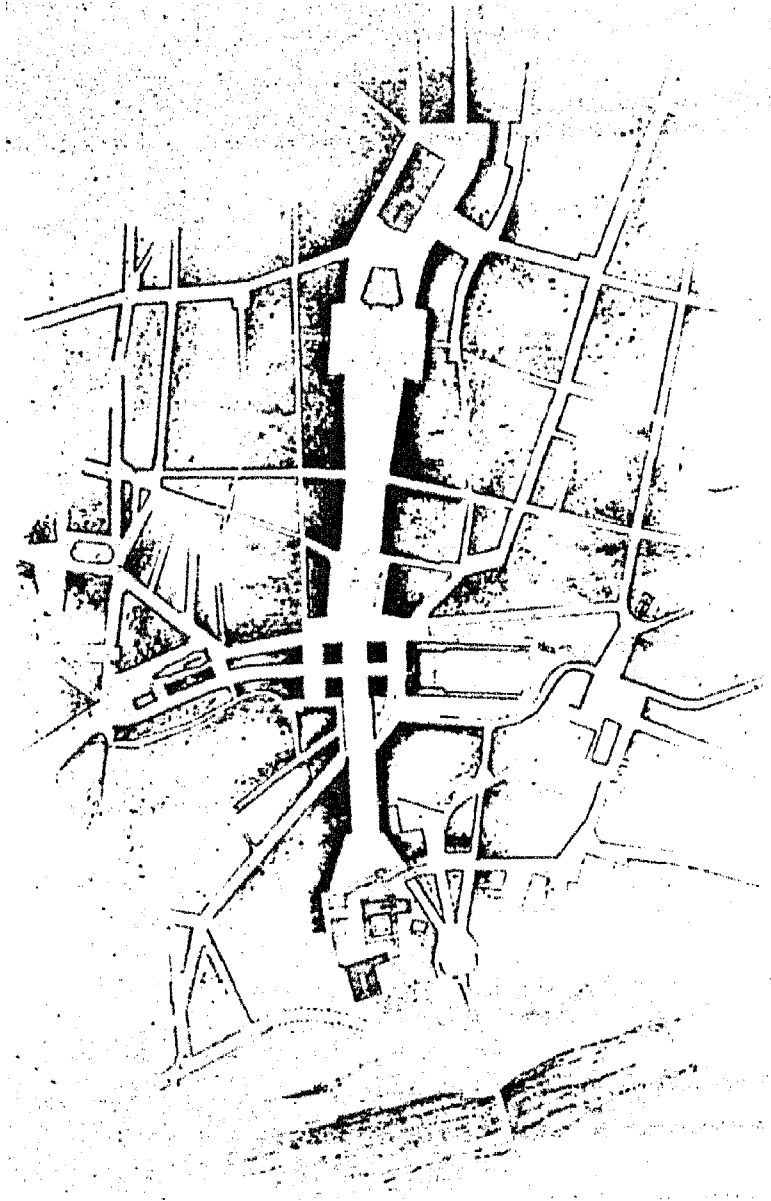
Ligação Porto - Lóios



Perspectiva da Catedral

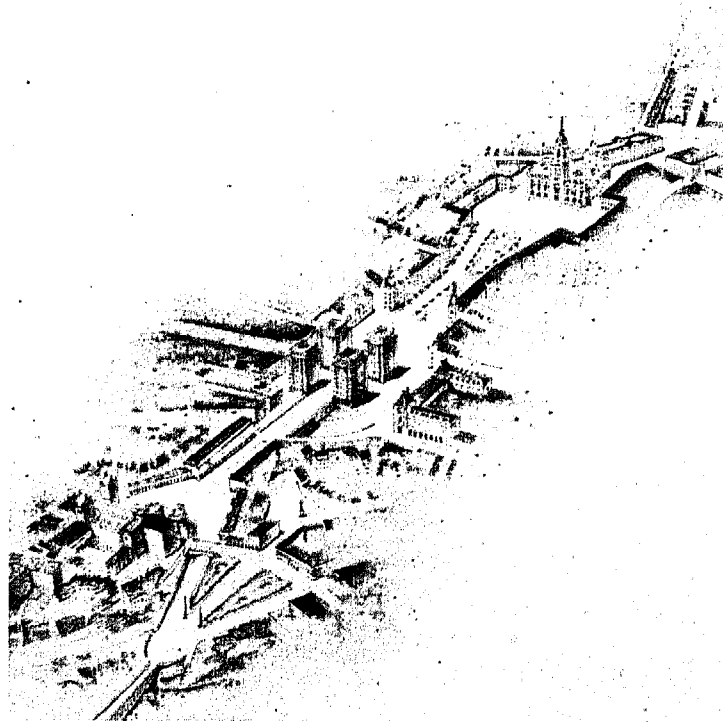
Estudos do Arq.º Marcello Piacentini

⁸⁹ Idem, *Ibidem*, pág. 24

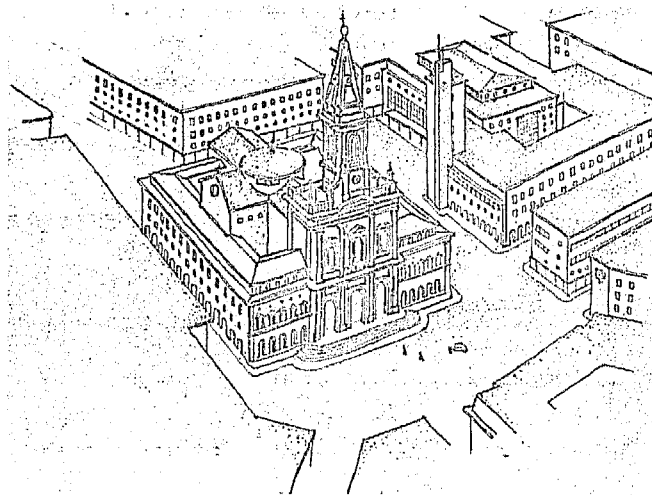


Ligação Ponte - Praça da Trindade

Estudo do Arq.º Marcello Piacentini



Proposta para a zona central da cidade, Marcello Piacentini



Projectiva da Praça do Tribunal
Estudo do Arq.º Marcello Piacentini

No primeiro esquema realizado com base no levantamento efectuado por Bini e Cívico, datado de Maio de 1939, são assinaladas as principais vias de penetração no núcleo central (*ver mapa anterior*): pelo Monte dos Burgos, Amial, Costa Cabral, S. Roque da Lameira, Freixo, Ponte de D. Luís. Marginal e Avenida da Boavista para Viana, Braga, Guimarães, Penafiel, Gondomar, Lisboa e Matosinhos.

Estas vias constituem as tradicionais entradas na Cidade, consolidadas ao longo do século XIX e dos primeiros anos do século XX.

Estão assinaladas, ainda, neste esquema, as vias de articulação interiores à Cidade, que formam como que um anel em torno do núcleo central e relacionam as vias de penetração referidas.

O esquema da Futura rede de comunicações da Cidade prevê (*ver mapa anterior*):

1. Ligações para Norte e Este:

a) da futura Ponte da Arrábida à Estrada da Circunvalação e daí para Viana;

b) da Rotunda da Boavista à Estrada da Circunvalação e daí para Braga;

(estas duas vias unem-se para lá da Estrada da Circunvalação, permitindo a serventia dos dois destinos)

c) para Guimarães e Penafiel, bifurcando para lá da Estrada da Circunvalação, uma via paralela às linhas férreas do Douro e Minho.

2. Ligações de sentido Este/Oeste:

a) prolongamento da Rua da Constituição até Leixões, passando por Francos;

- b) prolongamento da Avenida da Boavista à estação de Campanhã;
- c) do centro da Avenida Marechal Gomes da Costa, para este, à Praça da Galiza; daí, pela Rua Júlio Dinis, até ao Palácio de Cristal e, ao longo da Rua de D. Manuel II, Rua Afonso Aires de Gouveia, Rua da Restauração, Campo dos Mártires da Pátria, Loios, Praça Almeida Garrett, ligação à Ponte de D. Luís e, finalmente, saída para sul;
- d) da Rotunda da Boavista à Praça do Município e, daí, à estação de Campanhã.

Da observação do mapa que representa o esquema analisado, fica a sensação de que este é simples e funcional. A rede assenta numa retícula, em que as vias verticais asseguram a circulação de acesso e saída da Cidade e as vias horizontais articulam as primeiras e estabelecem a comunicação entre a zona ocidental e oriental.

No entanto, a sua execução não seria tão fácil quanto aparenta o mapa referido; por um lado existem condicionantes topográficas que não foram consideradas e, por outro lado, a efectivação de algumas destas vias implicaria grande número de expropriações que Câmara Municipal dificilmente poderia levar a cabo e justificar perante a opinião pública.

Um relatório, apresentado em 1934 por Azeredo Antas e Manuel Monterroso, dá conta das necessidades no que concerne à habitação económica. O inquérito refere a existência de 638 ilhas em que haveria 7 768 habitações, das quais 7 261 necessitavam de ser urgentemente substituídas por casas económicas. Refere, ainda, a premência de construir mais

8 750 casas económicas por forma a preencher o déficite existente.⁹⁰

No Boletim de Higiene e Sanidade Municipais⁹¹, em Novembro/Dezembro de 1936, é referido que são 20 000 as casas económicas necessárias.

O relatório elaborado em 1938/39, no seguimento do inquérito iniciado em Junho de 1936⁹² refere 1 156 "ilhas", contendo 13 510 casas e 45 243 habitantes. Destas 13 510 casas, apenas 3 700 poderiam ser melhoradas e esta melhoria implicaria demolir outras habitações da mesma "ilha".

Perante este cenário de falta de habitação, sobretudo habitação para as classes mais desfavorecidas, não seria bem aceite, pela opinião pública, a realização das expropriações e demolições em grande volume, que estariam inerentes à concretização da rede viária proposta no esquema da futura rede de comunicações da Cidade referido.

Desde o início do século XX até 1950, nos Bairros Operários construídos, são concretizadas apenas cerca de 2 000 casas,⁹³ das quais 87 resultaram da subscrição pública d' "O Comércio do Porto", 312 foram concretizadas nas Colónias construídas até 1917 pela Câmara Municipal e 1 562 resultaram de bairros edificados ao abrigo dos decretos-lei 23052 de 23 de Setembro de 1933 e 28912 de 12 de Agosto de 1938.⁹⁴ (ver quadro 5, apresentado a seguir)

⁹⁰ Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 171

⁹¹ Andrade, A. J. Monteiro, "Casas Económicas", Boletim de Higiene e Sanidade Municipais do Município do Porto, nº 3, Novembro/Dezembro de 1936

⁹² op. cit. em 90, pág. 173

⁹³ Não foram contabilizadas as casas construídas no Bairro de Sidónio Pais e nos bairros patrocinados pelas empresas para os seus operários, por inexistência de dados.

⁹⁴ O decreto-lei 28912 de 12 de Agosto de 1938 introduz as modalidades necessárias a uma intervenção de capitais privados na construção de "casas económicas". Assim, a construção de habitação social — casas económicas — passa a estar em conformidade com o mercado capitalista e é reduzida, progressivamente, a intervenção dos poderes públicos na resolução do problema fundiário, op. cit. em 90, pág. 112 e 113

Quadro 5: Moradias construídas em Bairros Económicos promovidos ao abrigo dos decretos-lei 23052 de 23 de Setembro de 1933 e 28912 de 12 de Agosto de 1938

	Nº de	Data de
Ilhéu	54	1935
Condominhas	102	1937
Amial	304	1938
Azenha	114	1939
Paranhos	180	1939
Ramalde	148	1939
Costa Cabral	240	1942
S. Roque da Lameira	234	1942
Marechal G. da Costa	186	1950
Total da 1ª série	1562	
António Aroso	226	1958
Vilarinha	202	1958
Amial (2ª fase)	94	1958
Viso	294	1965
Total da 2ª série	816	
Total geral	2 378	

Fonte: Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 163

Quando comparados o número de casas económicas construídas em 50 anos e o número de habitações em "ilhas" que necessitariam de substituição (pelos dados do inquérito referido, à volta de 9 810 casas), percebe-se que seria dificilmente aceitável sacrificar edificações em favor da viabilização de uma rede viária que poderia, ainda, ser alvo de rectificação e ajustamento ao tecido urbano da Cidade.

Como é referido por Antão de Almeida Garrett ⁹⁵ o esquema era claro nas intenções e a falta de viabilidade, contida em algumas das suas propostas, resulta do facto de Bini e Cívico apenas terem permanecido dez dias no Porto. Este es-

⁹⁵ op. cit. em 54, pág. 16

quema constituía um programa a desenvolver e não uma solução final.

Assim, o esquema que deste surgiu — o esquema da Rede Futura das grandes comunicações por estrada (ver mapa anterior), em que se estabelecem as ligações às estradas nacionais principais — assentando nas vias propostas original, sofre, também, de falta de viabilidade.

São propostas:

- 1. A ligação à E. N. 13, para Viana;**
- 2. A ligação à E. N. 14, para Braga;**
- 3. A ligação à E. N. 105, para Guimarães;**
- 4. A ligação à E. N. 15, para Penafiel;**
- 5. A ligação à E. N. 1, para Lisboa.**

Em 7 de Julho de 1939, surge uma variante ao estudo de Bini e Cívico, realizada por Piacentini e trazida para o Porto por Baccin. A tentativa de enquadramento no terreno retira alguma da simplicidade do esquema inicial (ver mapa anterior).

No 1º Esquema da rede de comunicações, Piacentini propõe variações às vias de acesso e saída da Cidade e aproveita, sempre que possível, ruas já existentes, cuja largura e características topográficas sejam "razoáveis".

Quando se comparam os esquemas de Bini e Cívico com os de Piacentini, sem atentar nas questões de viabilidade de efectivação das propostas, sente-se que o esquema de Piacentini perde clareza relativamente ao dos seus colaboradores. A retícula simples que caracterizava o esquema de Bini e Cívico complica-se no esquema de Piacentini, criando articulações menos directas entre as vias verticais e as vias horizontais.

No entanto, a pretensão de base é semelhante: criação de ligações norte-sul e este-oeste.

O estudo de Piacentini foi testado localmente pelos técnicos do Gabinete de Urbanização da Câmara e as conclusões daí tiradas foram sintetizadas numa planta (ver mapa anterior).

O "Estudo das vias fisicamente possíveis" mantém, sempre que possível, as propostas de Piacentini, rectificando apenas as inadequações à topografia e às características do tecido urbano ou, ainda, à configuração das ruas existentes utilizadas no seu esquema.

Sem detalhar os ajustes efectuados, refere-se que é mantida a retícula proposta em termos gerais; no entanto, esta retícula, que no estudo de Bini e Cívico era simples e clara e que se havia complicado no esquema de Piacentini, torna-se, agora, desarticulada, sobretudo no que concerne às ligações este-oeste, e muito sectorizada, principalmente na área central da Cidade.

Há a referir, também, um excessivo número de saídas para Norte. Aliás, Antão de Almeida Garrett afirma:

*"De facto são indicações visando uma maior adaptação ao terreno; mas não uma rede a adoptar por incompleta e talvez com saídas a mais para o Norte."*⁹⁶

No estudo da Rede de Comunicações, de Agosto de 1939, de Piacentini, verificou-se conter vias inadapáveis ao terreno e que iriam obrigar a expropriações dispendiosas de edificações e causar nós frequentes com as vias existentes.

⁹⁶ *Idem, ibidem, pág. 20*

Como se pode verificar no mapa referente a este esquema (ver **mapa anterior**), a retícula que estruturava as vias dos anteriores estudos perdeu-se.

Mantêm-se as saídas da Cidade; no entanto, perderam-se as ligações norte-sul e este-oeste.

As vias da zona ocidental encontram-se mais desenvolvidas que as da zona oriental, pois previa para o ocidente a extensão residencial.

Piacentini indicou, também, o zonamento do território: "(...) estádio e hipódromo na zona do Castelo do Queijo e Vilarinha, bairros de vivendas na zona da Avenida Gomes da Costa, zonas de habitações intensivas a norte de Lordelo, a um e outro lado da Avenida da Boavista. Bairros populares nas de Ramalde, Amial, Paranhos e Campanhã e Indústrias a Leste de Fernão de Magalhães até à Circunvalação."⁹⁷

Este zonamento implicaria uma segregação da população que segundo Antão de Almeida Garrett foi "(...) mal, que se não deu com o espalhamento por todo o território dos bairros económicos do Estado e da Câmara."⁹⁸

Concluindo, Piacentini e seus colaboradores, limitados pelo prazo de nove meses que tinham para elaborar o Plano Geral de Urbanização do Porto, e pela falta de elementos cartográficos e inquéritos, contribuem para o planeamento do desenvolvimento urbano da Cidade da seguinte forma:

- motivam a reflexão em torno da metodologia de elaboração de um Plano Geral de Urbanização, reflexão essa levada a cabo por personalidades como Antão de Almeida Garrett, na altura membro da equipa do

⁹⁷ idem, ibidem, pág. 23

⁹⁸ idem, ibidem, pág. 23

Serviço de Obras e Urbanização da Câmara Municipal do Porto, pela constatação da ineficácia dos estudos elaborados sem elementos de apoio.

Estes elementos de apoio eram já referenciados como importantes por Ezequiel de Campos no Prólogo, quando aludia à planta actualizada e ao estudo do ambiente natural, económico e social da Cidade.

Igualmente, no decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934 se refere a premência da elaboração de plantas topográficas, em escalas apropriadas, como elementos iniciais do processo de realização dos Planos Gerais de Urbanização;

- sistematizam, de forma até então ainda não efectuada, o estudo da rede viária da Cidade.

As suas preocupações, relativamente às questões da circulação, têm equivalência com outras, referidas, também, por Ezequiel de Campos. Ezequiel de Campos dava especial atenção às novas saídas da Cidade, que estruturava a partir do núcleo urbano central e articulava através de vias circulares — no fundo; um esquema em "leque".

Piacentini dá, de forma semelhante, importância às saídas da Cidade; no entanto, o conjunto destas com as suas articulações não é rádio-concêntrico como o de Ezequiel de Campos, mas apoiado numa retícula de vias verticais (sentido norte-sul) e vias horizontais (sentido este-oeste).

O esquema de Ezequiel de Campos implicava, da mesma forma que os de Piacentini, demolição de edifícios e concretizações difíceis; foi feito, porém, numa época em que estavam ainda por urbanizar largas extensões de terreno, o que poderia contribuir para a viabilização de muitas das suas propostas.

- elaboram um zonamento do território em que são estruturadas as zonas de lazer, bairros residenciais e "bairros populares" e as áreas industriais.

Também era preocupação de Ezequiel de Campos estruturar o território de acordo com o uso do solo: áreas de recreio, zonas residenciais, reservas para as indústrias e para os bairros operários.

O decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934 não refere explicitamente a necessidade de ser elaborado um zonamento da Cidade. Refere-se à indicação de ruas, praças, alamedas, jardins e parques, espaços livres, localização de edifícios públicos, mercados, matadouros, gares, embarcadouros, cemitérios, instalações de interesse económico ou social, campos de jogos, etc..⁹⁹ Porém, ao estipular que não se deverão empreender quaisquer trabalhos de urbanização que não estejam incluídos num plano, indirectamente induzia os municípios a delinarem áreas de expansão para a habitação, para a indústria, para os bairros de casas económicas e assim sucessivamente.

Com Piacentini, o zonamento tendia a criar, na Cidade, áreas estanques e conseqüente segregação da população — os bairros económicos seriam deslocados para a periferia, a parte ocidental do Porto assumiria um carácter residencial enquanto que a parte oriental seria ocupada pelas indústrias e os equipamentos de lazer seriam construídos junto ao Castelo do Queijo.

⁹⁹ Decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934, artigo 14º, alínea d

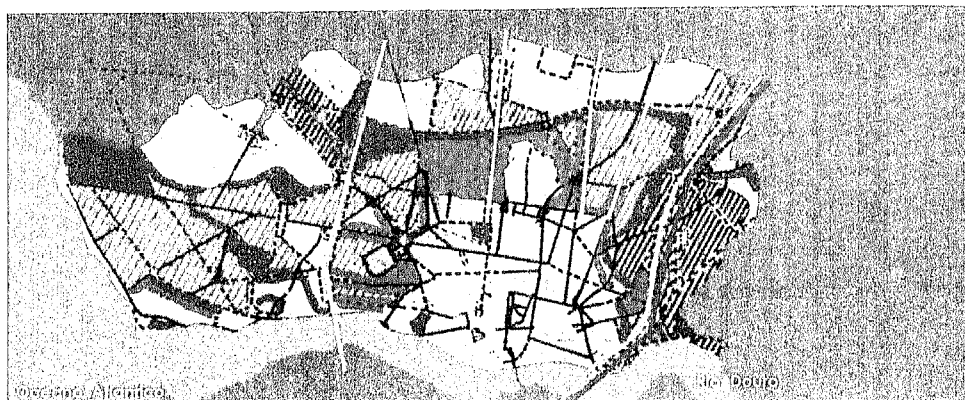
3.3 Os Estudos elaborados pelo Gabinete dos Serviços Técnicos da Câmara Municipal, sob a orientação do professor arquitecto Giovanni Muzio 1940 — 1943

Após a cessação de contrato entre a Câmara Municipal do Porto e Marcello Piacentini, é convidado Giovanni Muzio, em Fevereiro de 1940, para Consultor Urbanista do Gabinete de Urbanização ¹⁰⁰ da Câmara Municipal do Porto.

O Gabinete de Urbanização elaborou três relatórios em que se expunham os principais problemas da Cidade e as questões que mais carentes estavam de solução: trânsito, zonamento e problema social da habitação.

Os problemas relativos ao trânsito enunciados no primeiro relatório foram os que concernavam às ligações com o exterior: para o porto de Leixões, Viana, Braga, Santo Tirso Guimarães, Trás-os-Montes e Lisboa. O Gabinete de Urbanização sintetizou em dois esquemas (ver mapas seguintes) a rede urbana actual e a rede de grandes comunicações proposta.

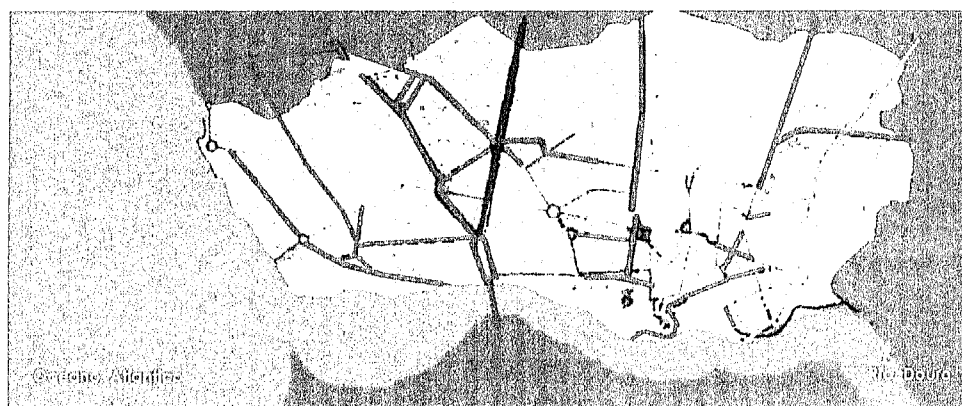
¹⁰⁰ Nome atribuído ao Gabinete dos Serviços Técnicos da Câmara Municipal



Serviços Técnicos da C.M.P.

Residencial Intensiva e Semi-Intensiva
 Residencial Extensiva
 Zona Industrial
 Caminho de Ferro
 Corrlinas Verdes de Protecção
 Vias Existentes
 Vias Novas

1º Estudo de Urbanização do Porto Vias e Zonamento - 7 - 5 - 1940



Serviços Técnicos da C.M.P.

1º Fase
 2º Fase
 3º Fase
 4º Fase

Faseamento das Vias de Comunicação - 17 - 5 - 1940

O segundo relatório era referente às vias principais do plano de urbanização, debruçando-se sobre as obras necessárias no interior do Porto, por forma a tornar mais eficiente a circulação e a tornar mais proveitosa a ligação a efectuar pela prevista ponte da Arrábida (ver mapa anterior).

Giovanni Muzio elabora uma análise crítica dos relatórios, concordando com algumas das propostas e rectificando outras.

Com base na análise e na crítica efectuadas, o Gabinete de Urbanização corrige algumas das suas propostas. Mantém, no entanto, outras, uma vez que considera as alternativas apresentadas por Muzio inadequadas à Cidade, quer porque dificilmente seriam possíveis de concretizar devido a inconvenientes topográficos, quer porque seriam muito dispendiosas.

As modificações propostas por Muzio incidiam, fundamentalmente, na rede viária interna da Cidade e, mais do que uma não concordância com as premissas por ela estabelecida para a fluidez do tráfego, existem, nessas modificações, questões formais como duplicação de ruas e remates através de edifícios monumentais.

O processo de cooperação estabelecido entre Muzio e o Gabinete de Urbanização distingue-se daquele que foi encetado pelo mesmo Gabinete e Piacentini, pelo diálogo constante que entre ambos existiu. Mesmo assim afirma Antão de Almeida Garrett:

*"Pode parecer estranho que o Gabinete tenha ideias próprias divergindo das do seu Urbanista-Consultor. A explicação é fácil: o arquitecto Muzio teve muito ligeiro contacto com a Cidade (...); o Gabinete vive nela e é-lhe fácil ir aos locais sempre que preciso. O Arq. Muzio não possui — porque não existe — uma carta com cotas ou curvas de nível que lhe permita ver as dificuldades do relevo. Como poderá agir melhor nessas condições? Só o seu contacto com a Cidade poderia ajudá-lo verdadeiramente. Assim, lá longe, ele diz, o Gabinete responde, e anda-se nisto com péssimo rendimento."*¹⁰²

¹⁰² *idem*, *ibidem*, pág. 42

Os esquemas adaptados e outros novos são enviados a Muzio em Agosto de 1940. Os novos esquemas incluem já a zona central da Cidade.

Em Setembro de 1940, Muzio envia uma crítica a estes estudos e vinte e dois desenhos e perspectivas ilustrativas do seu trabalho que é, segundo Antão de Almeida Garrett, preponderantemente arquitectónico.¹⁰³

As questões em torno da articulação viária continuam a ser determinantes. No entanto, são introduzidas preocupações em torno da localização das zonas verdes.

Na resposta enviada pelo Gabinete de Urbanização a Muzio, em Outubro de 1940, surge, também, a preocupação relativa à legislação que deve acompanhar o Plano.

Sem querer explicar exhaustivamente as propostas intermédias realizadas, em cooperação, por Muzio e o Gabinete de Urbanização, far-se-á, de seguida, a análise das que se encontravam em discussão quando a actuação de Muzio como Consultor-Urbanista cessou. Esta cessação deu-se em 1943, após a morte de Duarte Pacheco.

Em Janeiro de 1941, Muzio visitou o Porto. Durante o tempo em que permaneceu na Cidade, discutiu as várias propostas e apreciou os vários cenários planeados pelo Gabinete de Urbanização para responder a determinados problemas:

- o acesso ao Hospital Escolar;
- a localização e articulações da ponte da Arrábida;

¹⁰³ *idem*, *ibidem*, pág. 42

— os "sistemas" do Campo Alegre e Marechal Gomes da Costa;

— as zonas industriais de Ramalde e Campanhã.

Foi estudada em detalhe a ligação da Ponte D. Luís à Praça da Liberdade.

A circulação do trânsito continuou a ser analisada, sobretudo a que se efectua no núcleo central da Cidade.

Foi estabelecida a metodologia para a apresentação do Plano: Plano Regional, na escala 1/50 000, acompanhado de memória descritiva; Plano Geral de Urbanização, nas escalas 1/10 000 e 1/5 000, acompanhado de memória descritiva.

A partir das indicações provenientes deste encontro entre Muzio e o Gabinete foi realizado um relatório, que deveria servir de base ao desenvolvimento do trabalho de realização do Plano. Este relatório foi estruturado através dos seguintes pontos principais:

1. Localização:

- a) centro geográfico, económico e espiritual da região nortenha;
- b) centro empregador dos municípios de:
 - Matosinhos,
 - Maia,
 - Valongo,
 - Gondomar,
 - Vila Nova de Gaia;

c) é complementado economicamente por:

— porto de Leixões, Matosinhos,

— armazéns do Vinho do Porto, Vila Nova de Gaia,

logo, a abrangência do Plano Regional deve ultrapassar os limites administrativos do Porto.

2. População:

a) concentrada:

— no velho burgo,

— num núcleo costeiro na Foz do Douro,

— ao longo das vias radiais de saída da Cidade, dentro dos limites municipais;

— junto ao porto de Leixões,

— em Gaia, junto à parte antiga da Cidade, fora desses limites.

b) dispersa "(...) no meio de extensos campos de cultura ou de algumas matas." ¹⁰⁴,

resultado do desenvolvimento desordenado promovido pela iniciativa particular.

3. Terreno:

a) áreas de exposição a Sul e a Poente;

b) áreas de topografia não acidentada (Matosinhos), junto a Leixões);

¹⁰⁴ idem, ibidem, pág. 77

c) áreas de arvoredo na encosta de Gaia.

considerando-se, então, as primeiras adequadas à função residencial, as segundas à ocupação industrial e as terceiras destinadas ao Parque da Cidade.

4. Comunicações:**a) Norte:**

- feitas actualmente pelas estradas do Monte dos Burgos, Ameal e Costa Cabral, tortuosas e sem possibilidade de alinhamento e alargamento, porque estão densamente ladeadas por edificação;
- poderão ser efectuadas por uma única penetração, junto do Ameal;

b) Leste:

- feitas pela estrada de Valongo, também tortuosa e inserida em terreno de condições topográficas desfavoráveis;
- feitas pela estrada de Gondomar, cuja ligação à Rua do Freixo é inadequada;
- poderão ser melhoradas, através de desvio no primeiro caso, e de completamento no segundo caso.

c) Sul:

- feitas pelos tabuleiros superior e inferior da ponte de D. Luís;
- poderão ser complementadas por uma intervenção conveniente no centro da Cidade e pela criação de uma nova ponte, na Arrábida, que pressupõe já a construção da auto-estrada do norte de Portugal.

5. Zonamento:

a) Zonas de residência:

- *"na larga faixa que do velho burgo se estende, a sul da Avenida da Boavista, até ao mar."*¹⁰⁵, sobretudo os núcleos do Campo Alegre e Marechal Gomes da Costa (todas as classes sociais, num total de 20 a 30 000 pessoas);

estas zonas devem incluir centros comerciais, civis e religiosos.

b) Zonas de indústria:

- Matosinhos,
- zona do Ouro,
- Campanhã,

pelas características de acessibilidade rodoviária e ferroviária e pela ocupação preexistente dos terrenos já com indústrias.

¹⁰⁵ *idem*, *ibidem*, pág. 80

Nestas zonas seriam incluídos os Bairros operários "(...) em locais bem expostos ou devidamente protegidos por cortinas de verdura."¹⁰⁶

c) Zonas comerciais:

— no núcleo citadino tradicional.

d) Zonas verdes públicas:

— dois parques citadinos (no lugar de Salgueiros e no Palácio de Cristal;

— dois parques exteriores (junto ao Rio, do lado de Gaia e ladeando a Avenida da Boavista);

— vários jardins distribuídos pela Cidade, ligados por percursos arborizados.

e) Zona indeterminada cuja utilização fica subordinada a autorizações particulares:

— faixa de acompanhamento de grandes penetrações do Norte para aproveitamento para pequenas indústrias e habitações económicas (faixa limitada pelas ruas de Serpa Pinto e Faria Guimarães).

f) Zonas de reserva:

— zonas sem limitação são consideradas zonas agrícolas dos municípios "confederados".¹⁰⁷

¹⁰⁶ *idem*, *ibidem*, pág. 80

¹⁰⁷ Este esquema foi elaborado através da memória do Plano Regional, datada de 1 de Fevereiro de 1941, *op. cit.* em 54, pág. 76 a 82

Por forma a serem apreciados pelo Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, foram enviados para Lisboa, em Outubro de 1941, vários estudos parcelares: expansão do Campo Alegre, zona industrial de Ramalde, projectos da via da Arrábida à Circunvalação e da via industrial da Rotunda da Boavista a Leixões e anteprojecto das vias de ladeamento das docas e zona industrial de Leixões.

A segunda visita de Muzio deu-se, também, em Outubro de 1941. Este trouxe consigo um novo estudo da zona do Campo Alegre e uma planta da Rede Viária fundamental do Plano (ver mapa e figuras seguintes).



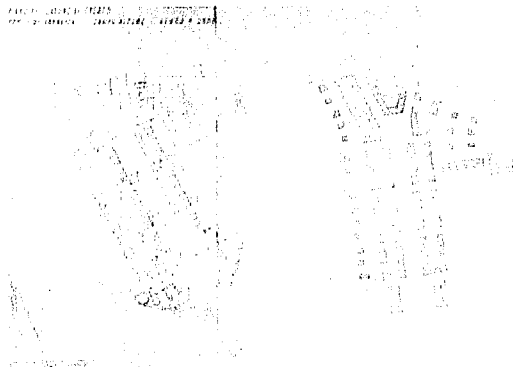
G. Muzio

Carta retirada do Plano de Urbanização do Porto - 1941

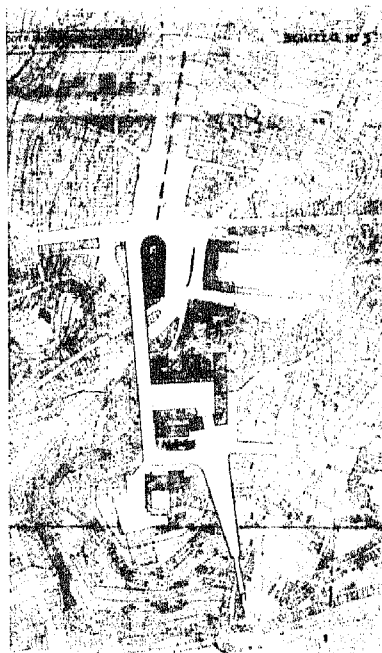
Via Fundamental de Saída da Cidade
Via de Atravessamento da Cidade

Campo Alegre - 1942

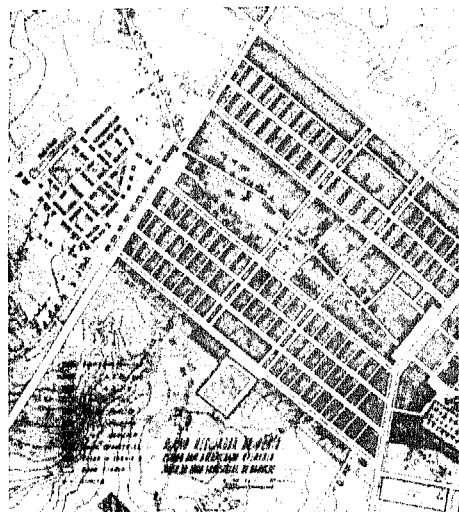
G. Muzio - Estudos elaborados para a Cidade do Porto



Campo Alegre - 1942



Ligação da Av. da Ponte à Av. dos Aliados - 1942



Bairro Operário em Ramalde - 1942

G. Muzio - Estudos elaborados para a Cidade do Porto

É nesta altura que o Ministro Duarte Pacheco faz uma explanação acerca dos estudos elaborados e sobre o financiamento necessário à sua concretização, à qual assistiram os técnicos do Gabinete de Urbanização e Muzio. Segundo António de Almeida Garrett, Duarte Pacheco toca em questões importantes e que, até então, não tinham sido tomadas em conta.

"Ficamos elucidados da complexidade dos problemas de uma cidade como o Porto, de que só tínhamos abordado alguns; da necessidade de os solucionar, escalonar a importância e possibilidade de realização.

**E que quanto a contas, estamos praticamente no zero.
(...)**

Convenceu-nos de que um plano geral de urbanização, na sua enorme complexidade, tem de ser um todo orgânico, não se pode limitar ao estudo de uns tantos problemas, embora nos pareçam e sejam de facto os mais importantes, como por exemplo o esquema das comunicações que nos tem prendido durante meses." ¹⁰⁸

Tomando em conta as alterações introduzidas por Duarte Pacheco, foi elaborada uma nova "memória descritiva" de que se ressaltam os pontos enunciados de seguida:

1.

Diagnóstico:

— **a)** concentração da população num centro e nas principais vias de acesso a este, circundada por agrupamentos de casas dispersos em terrenos agrícolas;

— **b)** carácter meramente convencional da limitação da Cidade pela Estrada da Circunvalação, uma vez que a expansão futura deverá incluir os centros que interagem com o Porto: Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Águas Santas e Rio Tinto, respectivamente na Maia e em Gondomar;

— **c)** excesso de construção no centro urbano, do qual é premente deslocar população para outras zonas.

Proposta:

Inclusão dos núcleos urbanos circundantes no Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto e urbanização

¹⁰⁸ op. cit. em 54, pág. 89

das zonas estipuladas para expansão residencial. Através da concretização dos arruamentos, da infraestruturização e da criação de redes de transportes, valorizam-se os terrenos onde se inserem, permitindo angariar contrapartidas sobre os preços de compra. O lucro obtido seria utilizado nas demolições necessárias na zona central.

2.

Diagnóstico:

— **a)** existência de grande número de ilhas, habitação miserável, única forma possível de alojamento para grande parte da população que afigura baixos salários (excessiva procura para limitada oferta);

— **b)** rentabilidade da indústria portuense ligada ao pagamento de baixos salários;

— **c)** falta de formação profissional dos operários, o que não lhes permite garantir um trabalho certo e bem remunerado.

Proposta:

Criação de facilidades para a indústria, criação de casas salubres e com rendas acessíveis aos operários, implementação de escolas técnicas para a formação da população — a isto o plano deve responder pela estipulação das áreas industriais em terrenos de fácil acesso ferroviário e rodoviário ou outros, das zonas para construção de casas para os operários e das escolas de aprendizagem de ofícios.

[O inquérito mandado efectuar em 1936 pelo Professor Mendes Correia, presidente da Câmara Municipal do Porto, às "ilhas" e que foi concretizado em 1939, conclui a existência de 13 000 casas em "ilhas", nas quais habitam cerca de 45 000 dos 240 000 habitantes do Porto.

Para além do conhecimento do número de "ilhas" existentes, este relatório permitiu compreender o desagradante estado sanitário destes agrupamentos de casas.

Da análise, permitida por um relatório ainda mais pormenorizado efectuado nessa zona, das "ilhas" de S. Vitor, idealizaram-se algumas propostas. Diz o relatório:

"Para já, proceder-se-ia à expropriação de um conjunto de "ilhas" contíguas, a cujos moradores, intimidados pelo despejo, se ofereciam as casas da parte edificada do Bairro Duque da Saldanha. Demolidas essas "ilhas", construir-se-ia, de seguida, no terreno livre, um ou mais núcleos para onde transitariam os moradores das "ilhas" próximas a demolir. E assim por diante. (...) Não é razoável que se pense na construção de um bairro numa zona distante desta, para onde se queiram transferir os moradores desalojados, porque cada indivíduo, de uma maneira geral, tem os seus interesses de vida ligados a um determinado local e não pode, sem inconvenientes graves, ser deslocado de um lado para o outro." ¹⁰⁹

Esta abordagem para a resolução do problema das "ilhas", defendida por alguns técnicos municipais, levava em conta aspectos sociológicos importantes. No entanto, ela estava em oposição aos interesses especulativos urbanos e às políticas do governo central. Esta circunstância determinou o falhanço das propostas referidas.

¹⁰⁹ citado por Teixeira, Manuel C., "Do entendimento da cidade à intervenção urbana. O caso das "ilhas" da Cidade do Porto", in Sociedade e Território nº 2, Edições Afrontamento, Porto, 1985, pág. 84

O Plano Geral de Urbanização, quer sob a acessória de Piacentini, quer durante o período em que Muzio foi Consultor-Urbanista, prevê a construção de bairros destinados aos operários. Não é, porém, sensível aos aspectos sociológicos colocados pelos técnicos municipais — Piacentini colocava-os em áreas periféricas, a Norte e Este da Cidade, e Muzio integra-os em Campanhã.

Apesar das divergências relativas à resolução do problema, a sua constatação e aceitação não é alvo de quaisquer dúvidas. As "ilhas" são um "cancro" que é necessário erradicar.] ¹¹⁰

3.

Diagnóstico:

- **a)** as comunicações de longa distância são onerosas;
- **b)** as deslocações mais frequentemente realizadas pela população dão-se entre a periferia e o centro, correspondendo a idas e voltas para e do local de trabalho;
- **c)** não existem trocas viárias frequentes entre os diversos bairros.

Proposta:

Desdobramento das vias de penetração na Cidade, uma vez que são estas as mais utilizadas e o seu alargamento não é possível pois se encontram bordejadas por edificações. O trânsito pesado de atravessamento deve ser desviado do centro, sendo necessário para isso encontrar a

¹¹⁰ *Idem, ibidem, pág. 85*

melhor forma de vencer a topografia acidentada da Cidade.

Em conclusão, estes três pontos justificam a necessidade de criar um plano que regule a Cidade; no entanto, este plano tem que ser aceite pelos cidadãos, conseguindo-se, assim, que todos colaborem na transformação do Porto, tornando-o melhor, mais belo e mais cómodo à vida dos seus habitantes.

Da "memória descritiva":

"Porque a desordem é total, ao lado do palacete se encontra a ilha; no meio de uma zona residencial se encontra a fábrica com a sua chaminé fumarenta e isto por toda a cidade; porque há um centro de forte actividade comercial e muita gente que se tem de deslocar a grande distância para se prover do necessário, exige-se uma disciplina na cidade capaz de ir pouco a pouco inflexivelmente fazendo um conveniente condicionamento da população; isto é, uma diferenciação de actividades que permita melhor viver e melhor trabalhar; pondo cada um no seu lugar próprio, pode muito bem pensar-se em prover esses lugares de tudo o que é julgado hoje necessário.

E surgem os mercados distribuidores e de vendas; as escolas; as administrações; os edifícios religiosos, etc., etc..

Como é impossível realizar a mudança do que existe mal colocado, é, antes de mais nada, necessário impedir que se faça qualquer coisa que venha ainda tornar pior o existente. Surgem assim limitações da actual liberdade anárquica, mas absolutamente justificáveis e indispensáveis.

Por outro lado, como não convém de forma alguma coarctar a iniciativa de realizações construtivas, é necessário orientá-la para que faça onde convém à Cidade e ao próprio interesse. (...)

*Não deve ser o Estado ou o Município a menosprezar os legítimos direitos dos particulares, mas estes têm o dever de colaborar no superior interesse da comunidade."*¹¹¹

A partir da elaboração desta "memória descritiva" foram realizados estudos, quer pelo Gabinete de Urbanização, quer por Muzio, no sentido de concretizar as suas premissas. Este processo decorre até 1943. A morte do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, marca a cessação da colaboração entre Muzio e Câmara Municipal do Porto.

Os contributos principais dos Estudos elaborados pelo Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, sob a orientação do professor arquitecto Giovanni Muzio foram os seguintes:

- concretizada, em parte, a reflexão no que concerne à metodologia de elaboração de um Plano Geral de Urbanização pela frustração do processo encetado entre a Câmara Municipal e Piacentini, há, nesta colaboração entre o Gabinete e Muzio, uma maior troca de impressões. Isto permitiu salientar a falta de elementos de base para a elaboração do plano, como, por exemplo, as cartas topográficas, através do teste no terreno de soluções preconizadas.

A colaboração directa, em determinada altura do processo, do Ministro das Obras Públicas e Comunicações, Duarte Pacheco, permitiu aferir métodos de abordagem dos problemas — é tornado fundamental o escalonamento das questões, mediante a sua im-

¹¹¹ op. cit. em 54, pág. 93

portância e, também, o seu agrupamento por conjuntos (há problemas distintos que têm a mesma origem e cujas soluções devem ser relacionadas).

Muito embora já Ezequiel de Campos se referisse à importância de estabelecer um quadro geral para as intervenções na Cidade e o decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934 estabelecesse que uma perspectiva global de desenvolvimento urbano devia normalizar as intervenções parcelares de melhoramentos e a relação entre centros urbanos, é na "memória descritiva" resultante da reunião dos técnicos do Gabinete com Muzio e Duarte Pacheco que surge a primeira alusão ao plano geral de urbanização como um "todo orgânico".

A importância deste facto é grande; por um lado, pode-se falar em permanência na procura de uma metodologia de elaboração de um plano e seu aperfeiçoamento; por outro lado, há inovação nesta abordagem e catalogação dos problemas e na percepção da necessidade de sistematizar as diversas soluções para cada grupo e entre grupos de questões a resolver.

Algo, também importante, e que constitui simultaneamente uma inovação e uma permanência, é a percepção de que há que condicionar a iniciativa privada na concretização do desenvolvimento urbano. Mas este condicionamento deve ser induzido, por forma a que as intervenções, com origem em particulares, sejam postas ao serviço da concretização das propostas do plano — deter a iniciativa privada não é algo a que se pretenda aceder. Para conseguir esta inovação, é necessário que todos os cidadãos se revejam nas pretensões contidas no Plano para a Cidade;

- a questão que envolve a necessidade de estender o Plano Geral de Urbanização para além dos limites es-

tabelecidos pelo Rio Douro, a Sul e pela Estrada da Circunvalação, em torno da Cidade, permanece face aos períodos anteriores referidos.

Constitui, porém, uma inovação o facto desta questão ser associada a outras que são, pela primeira vez, com ela relacionadas.

Assim, a concentração excessiva da população no centro urbano do Porto, e nas principais vias de acesso a este, poderia ser controlada pela urbanização das zonas estipuladas como residenciais em áreas ainda não ocupadas pelo desenvolvimento urbano. A infraestruturação dos terrenos, permitindo a criação de mais-valias, poderia ocasionar lucro na venda dos lotes, cedidos à Câmara pelos proprietários dos terrenos a urbanizar, lucro esse que seria utilizado na remodelação do centro urbano do Porto.

Como é possível constatar são estabelecidas relações de empatia entre as soluções para os problemas englobados no mesmo grupo — neste caso, abrangência do Plano, densificação e necessidade de intervenção no centro da Cidade e deslocação da população, questões que, isoladas, permanecem desde o Prólogo ao Plano da Cidade do Porto de Ezequiel de Campos;

- a carência de habitação para as classes mais desfavorecidas da população mantém-se.

O inquérito, concretizado em 1939, às "ilhas" do Porto revelou a existência de um grande número de habitações incluídas nesta "forma de tecido urbano" — 13 000 casas em "ilhas" — e as condições de vida, degradantes e insalubres dos seus moradores.

A existência desta forma de habitação é relacionada com os baixos salários auferidos pelos operários e que

são a base da rentabilidade da indústria portuense. Também a falta de formação profissional é apontada como causa da instabilidade económica dos habitantes das "ilhas".

Há, portanto, a associação da carência habitacional a razões económicas e sociais.

Embora haja a percepção do envolvimento de problemas como os que foram referidos, as propostas enunciadas têm, quase exclusivamente, a ver com intervenções espaciais — estipular espaço para. É pressuposto que a melhoria das acessibilidades das indústrias, a reserva de terrenos para a construção de habitações económicas e escolas de formação profissional contribuem decisivamente para a melhoria das condições de vida dos operários e é apenas isto que o Plano contempla. Apesar de ser algo simplista, esta abordagem constitui uma inovação.

Já no que concerne à deslocação dos habitantes das "ilhas" que a construção de bairros operários apenas na zona de Campanhã, como pressupõe o Plano, obriga, não há qualquer preocupação sociológica. A deslocação dos bairros operários para a periferia é algo que também Piacentini fazia e que se constituirá como uma permanência;

- a rede viária permanece como uma questão premente. Compreende-se a complexidade suscitada por uma intervenção de raiz em todas as tipologias de vias que a Cidade contém.

Sendo as vias de penetração no Porto aquelas que mais uso têm, é nestas que deve incidir o estudo prioritário. Na impossibilidade de as alargar (as demolições que teriam de ser realizadas tornar-se-iam incomportáveis) deve-se desdobrá-las.

O trânsito pesado e todo aquele que se destina apenas ao atravessamento da Cidade deve ser desviado do Centro;

- permanecem as preocupações que concernem ao zonamento da Cidade. A necessidade de "(...) *ir pouco a pouco inflexivelmente fazendo um conveniente condicionamento da população; isto é, uma diferenciação de actividades (...) pondo cada um no seu lugar próprio (...)*" ¹¹² é tomado como uma etapa essencial para criar um melhor "funcionamento" do Porto. A vontade de dotar cada zona dos serviços fundamentais para o seu funcionamento próprio é uma inovação. Começa a delinear-se a ideia de consolidar núcleos autónomos dentro do grande núcleo que é a Cidade.
- surge a primeira referência à necessidade de criar legislação que permita apoiar a concretização do que é proposto no Plano.

3.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e formas urbanos do Porto 2

Em conclusão, acerca das permanências no processo e forma urbanos do Porto até 1943, há a referir:

1. Após a criação do Plano Geral de Urbanização pelo decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934, cessa a procura da figura de plano que deveria regulamentar o

¹¹² op. cit. em 54, pág. 93

desenvolvimento urbano do Porto. No entanto, surge, com maior premência, a questão da metodologia de elaboração do Plano:

a) Numa primeira fase, a questão da metodologia está ligada, quase exclusivamente, à elaboração de elementos de apoio — inquéritos e bases cartográficas — que permitam diagnosticar os problemas a resolver e assegurar a viabilidade das propostas efectuadas. Esta fase, que corresponde ao período em que se efectua a colaboração com Piacentini, está de acordo com as preocupações de Ezequiel de Campos no Prólogo e com as determinações do decreto-lei 24802;

b) Numa segunda fase, já durante a acessoria de Muzio e após a intervenção de Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas e Comunicações, no processo de realização do Plano Geral de Urbanização do Porto, a questão da metodologia passa a estar relacionada com o conteúdo do Plano. A resposta a questões como:

— Quais os principais problemas a resolver?

— Quais os problemas que podem ser agrupados e cujas soluções estejam interligadas?

— Como potenciar a iniciativa privada no sentido da concretização das premissas do plano?

e outras passam a integrar o método de realização do Plano. Trata-se de concretizar determinações para a Cidade que sejam viáveis em termos económicos, temporais e sociais.

Pode-se, portanto, afirmar que a procura de uma metodologia é algo que permanece no processo de planeamento do desenvolvimento urbano do Porto, tendo

havido uma evolução das questões englobadas nesta procura.

2. A vontade de estruturar a rede viária é algo que permanece até 1943, tendo, também, relativamente a esta questão, havido duas fases:

- a) Nos Estudos de Piacentini e também nos efectuados e accessorados por Muzio num primeiro momento, existe a vontade de constituir uma rede viária quase inteiramente nova, de certa maneira idêntica, nas suas intenções, à proposta por Ezequiel de Campos;
- b) Nos Estudos de Muzio e do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, após a visita de Duarte Pacheco, é efectuada uma selecção das vias em que é mais premente intervir, sendo estas as de penetração na Cidade e as que permitam a deslocação do trânsito de atravessamento do centro.

Há, pois, a manutenção das preocupações no que concerne à rede viária do Porto, mas efectua-se uma simplificação das intervenções.

3. A carência de habitação económica é uma preocupação que se mantém neste período:

- a) o inquérito efectuado às "ilhas" da cidade do Porto leva à constatação do seu elevado número e das más condições de vida que preconizam aos seus habitantes. Em resultado deste facto, técnicos municipais idealizam uma estratégia de intervenção, sociologicamente correcta, em que se propõe a edificação de blocos de habitação económica nos locais onde estão implantadas as "ilhas";

- b) tanto Piacentini como Muzio compreendem a necessidade de erradicar as "ilhas". No entanto, aquilo que propõem em termos de localização de bairros operários é totalmente distinto do que é proposto pelos técnicos municipais. As propostas de ambos estão de acordo com a vontade do Estado e com os interesses privados, pois deslocam a população operária para junto das áreas industriais, na periferia da Cidade, e ao invés de blocos habitacionais propõem a edificação de pequenas casas, o que forçosamente implicaria maior dispêndio de terreno;
- c) a insuficiência económica dos habitantes das "ilhas" surge associada à falta de habilitação profissional e à rentabilidade das indústrias assente nos baixos salários dos operários. A resolução deste encadeamento de problemas é proposta pela reserva de áreas destinadas aos bairros e às escolas de formação profissional e pela colocação das indústrias em áreas de maior acessibilidade. Embora sejam insuficientes as propostas criadas, é inovadora esta abordagem.

4. A necessidade de criar um zonamento para o Porto é, também, uma permanência, tendo-se, até, exacerbado a sua importância.

A diferenciação do território pelo uso a que é destinado surge como algo essencial para o ordenamento do desenvolvimento urbano da Cidade, sobretudo a partir das reflexões efectuadas após a reunião com Muzio, os técnicos do Gabinete de Urbanização e Duarte Pacheco.

Ezequiel de Campos manifestara já a preocupação de estruturar o território mediante o uso que dele era efec-

tuado, mas é com Piacentini que o zonamento começa a criar, na Cidade, zonas estanques.

Nos últimos Estudos efectuados neste período, é referida a necessidade de criar autonomias em cada zona da Cidade, ou seja, consolidar núcleos dentro do núcleo urbano constituído pela Cidade.

Miguel Rezende, num texto publicado na revista *Civitas* referente a uma Comunicação apresentada ao XXI Congresso Internacional de Habitação e Urbanismo pela Direcção dos Serviços de Urbanização e Obras, em 1952, refere-se ao período ulterior a 1930 da seguinte forma:

"Alguns anos depois de 1930, e sob o influxo do espírito de renovação do País, no domínio das Obras Públicas, começa a desenhar-se com vigor uma reacção do Município ao processo do desenvolvimento urbanístico da Cidade. Muitas obras de interesse público, estatais e municipais, edifícios, estradas e arranjos locais, melhoria no sistema do abastecimento de águas e sobretudo o equipamento da Cidade com boas e eficientes ligações de ramais à rede de esgotos já construída há algumas dezenas de anos, e ainda o aperfeiçoamento dos Serviços topográficos da Carta da Cidade, criam melhores condições de intervenção aos Serviços Municipais responsáveis e melhor acatamento às medidas impeditivas que se reconhecia serem necessárias à boa ordenação urbana. (...)

Por volta de 1940 intensificam-se as restrições à construção privada, impõem-se títulos precários a certas obras, estabelecem-se e fazem-se respeitar disposições de um zonamento esquemático e começa a aplicar-se com mais desenvoltura o direito de expropriação por utilidade pública. (...)

Em 1944 a Câmara proíbe, sem excepções, a abertura de arruamentos por iniciativa particular e o conseqüente loteamento das faixas marginantes, com fins especulativos. (...)

(...) acordos amigáveis com os proprietários, traduzindo-se, na generalidade dos casos, na cedência, por parte destes, de lotes edificáveis compensadores de maiores-valias (...) testemunham um conjunto de melhoramentos que (...) significam já um grande esforço no sentido dum urbanismo activo e orientador.

Há ainda a referir outros progressos na vida urbana, nos últimos anos (...)

(...) verifica-se que a Cidade do Porto modificou decididamente o rumo do desenvolvimento urbano que trazia até 1930, procurando alcançar (...) sérios objectivos de organização (...)"¹¹³

Encerra-se, pois, o capítulo, feito que está o balanço do período nele abordado pelas conclusões efectuadas e pela citação transcrita.

¹¹³ op. cit. em 19, pág. 224 e 225

4. Do Anteplano Regional de Urbanização, 1946, ao Plano Regulador da Cidade do Porto, 1952, ambos da autoria do professor engenheiro Antão de Almeida Garrett

A 2 de Março de 1945, a D.G.S.U.¹¹⁴ pede ao professor engenheiro Antão de Almeida Garrett¹¹⁵ para elaborar o Anteplano Regional do Porto. Este Anteplano foi realizado, entregue em Dezembro de 1946 e aprovado ministerialmente em Julho de 1950.

A Câmara Municipal do Porto pede, também, a Almeida Garrett para efectuar a conclusão do Plano Geral de Urbanização do Porto.

Em 1947 foi entregue um Anteplano e, mediante a aprovação ministerial em 1951, passou-se à realização do plano definitivo, o Plano Regulador da Cidade do Porto, concluído em 1952. A sua aprovação deu-se em Junho de 1954.

Assim, quinze anos após o início do processo de elaboração do Plano por Marcello Piacentini, o Porto tem um documento que orienta o seu desenvolvimento urbano.

Neste capítulo será analisado principalmente o Plano Regulador da Cidade do Porto. Far-se-á, porém, uma leitura das premissas contidas no Anteplano Regional e no Anteplano Geral de Urbanização do Porto. À semelhança do efectuado

¹¹⁴ Direcção Geral dos Serviços de Urbanização

¹¹⁵ Antão de Almeida Garrett foi um dos engenheiros que merece destaque pela forma como colaborou com os arquitectos. Pertenceu à administração camarária quando, em 1926, os militares tomaram conta da Câmara Municipal do Porto. Esteve à frente dos Serviços Técnicos da Câmara Municipal do Porto e foi responsável pela elaboração do Plano Regulador da Cidade do Porto. O Departamento de Planeamento da F.E.U.P. tem, em sua homenagem, o seu nome.

nos capítulos anteriores, proceder-se-á a um breve enquadramento na época e à enumeração das principais conclusões retiradas.

4.1 Enquadramento de época

Terminada a Segunda Grande Guerra (1945), perante a derrota do fascismo e do nazismo, recrudescem as actividades da Oposição, organizada, agora em torno do Movimento de Unidade Democrática (M.U.D.). Salazar, consequência da agitação social e política do pós-guerra, pretende aparentar uma abertura política do regime e promete eleições livres. No entanto, quando o M.U.D. concorre às Legislativas de 1945 (acaba por desistir face ao embuste que foi o processo montado) e às Presidenciais de 1949 (promove a candidatura de Norton de Matos), a Oposição é vítima de uma forte repressão e perseguição política. No final da década de quarenta, o isolamento (político e cultural) do regime é significativo; a Oposição reúne, para além do operariado, campesinato, burguesia liberal e republicana, os intelectuais e artistas.¹¹⁶

Na Europa, perante os graves problemas de realojamento provocados pela destruição causada pelos bombardeamentos em áreas urbanas, debatem-se propostas que possibilitem uma rápida e eficiente resposta às necessidades de grande número de fogos e reestruturação da vida comunitária — este processo terá repercussões em Portugal.

"O sentido da liberdade desejada e a possibilidade de uma informação mais ampla irão contribuir para que os arquitectos possam definir nitidamente o seu posicionamento.

¹¹⁶ op. cit. em 28, pág. 196

Já não é possível manter o isolamento a que o poder tinha sujeito o país. As viagens tornam-se realidade para alguns e os livros vão chegando; com estes, novos modelos, a consciência de novos problemas, as hipóteses de soluções diferentes."¹¹⁷

Paralelamente ao discurso oficial manifestado na continuidade da arquitectura do regime, na tentativa de ressuscitar os valores históricos (como está inerente à realização de filmes como "Camões" de Leitão de Barros, por exemplo) afirma-se o Neo-Realismo — "(...) o autor deve servir a realidade do seu tempo e do seu lugar contribuindo, com a sua actividade para a renovação e democratização da cultura, num processo obviamente paralelo à democratização do seu país."¹¹⁸

Na literatura, salientam-se os nomes de Alves Redol, Soeiro Pereira Gomes, Urbano Tavares Rodrigues e na pintura, Júlio Pomar e Mário Dionísio, como autores que se integram na corrente neo-realista.

As Exposições Gerais de Artes Plásticas, realizadas entre 1946 e 1956, assumem-se como veículo de divulgação dos artistas neo-realistas, devendo destacar-se que a II Exposição (a I Exposição dá ainda continuidade às tendências ecléticas) provocou uma violenta reacção do regime que passou a submeter à censura as exposições seguintes. No entanto, as Exposições Gerais continuarão a estar conotadas com a oposição ao regime.

Apesar do discurso do regime estar em completo desajuste com o contexto europeu (logo em desajuste com as repercussões que esse contexto produziu no meio artístico e cultural português), é criada legislação no sentido de ordenar as acções urbanísticas — os Anteplos substituirão a obrigatoriedade dos Planos de Urbanização, "(...) criando condições de ambiguidade que permitirão o jogo de interesses dos

¹¹⁷ op. cit. em 81, pág. 49

¹¹⁸ op. cit. em 28, pág. 197

investidores"¹¹⁹ — e dar resposta a carências sentidas por diversos sectores da população — é criada a Direcção Geral dos Serviços de Urbanização (D.G.S.U.) e são promulgados diplomas que se referem às Casas de Renda Económica, às Casas para Famílias Pobres, às Casas dos Pescadores e aos Casais Agrícolas.

Passado o período das Obras Públicas referente à actuação de Duarte Pacheco, lança-se um novo programa ligado às grandes infra-estruturas — portos, estradas e barragens — resultado da acumulação de novos capitais pelo Estado (permitida pela venda de matérias-primas durante a II Guerra Mundial e pela ajuda "Marshall") :

— "As "obras de arte" da engenharia ganham protagonismo sobre as "obras de arte" da Arquitectura (...)"¹²⁰.

O grupo I.C.A.T. (Iniciativas Culturais Arte e Técnica), formado em 1946 em Lisboa e dinamizado pelo arquitecto Keil do Amaral e o O.D.A.M. (Organização dos Arquitectos Modernos), formado em 1947, no Porto, reivindicam a arquitectura moderna e a solução para o problema da habitação.

"Aquilo que, efectivamente, indica neste período uma perceptível transformação do empenho político e cultural dos arquitectos, de um modo seguro e evidente, é a preocupação pelas questões da habitação (sobretudo das largas camadas da população de Lisboa e do Porto) e o início das questões inadiáveis do urbanismo e do planeamento."¹²¹

Antes, ainda, do I Congresso Nacional de Arquitectura (1948), há a assinalar :

— a chamada de atenção que constituiu "O problema da habitação" de Keil do Amaral, editado em 1945, para a

¹¹⁹ op. cit. em 81, pág. 49

¹²⁰ op. cit. em 85, pág. 40

¹²¹ op. cit. em 28, pág. 200

necessidade de serem tomadas medidas no sentido de controlar a acção dos especuladores, através dos planos gerais de urbanização, de uma correcta acção fundiária e de formas de protecção económica ;

— a publicação, em 1944, da "Carta de Atenas" na revista do Instituto Superior Técnico, por iniciativa de Nuno Teotónio Pereira ;

— vários projectos, acções e publicações inovadoras, de que se salientam, no Porto, os seguintes :

- o "Bloco da Carvalhosa" (1945), de Arménio Losa, Arménio Taveira e Cassiano Barbosa, na Rua da Boavista;
- o "Edifício D.K.W." (1946 – 1950), também de Arménio Losa, Arménio Taveira e Cassiano Barbosa, na Rua de Sá da Bandeira ;
- o Cinema Batalha¹²² (1946), de Artur Andrade, na Praça da Batalha ;
- a acção de Carlos Ramos enquanto docente da Escola de Belas Artes do Porto ;
- o ensaio "O Problema da Casa Portuguesa", de Fernando Távora, publicado em 1947, onde se apela para a necessidade de relacionar a produção arquitectónica com a realidade portuguesa ;
- a publicação na revista "Arquitectura", em Fevereiro de 1948, da "Carta de Atenas", sinal de uma mudança de orientação do seu conteúdo.

"As dificuldades dos arquitectos e da arquitectura de se afirmarem politicamente na oposição à ditadura e de cumprirem, nas suas realizações concretas, o programa neo-realista, (...) de participarem na "frente comum da cultura", impõe, aos que então se batiam pela arquitectura moderna (...) um novo entendimento da cidade, a consideração de novos princípios construtivos, as alterações criadas no projecto

¹²² Os frescos de Júlio Pomar e o baixo relevo, presente na fachada sul, de Américo Braga, foram alvo de censura — o primeiro foi coberto e o segundo mandado alterar.

pelos novos programas — particularmente na habitação, no secundário e no terciário — e por fim a utilização emblemática de obras de arte plásticas, realistas e politicamente conotadas com reivindicações sociais, como forma de evidenciar ou sublinhar o lado da "barricada" em que esta arquitectura se colocava."¹²³

No dia 28 de Maio de 1948, em Lisboa, realizou-se o I Congresso Nacional de Arquitectura, promovido pelo Sindicato Nacional dos Arquitectos. Este Congresso realizou-se em simultâneo com o II Congresso Nacional dos Engenheiros e com a exposição Quinze Anos de Obras Públicas (demonstração pública das realizações do regime e homenagem a Duarte Pacheco). Apesar de não estarem previstos quaisquer desvios face ao espírito "oficial", os textos apresentados de acordo com os dois grandes temas propostos — "A Arquitectura no Plano Nacional" e "O Problema Português da Habitação" —, que não haviam sido alvo de censura prévia, serão críticos face à "arquitetura do Estado" e aos seus "valores".

Pode ler-se nas "Conclusões" do Congresso :

"(...) 5. A casa colectiva como melhor solução para as múltiplas necessidades da população (...)

6. Os bairros a construir pelo Estado deverão fazer-se unicamente em moldes de urbanização moderna e deverão destinar-se em primeiro lugar aos moradores de "ilhas" e "bairros de lata" (...)

(...) 9. Revisão dos métodos usados na construção habitacional, adoptando-se, ainda que a título experimental, o princípio da Construção em altura (...)

10. Que tanto nas edificações como nos Planos de Urbanização sejam seguidos os princípios orientadores expressos na "Carta de Atenas" (...)

¹²³ op. cit. em 28, pág. 201

(...) 15. Que se facilite por meio de legislação adequada a construção de habitações colectivas em "partido vertical" (...) criando-se imóveis de "aposentamentos" de aquisição e aluguer francamente facilitados (...)

(...) 21. Que se proceda a um estudo prévio das classes proletária e média com objectivo de reajustamento social, e se integrem na Cidade as habitações proletárias, abolindo-se os bairros exclusivos (...)

22. Que se criem unidades de vizinhança formadas por unidades de habitação das 2 classes, impondo-se, para tal, estimular o movimento ascensional da classe proletária que vive à margem das cidades (...)¹²⁴

As repercussões do congresso de 1948 sentir-se-iam ainda durante vários anos. Por um lado, tiveram pouca expressão aqueles que defenderam as posições que convinhão ao regime; por outro lado, ressaltaram-se os problemas relativos à habitação no país, constituindo as soluções propostas uma forte crítica à cidade tradicional e às formas habituais de conceber a habitação social, e deu-se uma grande importância às questões que envolviam o planeamento — um planeamento em "pirâmide" ou "cascata", cujo vértice é o Plano Nacional, seguido do Plano Regional e do Plano Local.

Le Corbusier foi a personalidade de referência para os arquitectos do I.C.A.T. e do O.D.A.M., não apenas pelos seus escritos e obras (de que ressalta a Unidade Habitacional de Marselha, edificada entre 1945 e 1952), mas também pela presença deste arquitecto no Brasil e conseqüente influência na arquitectura brasileira (foi consultor de Oscar Niemeyer e Lúcio Costa). A arquitectura brasileira foi exposta em Portugal em 1948.

Foram, também, influências as publicações (como "L' Architecture d' Aujourd' Hui), os manuais (como o "Arte de Projectar em Arquitectura" de Ernest Neufert, de 1936) e o R.G.E.U. (Regulamento Geral das Edificações Urbanas, de 1951).

¹²⁴ AAVV, "Relatório da Comissão Executiva, Teses, Conclusões e Votos do 1º Congresso Nacional de Arquitectura, págs. 289 a 291

Assim, na prática, as obras realizadas pelos arquitectos que pertenciam ao O.D.A.M., no Porto, deram um forte impulso ao prosseguimento das experiências racionalistas — o Porto encontrava-se mais distante da sede do regime, por um lado; por outro lado, Carlos Ramos, enquanto professor e director da Escola de Belas Artes do Porto, foi responsável pela formação e formação dos novos arquitectos, em "clima" de abertura.

São algumas dessas obras :

— o "Bloco da Constituição" na Rua da Constituição, de Arménio Losa e Cassiano Barbosa, datado de 1949 ;

— o "Edifício Soares e Irmão", na Rua de Ceuta, de Arménio Losa e Cassiano Barbosa, datado de 1950 ;

— o "Edifício Ouro", na Rua de Fernandes Tomás, de Mário Bonito, datado de 1950 ;

— o "Bloco de Costa Cabral", na Rua de Costa Cabral, de Viana de Lima, datado de 1953 ;

— o Mercado do Bom Sucesso, na Rua do Bom Sucesso, do Grupo A.R.S., datado de 1952.

Em determinadas obras desta época, nomeadamente no "Mercado do Bom Sucesso", a utilização do betão é resultado do desenvolvimento das grandes obras de engenharia (já referidas) de que se salientam as barragens e as pontes que "(...) provocam um desenvolvimento da indústria e das empresas de construção, bem como o aparecimento de aparelhados gabinetes para o cálculo e o projecto do betão armado."¹²⁵

Noutros países, de que a Itália é um exemplo, durante o período de transição entre a década de quarenta e a de cin-

¹²⁵ op. cit. em 28, pág. 216

quenta, os arquitectos não se limitaram, somente, à transposição dos modelos urbanísticos e arquitectónicos, como parece ter acontecido em Portugal. Na realidade, o Neo-Realismo teve, também, expressão na arquitectura e urbanismo italianos — **os novos arquitectos "(...) Procuram uma nova linguagem que, sem esquecer os contributos do movimento moderno, se ligue aos valores de uma tradição autêntica (...) As suas propostas terão sempre como base aprofundados estudos sociológicos. Dar-se-á particular atenção aos métodos construtivos, optando-se pelas técnicas tradicionais de mais fácil domínio, em detrimento de sistemas mais sofisticados."**¹²⁶

Esta tendência reflectir-se-á, em Portugal, nos anos seguintes.

4.2 O Antepiano Regional de Urbanização, 1946 e o Antepiano Geral de Urbanização, 1947 de Antão de Almeida Garrett

Da interpretação dos mapas referentes ao Antepiano Regional de Urbanização presentes na "História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto"¹²⁷ depreende-se que:

1. Antepiano das comunicações da região do Porto:

- a) são consideradas estradas principais as que protagonizam as penetrações na cidade e uma via que as relaciona e que tem a forma de via de cintura interna.

¹²⁶ op. cit. em 81, pág. 88

¹²⁷ op. cit. em 54

As principais penetrações são:

— a de Lisboa, pela ponte da Arrábida;

— a de Matosinhos, mais precisamente a partir do porto de Leixões;

— a de Viana e Braga;

— a de Penafiel.

b) são consideradas estradas de primeira categoria (hierarquicamente inferiores às anteriores) as vias que protagonizam penetrações na Cidade, mas cuja origem é considerada menos importante, em termos viários, que a das vias principais e relacionam estas com as anteriores e entre si, ou seja:

— a via proveniente de Espinho;

— a ligação da via proveniente de Lisboa pela ponte D. Luís;

— a via que efectua a ligação de Entre-os-Rios;

— a ligação de Sto. Tirso à penetração oriunda de Penafiel;

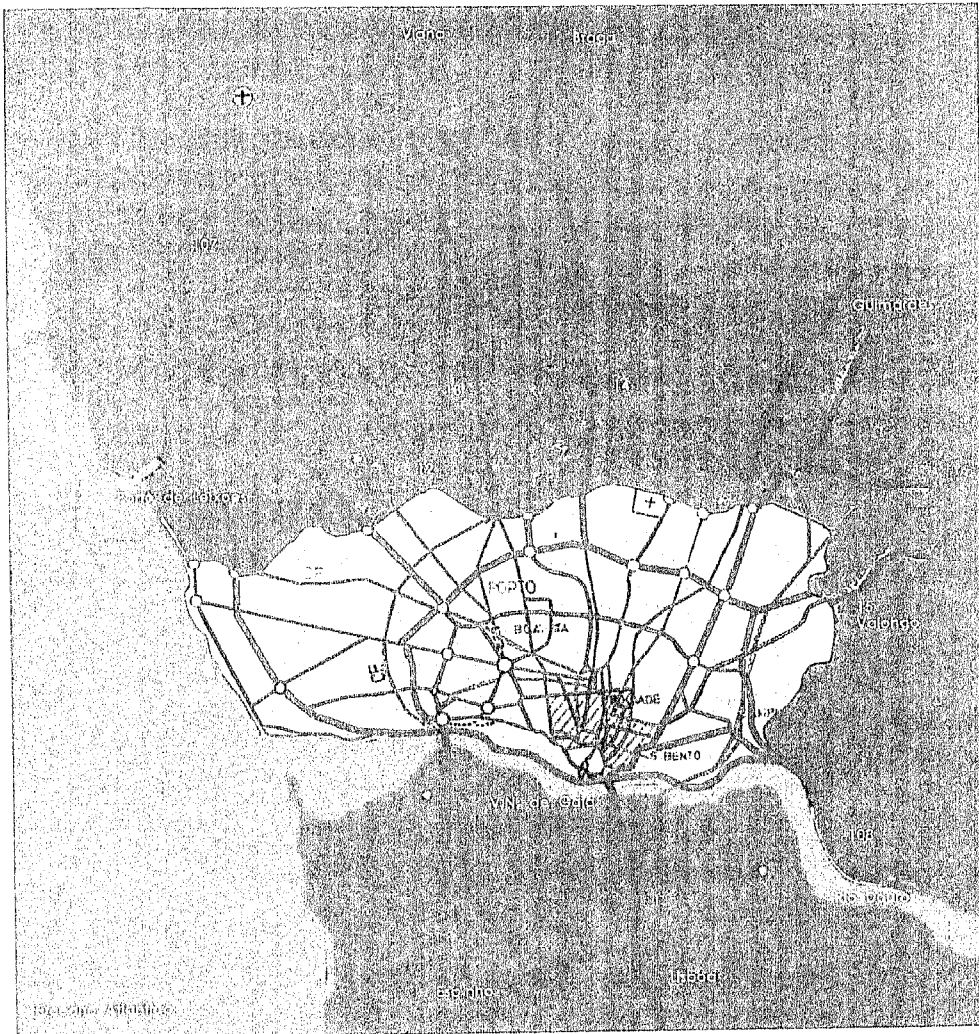
— a ligação do porto de Leixões, também, à penetração proveniente de Penafiel.

c) são consideradas estradas de segunda categoria (hierarquicamente inferiores às anteriores) as vias que articulam o trânsito no interior da Cidade, definido pela Estrada da Circunvalação, também ela englobada neste conjunto. A penetração proveniente de Gondomar é considerada uma estrada de segunda categoria, dando continuidade à Estrada da Circunvalação.

2. Anteplano Regional do Porto /Esquema da Futura Rede de Comunicações:

- a)** o tráfego pesado de atravessamento é desviado do centro pela ligação das principais penetrações na Cidade através de uma via com a forma de "via de cintura externa",
- b)** o tráfego ligeiro de atravessamento atinge o centro continuando as penetrações, que são articuladas por uma via com a forma de "cintura interna".
- c)** o tráfego de articulação do centro da Cidade (de S. Bento à Trindade e daí à Cordoaria) efectuado por vias de ligação e penetração. Do centro da Cidade é desviado todo o tráfego de atravessamento.

O primeiro esquema aqui analisado é efectuado, ainda, sob a influência de Muzio e é datado de 1945. O segundo, datado de 1947, é da responsabilidade de Antão de Almeida Garrett. Existem, apesar disso, entre os dois semelhanças, como a existência de uma via de cintura interna que articula as penetrações na Cidade e o condicionamento do tráfego com acesso à área central. Os núcleos urbanos considerados e para os quais se propõe penetrações fluídas, quer de tráfego pesado, quer de tráfego ligeiro, são, em ambos os esquemas, os mesmos (ver mapas seguintes).



Antão de Almeida Garrett

Tráfego Pesado de Altravessamento
Tráfego Ligeiro de Altravessamento
Linha de Caminho de Ferro

**Anteplano Regional do Porto - Esquema da Futura Rede de Comunicações
(Dezembro de 1947)**

Em 29 de Dezembro de 1947, em reunião extraordinária da Câmara Municipal do Porto, é apresentado o Anteplano Geral de Urbanização do Porto. Segundo Almeida Garrett:

" (...) este Plano Geral não apresenta uma decisão de total realização imediata. Tem o objectivo de fixar, em linhas gerais, mas duma forma definitiva, a rede geral de comunica-

ções, as zonas destinadas a habitações, as zonas especiais e as zonas de reserva (...)" ¹²⁸

Desta forma, criavam-se condições para o impedimento da concretização de obras que viessem a dificultar o desenvolvimento urbano futuro dos locais em que se inserissem e que seja realizado o enquadramento dos planos parcelares na orgânica estabelecida para a Cidade.

Este Antepiano é encarado fundamentalmente como um plano de zonamento, de grandes comunicações e de organização administrativa e social:

— o zonamento tem como objectivo a distribuição do território pelas diferentes actividades, prevendo a expansão possível para um período de trinta anos:

— as intervenções nas grandes comunicações têm como objectivo ordenar, pela hierarquização, as vias actuais e efectuar o completamento da rede;

— a organização administrativa e social permite criar bairros — "unidades residenciais" — que gozem de alguma autonomia funcional.

Portanto, o "(...) Plano Geral marca rumos a seguir, disciplinas a respeitar, e por isso também lhe chamam plano regulador." ¹²⁹

Analizando o texto elaborado por Almeida Garrett para auxiliar a interpretação do Antepiano ¹³⁰, compreende-se que a cidade do Porto se caracteriza, à data, da seguinte maneira:

¹²⁸ Garrett, Antão de Almeida, citado por Pina, Luís, Presidente da Câmara Municipal do Porto, "Plano Geral de Urbanização do Porto", Acta da reunião extraordinária da Exma. Câmara Municipal do Porto, de 29 de Dezembro de 1947

¹²⁹ Garrett, Antão de Almeida, "Plano de Urbanização do Porto", Civitas, 1º ano, 1947, pág. 212

¹³⁰ idem, ibidem, pág. 212 a 224

— relevo acidentado a leste e na zona central, relevo pouco acidentado a oeste;

— concentração do comércio na zona central e ao longo das principais vias de penetração;

— dispersão, por toda a Cidade, das indústrias;

— existência de habitação insalubre e habitações com boas condições lado a lado;

— compacidade elevada de certos bairros;

— trânsito intenso em algumas vias;

— forte dinamismo da iniciativa particular (sobretudo quando comparado com o protagonizado pelas entidades oficiais) que se observa na construção de habitações e fábricas e na evolução quantitativa e qualitativa do comércio, necessitado da orientação de um Plano Geral de Urbanização.

O Antepiano propõe:

— a organização das zonas residenciais nas áreas cujo relevo e exposição, posicionamento face às vias de comunicação e aos serviços públicos, sejam os mais favoráveis;

— a criação de uma maior heterogeneidade social em cada unidade residencial, alcançando um nível médio, para evitar a segregação dos bairros em que se concentre a população mais desfavorecida;

— a edificação de blocos habitacionais para além das moradias unifamiliares, que têm a preferência dos portugueses;

— compreendendo que existem áreas comerciais já consolidadas ("comércio rico" nas ruas centrais, "comércio por grosso" junto ao Douro e às estações de caminho-de-ferro e

em deslocação para Leixões), a criação de outros centros comerciais de zona nas áreas de expansão residencial;

— a deslocação das indústrias "(...) cuja situação em meio residencial seja a este nitidamente desfavorável (...)"¹³¹ para áreas com boas comunicações;

— o enquadramento das indústrias que se encontram dispersas pela Cidade e que não constituam especial problema para o tecido urbano em que se inserem;

— a concepção e revitalização de parques e jardins públicos, distribuídos pela Cidade, que permitam o acesso de todos os cidadãos a áreas verdes (o jardim do Palácio de Cristal, um parque em Salgueiros, um parque a leste de Fernão de Magalhães, a Quinta da Prelada, um parque em Monsanto, são exemplos desta distribuição;

— a separação do tráfego local do estranho, do de penetração e do de distribuição;

— a criação de novas vias de penetração, traçadas sobre terrenos rurais e ao longo dos quais não fosse permitida a edificação (a "Via Rápida" de Leixões à Rua 5 de Outubro; a "Via Norte" oriunda de Moreira da Maia e de Barreiros até Salgueiros, junto à Lapa; a "Via Leste" de Ermesinde e Valongo até à Avenida Fernão de Magalhães; a E. N. 1, rectificada, pela ponte de D. Luís; uma nova via, dando acesso de Espinho e Valadares ao Porto, pela ponte da Arrábida; são exemplos das propostas);

— a concretização de uma "Avenida de Cintura" onde se articulam as penetrações na Cidade referidas;

— a libertação das praias do trânsito rápido e de velocidade pelo desdobramento da Marginal pela Avenida de Nun'Álvares;

¹³¹ *idem*, *ibidem*, pág. 216

— libertação das ruas do estacionamento através de parques e praças, aproveitando, para isso, o interior de alguns quarteirões;

— a reformulação das comunicações por caminho-de-ferro, por ar, por mar e rio;

— a ampliação da rede de eléctricos e sua correcção na zona central;

— a estruturação de carreiras de autocarros, que permitam o acesso a zonas urbanas mais afastadas, completando a malha dos eléctricos;

— a distribuição pela Cidade das praças de táxis;

— a reformulação da organização administrativa e social, levando em conta os "agrupamentos naturais" (organização de bairro, em que a vizinhança, o médico, a farmácia, a escola, a igreja, a junta de freguesia, a esquadra da polícia, a mercearia, estabelecem um núcleo);

— a regularização de "anomalias estéticas", tais como disparidades de cêrceas de edifícios contíguos, colorações e acabamentos das fachadas, coexistência de casas miseráveis e edifícios de valor histórico e arquitectónico;

— a consideração da parte antiga da Cidade como "Zona Arqueológico-Histórico-Turística e sua salubrização;

— a criação de legislação apropriada que permita a concretização das premissas do plano.

[Neste ponto do trabalho pensa-se ser importante referir algumas alterações legislativas que foram permitindo o fortalecimento do controlo da administração pública sobre o processo de urbanização das cidades portuguesas:

— A partir de 1936 a construção ou reconstrução de edifícios marginais a vias ou outros espaços de uso público ficam sujeitas a licenciamento.

— O Código Administrativo de 1940 torna também necessário o licenciamento do terreno para construção (e não apenas da construção) sempre que este faceie ruas ou espaços de uso público.

Miguel Rezende, em texto citado anteriormente, refere que a Câmara Municipal do Porto, por volta de 1940, começa a implementar restrições à construção utilizando para isso um zonamento esquemático e utiliza com maior frequência o direito de expropriar terreno com vista a preservar a sua utilidade pública.

Está, portanto, inerente ao Código Administrativo referido e às palavras de Miguel Rezende, a limitação da liberdade de construção da iniciativa privada.

— O decreto-lei 33921 de 1944 estabelece os responsáveis pelo planeamento físico que passam a ser, exclusivamente, a D. G. S. U. (Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, organismo especializado da administração central, hoje nomeado D.G.O.T.D.U. — Direcção Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano) e os municípios. Só estes podiam definir o uso do solo em áreas urbanas, através de zonamentos, desde as redes de infra-estruturas ao loteamento.

O licenciamento das construções passa a ser feito de acordo com as disposições regulamentares dos planos.

Em 1944, a Câmara Municipal do Porto proíbe completamente a abertura de arruamentos de iniciativa privada e o loteamento dos terrenos que com eles confrontariam, por consequência (como já foi referido no balanço efectuado, neste estudo (capítulo 3, sub-capítulo 3.4)).

Por forma a alicerçar o controlo efectivo do uso do solo urbano, a Câmara sistematiza novas expansões residenciais.

— O decreto-lei 35931 de 1946 estende a necessidade de licenciamento a todas as obras de construção que estejam localizadas dentro de perímetros urbanos definidos por planos de urbanização].

Os Anteplos, Regional e Geral de Urbanização, como é concluído da análise das suas propostas, mantêm as preocupações que desde o início dos anos trinta estão patentes nas reflexões efectuadas por Ezequiel de Campos, Piacentini e Muzio. Os problemas de circulação interna, de atravessamento da Cidade, de zonamento residencial e industrial, de intervenção na mancha urbana original e de expansão para poente, estão subjacentes às propostas de Almeida Garrett. ¹³²

No entanto, para além desta permanência dos problemas a resolver, é constatável que as propostas efectuadas contêm abordagens, em alguns aspectos, inovadoras:

- é perceptível que a questão em torno da metodologia é tomada como ultrapassada, principalmente no que concerne à elaboração do plano, embora a falta de cartografia actualizada da Cidade permanecesse. A questão metodológica passa a estar relacionada com o conteúdo do plano e a aplicação prática do que é proposto. A figura de Anteplo é justificada, aliás, pela necessidade de serem tomadas medidas que impeçam a concretização de obras que inviabilizem a elaboração futura do conteúdo do Plano. Neste sentido, o Anteplo é encarado como um plano de zonamento, de grandes comunicações e organização administrativa e social. A importância dada anteriormente a questões mais inerentes ao desenho urbano é substituída pela vontade de estabelecer princípios re-

¹³² op. cit. em 24, pág. 417

guladores para a globalidade do tecido urbano. É referida a necessidade de criar legislação apropriada para que seja possível concretizar essa faceta reguladora do Plano;

- a organização das zonas residenciais é, também, objecto de estratégias inovadoras. Os problemas em torno das áreas de expansão residencial e de falta de habitação para as classes mais desfavorecidas persistem. A compreensão de que à expansão residencial pode estar inerente uma estratégia de controlo da intervenção da iniciativa privada e da sua potencialização para a realização daquilo que é pretendido para a Cidade, faz com que esta se torne um instrumento operativo utilizado pela Câmara Municipal.

Almeida Garrett, em sequência das preocupações já demonstradas no período final da acessoria de Muzio à elaboração do Plano Geral de Urbanização, propõe uma estratégia de criação de núcleos urbanos autónomos, por forma a libertar a Cidade de trânsito considerado dispensável. Para melhor efectivar este objectivo, propõe uma reformulação da organização administrativa e social.

Outra das preocupações mantidas por Almeida Garrett diz respeito à necessidade de evitar a segregação entre os bairros residenciais para as classes favorecidas e os destinados às classes menos favorecidas. É referida a premência de encontrar uma "média" social em cada zona residencial. Citando-o:

"Ultimamente, a necessidade de estabelecer planos de urbanização para a conveniente ordenação da ocupação do território, fez criar nas edilidades um espírito de dúvida sobre o que se pode deixar fazer ou se tem de proibir, dando lugar a dificuldades e a uma consequente alta dos preços dos terrenos de garantida possibilidade de edificação; e raros são os planos onde ta-

xativamente se estabelecem zonas para edificações modestas, sem grandes exigências arquitectónicas e construtivas." ¹³³

Almeida Garrett refere ainda que os bairros de moradias económicas são mais dispendiosos que os blocos de habitação colectiva. No entanto, é importante que estes blocos sejam edificados nas proximidades do centro da Cidade ou nos locais onde existam "ilhas".

"Certos bairros foram colocados em terrenos livres, que se puderam adquirir, realmente por um preço baixo, mas desarticulados totalmente do território urbano e acessíveis a ele de forma muito deficiente. Pensou-se no agrupamento; não se tratou de verificar a sua integração no existente." ¹³⁴

- outro dos problemas que preserva a sua posição entre os ainda não solucionados é a dispersão das implantações industriais.

Compreendendo que a realocação de todas as indústrias em áreas preparadas para tal é impossível de concretizar, prevê-se, no Antepiano, a manutenção da localização em tecido urbano não exclusivamente industrial das indústrias que não prejudiquem a zona em que estão inseridas.

Esta flexibilidade constitui uma inovação; a percepção de que a solução teórica de retirar todas as indústrias de áreas destinadas a outros usos não tem aplicação prática e a elaboração de uma solução, com a flexibilidade necessária à sua concretização, demonstra a vontade de criar um instrumento operativo para regular o desenvolvimento urbano.

¹³³ Garrett, Antão de Almeida, "O realojamento da população do Porto", Civitas, 6º ano, ano de 1952, pág. 139

¹³⁴ idem, ibidem, pág. 150

- a rede de comunicações é estruturada em cinco pontos: por estrada, por caminho-de-ferro, por ar, por mar e rio, através de transportes colectivos.

É notório o esforço contido nas propostas do Antep-lano para que as diversas formas de deslocação se complementem. Até aqui, as preocupações em torno da rede de comunicações referiam-se, quase exclusivamente, à rede viária e às linhas de caminho-de-ferro.

A preocupação de seleccionar o tráfego de atravessamento e retirá-lo do centro da Cidade, de criar vias destinadas apenas à circulação (sem edificação a ladeá-las), a distinção efectuada entre tráfego ligeiro e tráfego pesado, pressupõe uma compreensão clara da complexidade e importância que a circulação tem no desenvolvimento urbano da Cidade.

A hierarquização viária é sistematizada.

É referido o problema do estacionamento e é proposta a construção de parques com esse destino.

Os transportes colectivos (eléctricos, autocarros e táxis) são enquadrados num funcionamento em rede — uns complementam o serviço dos outros.

Por todas as razões enunciadas, pode-se concluir que as questões em torno da rede de comunicações foram alvo de propostas que revelam uma maior consistência e unidade.

- a necessidade de intervenção na parte antiga da Cidade permanece ainda. Salubridade e preservação são as propostas efectuadas para esta zona, para qual se julga necessário um estudo pormenorizado por rua.

Curiosamente, se por um lado neste Antepiano se constata preocupação de pragmatismo nas propostas, vontade de induzir a iniciativa privada à concretização do que é desejado e a preocupação de criar um enquadramento geral para a Cidade, por outro, em contradição, há pretensão de "(...) acabar com muitas das anomalias estéticas que se notam pelas Ruas da Cidade (...)" ¹³⁵ — sendo estas anomalias disparidade de cêrceas, coloração e revestimento de fachadas — pretensão esta que está imbuída de um espírito que tem semelhanças com o do final do século XVIII.

Como referência final refere-se precisamente esta simultaneidade:

o plano quer ser regulador:

- impedir a concretização de obras;
- marcar rumos a seguir;
- fixar disciplinas a respeitar;

o plano quer conter propostas pragmáticas:

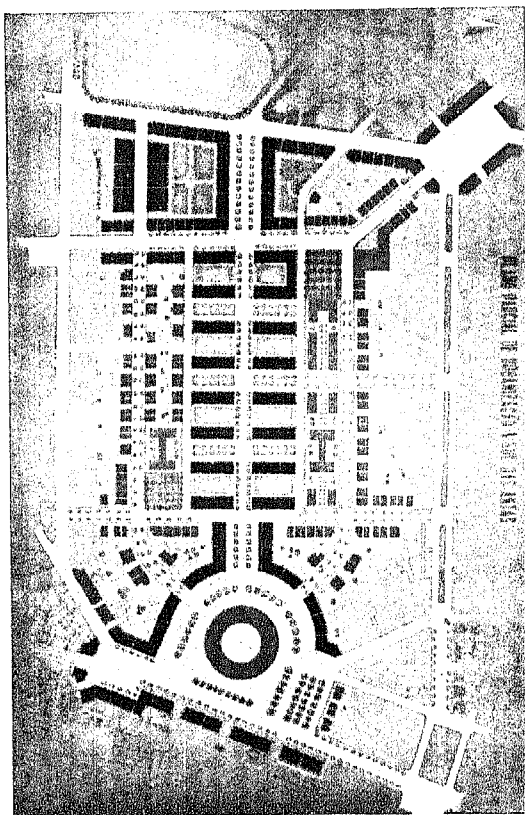
- induzir e potenciar a iniciativa privada na concretização das suas propostas;
- flexibilizar algumas premissas dadas como adquiridas como a realocação industrial, a segregação dos bairros económicos para as periferias, a rejeição dos edifícios de habitação colectiva.

¹³⁵ op. cit. em 128, pág. 223

4.3 O Plano Regulador da Cidade do Porto, 1952 de Antão de Almeida Garrett

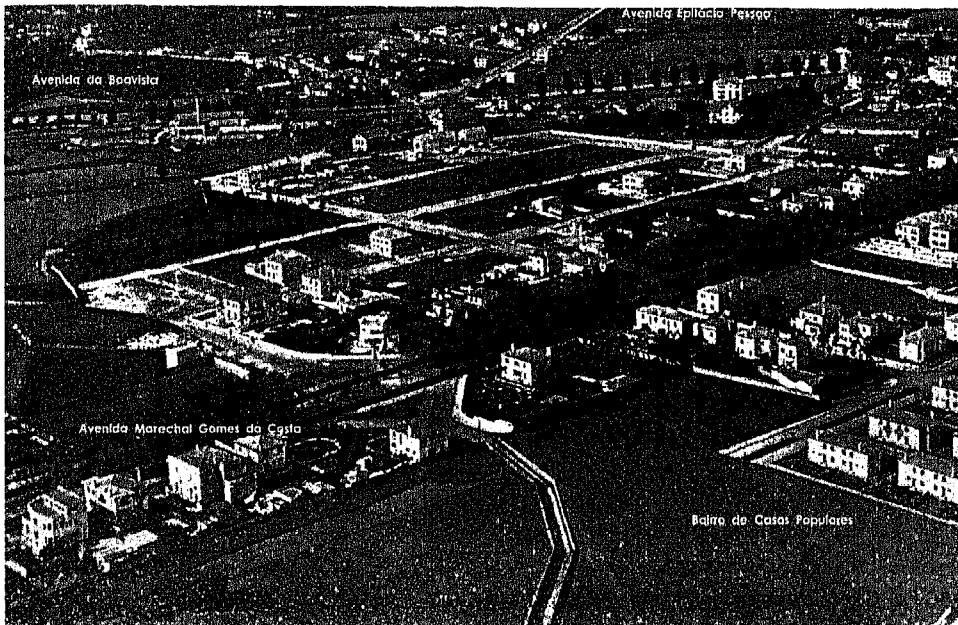
Após a homologação, por parte do Ministro das Obras Públicas, do parecer do Conselho Superior de Obras Públicas, do Antepiano Geral de Urbanização da Cidade foram tomadas em consideração as observações efectuadas e submeteu-se à aprovação o Plano Regulador.¹³⁶

No período entre 1946 (data de entrega do Antepiano Regional de Urbanização) e 1952, dá-se a consolidação das urbanizações nas zonas de Marechal Gomes da Costa, Guerra Junqueiro e Antas (ver mapa e figuras seguintes).

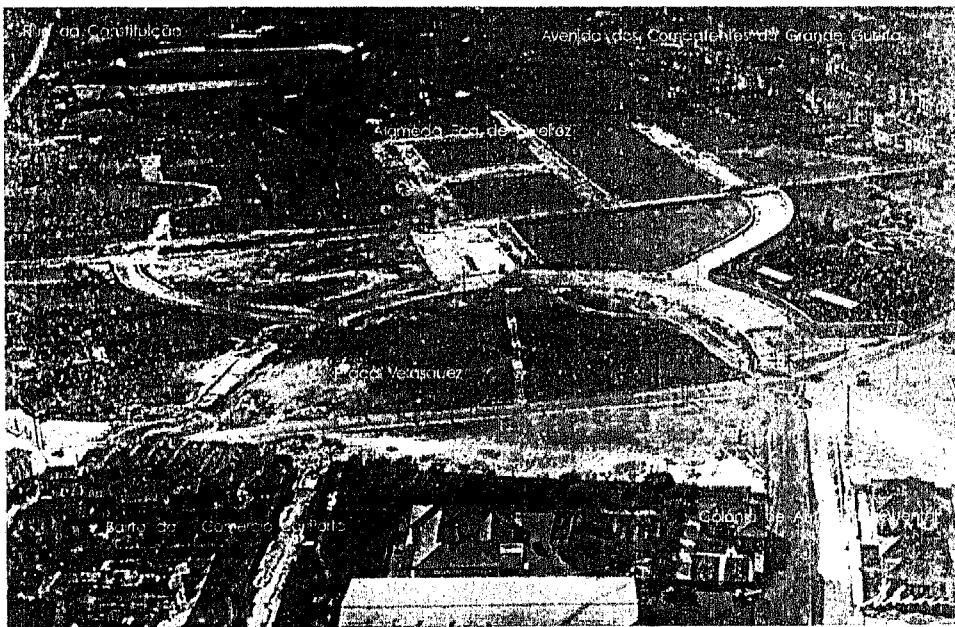


Plano Parcial de Urbanização a Sul das Antas

¹³⁶ Cunha, João de Brito e, "Relatório de Actividade em 1951", in *Civitas*, 5º ano, ano de 1951, pág. 113



Zona Residencial de Gomes da Costa na década de cinquenta



Aspecto dos trabalhos de urbanização da Zona a Sul das Antas

Também, neste período, decorrem obras nos bairros de habitação económica de S. Vicente de Paulo, à Corujeira, de Sobreiras e de Ramalde.

No centro da Cidade decorrem as obras de abertura da Avenida de D. Afonso Henriques e efectua-se o prolongamento da Avenida de Fernão de Magalhães até à Rua da Vigorosa e prossegue-se com a sua abertura até ao Bairro de Costa Cabral.

Certas obras importantes encontram-se, também, em curso — a construção do edifício dos Paços do Concelho, a realização da Praça de D. João I, a urbanização da Zona do Bom Sucesso, a abertura da Avenida de Fernão de Magalhães até ao Campo de 24 de Agosto, a conclusão da Via Rápida de Leixões, são alguns exemplos — no entanto, o plano de obras esboçado constitui um pesado encargo financeiro para o erário municipal.

Apesar disso, não é abandonada a preparação dos empreendimentos a efectuar no futuro, sendo elaborados "(...) planos parciais de urbanização daquelas zonas que circunstâncias especiais determinem um mais próximo aproveitamento." ¹³⁷

Em áreas urbanizadas, cujos arruamentos se encontram já abertos e cujos serviços colectivos estejam em funcionamento, a construção é consentida, devendo obedecer a normas de altura, percentagem de área coberta e natureza de ocupação.

É proibida a construção no interior dos quarteirões, preservando-se, assim, uma "(...) ampla reserva de terra viva, cultivada e arborizada, para respiração do solo e amenização de uma extensíssima área edificada (...)" ¹³⁸

¹³⁷ idem, *Ibidem*, pág. 115

¹³⁸ op. cit. em 19, pág. 225

Na periferia da Cidade, onde o desenvolvimento residencial é mais recente, a Câmara Municipal disciplinou o loteamento e fez respeitar regulamentos de construção especiais, conseguindo uma densidade de habitação "aconselhável".

Na zona central, a altura excessiva das edificações é combatida pela fixação de cêrceas máximas para os arruamentos principais.

Nas áreas suburbanas, procede-se, gradualmente, à aquisição de terrenos pela Câmara Municipal, sobretudo naquelas que são já contíguas a zonas urbanizadas. O processo de negociação dos terrenos é, no entanto, lento, uma vez que os seus proprietários criam expectativas de valorização desses terrenos tornadas possíveis pela integração urbana (ver mapa seguinte).



Mancha Habitacional das Cidades do Porto, Matosinhos e V. N. de Gaia na década de cinquenta

Diz Miguel Rezende:

*"Supomos poder afirmar que o ponto de vista municipal, relativamente à política de uso do solo, nos parece evolucio-
nar cada vez mais para uma orientação criadora. Vai lenta-
mente fazendo carreira a legitimidade de que aos interesses
gerais se tem de subordinar os interesses particulares. É no
campo do urbanismo que a asserção pode e deve ter signifi-
cação prática. Ora o interesse da colectividade, neste caso,
é a execução do Plano Regulador, que exclui o processo de
realizações futuras de expansões urbanísticas esparsas, espo-
rádicas, como até há pouco vinha acontecendo, por falta de
um planeamento de conjunto, regional e local."*¹³⁹

Neste sentido, o Plano Regulador deve corresponder a um novo conceito de urbanismo que impõe a revisão dos métodos de providência urbana, garantindo uma política administrativa eficaz face ao problema da conveniente utilização do solo.

Assim, há que conseguir uma relação, cada vez mais estreita, entre a política geral da Administração e as directrizes urbanísticas do Plano Regulador.

Lê-se na "Introdução" da Separata da Revista Civitas¹⁴⁰ referente ao Plano Regulador da Cidade do Porto:

"Um Plano Regulador é essencialmente um plano em definir por um largo prazo de tempo e por forma a que toda a actividade urbanística se possa enquadrar no respeito dessas linhas mestras do condicionamento."

O estudo das vias de comunicação interurbanas e as internas fundamentais, o estabelecimento de um zonamento que estipule o uso do solo para as diferentes actividades exer-

¹³⁹ Idem, *ibidem*, pág. 226

¹⁴⁰ Separata da Revista Civitas, 6º ano, ano de 1952

cidas no aglomerado urbano, a previsão das extensões do território preconizadas pela expansão, a definição de espaços livres que garantam o bem-estar e a higiene dos cidadãos, e a criação de regulamentação indispensável à concretização prática das premissas do plano, são tarefas indispensáveis na elaboração do Plano Regulador.

A análise pormenorizada do existente, da evolução do aglomerado urbano através dos tempos, a auscultação da população sobre as aspirações, que preconizam para o futuro da Cidade, o estabelecimento de previsões no que concerne à expansão demográfica, evolução cultural e económica, são trabalhos que, segundo Almeida Garrett, devem ser efectuados previamente à realização do Plano Regulador.

"Isto é, impõe-se uma análise tão profunda e minuciosa que se possam formular as questões fundamentais e ter elementos para lhes encontrar soluções convenientes ao bem comum e ao progresso do agregado urbano em causa." 141

A premência da elaboração de um Plano como este para o Porto é justificada pelo facto de a execução de obras de larga escala para um território tão vasto não ser possível, logo, *"(...) se torna indispensável definir um condicionamento geral à actividade urbanística espaçada no tempo, para que esta, por meio dos seus planos locais de urbanização, elaborados segundo as oportunidades, vá realizando trabalho enquadrado no respeito desse condicionamento."* 142

Nesta "Introdução", chama-se, também, a atenção para o facto de os traçados e normas estabelecidos no Plano deverem conter uma certa flexibilidade. O desfasamento entre a sua proposta no Plano e a sua concretização efectiva pode obrigar a que sejam efectuados ajustamentos, mediante circunstâncias apenas constatáveis à data da realização. Assim, as imposições, feitas e devidamente justificadas, não deverão ser excessivamente pormenorizadas.

141 *idem*, *ibidem*, pág. 3

142 *idem*, *ibidem*, pág. 4

"Em resumo: pela análise da localidade, no seu todo físico, no ambiente que o cerca e na vida da população, procuram-se definir as questões fundamentais e que poderemos julgar perenes no tempo que nos é lícito considerar.

São elas: as comunicações fundamentais, a organização da cidade, o seu equipamento, os espaços livres e a regulamentação.

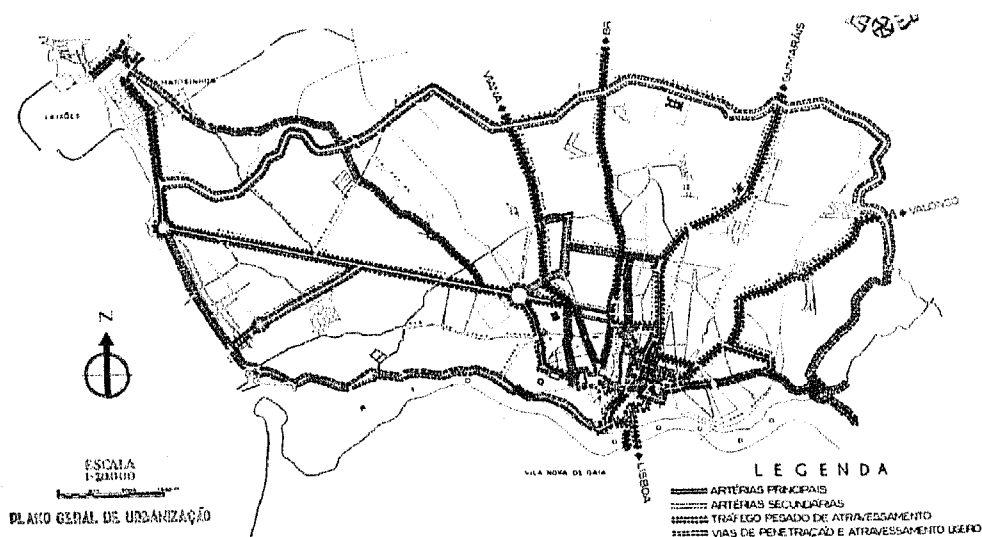
Em todas se julgou útil não usar de rigidez, que seria certamente frágil no decorrer no tempo."¹⁴³

As principais propostas do Plano Regulador são:

1. Comunicações

a) Comunicações rodoviárias

Diagnóstico (ver mapa seguinte):



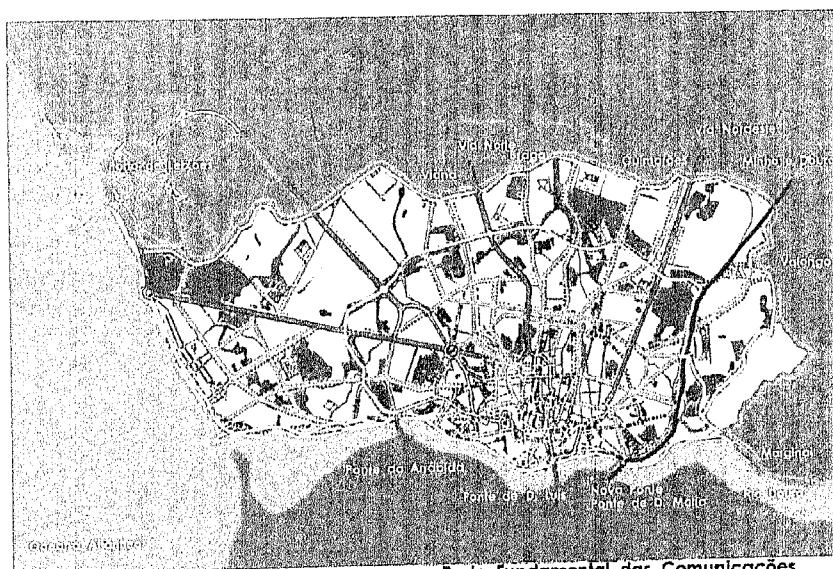
Plano Regulador da Cidade do Porto - 1952 - Rede actual das comunicações

António de Almeida Garrett

¹⁴³ idem, ibidem, pág. 4

- circulação difícil e insegura;
- hierarquização viária inexistente no que concerne ao perfil dos arruamentos e à separação dos diferentes tráfegos;
- estacionamento marginal aos passeios, impedindo a circulação do tráfego e dificultando o percurso dos peões;
- rigidez dos percursos dos transportes por carril (eléctricos) geradora de longas paragens no trânsito;
- impossibilidade de efectuar alargamentos das ruas, pois estes implicariam diversas demolições.

Proposta (ver mapa seguinte):



António de Almeida Garrett

Plano Regulador da Cidade do Porto - 1952

**Rede Fundamental das Comunicações
e dos Espaços Verdes de Interesse Público**

Grandes Penetrações	—
Grandes Cinturas	—
Vias Fundamentais Internas	—
Caminho de Ferro de Via Larga	—
Zonas Verdes	—

- concretização de percursos alternativos para o trânsito, evitando a sua convivência com o de articulação interna da Cidade;
- criação de hierarquização viária através da separação de tráfegos e do dimensionamento do perfil das vias;
- estipulação de zonas de estacionamento em localizações convenientes ("*... nas proximidades do anel da zona central, junto das principais penetrações (...)* outros deverão situar-se dentro da própria zona central (...) podem aproveitar-se certos interiores de quarteirões (...)”¹⁴⁴ para que não se ocupe a via com esta finalidade;
- organização dos cruzamentos por forma a proporcionar uma maior segurança, o que se concretiza pela separação do tráfego rápido do lento e pela introdução de rotundas ou passagens desníveis;
- construção de "autogares" para as camionetas de carreiras, no centro da Cidade, evitando, assim, a sua permanência nas ruas e praças, prejudicial à circulação.

Pode-se observar no mapa da Rede Fundamental das Comunicações e dos Espaços Verdes de Interesse Público a separação efectuada entre:

- grandes penetrações,
- grandes cinturas,
- circulares,
- vias fundamentais internas,

¹⁴⁴ *idem, ibidem, pág. 9*

— vias de acesso da beira Rio à zona alta.

Não sendo viável a realização de uma rede viária nova, independente da existente, são aproveitadas para a malha fundamental algumas ruas, sobretudo aquelas que estão inseridas em pontos da Cidade em que o rasgamento de uma via alternativa não é possível.

b) Comunicações ferroviárias

Proposta:

— concretização de um dispositivo ferroviário pela Arrábida até S. Mamede;

— estipulação de uma estação no apeadeiro de General Torres.

c) Comunicações aéreas

Proposta (ver mapa anterior):

— concretização de uma estrada até à Via Norte, permitindo o acesso automóvel de e para o Centro da Cidade em poucos minutos do aeroporto de Pedras Rubras;

— melhoria do acesso do aeroporto de Espinho (sic) à Cidade.

d) Comunicações fluviais e marítimas

Proposta:

— realização de obras por forma a tornar navegável o Rio Douro.

e) Transportes colectivos

Proposta:

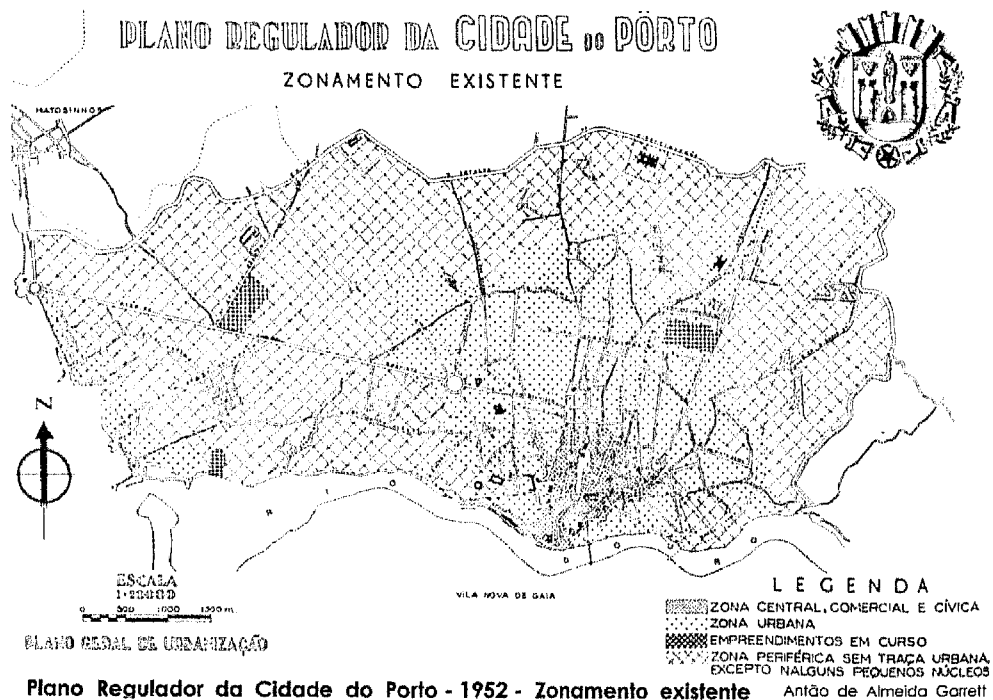
— modificação da rede de carril fixo na zona central pela eliminação de linhas;

— ampliação da rede de autocarros, por forma a que esta complemente a de eléctricos — fechamento da malha e serviço aos "centros satélites" mais populosos;

— disseminação das praças de táxis, permitindo o alcance fácil a todos os clientes.

2. Zonamento

Diagnóstico (ver mapa seguinte):

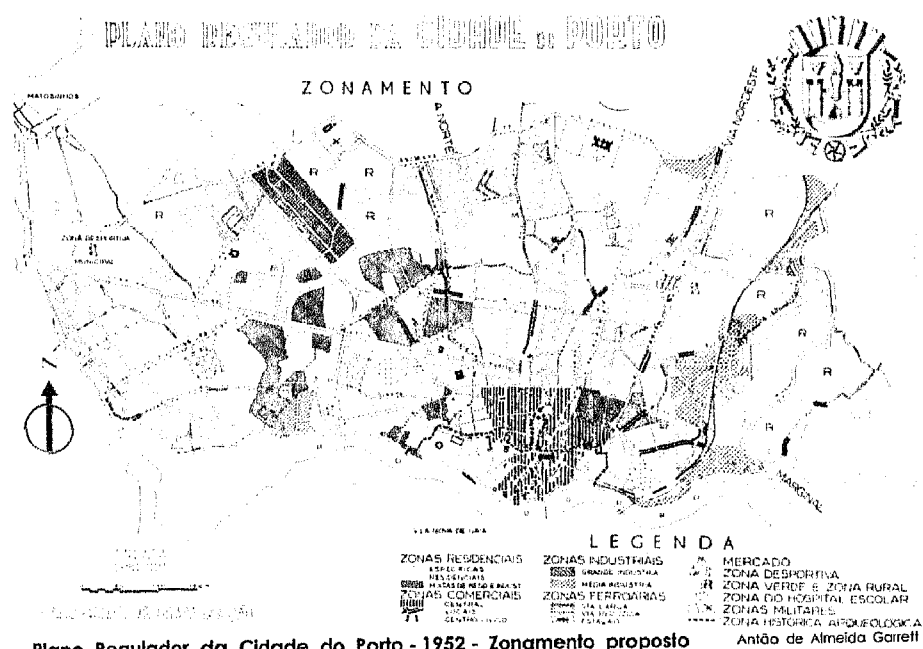


— inexistência de zonamento, embora algumas zonas tenham características diferenciadas;

- zona residencial/urbana na Foz Nova;
- zona comercial de Carlos Alberto à Batalha, de Mouzinho da Silveira a Fernandes Tomás e Firmeza e, ainda, Gonçalo Cristóvão — no entanto, há também, nesta área, oficinas, fábricas e residências;
- grupos de indústrias em Lordelo, Boavista e Campanhã, rodeados por residências;
- espaços verdes em quantidade reduzida, disseminados pelo território urbano, sem qualquer estratégia de distribuição;
- periferias rurais.

Almeida Garrett considera que uma solução "(...) pura, teórica, seria possível no papel, mas inviável na realização."¹⁴⁵

Proposta (ver mapa seguinte):



¹⁴⁵ idem, ibidem, pág. 12

— consideração de quatro tipos de zonas:

a) residenciais:

- estritamente residenciais,
- residenciais,
- residenciais e de indústria;

b) especiais:

- comerciais,
- industriais,
- ferroviárias,
- portuárias,
- praias,
- determinados edifícios públicos,
- zona Histórico-Arqueológico-Turística;

c) verdes;

d) rurais.

Analisando cada uma delas:

a)

As zonas estritamente residenciais referem-se a áreas onde só existem habitações e onde são to-

mas medidas para que esta característica se mantenha.

Nas zonas residenciais é permitida a existência de pequenos estabelecimentos, oficinas e lojas; no entanto, devem ser preteridas as ocupações "incómodas" e deve-se proceder à realocação de ocupações deste tipo que se encontrem já instaladas.

As zonas residenciais e de indústria são zonas de tolerância; a observação de que as fábricas e oficinas e as residências estão, nestas áreas, interligadas, permite compreender que a viabilidade de deslocar uma das ocupações é de difícil concretização.

b)

As zonas especiais são alvo de intervenções que permitam organizar melhor a distribuição do tecido urbano actual. ¹⁴⁶

c), d)

As zonas verdes são constituídas por cinturas de jardins e parques envolventes aos conjuntos populacionais.

Nos parques prevê-se a instalação de terrenos de jogos e campos de desportos; é preconizada, também, para o extremo noroeste da Cidade, a construção da Zona Desportiva do Castelo do Queijo, unida, pelas avenidas marginais da Foz, à área dos Desportos Náuticos na Cantareira.

É prevista, ainda, a criação de pequenos jardins de repouso, inseridos nos bairros, em complemento dos

¹⁴⁶ É referido por Almeida Garrett que " (...) as zonas especiais não merecem menção Individual, compreendendo-se facilmente a sua razão de ser." *Idem*, *ibidem*, pág. 13

"recreios" de apoio às escolas, dotados de recintos infantis. Estes jardins deverão ser considerados nos planeamentos das novas expansões residenciais e introduzidos pelas obras de beneficiação dos bairros insalubres.

A este sistema interno de zonas verdes deverá acrescentar-se um outro, suburbano, de "parques de fim-de-semana" e, ainda, um último que deverá ser constituído pelas reservas regionais e nacionais, sendo, para tal, potenciadas as zonas rurais.

3. Organização

Diagnóstico:

— a organização da Cidade faz-se com base em três escalões "naturais":

a) vizinhança

"(...) tendo por base a escola primária e que, abrangendo cerca de 130 famílias, reconstitui a aldeia. (...) Os pais conhecem-se pela convivência dos filhos.

O equipamento terá de ser rudimentar e apenas ligado às necessidades mais imediatas e de todos os dias." ¹⁴⁷

b) bairro

"(...) quatro vezes maior que o da vizinhança, onde já não possível tão fácil conhecimento dos pais

¹⁴⁷ idem, ibidem, pág. 17

pele convívio dos filhos (...) mas onde a gente, 2 000 a 4 000 habitantes, é já suficiente para ter exigências maiores: lojas, pequena estação telegráfo-postal, esquadra de polícia, etc..

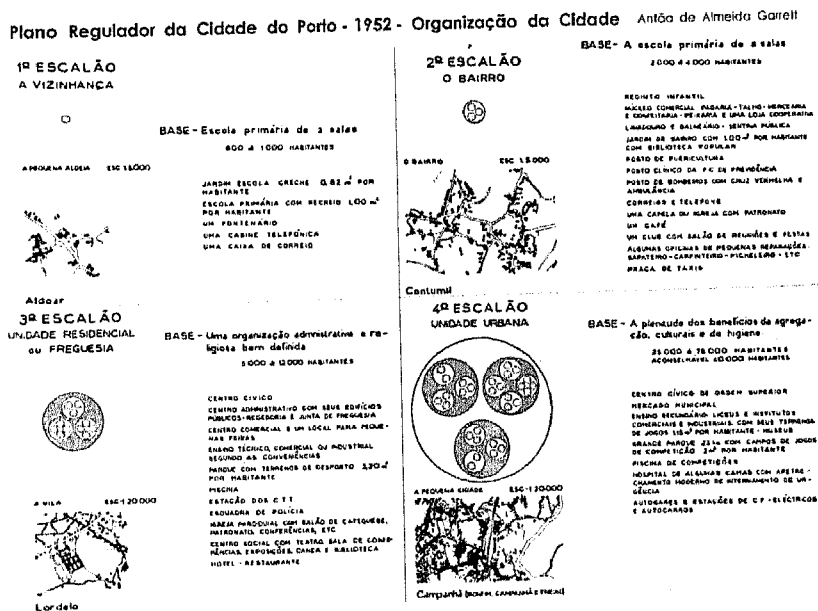
O bairro corresponde à pequena vila.¹⁴⁸

c) unidade residencial

"(...) a nossa velha freguesia — podendo ir de 5 000 a 12 000 habitantes, atinge um nível urbano mais perfeito e semelhante ao das nossas vilas. A organização religiosa e administrativa, política e social é bem caracterizada. O comércio já lucra em se agrupar (...)

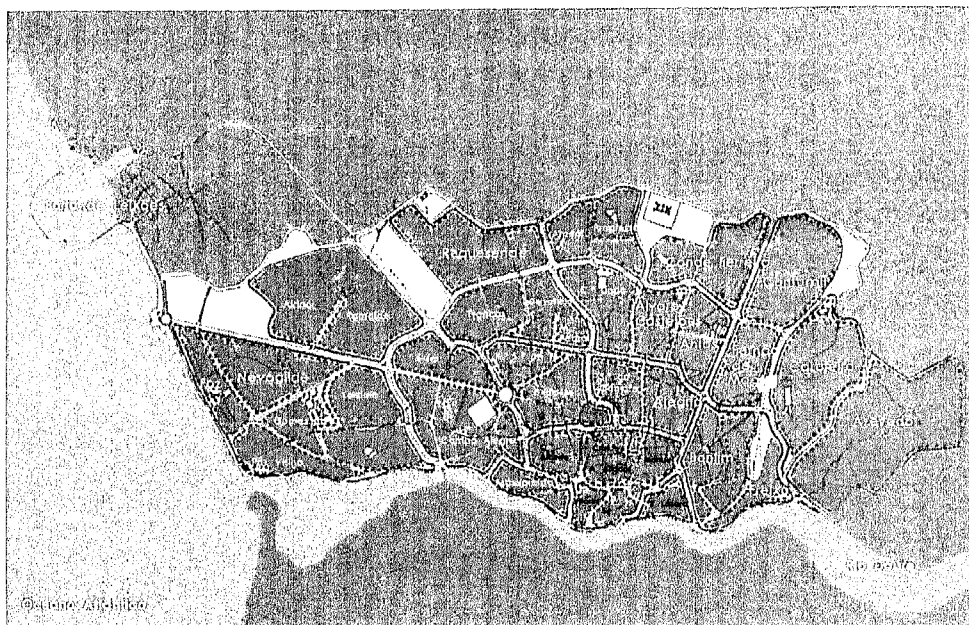
Já pode aspirar ao ensino técnico, comercial ou industrial (...)"¹⁴⁹

Proposta (ver figura e mapa seguintes):



148 idem, ibidem, pág. 17

149 idem, ibidem, pág. 17



Aníão de Almeida Garrett

Unidades Urbanas
Unidades Residenciais

Plano Regulador da Cidade do Porto - 1952
Unidades Residenciais (freguesias)

— consideração dos escalões "naturais" referidos e estruturação de dois outros, incluídos no Plano Regulador (os restantes são remetidos para estudos de pormenor):

d) unidade urbana

"Acima deste escalão (unidade residencial) convém considerar ainda um outro que designaremos por unidade urbana e que englobará umas tantas unidades residenciais, não devendo contudo exceder os 70 000 habitantes, convindo até que fique pelos 40 a 50 mil, considerados como limite à plena utilização dos bens comuns. Corresponde já à pequena cidade. Poderá haver um mercado municipal, o

ensino secundário, o hospital, um serviço de transportes colectivos." ¹⁵⁰

e) unidade rural

"Na cidade do Porto existem vastas extensões rurais que não foram julgadas necessárias às expansões durante a vigência do plano regulador e que se encontram integrados em unidades residenciais. Por constituírem reservas de futuros desenvolvimentos da cidade, consideram-se como unidades urbanas em potencial (...)" ¹⁵¹

- consideração do carácter específico da região central, "(...) onde é praticamente impossível actuar em extensão e profundidade (...)" ¹⁵² (esta "região" será caracterizada no ponto 4);
- delimitação de cada unidade urbana através de artérias de grande tráfego, tornando as suas fronteiras invariáveis;
- previsão de flexibilização das propostas efectuadas para o interior de cada unidade urbana, permitindo ajustamento das unidades residenciais;
- estruturação de estudos de pormenor para as unidades residenciais, por forma a distribuir e ajustar o equipamento conveniente.

4. Zona Central

"Considera-se como zona Central a extensão do território cingida pelo designado Anel da Zona Central,

¹⁵⁰ idem, ibidem, pág. 17

¹⁵¹ idem, ibidem, pág. 17

¹⁵² idem, ibidem, pág. 17

constituído: a norte, pela Rua de Gonçalo Cristóvão e seus prolongamentos, para oeste, até ao Largo de Alexandre de Sá Pinto e Rua da Piedade até à Praça da Galiza, e para leste, até à Avenida de Fernão de Magalhães, passando em túnel o alto da Rua da Alegria, extensão na qual é substituído pelas Ruas de Santa Catarina, Escola Normal e Alegria; a leste, pela Avenida de Fernão de Magalhães, Rua da Murta e Jardim de S. Lázaro, Praça dos Poveiros e Rua Duque de Loulé, a sul, pela preconizada artéria de desvio para leste para a Rua Duque de Loulé; e a poente, pela Avenida da Ponte e o ramal para o Campo dos Mártires da Pátria, a Cordoaria e ruas da Restauração, Liberdade, de D. Manuel II e de Júlio Dinis até à Praça da Galiza; e pela extensão baixa da Ribeira à Praça, tendo como limites, a leste, as Ruas de Mouzinho da Silveira e S. João e, a poente, as ruas dos Caldeireiros, Flores, Largo de S. Domingos, Ferreira Borges e Comércio do Porto."¹⁵³

Diagnóstico:

— a Zona Central é o centro comercial e cívico da cidade;

— na Zona Central terminam as grandes penetrações viárias;

— a Zona Central é caracterizada por uma malha viária fundamental interna onde o trânsito se efectua mais lentamente;

— a Zona Central possui uma diversidade funcional, "albergando" as funções habitacional, comercial e industrial — "Sendo mais rica a ocupação pelo comércio do que pela habitação, ele se encarrega de afastar a

¹⁵³ *idem*, *ibidem*, pág. 19

moradia. Por enquanto, porém, há ainda muita casa de residência na zona comercial e em alguns prédios novos as moradias ocupam os andares superiores, menos procurados pelo comércio pelo afastamento da via pública.

Por outro lado, a evolução da ocupação comercial foi encontrar encastradas, por entre as casas de moradia, muitas oficinas e algumas fábricas que não tem conseguido afastar." ¹⁵⁴

Proposta:

— Escalonamento da circulação viária — quanto mais próximo se está do comércio, dos escritórios, etc., menos tráfego deve existir e mais percursos se devem destinar exclusivamente ao peão;

— Criação de parques de estacionamento exteriores ao "anel do centro", referido no ponto 1;

— Zonamento quase exclusivamente terciário, potenciando vivências diurnas e nocturnas;

— Criação e manutenção de pequenos espaços verdes;

— Implantação de equipamentos e serviços urbanos, tais como escolas primárias para os filhos dos que residem neste núcleo central, fontanários, balneários, sentinas e mictórios públicos;

— Promoção de estudos para os conjuntos edificados e os espaços públicos, tais como o "Estudo de arranjo urbanístico do jardim da Cordoaria e Zonas Urbanas adjacentes", alinhamentos de cérceas e valorização de fachadas;

¹⁵⁴ *idem*, *ibidem*, pág. 20

— intervenção no núcleo mais antigo da Cidade.

*"O velho burgo é apenas tocado por esta zona central. Mas precisamente porque lhe está próximo sem dele fazer parte, pode e deve constituir um motivo de interesse turístico ao alcance dos forasteiros. As suas ruas estreitas com casas em que os beirais quase se tocam, as varandas de granito corridas sobre mísulas, e outros pormenores, e o formigueiro de gente que aí habita, são muito mais característicos do que muitas das nossas ruas comerciais. Há necessidade de lavar e clarear estas ruelas e calçadas e melhorar-lhes o aspecto e a salubridade."*¹⁵⁵

5. Regulamento

Proposta:

— Elaboração de um conjunto de normas que define as actuações em cada zona específica da Cidade —
*"(...) é um instrumento que cerceia direitos e impõe disciplinas (...) no superior interesse colectivo (...)"*¹⁵⁶

a) Zonas residenciais

— Criação de zonas estritamente residenciais "zonas residenciais como as que temos actualmente"¹⁵⁷ e zonas mistas de residência e indústria.

¹⁵⁵ *idem*, *ibidem*, pág. 23 e 24

¹⁵⁶ *idem*, *ibidem*, pág. 25

¹⁵⁷ *idem*, *ibidem*, pág. 24

b) Zonas especiais

— Criação de zonas comerciais, zonas industriais, zonas ferroviárias, zonas portuárias, zonas hospitalares, zonas militares, zona histórico-arqueológica e outras.

c) Espaços livres públicos e rurais

— Criação de "(...) porções do território destinadas a ficar em jardim ou parque e bem assim os jardins particulares e maciços de arvoredo que convém manter no património comum. (...) E como parte do território sobra, por excesso das necessidades previstas para a vigência do plano regulador, considera-se rural e regulamenta-se para que se mantenha com o carácter que tem actualmente." ¹⁵⁸

Concluindo sobre o Plano Regulador da Cidade do Porto, há a referir os seguintes pontos:

- as questões metodológicas são, no essencial, alvo de novas abordagens. Para isso contribuiu a reflexão efectuada na elaboração dos Anteplos Regional e Geral de Urbanização, que levou ao "abandono" dos estudos de pormenor e a uma maior incidência nas questões globais do tecido urbano. É criada uma hierarquia — plano geral, estudo de pormenor — que substitui a simultaneidade e mesmo a "troca de papéis" — ou seja, estudo pormenorizado sem apoio de qualquer ideia geral — existentes anteriormente.

¹⁵⁸ idem, ibidem, pág. 25

Por outro lado, o desenvolvimento urbano, alcançado pela Cidade até 1952, começa a suscitar preocupações que até aqui não tinham justificação. Surge, assim, a preocupação em torno de uma política de solos. A valorização dos terrenos inseridos em área urbana cria expectativas nos proprietários de zonas contíguas a urbanizações. Isso dificulta a capacidade de negociação da Câmara com os particulares e este processo é tomado como algo que ameaça o planeamento de conjunto.

Neste sentido, o Plano surge como Plano Regulador, figura que impõe a revisão do controlo e uso do solo e que, para isso, necessita de uma relação estreita entre a política geral da Administração e as suas directrizes urbanísticas.

Simultaneamente, é introduzida a necessidade de flexibilizar traçados e normas, pois o desfasamento entre as datas de realização do Plano e de concretização das propostas nele contidas é previsivelmente alargado. Almeida Garrett chama, portanto, a atenção para o facto de as premissas do Plano não necessitarem e não deverem ser demasiadamente pormenorizados.

A compreensão deste desfasamento leva, também, a que se saliente a importância de estabelecer previsões de expansão demográfica, de evolução cultural e económica.

- A organização de um zonamento mantém as premissas enunciadas no Antepiano Geral de Urbanização. A consideração de quatro tipos de zonas: residenciais, especiais, verdes e rurais; e a sua subdivisão interna, resulta de um diagnóstico da situação real da Cidade e da procura de uma solução de consenso, viável e

que resulte na melhoria das condições de vida da população do Porto.

A especificidade de caracterização de cada uma das zonas é amenizada pela forma como o Plano Regulador propõe a articulação e complementaridade entre elas, de que é exemplo a interligação proposta entre as zonas residenciais e as zonas verdes.

Por outro lado, a proposta de Organização da Cidade, através dos escalões de vizinhança, bairro, unidade residencial, unidade urbana e unidade rural, contribui, também, para a existência de uma articulação global da Cidade, de uma distribuição equitativa de equipamentos e serviços urbanos.

- A estrutura de comunicações permanece, também, de acordo com o proposto nos Anteplanos, ou seja, tenta-se articular as efectuadas por estrada, por caminho-de-ferro, por ar, por mar e rio e através de transportes colectivos.

As comunicações rodoviárias são alvo de estudo mais pormenorizado, estudo esse que complementa o efectuado nos Anteplanos. Estruturam-se:

- grandes penetrações,
- grandes cinturas,
- circulares,
- vias fundamentais internas,
- vias de acesso da beira Rio à zona alta,

ou seja, continua-se a procurar consumir o objectivo de separação de tráfegos, de interligação interna e de acesso da e para a Cidade.

Compreendendo, da experiência dos Estudos realizados por Piacentini e Muzio, a inviabilidade da realização de malhas viárias assentes, fundamentalmente, em novas vias, Almeida Garrett utiliza as vias existentes sempre que possível.

A rede de transportes colectivos é, também, alvo de sistematização, tendo-se como objectivo o funcionamento complementar entre eléctricos, autocarros e táxis.

O estacionamento, efectuado usualmente ao longo das vias, criando condicionamentos na fluidez do tráfego e dificultando o percurso dos peões, é desviado para parques, localizados na proximidade do "anel da zona central" (término das penetrações na Cidade), no interior de quarteirões do núcleo urbano e ao longo de vias em que a sua existência não seja prejudicial.

É referida a necessidade de áreas de uso exclusivo do peão, sendo estas localizadas nas imediações dos núcleos do comércio, de escritórios e de equipamentos de uso público.

Como já havia sido referido para os Anteplos, o estudo da rede de comunicações é efectuado de uma forma sistemática e há uma maior unidade entre propostas e o restante tecido urbano planeado e entre as próprias propostas.

- A intervenção na Zona Central permanece face ao Anteplo Geral de Urbanização, sendo as propostas dirigidas à requalificação do existente.

Para isso, são preconizadas a instalação de equipamentos de apoio, a manutenção e criação de pequenas zonas verdes e o escalonamento da circulação viária — dá-se primazia aos espaços de utilização pelo terciário.

Mantém-se a pretensão de levar a cabo um estudo por rua, por forma a proceder-se ao alinhamento de cérceas e à valorização de fachadas, pretensão essa cujo espírito se identifica mais com o existente no século XVIII do que com o pragmatismo que se pretendia obter em meados do século XX.

Diz Almeida Garrett:

"A Câmara Municipal do Porto, ao elaborar o seu Plano Regulador, deu um grande passo para o progresso, ordenação e beleza da cidade e bem assim para o bem-estar de todos os portuenses, supremo objectivo de toda a sua actividade.

(...), faz a arrumação do seu grande e velho solar, sem atropelos nem violências escusadas, e garante-se de graves prejuízos futuros, a que a anarquia individual fatalmente conduziria." ¹⁵⁹

4.4 Conclusões. Permanências/ inovações no processo e forma urbanos do Porto 3

Em conclusão, refere-se acerca das permanências / inovações no processo e forma urbanos do Porto até 1952:

- 1. Feito o balanço da experiência levada a cabo na elaboração do Plano pelos arquitectos italianos Piacentini e Muzio, Almeida Garrett avança com pro-**

¹⁵⁹ idem, *Ibidem*, pág. 25

postas inovadoras face à metodologia de elaboração e selecção de conteúdos desse documento.

Mais presente no Plano Regulador que nos Anteplos está a preocupação de elaboração de estudos prévios que, para além dos considerados já essenciais noutros períodos (diagnóstico da Cidade), devem ser, também, os de estabelecimento de previsões de desenvolvimento demográfico, económico e cultural. Esta noção de que há um futuro que é necessário, de certa forma, prever, cria, no conteúdo do Plano, a necessidade de flexibilização.

Almeida Garrett refere a premência de remeter o estudo particularizado de algumas zonas para planos de pormenor, a executar em altura consentânea com a urbanização dessas áreas, uma vez que as circunstâncias nessa data podem implicar ajustes às premissas do Plano.

Assim, o conteúdo do Plano Regulador é encarado como algo necessário ao enquadramento de acções que, numa cidade com uma extensão de território como a que possui o Porto, serão, forçosamente, espaçadas no tempo.

Isto representa, face aos períodos de planeamento anteriores, uma inovação. Os Estudos realizados, até aqui, tinham em vista responder com igual intensidade a todas as questões da Cidade e tinham tendência a preconizar soluções pormenorizadas para cada uma delas. Não havia, portanto, sistematização das soluções propostas num âmbito geral de funcionamento do tecido urbano.

No mesmo sentido, estes Estudos continham preocupações de detalhe, próprias de uma escala de inter-

venção de desenho urbano, enquadradas, portanto, mais facilmente, em planos de pormenor.

As preocupações a que o Plano Regulador deve dar resposta são, segundo Almeida Garrett e Miguel Rezende, as fundamentais para a estipulação de linhas mestras — comunicações, zonamento, expansão urbana e espaços livres. A necessidade de criar um regulamento surge com especial determinação:

— De que forma se podem concretizar, na prática, as premissas do Plano Regulador?

Por esta altura, as expectativas, criadas pela expansão urbana, nos proprietários dos terrenos não urbanizados, eram já sentidas como um impedimento à efectivação de determinados condicionamentos ao uso do solo. Fala-se, já claramente, em política de solos e apela-se ao estreitamento de relações entre a legislação criada pela Administração Central e a regulamentação dos Planos.

2. O zonamento da Cidade e a sua organização administrativa surgem interligados.

Lê-se nas "Conclusões e Votos do 1º Congresso Nacional de Arquitectura", realizado em 1948¹⁶⁰:

"Quanto ao Problema Português da Habitação:

— Que se organizem os inquéritos e as estatísticas necessárias ao perfeito conhecimento dos seguintes dados — base imprescindível para um estudo consciencioso deste problema:

— Necessidades da população em matéria de alojamentos;

¹⁶⁰ A.A.V.V. "1º Congresso Nacional de Arquitectura, Maio/Junho de 1948", Gráfica Santelmo, Lisboa, pág. LXIII

— *Características dos agregados familiares;*

— *Recursos económicos da população;*

— *Número, características e localização das casas insalubres tanto nos núcleos urbanos como nos meios rurais.*

(...)

— *Que, para proporcionar equitativamente e em boas condições funcionais e económicas, alojamentos às grandes massas da população — e por se tornar impraticável, para esse efeito, a modalidade única de moradias unifamiliares isoladas — devem ser revistos os métodos em uso, adoptando-se, ainda que a título experimental, o princípio da construção multifamiliar em altura integrada em planos racionais de urbanização, e com as indispensáveis condições de insolação e arejamento garantidos por largos espaços livres adjacentes.*

(...)

— *Que se não construam bairros exclusivamente destinados a uma determinada classe, ou isolados, e que nunca se desprezem as considerações de distância, não de admitindo mesmo a construção de qualquer núcleo de habitações sem que previamente lhe estejam assegurados meios eficientes de transporte colectivo, principalmente para os locais de trabalho.*

(...)

— *Que no estudo da habitação se considere o desenvolvimento moral e físico da criança."*

Almeida Garrett, nas suas propostas para o zonamento do território e organização administrativa da Cidade repega nestes princípios.

No Plano Regulador não existe um item destinado exclusivamente à habitação social. A habitação destinada às classes mais desfavorecidas não se encontra, portanto, à margem das premissas estabelecidas para as áreas residenciais.

É aliás preocupação de Almeida Garrett, que se mantém já desde a época em que os arquitectos italianos assessoravam a realização do Plano, não criar segregação no uso do território.

No entanto, o regulamento do Plano menciona que *"as densidades médias podem ser ultrapassadas nas realizações de carácter social e que nas zonas residenciais ricas a densidade pode ser inferior a 75 habitantes/ha, o que prova bem que a segregação, mesmo sob outras formas, permanece real."*¹⁶¹

Almeida Garrett demonstra, através do Plano Regulador, consciência da premência de criar áreas de lazer e espaços verdes que complementem os núcleos residenciais.

A forma como estes espaços são estruturados e hierarquizados — ao nível do bairro, ao nível da unidade residencial e ao nível da unidade urbana — pressupõem a autonomia funcional de cada unidade em que estão inseridos e a sua complementaridade.

A proposta de equipamentos e de comércio direccionados às necessidades quotidianas das populações e a vontade de criar comunicações eficazes, quer através de transporte particular quer através de transporte colectivo, entre as unidades urbanas e as

¹⁶¹ op. cit. em 90, pág. 208

zonas preponderantemente vocacionadas para o trabalho (áreas industriais e comerciais), evocam conceitos presentes nas "Conclusões e Votos do 1º Congresso Nacional de Arquitectura".

Citando o ponto último dessas Conclusões e Votos:

"— Que no estudo dos problemas do Urbanismo e da Edificação se encarem objectivamente os princípios expressos na "Carta de Atenas", sempre que se apresentem problemas em fases idênticas às que deram origem ao seu enunciado, e não esquecendo nunca que a sua aplicação deve fazer-se em estreito contacto com as realidades nacionais." 162

Em suma, o zonamento, que é algo tido como uma permanência (já Ezequiel de Campos refere a necessidade da sua realização e o seu estudo preocupou Piacentini e Muzio), é alvo de estratégias inovadoras, resultado da tentativa de aplicação da reflexão ideológica desta época.

3. A rede de comunicações é alvo de um estudo de sistematização das diversas formas de deslocação existentes.

No Plano Regulador, e também já nos Anteplanos, há a tentativa de consolidar a articulação das comunicações por estrada, por caminho-de-ferro, por ar, por mar e rio e através de transportes colectivos.

A concretização de uma separação de tráfegos — atravessamento, articulação interna — ligeiro, pesado — e a conseqüente hierarquização viária, a criação de parques de estacionamento interiores e periféricos face ao centro da Cidade, a estipulação de percur-

¹⁶² idem, *ibidem*, pág. LXVI

sos de uso exclusivamente pedonal, surgem de uma forma complementar.

Também nestes princípios se podem encontrar evocações dos conceitos ideológicos debatidos no 1º Congresso Nacional de Arquitectura de que é exemplo a estruturação de "fronteiras" para as unidades urbanas através de vias de circulação para grande tráfego.

A utilização das vias existentes para a malha das comunicações rodoviárias confere às propostas um carácter de exequibilidade que as preconizadas por estudos anteriores não continham e vem no seguimento das reflexões efectuadas por Muzio, Duarte Pacheco e o próprio Almeida Garrett, no início dos anos quarenta.

4. A zona central do Porto é alvo de propostas de requalificação que incluem introdução de equipamentos de apoio e áreas verdes e reestruturação viária.

Aquilo que é preconizado para a parte antiga da Cidade — a sua consolidação como Zona Arqueológico-Histórico-Turística — divide-a do tecido urbano restante, tornando-a como que um "museu vivo".

É no proposto para esta zona que o Plano ganha uma rigidez explícita, argumentando a necessidade de levar a cabo um estudo de alinhamento de cêrceas e valorização de fachadas, destruindo, assim, a diversidade de um tecido urbano desenvolvido ao longo do tempo.

Diz Almeida Garrett, acerca do Plano Regulador:

"Procurando organizar a cidade em conjuntos bem definidos e de forma a dotá-los dum equipamento conveniente às suas justas exigências e à sua comodidade: a escola perto de casa com caminho seguro e curto para a salvaguarda dos filhos; o centro comercial ao alcance de um simples passeio a pé sem perdas de tempo nem despesa de transporte; o jardim de bairro, acariciante na sombra que proporciona, com o ar que tantas vezes falta na casa de habitação; as novas extensões da cidade talhadas em outra forma e que criam ambiente de beleza e alegria, e para onde se irá fazendo a deslocação de muitos mal alojados nas ilhas numa acção social de altíssimo alcance; e tantos outros benefícios — prepara um futuro melhor a toda a população, amplia a alegria de viver.

Tudo isto só é possível dentro dum esquema organizador onde figurem as linhas mestras fundamentais da cidade de amanhã, isto é, estando de posse dum plano regulador." ¹⁶³

E como refere na "História da evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto", "**No Plano Regulador visou-se o futuro**". ¹⁶⁴

¹⁶³ op. cit. em 136 págs. 25 e 26

¹⁶⁴ op. cit. em 54 pág. 98

5. Do Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pelos Serviços Técnicos da Câmara Municipal do Porto, 1956, ao Plano Director da Cidade do Porto do urbanista francês Robert Auzelle, 1962

Em 1956, é lançado o Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, cuja intenção era a de resolver o problema da falta de habitação económica e a erradicação das "ilhas", bloqueado que estava o processo, encetado em 1940, de salubridação.

Este plano, vigente entre os anos de 1956 e 1966, veria os seus trabalhos prolongados até 1971, por via da conclusão de alguns dos seus projectos.

O desenvolvimento do Plano de Melhoramentos conduziu à necessidade de revisão do Plano Regulador da Cidade do Porto de Antão de Almeida Garrett, tarefa para a qual foi contratado o arquitecto urbanista Robert Auzelle ¹⁶⁵.

Robert Auzelle acaba por alargar a sua tarefa inicial, globalizando o seu trabalho, ordenando a Cidade no seu todo, concluindo um Plano Director em 1962.

Neste capítulo serão analisados estes dois Planos, uma vez que estão intimamente relacionados. Assim, proceder-se-á, após breve enquadramento na época, à análise do Plano de Melhoramentos no primeiro sub-capítulo, à análise do Pla-

¹⁶⁵ Robert Auzelle (França, 1913—1983) estudou e, posteriormente, leccionou na Escola de Belas Artes e no Instituto de Urbanismo de Paris. Dedicou-se ao estudo da teoria e história do urbanismo, tendo escrito vários ensaios. Para além de exercer as funções de urbanista-consultor da Câmara Municipal do Porto a partir de 1957, foi, também, e na mesma altura, autor do plano de urbanização de Aveiro.

no Director no segundo sub-capítulo e à enumeração das conclusões deste período no terceiro e último sub-capítulo.

5.1 Enquadramento de época

A década de cinquenta, numa Europa que havia já ultrapassado a fase do esforço de recuperação do pós-guerra, vai-se caracterizar pela alteração progressiva da produção arquitectónica. Os C.I.A.M.¹⁶⁶ reflectem este processo através de divergências sucessivas no que concerne quer à temática a abordar quer ao tipo de soluções propostas.

Em Portugal, no ano de 1951, realiza-se, no Ateneu Comercial do Porto, uma exposição das obras realizadas pelos elementos do O.D.A.M., onde se mostram blocos residenciais, fábricas, piscinas e outros edifícios numa forte afirmação da arquitectura moderna. No entanto, em 1952, o O.D.A.M. desaparece. O I.C.A.T. vai, também, perdendo vitalidade (em 1956 deixa de ser responsável pela publicação da revista "Arquitectura").

Em 1953, surge em Lisboa, o Movimento de Renovação da Arte Religiosa (M.R.A.R.), liderado por Nuno Teotónio Pereira, que, através da "Exposição da Arquitectura Religiosa Contemporânea", denuncia a falta de "pureza" nos modelos utilizados na construção de obras religiosas.

"A importância da questão da arquitectura religiosa, como formalização da espiritualidade de um certo inconsciente colectivo, parece crucial por constituir a pedra-de-toque

¹⁶⁶ No CIAM de 1956 (onde estiveram Fernando Távora e Viana de Lima) é posto em causa o funcionalismo e faz-se a apologia dos aglomerados tradicionais, onde a vida social tem uma riqueza e complexidade que as então recentes realizações modernistas não permitem. Os CIAM terminam em 1959 pois as dissidências no seio do grupo, na continuidade da polémica de 1956, agravam-se.

para o entendimento do grau de aceitação de novos conceitos e formas."¹⁶⁷

Nesse mesmo ano é realizado, em Lisboa, o III Congresso da União Internacional dos Arquitectos (U.I.A.), testemunho da modernidade conquistada pela classe em Portugal.¹⁶⁸ A exposição de arquitectura brasileira realizada por via deste evento, contribuiu para a manutenção do estilo internacional.

Os temas abordados no Congresso foram :

- a formação dos arquitectos ;
- a ética profissional ;
- a colaboração entre arquitectos, engenheiros e artistas plásticos ;
- o urbanismo e o urbanista ;
- as formas de "habitat" ;
- as construções escolares ;
- a industrialização da construção.¹⁶⁹

Arménio Losa, autor do plano parcial a Sul das Antas e do Plano para a Zona do Hospital Escolar do Porto (propostas que estão em sintonia com a "Carta de Atenas"), denuncia, na sua comunicação dedicada ao tema do "habitat", as más condições de alojamento de larga parte das populações de Lisboa e do Porto e a ausência de um Política de Habitação operativa. Para Losa, a habitação é um direito e a sua concretização deve obedecer aos resultados de um inquérito aos possíveis utentes, prevendo-se, desde logo, a resposta à necessidade de evolução dos vários tipos de alojamento.

Perante este contexto, pode-se constatar que era já bastante difícil ao regime contrariar a vaga de obras que se opunham ao estilo oficial.

A necessidade de modernização e industrialização é a ideia central do I Plano de Fomento. O início do desenvolvimento industrial provoca uma perda de importância da agricultura e, conseqüentemente, uma concentração urbana

¹⁶⁷ Tostões, Ana, "Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50", FAUP publicações, 1997, pág.31

¹⁶⁸ op. cit. em 81, pág.101

¹⁶⁹ op. cit. em 28, pág.218

que se repercutirá nos maiores e mais industrializados aglomerados urbanos. O sector imobiliário assume um carácter bastante atractivo para os investidores privados; a sua rentabilidade é tanto maior quanto mais simples forem os processos construtivos. Esta perspectiva faz com que os novos modelos tenham por base, ainda, as experiências racionalistas; para isso contribui, também, a mudança dos hábitos de vida por razões de ordem económica, que se tornam consentâneos com a organização espacial proposta por essas experiências.¹⁷⁰

"A posição do poder perante um certo tipo de modernidade vai sendo cada vez mais flexível, designadamente no que respeita às operações de renovação urbana. As respostas dos investidores privados ou do próprio Estado irão adoptando o vocabulário que a evolução do gosto determina; o prestígio de intervenção de maior projecção não é, já, compatível com um tipo de arquitectura genericamente considerado como retrógrado."¹⁷¹

No Porto, à semelhança do que sucedeu em Lisboa, a emigração das áreas rurais e a terciarização tornam o mercado apetecível para os promotores imobiliários — necessidade de habitação e prédios de escritórios (estes últimos localizados preferencialmente no centro da Cidade). Este facto, aliado à grande carência de habitação social, resultará, a partir de 1956, no Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto (que será analisado no sub-capítulo seguinte).

Este Plano, cujo objectivo primordial era a erradicação das "ilhas", foi responsável pela deslocação para a periferia de uma vasta camada da população que, até aí, habitava o centro da cidade; um outro seu objectivo era o de permitir a fixação dos novos edifícios para o terciário nesse mesmo cen-

¹⁷⁰ Refere-se o "Parque Residencial da Boavista", do arquitecto Agostinho Ricca, (projectado e construído entre as décadas de sessenta e setenta) intervenção de larga escala constituída por edifícios de apartamentos para venda (o regime de propriedade horizontal data de 1955) e equipamentos e a "Urbanização do Luso", do arquitecto J. C. Loureiro, projectada em 1959, constituída por edifícios de apartamentos para arrendamento e áreas de lazer e comércio.

¹⁷¹ op. cit. em 81, pág.106

tro, o que com a deslocação da população aí residente se tornava possível. A localização da indústria nas áreas centrais das cidades é, por via da modernização deste sector, posta em causa. Este facto tem como consequência o desaparecimento da função das "ilhas" enquanto habitação próxima das zonas de implantação industrial.¹⁷²

*"Para além do seu significado como forma, geralmente insalubre, de habitação pobre (não já somente operária), a importância das "ilhas" revela também da sua geralmente muito boa localização, conduzindo a uma crescente desadequação entre o valor potencial do solo e as rendas geradas pela sua actual ocupação. Razões de natureza sanitária e de rentabilização do capital imobiliário terão, portanto, pesado na decisão da Câmara Municipal do Porto de levar a cabo um processo de limpeza e deslocação da população para a periferia, inteiramente controlado por ela e suportado pelo Governo Central."*¹⁷³

Na realidade, a deslocação da população das "ilhas" para a periferia e a sua distribuição pelos bairros, atestam a falta de conhecimento das realidades sociais das populações a quem se dirige a produção urbanística e arquitectónica. O Inquérito à Arquitectura Regional Portuguesa, iniciado em 1955, realizado pelo Sindicato dos Arquitectos, será um importante revelador nos meios rurais da necessidade de entender o comportamento da população no ambiente construído. A Sociologia será, a partir do final da década de cinquenta, um precioso auxiliar dos arquitectos e urbanistas.

Com a publicação do Inquérito, em 1961, resulta a abertura da arquitectura portuguesa ao "tradicional", que passa a coexistir com o "moderno", revisão e reflexão do "moderno".¹⁷⁴ Neste processo, Fernando Távora é uma figura-chave, quer através de obras e escritos como, também, através da do-

¹⁷² Cardoso, Abílio, "Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento", colecção Cidade em Questão/10, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia Civil da FEUP, 1996, pág.30

¹⁷³ Idem, ibidem, pág. 25

¹⁷⁴ Mendes, Manuel, citado por Tostões, Ana, "Arquitectura Portuguesa do século XX" in História da Arte Portuguesa, Volume III, Círculo de Leitores, 1995, pág. 538

cência na E.S.B.A.P., onde dirige o trabalho escolar para o contacto com o real, processo que se consolidará depois de 1974.

5.2 O Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pelos Serviços Técnicos da Câmara Municipal, 1956

Já foi referido neste estudo o inquérito à situação da habitação na Cidade, mandado efectuar pelo presidente da Câmara do Porto, professor Mendes Correia, em 1936.

Este inquérito denuncia a existência de 1 153 "ilhas", com um total de 13 594 casas.

A campanha de salubridade inicia-se em 1940 e prevê a total demolição da "ilha" ou introduz melhoramentos que se traduzem na demolição de casas, permitindo a constituição de grupos separados de duas casas que passavam a ter duas fachadas livres.

Esta acção tem, no entanto, limites e consequências que contribuem para o seu bloqueamento.

"As demolições efectuadas (...) reduzem automaticamente, mas às vezes só teoricamente, a densidade excessiva de ocupação do solo. Esta campanha de salubridade das "ilhas" mostrou-se ineficaz porque, querendo combater um mal, ia agravando o mesmo mal noutras áreas da cidade.

A razão do insucesso residia principalmente no facto de ter faltado à iniciativa o apoio indispensável do realojamento das pessoas a deslocar, uma vez que ela principiou sem que a Câmara tivesse criado a possibilidade de fornecer nova habitação àqueles que ficavam sem ela pelas demolições ordenadas, (...)

*Pelas consequências verificadas, a campanha foi suspensa pois criava situações por tal forma dolorosas que tornaram humanamente impossível o seu prosseguimento."*¹⁷⁵

A viragem decisiva no desenvolvimento económico, que caracteriza a década de cinquenta, torna necessário operar mudanças na imagem da Cidade, mudanças essas que a prestigiem.

Os terrenos do centro do Porto precisavam de ser libertados das "ilhas". Por um lado, contornava-se a questão da habitação insalubre e, por outro lado, utilizavam-se os terrenos para a concretização de obras com outros fins.

A experiência de construção de um bloco com 115 habitações de vários tipos, situado na rua Duque de Saldanha, junto a uma zona densamente ocupada por "ilhas" não tem seguimento. O Regime não aceita a concentração da classe trabalhadora em edifícios como o que foi realizado e os preços dos terrenos no centro da Cidade tornam inviável a sua localização nesta área.

Por outro lado, a construção de novos bairros situados na periferia (Rebordões, Corujeira e Sobreiras) abre o precedente para a sua deslocação. A segunda fase do bairro de Sobreiras é construída utilizando uma tipologia inovadora face às moradias unifamiliares, consistindo em edifícios de quatro pisos servidos por galerias de distribuição, algo que será banalizado nos anos seguintes.

Tudo isto está intimamente ligado ao lançamento, em Maio de 1956, do Plano de Melhoramentos para a Cidade do

¹⁷⁵ Câmara Municipal do Porto, a propósito do Plano de Salubridade das Ilhas do Porto, 1956, citada por A.A.V.V., "SAAL/Norte, Balanço de uma experiência" in Cidade Campo n.º 2, op. cit. em 6, pág. 27

Porto, viabilizado pelo decreto-lei 40616 de 28 de Maio, que se analisa de seguida:

1. O Plano de Melhoramentos tem como objectivos base:

- a construção de habitação;
- a criação de zonas de expansão urbana.

2. Como políticas base há a referir:

- a libertação do centro da Cidade para novas edificações;
- a salubridade das áreas ocupadas por "ilhas".

3. O que estava previsto no Plano relativamente à habitação e à urbanização era o seguinte:

"A) Habitações

Construção no prazo de 10 anos, a partir de 1 de Janeiro de 1957, de prédios urbanos com a capacidade mínima de alojamento de 6 000 fogos, de rendas módicas, destinadas exclusivamente a habitação de famílias provenientes das construções a demolir ou a beneficiar de harmonia com o disposto no nº 2 da alínea seguinte.

B) Urbanização

- 1) Criação de zonas de expansão que permitam a realização das construções previstas na alínea A), facilitem o desenvolvimento normal da cidade e atendam à necessidade de descongestionamento das suas zonas centrais.*

2) Demolição de construções que sejam condenadas nos bairros denominados "ilhas" e noutros considerados insalubres, remodelação urbanística das respectivas áreas e beneficiação dos prédios que possam subsistir.

3) Urbanização da zona do Campo Alegre, coordenada com a construção pelo Estado da nova ponte sobre o Rio Douro e das respectivas artérias de acesso a incluir na rede de estradas nacionais." ¹⁷⁶ (ver quadros 6, 7 e 8 apresentados a seguir)

Quadro 6: Construção de Habitação entre 1956 e 1966

Ano de construção	Habitações construídas
1956	128
1957/1958	516
1959	1 540
1960	2 260
1961	3 191
1962	4 037
1963/1964	4 769
1965	6 072

**Quadro 7: Síntese relativa às acções do Plano de Melhoramentos
1956 — 1966**

Nº de pessoas alojadas	Nº de famílias alojadas	Nº de casas demolidas
30 500	6 100	6 000

¹⁷⁶ Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos, 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966, pág. 8 e 9

Quadro 8: Percentagens tipológicas dos Bairros construídos entre 1956 e 1966

Tipologia	Percentagem
T1	15 %
T2	30%
T3	45%
T4	10%

Fontes dos quadros 6, 7 e 8: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos, 1956 — 1966", Câmara Municipal do Porto, 1966

4. A Urbanização das zonas de expansão é feita nos seguintes modos:

"Os terrenos necessários à implantação dos edifícios de rendas módicas tinham de determinar a escolha de zonas de expansão que se adaptassem ao traçado da rede geral viária do plano regulador da urbanização da cidade e às características das zonas no mesmo definidas.

A estas duas importantes condições uma outra tinha de juntar-se: a da sua aquisição ou expropriação ser a preços favoráveis para permitirem a fixação duma renda acessível ao salário do agregado familiar dos ocupantes das futuras casas.

Deste modo houve que escolher terrenos tão próximos dos serviços públicos imprescindíveis: arruamentos de acesso, condutas de águas de distribuição, colectores de saneamento e rede de energia eléctrica.

(...)

A urbanização de cada um dos agrupamentos de moradias, já construídas ou em construção, foi estudada de modo a diminuir o mais possível o movimento de terras na regularização das superfícies onde se situam os edifícios, deixando sempre entre estes distâncias

não inferiores às fixadas no Regulamento Geral de Edificações Urbanas.

O traçado dos arruamentos que envolvem ou servem estas unidades residenciais de moradias de rendas módicas faz sempre parte do das grandes malhas do Plano Regulador, tendo obedecido o aproveitamento dos terrenos à utilização das áreas adjacentes de vias a abrir ou até existentes, (...)

(...) Outros aproveitamentos de terrenos consistiram na utilização de áreas situadas no interior de quarteirões, (...)

(...) E quando tal foi possível, por já serem do Município os respectivos terrenos, os agrupamentos de moradias constituíam malhas de urbanização prevista no Plano Regulador, (...)"¹⁷⁷

5. Quanto ao tipo de Moradias construídas há a referir:

"Foram adoptados quatro tipos de moradias, designadas por T1, T2, T3 e T4, respectivamente, com um, dois, três e quatro quartos, além da sala conjunta de estar, de comer e de distribuição e do recanto para cozinha com fogão eléctrico, dependências estas acrescidas da zona de água dotada de sentina, lavatório e tina de uso múltiplo com chuveiro para banho, outras operações de limpeza e lavadouro; nas realizações em curso, cada habitação possui também recinto privativo para estendal de roupa devidamente resguardado das vistas do exterior. Estão agrupadas as moradias em edifícios de rés-do-chão e três andares e excepcionalmente com mais um pavimento quando há razões a justificá-lo."¹⁷⁸ (ver quadro 8 anterior)

¹⁷⁷ idem, ibidem, pág. 11 e 12

¹⁷⁸ idem, ibidem, pág. 17

"Para além das 6 072 moradias construídas ao abrigo do Decreto-lei 40616 de 28 de Maio de 1956, prosseguem em ritmo semelhante tanto a construção de novos aglomerados como o estudo do projecto para outros. Assim, aquele mínimo fixado de 6 000 fogos encontra-se favorável e efectivamente superado nos termos seguintes):

A — Habitações em construção

B — Habitações projectadas aguardando concurso público ou adjudicação

C — Habitações em projecto com terreno adquirido" ¹⁷⁹
(ver quadros 9,10,11 e 12 apresentados a seguir)

Quadro 9: Moradias populares construídas desde 1957 para cumprimento do decreto-lei 40616 de 28 de Maio de 1956 por tipologia

Designação dos aglomerados	T1	T2	T3	T4	Total
Bom Sucesso			128		128
Pio XII	2	8	104	8	122
Carvalhido	8	56	192	8	264
Pasteleira	36	130	410	32	608
Outeiro	8	54	165	8	235
Agra do Amial	13	40	120	8	181
Cariçal	40	88	109	21	258
Fernão de Magalhães	52	120	135	39	346
S. Roque da Lameira	76	128	197	50	451
Fonte da Moura	30	120	416	30	596
Cerco do Porto	139	268	295	102	804
Regado	206	356	80	80	722
Fonte da Moura (ampliação)	24		12	6	42
Eng ^o Arantes e Oliveira	188	360	248	104	900
S. Roque da Lameira (ampliação)	64	88	88	32	272
Outeiro (ampliação)	65	16	42	20	143
Totais	951	1 832	2 741	548	6 072

¹⁷⁹ idem, ibidem, pág. 27 e 28

Quadro 10: relativo às habitações em construção

Grupo de moradias populares	T1	T2	T3	T4	Total	Custo dos edifícios (em contos)	Custo da urbanização (em contos)
Francos	84	160	226	52	522	20 148	1 902
S. João de Deus (ampliação)		12	12	12	36	1 512	447
Aldoar	18	120	150	108	396	17 940	1 463
Totais	102	292	388	172	954	39 600	3 812

Quadro 11: relativo às habitações projectadas aguardando concurso público ou adjudicação

Grupo de moradias populares	T1	T2	T3	T4	Total	Custo dos edifícios (em contos)	Custo da urbanização (em contos)
S. João de Deus (nova ampliação)		24	24	24	72	3 298	640
Lordelo	24	120	232	48	424	19 431	4 386
Totais	24	144	256	72	496	22 729	5 026

Quadro 12: relativo às habitações em projecto com terreno adquirido

Grupo de moradias populares	T1	T2	T3	T4	Total	Custo dos edifícios (em contos)	Custo da urbanização (em contos)
Corujeira	8	80	120	16	224	11 000	2 000

Fontes dos quadros 9, 10, 11 e 12: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos, 1956 — 1966", Câmara Municipal do Porto, 1966

Como consequência das operações levadas a efeito cabe observar alguns pontos importantes:

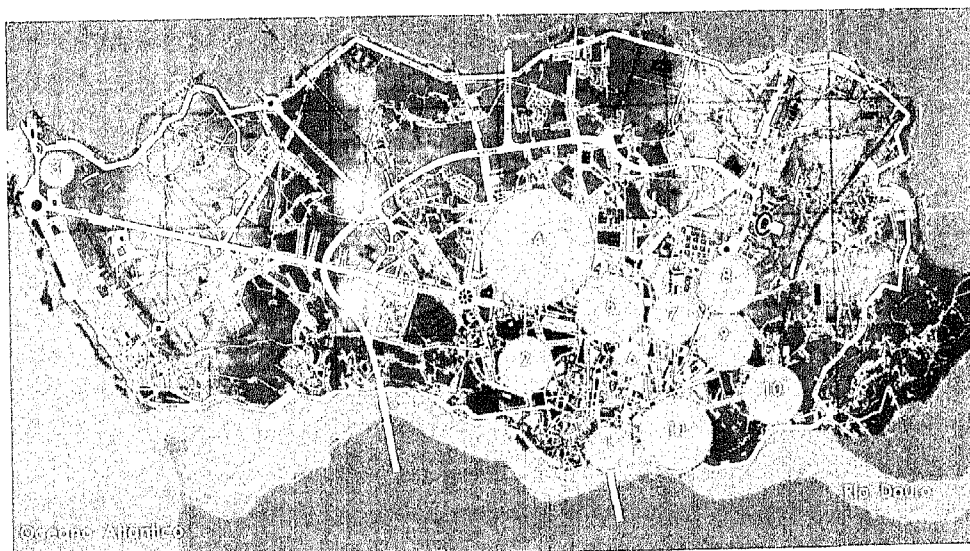
- a periferização da habitação social que conduziu à estigmatização social de certas zonas da Cidade;
- a consolidação no centro da Cidade de zonas de serviço e comércio;
- o corte de relações de vizinhança existentes nas "ilhas";
- o controlo exercido sobre as populações residentes nos novos bairros.

A construção das 6 072 habitações realizada ao abrigo deste Plano traduziu-se na maior e mais sistemática operação de deslocação para a periferia das populações urbanas residentes nas "ilhas". A inacessibilidade desta população às rendas do mercado livre impede a sua resistência a este processo — após a demolição das "ilhas" consideradas insalubres, os seus moradores encontram-se obrigados a habitar os bairros (ver mapas seguintes).



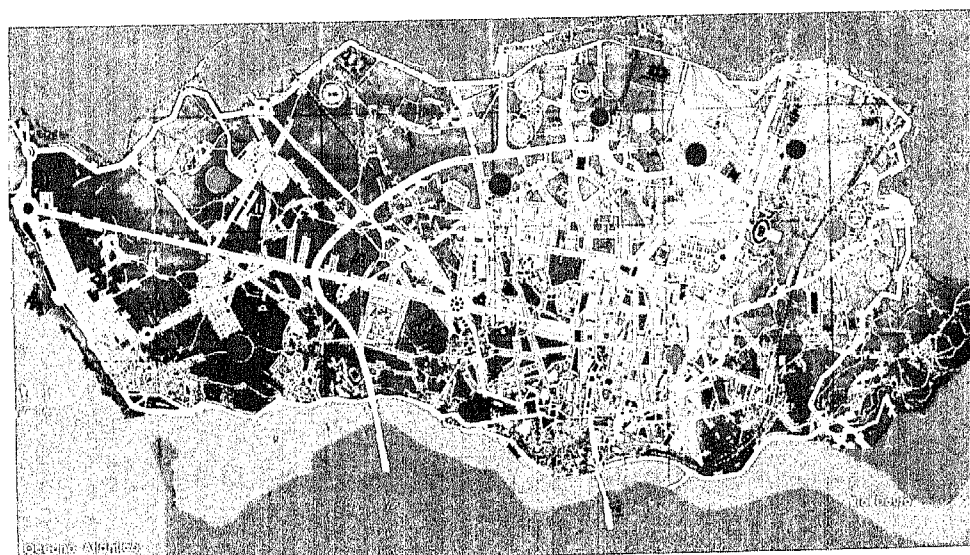
Grupo de moradias populares e zonas saneitadas

Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, C.M.P. - 1956 / 1966



Núcleos de "Ilhas" ○
 1 Barredo 2 Maternidade 3 Castelo do Queijo 4 Monte Pedral 5 Lapa 6 Carvalhelas 7 S.º Isidro 8 Antas
 9 Eirinhos e Fernão de Magalhães 10 Campanhã 11 S. Vitor

Carta da Cidade do Porto de 1960 inserida no Plano de Melhoramentos



● Moradias Construídas
 ○ Moradias em Construção
 ⊙ Moradias a iniciar em 1960
 ○ Moradias previstas de 1961 a 1965

Carta da Cidade do Porto de 1960 incluída no Plano de Melhoramentos

A Câmara procede à atribuição de casas, dividindo e separando os habitantes das mesmas "ilhas", destruindo assim o enquadramento social.

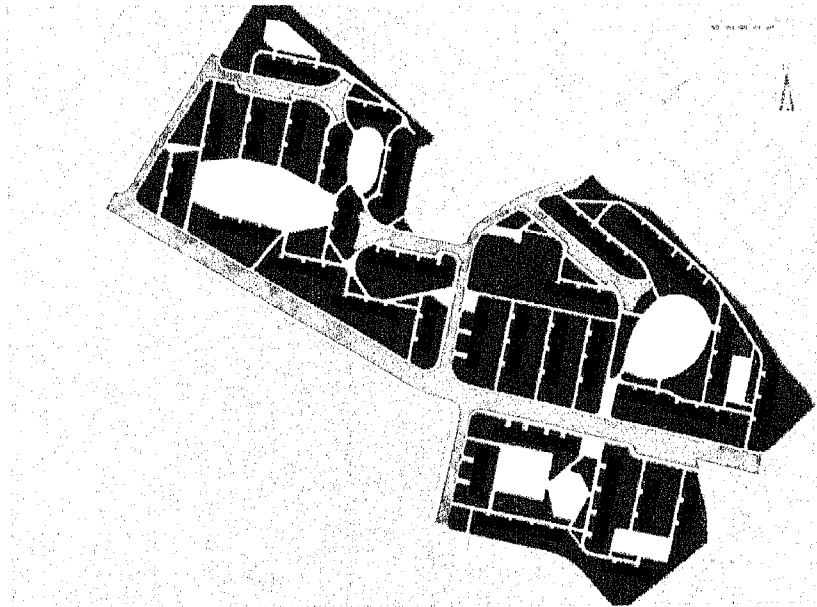
As tipologias utilizadas diferem das, até então, defendidas. A aplicação de modelos, recomendada pelos participantes do 1º Congresso Nacional de Arquitectura (realizado em 1948, como já foi referido no capítulo anterior), cujos princípios se encontram expressos na Carta de Atenas, é efectuada, enunciando alguma cedência do Regime às suas ideias. No entanto, condicionalismos vários obrigam a diversas adaptações. O baixo custo atribuído a cada fogo e a alta densidade exigida vinculam as soluções para os novos bairros, dispostos perifericamente ao centro da Cidade (ver quadro 13 apresentado a seguir).

Quadro 13: Densidade habitacional nos Bairros construídos entre 1956 e 1966

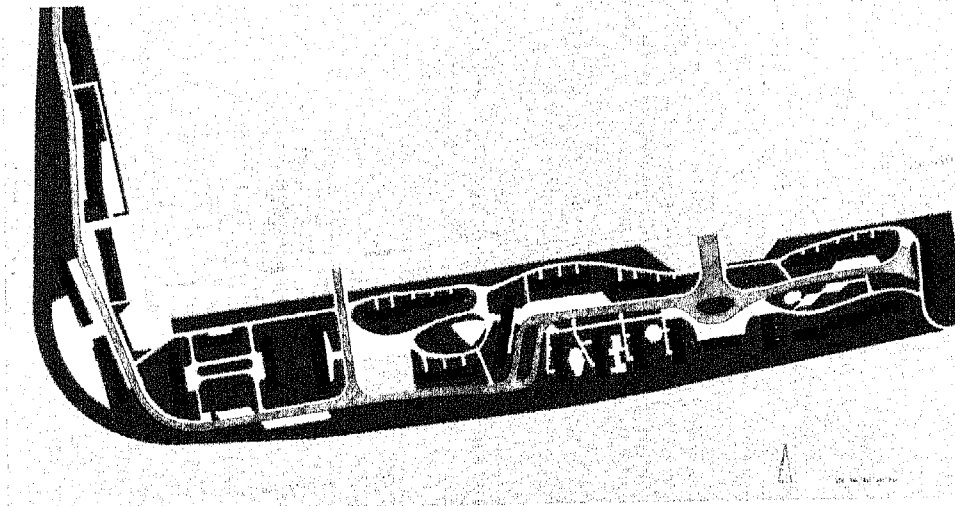
Bairros	Habitantes por hectare
Bom Sucesso	442
Pio XX	484
Carvalhido	391
Pasteleira	478
Outeiro	454
Agra do Amial	506
Cariçal	462
Fernão de Magalhães	324
S. Roque da Lameira	478
Fonte da Moura	363
Cerco do Porto	360
Regado	405
Engº Arantes e Oliveira	336

Fonte: C.M.P., "O problema da extinção das "ilhas" do Porto", Marânus, Porto, 1960

Assim, o vocabulário de soluções utilizadas é extremamente monótono, não havendo organização dos espaços sobranceiros entre os edifícios, que são colocados livremente no terreno.¹⁸⁰ (ver mapas seguintes)



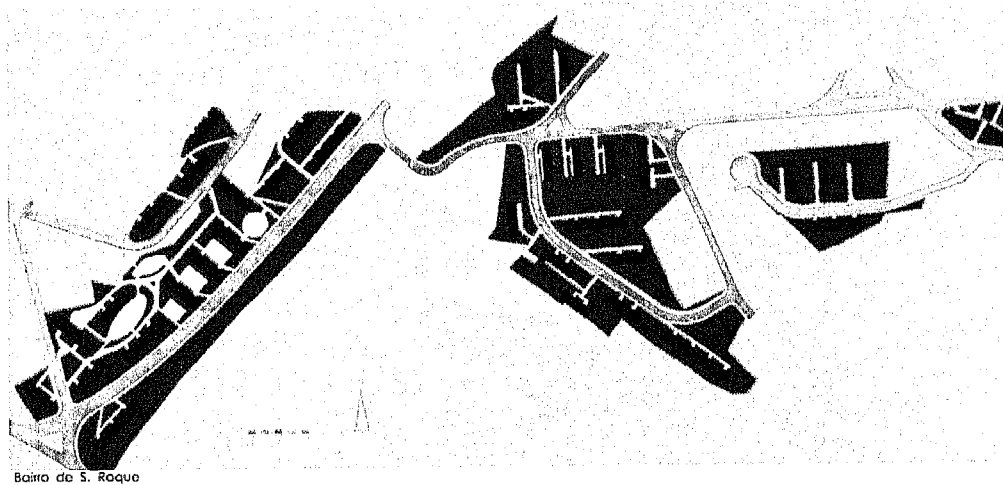
Bairro " Engenheiro Arantes e Oliveira "



Bairro do Regado

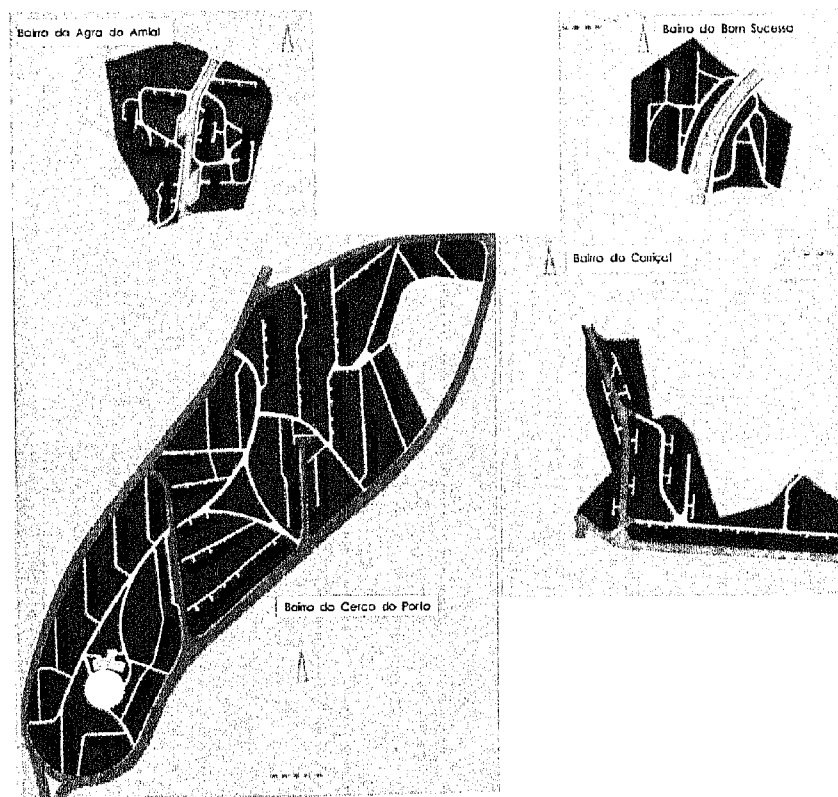
Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, C.M.P. - 1956 / 1966

¹⁸⁰ op. cit. em 7. pág. 32

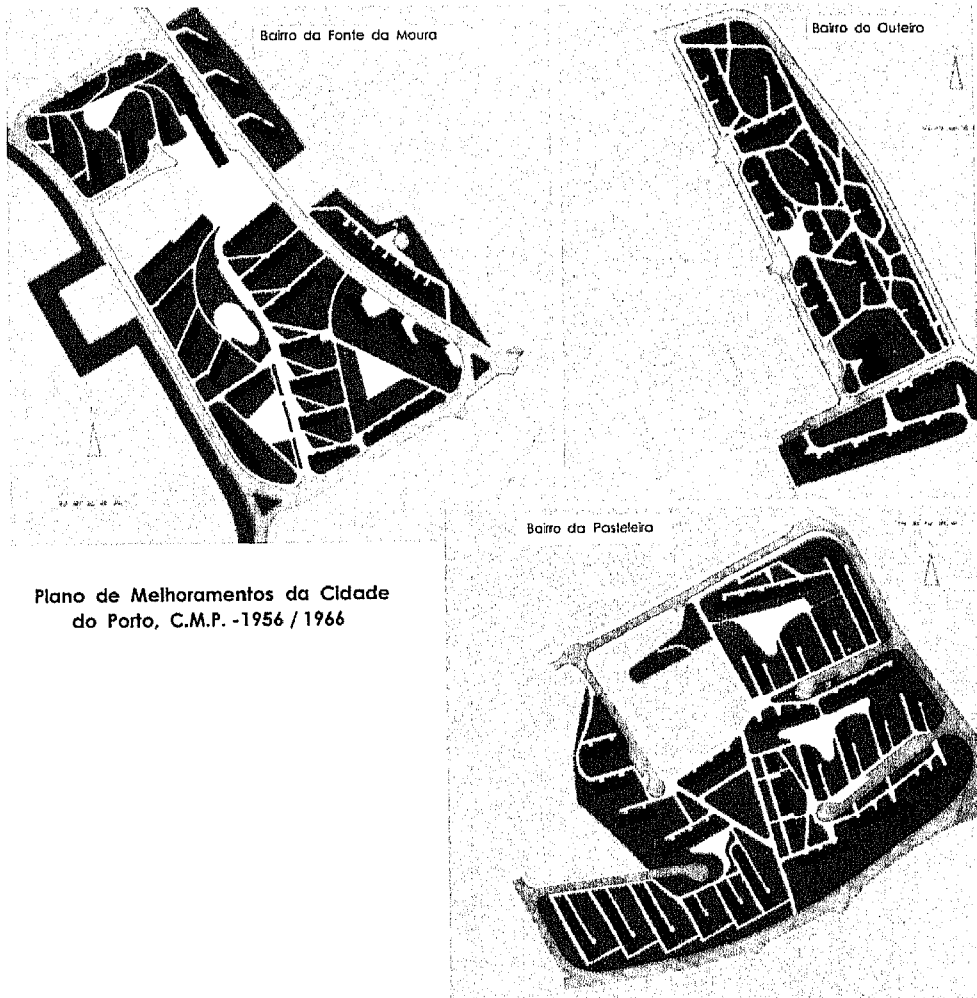


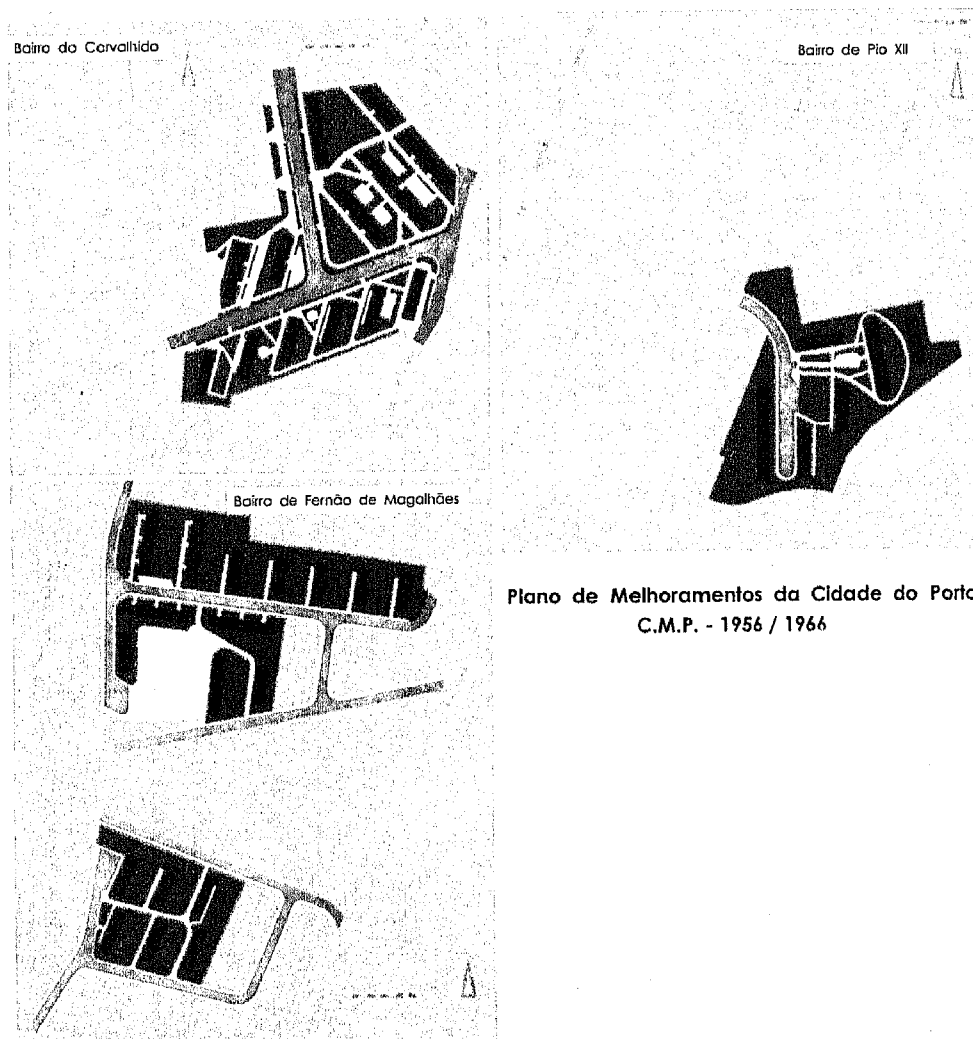
Bairro de S. Roque

Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, C.M.P. - 1956/1966

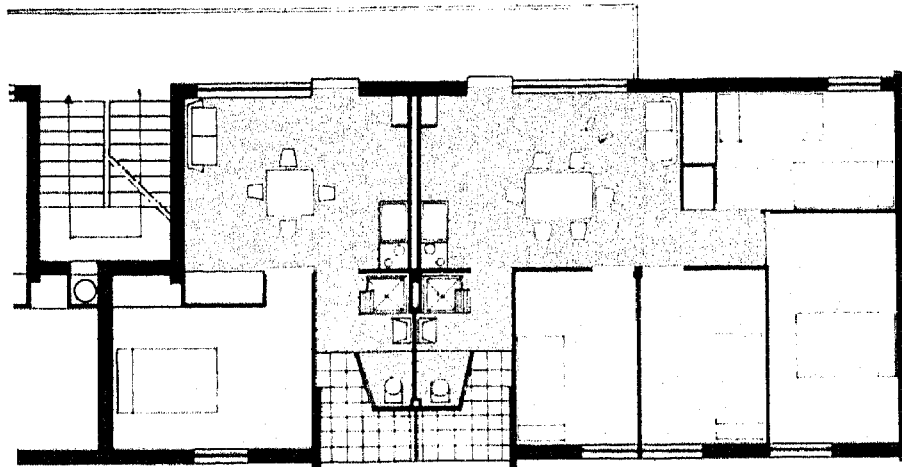
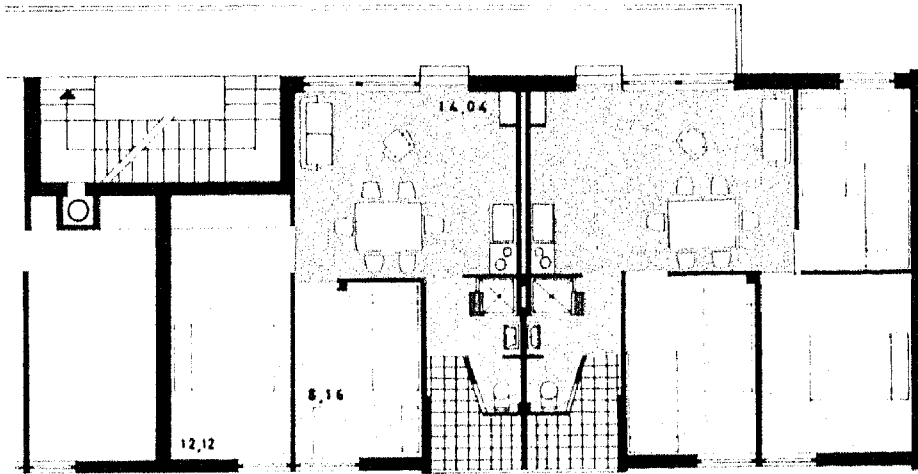


Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, C.M.P. - 1956/1966





A organização interna das habitações era bastante simplificada e nenhuma das tipologias respeitava os regulamentos de edificações urbanas, principalmente pela exiguidade das suas áreas — o índice de ocupação rondava os 8 m²/hab. (ver mapa seguinte).



Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto - 1956 - Tipologias de habitação

As limitações económicas reflectiam-se, também, no que concerne às soluções construtivas e aos materiais utilizados, o que implicava, frequentemente, a falta de privacidade do fogo.

Estas restrições estão inerentes à perspectiva, existente à data, que defende 20 anos como tempo de obsolescência de certos bairros. Terminado esse tempo, os bairros poderiam ser demolidos e os seus moradores transferidos, procedendo-se à

"renovação urbana" se a inserção dos terrenos na Cidade o justificasse. ¹⁸¹

Concluindo sobre o Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, referem-se os seguintes pontos principais:

- o Plano de Melhoramentos constituiu a primeira operação de envergadura efectuada no sentido de colmatar as carências habitacionais, até aqui supridas pelas "ilhas" e por habitações insalubres.

É da responsabilidade do Presidente da Câmara Municipal, engenheiro Machado Vaz, a iniciativa de utilizar os dados recolhidos no inquérito de 1940, o que conduziu, portanto, a uma maior eficácia e rapidez na metodologia de elaboração.

A experiência de salubrização efectuada depois desse inquérito teve resultados inesperados, que tendiam a manter ou piorar as condições de vida dos habitantes das "ilhas" cujas casas eram sacrificadas para criar melhores condições de habitabilidade ao conjunto.

Assim, os novos métodos de abordagens deferem destes — *"E, como repetia desde 1939 o engenheiro António de Almeida Garrett, é bem um problema de urbanismo que assim se põe. 25 000 a 30 000 pessoas serão deslocadas."* ¹⁸²

O realojamento procederá, sobretudo, em zonas periféricas (5 000 alojamentos na periferia contra cerca de 1 000 no centro).

¹⁸¹ idem, *ibidem*, pág. 32

¹⁸² op. cit. em 90, pág. 176

Embora o decreto-lei 40616 estabeleça o direito da municipalidade impor a demolição das "ilhas", consideradas insalubres e irrecuperáveis, aos proprietários e a obrigação de ser passada pela Câmara Municipal uma nova licença para que seja possível arrendar as casas deixadas vagas, muitas "ilhas" não foram destruídas e não houve qualquer remodelação / melhoramento.

- é generalizada a utilização de habitação colectiva.

A construção de blocos de habitação, dispersos pelo terreno, vai buscar referências à Carta de Atenas.

No entanto, a adaptação às condições de financiamento da sua construção, traduz-se em espaços livres que se reduzem ao sobranete entre os edifícios, a áreas verdes confinadas a canteiros adjacentes às construções e a uma rede de percursos cujo intuito é apenas a ligação do bairro às vias de articulação da Cidade.

As áreas de cada habitação, variando conforma a tipologia, são inferiores às determinadas pelo Regulamento Geral de Edificações Urbanas. A predominância das tipologias T2 e T3 e o reduzido número dos tipos T1 e T4, não se adequam à vida dos habitantes. Também os materiais utilizados na construção dos edifícios são regulados pelo critério do baixo custo, o que se traduzirá na falta de privacidade dentro da habitação e na sua célere degradação.

- aliada à deslocação dos habitantes das "ilhas" para a periferia, esteve o processo de desagregação de relações de vizinhança.

A política de distribuição dos moradores de uma mesma "ilha" por bairros distintos destruiu o ambiente social que se havia criado, durante anos, entre as pessoas.

Assim, obrigados a integrarem-se nos bairros por não possuírem meios de pagar as rendas do mercado, os realojados perdem o seu ambiente natural, quer no que concerne à inserção urbana, quer no que respeita à inserção social.

Para além deste desenraizamento, os realojados são, ainda, submetidos ao cumprimento rigoroso de um regulamento restritivo do livre uso da sua casa. Isto gera um sentimento de precariedade que se traduz na fraqueza dos moradores dos bairros e, portanto, na incapacidade de reivindicação.

Para além destes três pontos há, ainda, a referir o facto de que "(...) o lançamento do "Plano de Melhoramentos", cujo desenvolvimento progressivo virá irresistivelmente a conduzir à remodelação profunda da cidade tradicional"¹⁸³ ter motivado a contratação do arquitecto urbanista Robert Auzelle para a realização da adaptação e actualização do Plano Regulador e concretização e planos parciais para as zonas de expansão.

O trabalho efectuado por Auzelle foi, porém, orientado no sentido de criar um ordenamento para toda a Cidade, traduzido no Plano Director que se concluiu em 1962.

5.3 O Plano Director da Cidade do Porto do urbanista francês Robert Auzelle, 1962

Como já foi referido no sub-capítulo anterior, a integração das iniciativas em curso, resultantes do Plano de Melho-

¹⁸³ op. cit. em 7, pág. 33

ramentos, e das suas tendências de evolução resulta na elaboração do Plano Director por Robert Auzelle.

O Plano Director, vulgo Plano Auzelle, é um plano de inspiração operativa que propõe a adaptação da Cidade ao veículo motorizado, define a rede de equipamentos públicos e elabora planos pormenorizados a fim de enquadrar a iniciativa pública, habitação social e privada, residência e sector terciário. ¹⁸⁴

Nas décadas de sessenta e setenta, as operações de ordenamento territorial e organização funcional promovida pela Administração Pública submeteram-se às propostas do Plano Director, Plano Director que nunca foi aprovado.

As características fundamentais deste Plano eram as seguintes:

- transformação da Cidade num centro terciário (a "Cidade dos negócios");
- criação de zonas de estacionamento para as viaturas individuais;
- deslocação da função residencial do centro para a periferia;
- zonamento do território municipal, disciplinando o uso do solo, conferindo especificidades funcionais a cada zona da cidade.

No entanto, uma das características mais importantes do Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, a periferização, permanecia no novo plano, concretizando-se, na prática, em:

¹⁸⁴ op. cit. em 6, pág. 144

- consolidação do carácter periférico dos bairros de habitação social;
- atribuição do carácter de "dormitório" aos concelhos fronteiros ao Porto.

Por outro lado, designou, definitivamente, certas zonas da cidade como residenciais "de luxo" originando um panorama traduzido em duas premissas importantes:

- sobrevalorização do preço do solo urbano;
- agravamento dos custos da habitação.

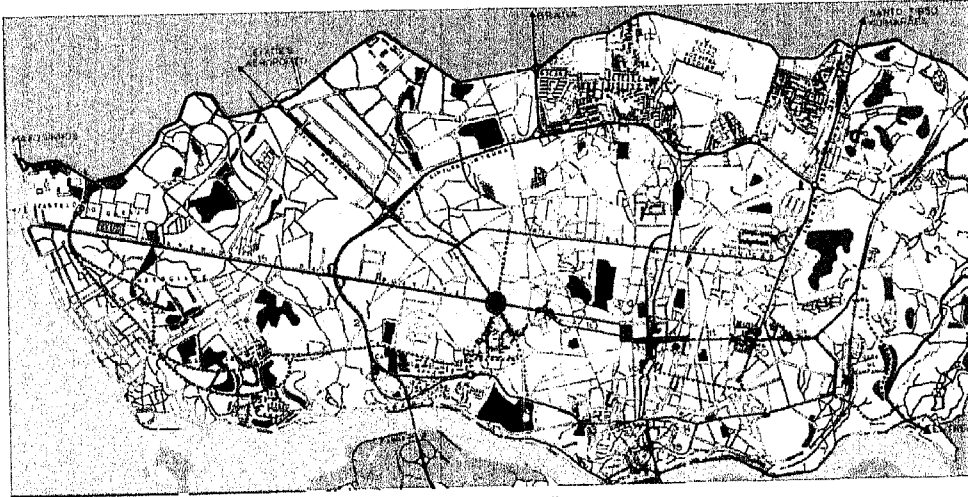
As consequências imediatas deste "cenário" traduzem-se numa elitização e prestígio de certas zonas em detrimento de outras.

No primeiro caso, enquadram-se as zonas da Foz, Marechal Gomes da Costa, Campo Alegre e Antas e, no segundo, freguesias como Campanhã, Aldoar e Ramalde.

Assim sendo, e no que respeita ao zonamento, há a dizer:

- consagração do centro da cidade à função terciária;
- consagração da periferia da cidade à função residencial;
- posicionamento das áreas industriais junto às principais vias de saída da cidade;
- criação de zonas verdes específicas.

(ver mapa seguinte):

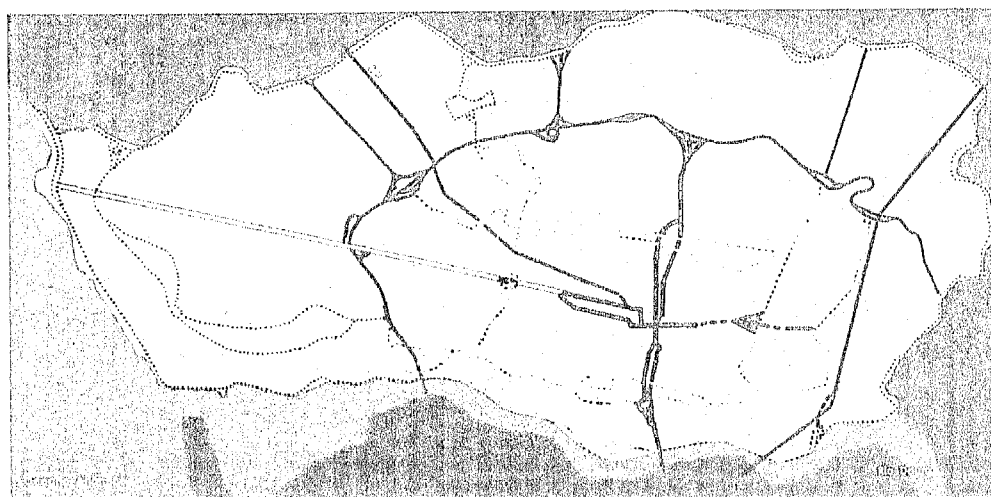


Primeiro Esboço do Plano Director da cidade do Porto, Robert Auzelle

Quanto às preocupações com a rede viária cabe dizer, em linhas gerais :

- completamento da via de cintura urbana;
- criação de radiais de penetração;
- definição de um eixo norte/sul e este/oeste (criação de um centro direccional);
- definição das vias de circulação internas e externas à via de cintura interna.

(ver mapa seguinte):



C.M.P. e Robert Auzelle

———— Norte - Sul e Este - Oeste
 ———— Via de Cintura Interna e Radiais de Penetração
 ———— Vias Norte - Sul e Este - Oeste Interiores à Via de Cintura Interna
 - - - - - Linha de Caminho de Ferro

Plano Director da Cidade do Porto - 1962- Rede Fundamental das Comunicações

A construção de blocos habitacionais e o equipamento edificado, destinado ao ensino e desporto, nas áreas circundantes a estes, consolidam uma cintura de habitação social.

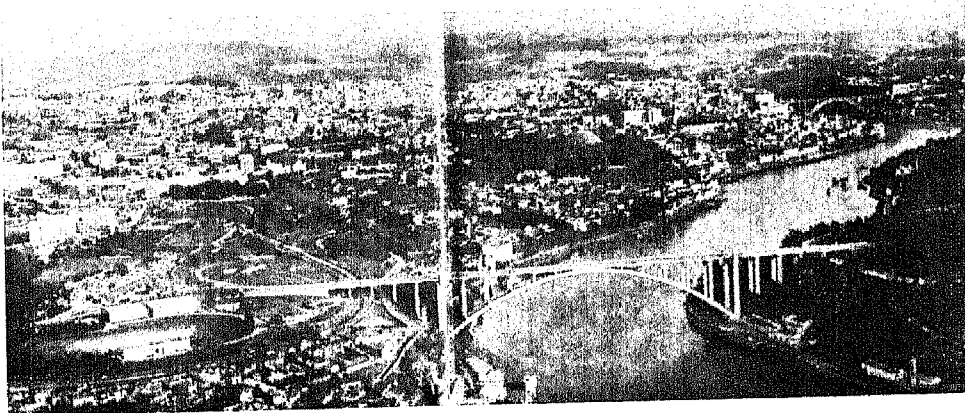
"Em 1966, 7 746 novas habitações alojam 10% da população urbana — 310 000 habitantes —, no total 24 700 pessoas — desalojada das áreas salubridadas do núcleo histórico, onde se demoliram 4 646 casas." ¹⁸⁵

Na área central, as operações de salubridação libertam terrenos para a localização de novos equipamentos de que são exemplos o Palácio dos Correios e o Silo-Auto (dos seis parques de estacionamento em altura propostos é o único realizado), e para a construção dos primeiros grandes edifícios vocacionados exclusivamente para o terciário ("edifícios-torre" promovidos pelo sector privado, de que são exemplos o Hotel D. Henrique e a Sede do Jornal de Notícias).

¹⁸⁵ op. cit. em 6, pág. 140

A apropriação de extensas zonas rurais para a concretização dos bairros e vias de acesso tem como consequência o facilitar dos terrenos onde se situarão os pólos universitários, a oeste, no Campo Alegre, e a este, junto ao Hospital de S. João.

A estruturação viária é também transformada — a Via de Cintura Interna — que une a Ponte da Arrábida (construída entre 1956 e 1963 concretiza uma nova travessia do Douro) com a Via Rápida — é realizada (ver figura seguinte). Esta Via serve uma nova área industrial, onde se implantaram armazéns comerciais da indústria automóvel. Esta eixo permite relacionar a Cidade com o Porto de Leixões e o aeroporto.



Aspecto da Cidade do Porto no final da década de sessenta

É consequência desta Via, também, o desenvolvimento de um novo centro em torno da Rotunda da Boavista (Praça Mouzinho de Albuquerque), onde se concentram actividades do sector terciário.

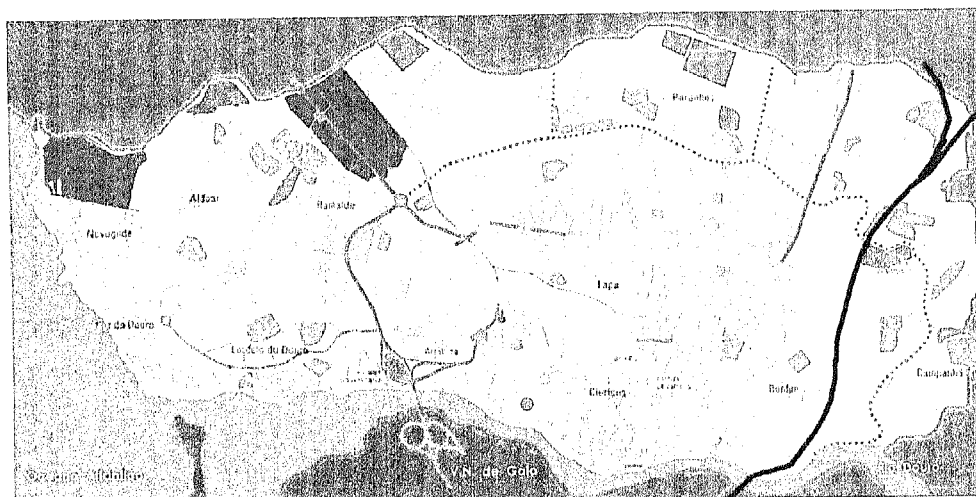
Apesar da concretização do túnel do Barredo, nos anos cinquenta, no centro histórico da Cidade, e do viaduto de Gonçalo Cristóvão (este foi o único realizado, embora estivessem previstos outros), não há uma melhoria geral da circulação interna da Cidade.

O zonamento estabelecido pelo Plano Director — renovação habitacional para as classes menos favorecidas, afectação das zonas centrais ao sector terciário — conduz à hipervalorização do solo, lançando para os concelhos periféricos (Gaia, Matosinhos, Maia, Valongo e Gondomar) uma população que não pode pagar o alojamento na Cidade em que trabalha. Consequência desta ocorrência é a transformação destes concelhos em "dormitórios".

Assim, surgem, em diversos pontos, loteamentos isolados, sem infra-estruturação de apoio, desapoioado pela inexistência de um plano de conjunto.

As "ilhas" deixam de ser a solução para aqueles que necessitam de alojamento a baixo custo. A dispersão por edifícios antigos que vão sendo abandonados pelos antigos proprietários (a burguesia), as barracas edificadas nos quintais, passam a ser as formas de alojamento. Através da sobreocupação de edifícios do século XIX, albergam-se muitas famílias em condições deploráveis.

(ver mapa seguinte)



Área de Renovação
 Bairro Social
 Área Residencial / Serviços
 Equipamento
 Zona Industrial
 Via Nova concluída
 Via Nova em estudo
 Linha de Caminho de Ferro

Síntese das Obras realizadas -1974

Por tudo isto, o Plano Director "(...) obra da disciplina urbanística, tão "moderna" e "racional", vai sofrer o embate com a realidade portuguesa."¹⁸⁶

Em conclusão, ressaltam-se os seguintes pontos, considerados importantes, acerca do Plano Director da Cidade do Porto:

- o Plano Director é elaborado com o intuito inicial de ser uma adaptação do Plano Regulador, de Antão de Almeida Garrett, que integrasse as modificações preconizadas pelo Plano de Melhoramentos de 1956.

A construção das cerca de 6 000 habitações exige a concretização de medidas imediatas e simultâneas — a demolição de "ilhas" na zona central do Porto torna premente um estudo para o aproveitamento dos terrenos deixados livres; da mesma forma, é indispensável planear e urbanizar as vastas zonas em que se implantaram os novos grupos residenciais.

Mas, para além destas razões, Antão de Almeida Garrett aponta outras. Citando-o:

"Julgo que em grande parte pela utilização de terrenos compráveis para o efeito da implantação destes bairros e que interferiu no previsto no Plano Regulador, este teve que ser alterado. E na sua revisão diz-se ainda no Prefácio (do Plano Director) que "a prática colhida com algumas realizações efectuadas ou em curso de efectivação aconselhava a fazer-se com certas limitações de conceitos ou ambições menos realistas para um certo de operações, a fim de as tornar exe-

¹⁸⁶ op. cit. em 7, pág. 34

quíveis, característica indispensável para que elas não sejam apenas letra morta por posições iniludíveis e ir-realizáveis da respectiva economia."

*Estes dois motivos assim expressos explicam tudo. No Plano Regulador visou-se o futuro; no Plano Director o imediato e o económico."*¹⁸⁷

Neste sentido, as diferenças entre estes Planos (Plano Regulador e Plano Director) são essencialmente de concepção de evolução da Cidade.¹⁸⁸

O Plano Director é, face aos precedentes, mais vocacionado para a vontade de fazer do Porto um centro essencialmente terciário.

No que concerne à metodologia pode-se, portanto, constatar algumas diferenças relativamente ao passado:

— este Plano é realizado com base noutro Plano, já aprovado, o Plano Regulador;

— nasce da necessidade de enquadrar as iniciativas de um segundo Plano, o Plano de Melhoramentos;

— os Planos e estudos precedentes, desde os de Ezequiel de Campos aos de Piacentini e Muzio, e aos de Antão de Almeida Garrett, têm o intuito de repor a ordem, de transformar a realidade caótica da Cidade, tornando-a mais higiénica, mais segura, proporcionadora de bem-estar. No Plano Director a ideia base é a de tornar o Porto um centro terciário; logo, o seu conteúdo são propostas que induzem a que o desenvolvimento urbano se faça neste sentido.

¹⁸⁷ op. cit. 54, pág. 98

¹⁸⁸ op. cit. 90, pág. 205

- No que respeita ao zonamento, o Plano Director, porque pretende integrar o Plano de Melhoramentos, acentua a segregação da habitação para as áreas periféricas, sobretudo a de baixo custo.

O centro de Cidade é destinado à fixação do terciário. A redução da função habitacional do centro é induzida — desenvolve-se a rede de comunicações e as áreas para estacionamento de automóveis.

Os terrenos anteriormente ocupados por "ilhas" são utilizados para a construção, por iniciativa de privados, de edifícios em altura, destinados ao comércio e à prestação de serviços.

Assim, o Plano Director repega no tipo de propostas contidas nos Estudos de Piacentini e Muzio, preconizando a expansão residencial, sobretudo a destinada às populações desfavorecidas, para áreas periféricas.

O Plano Regulador enunciava a necessidade de evitar a segregação social, apelando à integração das diversas "classes sociais" em unidades urbanas comuns.

O Plano Director também enuncia esta vontade:

— estruturar "(...) verdadeiras unidades de residência que dispõem de todo o equipamento indispensável à vida dos seus habitantes", com a esperança de eliminar, num espaço marcado pelas contradições sociais e a parcelarização que elas arrastam, "comunidades" que lhe voltem a dar uma aparência de unidade e coerência." ¹⁸⁹

No entanto, esta ideologia, retirada dos discursos do pós-guerra, demarca-se daquilo que são os restantes elementos constituintes do Plano:

¹⁸⁹ *idem*, *ibidem*, pág. 209

- o carácter secundário da habitação como elemento que estrutura o espaço urbano;
- um zonamento que segrega as áreas residenciais;
- a primazia da rede viária e dos equipamentos de apoio aos meios de circulação.

Tudo isto provocou o aumento da valorização do solo, o que teve como consequência a transformação dos concelhos periféricos à Cidade do Porto em "dormitórios", sendo Vila Nova de Gaia aquele onde primeiro se reflecte este carácter.

Assim, fruto da confluência de diversas ocorrências — salubridade do tecido urbano do centro do Porto, a construção de bairros em áreas periféricas, a construção da ponte da Arrábida, e assim sucessivamente — o zonamento previsto no Plano Director repercute-se na Cidade, como nenhum dos outros propostos havia feito.

A década de sessenta é marcada por várias crises da indústria da construção civil e sua superação.

Com a guerra colonial e a falta de confiança da burguesia, a que este sector era particularmente sensível, sucederam-se falências e desaparecimento de empresas.

A esta crise seguiu-se uma rápida superação que se ficou a dever a um novo factor de concentração urbana — as pessoas que abandonavam as áreas em guerra e retornavam ao continente —, ao dinamismo do sector do turismo após 1963 e à concretização de obras públicas.

A indústria da construção recuperada continha, no entanto, importantes diferenças:

— o capital social do sector, pertencente, antes de 1961, às cooperativas (70%), ficou reduzido a 0%;

— o sector passa a estar dominado por grandes empresas ligadas ao capital bancário.

Como consequência destas diferenças não houve um incremento efectivo da produção de edifícios; a produção de habitações de "luxo"¹⁹⁰ foi onde se traduziu o domínio das grandes empresas. Exemplo deste processo é a "Urbanização do Foco" (arquitecto Agostinho Ricca) financiada pelo Banco Português do Atlântico. No entanto, apenas tinha acesso a esta habitação um estrato muito reduzido da população, constituído por aqueles que podiam adquirir facções autónomas em regime de propriedade horizontal.

Logo, o objectivo, patenteado tanto no Plano Regulador como no Plano Director, de constituírem unidades urbanas integrando as diversas "classes sociais", foi gorado. A zona residencial da Pasteleira (prevista no Plano Director) que integra projectos de iniciativa pública e privada, contemplando habitação cooperativa de luxo, habitação para arrendamento e habitação social. Os operadores imobiliários conduziram os processos de concretização dos projectos (Planos Parciais, como por exemplo o Plano Parcial de Urbanização a Sul das Antas) e especularam os valores dos empreendimentos, conduzindo à elitização de zonas da Cidade, protagonizando um zonamento para lá do previsto nos Planos.

¹⁹⁰ op. cit. em 7, pág. 70

Por se ter englobado, nestes dois pontos, as propostas para a rede viária, para a habitação económica e de intervenção no Centro da Cidade, não são estabelecidos pontos próprios para estas questões.

5.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos 4

Em conclusão, refere-se acerca das permanências / inovações no processo e forma urbanos do Porto até 1962:

1. Há inovações no que concerne à metodologia de elaboração e selecção de conteúdos em ambos os planos analisados neste capítulo — Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto e Plano Director da Cidade do Porto.

O Plano de Melhoramentos, cujo intuito era o de solucionar o problema da falta de habitação a baixo custo que substituísse a que se integrava nas "ilhas", reflecte alterações face ao Plano de Salubridade enunciado em 1940.

Os dados recolhidos para o Plano de Salubridade são usados como referência para a elaboração do Plano de Melhoramentos, uma vez que a celeridade pretendida não se coadunava com a recolha de novos elementos.

Enquanto o Plano de Salubridade procede a operações de demolição de casas das "ilhas" (pretendendo, assim, resolver questões de ventilação, e outras, das casas que permaneciam) não prevendo, ou prevendo apenas parcialmente, o realojamento dos habitantes, o Plano de Melhoramentos desloca os moradores das "ilhas" demolidas para bairros construídos previamente.

Assim, é conteúdo do Plano de Melhoramentos, a localização das urbanizações, a morfologia e tipologia das edificações, os métodos e materiais construtivos e o seu financiamento.

A integração destas urbanizações, realizadas em áreas periféricas da Cidade, no tecido urbano global, assim como as propostas do aproveitamento a efectuar nos terrenos "libertados" no centro, remeteram para a revisão do Plano Regulador, da autoria de António de Almeida Garrett.

Esta revisão foi efectuada por Robert Auzelle, dando origem ao Plano Director da Cidade do Porto.

Este Plano Director, à semelhança do Plano de Melhoramentos, é efectuado sobre o diagnóstico da Cidade e propostas de um outro Plano.

O seu conteúdo revela a vontade de concretizar um documento pragmático, economicamente viável.

Assim, há a introdução de estratégias de planeamento cujo resultado é o de transformar o Porto num centro terciário. A deslocação da habitação social para as áreas periféricas, efectuada pelo Plano de Melhoramentos, aliado a algumas modificações na estrutura viária e, ainda, a conjecturas económicas e sociais do país (a guerra colonial, a queda e ressurgimen-

to da indústria de construção) ajudam à concretização desse propósito.

Pode-se afirmar, portanto, que nos anos em que decorre a elaboração destes planos, há a consciencialização de que o que é proposto em documentos de planeamento deve ser viável e, devido à situação caótica da Cidade, exequível a curto prazo. Esta circunstância, para a qual já havia contribuído Almeida Garrett com as suas reflexões, motivou alterações nos conteúdos dos Planos.

O Plano Director substitui o Plano Regular — enquanto um "regula" o desenvolvimento urbano da Cidade, o outro "dirige-o".

2. Através do zonamento, previsto ou induzido pelo Plano de Melhoramentos e pelo Plano Director, dá-se uma segregação do uso do solo sem precedentes.

A necessidade de resolver o problema do alojamento em "ilhas" e, simultaneamente, a vontade de utilizar os terrenos em que estas se encontravam implantadas, leva a que sejam construídos bairros sociais na periferia do Porto.

Assim, em torno da Cidade, cria-se uma "cintura" de alojamento a baixo custo e o centro vai sendo preenchido por comércio e edifícios destinados à prestação de serviços. É induzida a extinção da função habitacional no centro também pelos contributos prestados por algumas melhorias no que respeita à circulação viária e ao estacionamento automóvel, que valorizam os terrenos.

A construção de áreas residenciais de luxo provoca a elitização de determinadas zonas.

Este dois Planos são, portanto, determinantes para que se constitua uma divisão efectiva do uso do solo urbano, embora os planos e estudos anteriores também tivessem previsto a distribuição das diversas actividades por áreas destinadas previamente.

3. A rede de comunicações é elaborada tendo como base as propostas do Plano Regulador, sendo concretizadas vias que contribuem para a transformação do Porto num centro terciário.

A Via de Cintura Interna, entre a ponte da Arrábida (concluída em 1962) e a Via Rápida, serve a nova área industrial na saída noroeste, relacionando a Cidade com o Porto de Leixões, a refinaria de Leça de Palmeira e o aeroporto de Pedras Rubras (posteriormente de Francisco Sá Carneiro) e dinamizando um centro na área da Rotunda da Boavista.

No entanto, as restantes vias de penetração da Cidade vêm a sua concretização atrasada, o túnel previsto para a ligação da ponte da Arrábida ao centro não se realiza, assim como outros túneis e viadutos que melhorariam as condições de circulação na Cidade, como aconteceu com a construção do túnel do Barredo e o viaduto de Gonçalo Cristóvão.

No início dos anos setenta estavam ainda a concretizar-se os traçados viários do Plano Director.

Assim, no que concerne às propostas para a rede viária, não há diferenças fundamentais a referir. A transformação da rede é efectuada pela concretização de parte do que era preconizado já no Plano Regulador.

4. Na zona central do Porto dão-se modificações efectivas, quer pela supressão de grande número de "ilhas", quer pelo aproveitamento dos terrenos onde se implantavam para a construção de grandes equipamentos urbanos e edifícios em altura destinados ao sector terciário.

No centro da Cidade são demolidas 4 646 casas. Os terrenos livres são utilizados para a instalação do Palácio dos Correios, do Silo-Auto e de outros equipamentos.

Junto à Cordoaria é edificado o Palácio da Justiça, onde se fazia a lota do peixe.

A iniciativa privada constrói edifícios de escritórios e comércio nos terrenos onde se demoliu "ilhas".

A apropriação dos terrenos, em torno do núcleo central urbano, para a edificação dos bairros sociais, permitiu a disponibilização das áreas onde se implantam os pólos universitários (no Campo Alegre e junto ao Hospital S. João).

Da enumeração efectuada pode-se concluir que as modificações na zona central do Porto encadearam uma série de transformações no tecido urbano da Cidade.

Ressalta-se que, paralelamente à consolidação do núcleo tradicional enquanto centro terciário, há o aparecimento de um novo centro, na Rotunda da Boavista, também vocacionado para este sector de actividade.

6. O Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, tutelado pelo arquitecto Duarte Castel-Branco, 1978

Em 25 de Abril de 1974 dá-se o golpe militar que põe cobro ao regime ditatorial.

Este acontecimento terá consequências no que concerne à prática do urbanismo.

As reivindicações populares em torno da questão do alojamento levam à criação do S.A.A.L. (Serviço Ambulatório de Apoio Local) e do C.R.U.A.R.B. (Comissariado para a Renovação Urbana da Ribeira — Barredo).

A normalização das instituições democráticas cria uma nova fase no planeamento urbanístico, dando início, em 1978, ao estudo de um novo Plano Geral de Urbanização. É criado o G.P.U. (Gabinete de Planeamento Urbanístico) com vista a elaborar e facilitar os estudos necessários ao arquitecto Duarte Castel-Branco ¹⁹¹, tutor do Plano. ¹⁹²

Assim, o primeiro sub-capítulo será dedicado à análise do processo, antecessor à elaboração do Plano Geral de Urbanização, encetado após o 25 de Abril de 1974.

¹⁹¹ Duarte Castel-Branco (Macau, 1928) diplomou-se pela Escola Superior de Belas Artes do Porto em 1960. Frequentou vários cursos de urbanismo (Politécnico de Milão, C.R.U. de Paris). Foi professor de cadeiras ligadas ao urbanismo nas Escolas Superiores de Belas Artes do Porto e de Lisboa. Desempenhou o cargo de investigador no Centro de Estudos de Urbanismo Engenheiro Duarte Pacheco. De entre os diversos trabalhos ligados ao urbanismo de que foi autor e/ou colaborador ressaltam-se o Plano Director de Lisboa, o Plano de Estrutura do Concelho da Feira, o Plano para o Norte do Ribatejo (apresentado como tese na Politécnico de Milão) e, desde 1978, o Plano Geral de Urbanização do Porto.

¹⁹² op. cit. em 6, pág. 148

No segundo sub-capítulo serão analisadas as propostas do Plano referido.

O terceiro e último sub-capítulo enumerará as conclusões da análise efectuada.

6.1 Enquadramento de época

O último grande movimento de oposição a Salazar ocorreu em 1958, quando Humberto Delgado se opôs a Américo Tomás nas eleições presidenciais. Américo Tomás (certamente por meios fraudulentos) ganhou as eleições e manteve-se no cargo até ao 25 de Abril de 1974.

Nos primeiros anos da década de sessenta, surgem revoltas militares, civis, estudantis e de determinados grupos católicos; inicia-se, também, a Guerra Colonial (1961 – 1974).

Os anos sessenta caracterizam-se pela criação de novas aspirações quer na pequena e média burguesia urbana, quer no operariado, quer, ainda, no campesinato (especialmente alentejano), consequência de algum desenvolvimento económico da década anterior. A emigração, que a partir da década de cinquenta se havia intensificado, começa a interferir no ritmo de crescimento e na vivência das populações. O movimento migratório deixa de ser só dirigido para as cidades (sobretudo Lisboa e Porto) e passa a realizar-se para os países europeus. A Guerra Colonial motivou, por outro lado, várias deserções para o estrangeiro.

As divisas enviadas pelos emigrantes constituíam um dos pontos do equilíbrio precário das Finanças, que, em virtude dos gastos militares com a Guerra Colonial, recomeçava a

agravar-se. Outro dos pontos de equilíbrio eram as receitas do turismo estrangeiro.

Apesar dos objectivos do Plano Intercalar de Fomento (1965 – 1967) reflectirem alguma preocupação social — incluindo capítulos sobre a Saúde e a Habitação — a Guerra Colonial e as contradições no seio do próprio regime, fizeram com que apenas se diagnosticasse a situação, sem que se implantassem medidas para a resolução dos problemas.

Em 1968, Marcelo Caetano substituiu Salazar (vítima de uma hemorragia cerebral que o deixou incapacitado), tendo-se dado a chamada "Primavera Marcelista", aparentemente liberalizante, que não teve grandes repercussões.

Em Julho de 1969 realiza-se o Colóquio sobre Política de Habitação, da iniciativa do Ministério das Obras Públicas. Os intervenientes neste Colóquio "(...) bateram-se por uma chamada política de solos que, dentro de limites razoáveis, libertasse os terrenos para construção do monopólio detido pelos proprietários fundiários".¹⁹³

A leitura oficial que foi feita das várias hipóteses colocadas para uma política de habitação foi, no entanto, no sentido de promover os promotores imobiliários.

Diz Rui Sanches, Ministro das Obras Públicas, nas considerações de encerramento :

"Temos de agir no sentido de abreviar a elaboração dos planos de urbanização e a sua actualização, e de actuar também sobre a própria concepção dos planos. Eles têm de ser maleáveis, permitindo um certo número de graus de liberdade dentro de um sistema de normas simples, precisas, claras e pouco numerosas. O urbanismo deve ser integrado numa economia de mercado."

¹⁹³ Gonçalves, Fernando, "A mitologia da habitação "social" — o caso português" in Cidade/Campo, nº 1, Ulmeiro, Fevereiro de 1978, pág. 75

Entre 1969 e 1974, assistiu-se a conflitos, entre as várias facções do Regime, em volta da política habitacional. A iniciativa legislativa (Lei dos Solos, D.L. 576/70; diplomas sobre licenciamento urbanístico, D.L. 166/70; sobre a elaboração de planos de urbanização, D.L. 560/71 e D.L. 561/71), e a racionalização do aparelho de Estado (Fundo de Fomento da Habitação, F.F.H., 1969; Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo, S.E.H.U., 1971; reestruturação da Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, D.G.S.U., 1972) indiciavam uma corrente modernizadora. A acção no "terreno" coube, no entanto, inteiramente aos sectores aliados aos interesses fundiários e imobiliários especulativos.¹⁹⁴

A partir das décadas de sessenta/setenta, devido às mudanças ocorridas na forma de utilização do tecido urbano (terciarização do centro e periferização da habitação, primeiro pela ocupação dos terrenos limítrofes da Cidade e depois pela ocupação dos concelhos vizinhos), começa-se a falar das Áreas Metropolitanas de Lisboa e do Porto (A.M.L. e A.M.P.).

No III Plano de Fomento (1968 – 1973), embora se mantenha o carácter centralizador, é criada, também, uma orgânica de planeamento regional. A correcção dos desequilíbrios regionais de desenvolvimento é tomada como um objectivo.

No campo disciplinar do urbanismo e da arquitectura surgem reflexões sobre os processos de urbanização, sobre a multiplicidade de disciplinas que é necessário relacionar com a arquitectura com vista à resolução de problemas.

De entre os autores desta reflexão destaca-se Nuno Portas e Keil do Amaral. Este último, em 1966, publica a obra "Lisboa, uma Cidade em Transformação", em que é exposto o

¹⁹⁴ Ferreira, António Fonseca, "Por uma Nova Política de Habitação", colecção Cidade em Questão/7, Edições Afrontamento, Porto, 1987, págs.64 e 65

processo de degradação da Cidade, provocado por diversos factores dos quais a grande pressão demográfica, as já dramáticas condições do trânsito e a desvirtualização pela especulação imobiliária de "(...) *certas feições históricas da Cidade, arquitectónicas e urbanísticas*".¹⁹⁵

Na continuidade das preocupações enunciadas por Keil do Amaral estava o estudo de renovação urbana do Barredo, promovido pela Câmara Municipal do Porto e dirigido por Fernando Távora, em 1969. Os aspectos sociais são incluídos nos estudos urbanísticos e arquitectónicos, em que a renovação se assume, também, como reutilização e valorização do património construído, indissociável do modo de vida das populações aí residentes.

O "marcelismo" termina com o golpe militar e a Revolução de 25 de Abril de 1974. O Programa do Movimento das Forças Armadas (M.F.A.) visava democratizar, descolonizar e desenvolver.

6.2 Antecedentes ao Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto / 1974 — 1978

Os moradores das zonas degradadas, das barracas e os próprios habitantes dos bairros camarários passam a reivindicar soluções imediatas para os seus problemas.

Os habitantes dos bairros iniciam o processo de formação de comissões de moradores e motivam uma reflexão crítica

¹⁹⁵ Amaral, Keil do, citado por Fernandez, Sérgio, op. cit. em 81, pág. 179

face às soluções que haviam sido utilizadas para o seu realojamento. Entre as deficiências que apontavam estavam:

— a "expulsão" do local onde sempre haviam vivido, que queriam substituir pelo "direito ao local";

— o regulamento restritivo a que eram submetidos, a que contrapropunham a regulação da vida do bairro pelos seus habitantes.

Desenvolve-se um grande movimento de ocupações de habitações. As carências habitacionais mantinham-se, apesar dos Plano de Melhoramentos, sendo providas pelas "ilhas" e pelo subaluguer de casas.

A 6 de Agosto de 1974 é publicado um despacho que cria o S.A.A.L. (Serviço Ambulatório de Apoio Local), "(...) para apoiar através da Câmaras Municipais as iniciativas da população mal alojada no sentido de colaborarem na transformação dos próprios bairros, investindo os próprios recursos latentes e eventualmente monetários."¹⁹⁶

A população deveria organizar-se com a finalidade de participar na transformação do bairro, através da construção das próprias casas.

No entanto, os moradores assumiram o que o despacho tinha de bom — fixação em terrenos urbanos e autonomia de decisão — mas recusaram a auto-construção que consideravam uma dupla exploração.

No Porto, a população mobilizada pelo projecto S.A.A.L. foi, em primeiro lugar, a que habitava ainda nas "ilhas". Esta população havia reagido violentamente à deslocação preconizada pelo Plano de Melhoramentos.

A tomada de consciência da população da situação dos bairros camarários, aliada à acção dos professores e es-

¹⁹⁶ op. cit. em 7, pág. 47

tudantes de arquitectura da E.S.B.A.P. (Escola Superior de Belas Artes do Porto), foi crucial para a recusa formal dos programas tradicionais de realojamento.

Assim, a defesa da permanência das populações residentes, quer nas "ilhas", quer na zona histórica, assume-se como uma das principais características do programa S.A.A.L..

A intervenção organizada dos moradores devia-se, ainda, reflectir na tipologia e solução arquitectónica a utilizar.

"Pretende-se que as pessoas sejam participantes activas desde o arranque da operação, discutindo, inclusivamente a forma como aquela deve ser conduzida e ainda a caracterização da sua própria casa e utilização dos espaços livres comuns."¹⁹⁷

Neste sentido, tornava-se essencial a colaboração entre os moradores e os técnicos (de apoio jurídico, de projecto, de organização administrativa e contabilística e de processo de construção — as brigadas técnicas).

Os moradores, organizados em Associações ou Cooperativas, teriam, ainda, o apoio do Estado e das Autarquias Locais, traduzido em terrenos infraestruturados e financiamentos bonificados.

Durante os anos em que a experiência do S.A.A.L. foi levada a cabo (no Diário da República de 28 de Outubro de 1976 foi publicado um despacho que viria a significar a liquidação do S.A.A.L. como medida de política habitacional autónoma)¹⁹⁸, concretizaram-se os seguintes projectos:

— S. Victor, de Siza Vieira;

— Leal, de Sérgio Fernandez;

¹⁹⁷ Portas, Nuno, citado por Ferreira, António Fonseca, op. cit. em 194, pág. 84

¹⁹⁸ op. cit. em 7, pág. 91

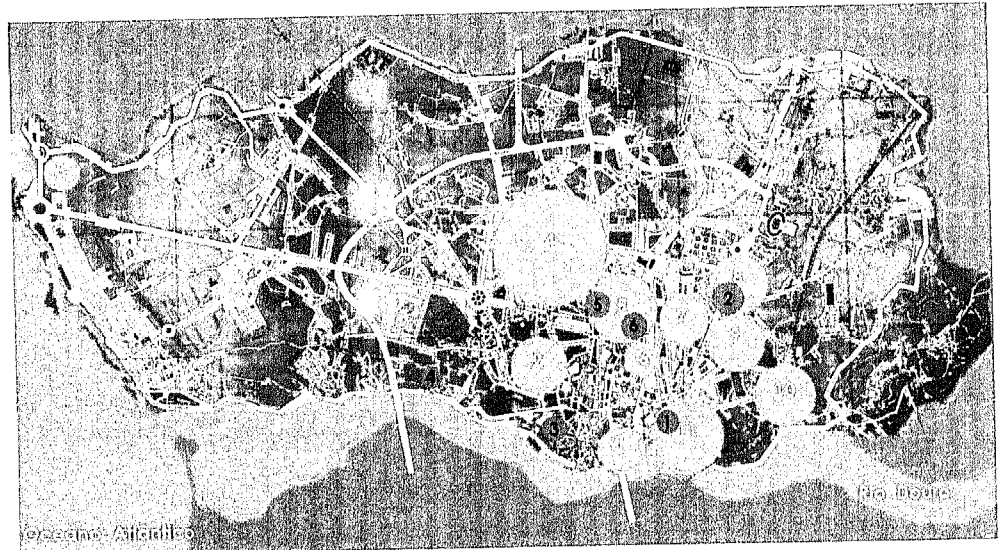
- Antas, de Pedro Ramalho;
- Massarelos, de Fernandes de Sá;
- Lapa, de Matos Ferreira.

Foi, ainda, elaborada a adaptação do projecto, já existente, da Bouça (Siza Vieira).

Para a zona histórica foram também concretizados projectos que nunca passaram de propostas:

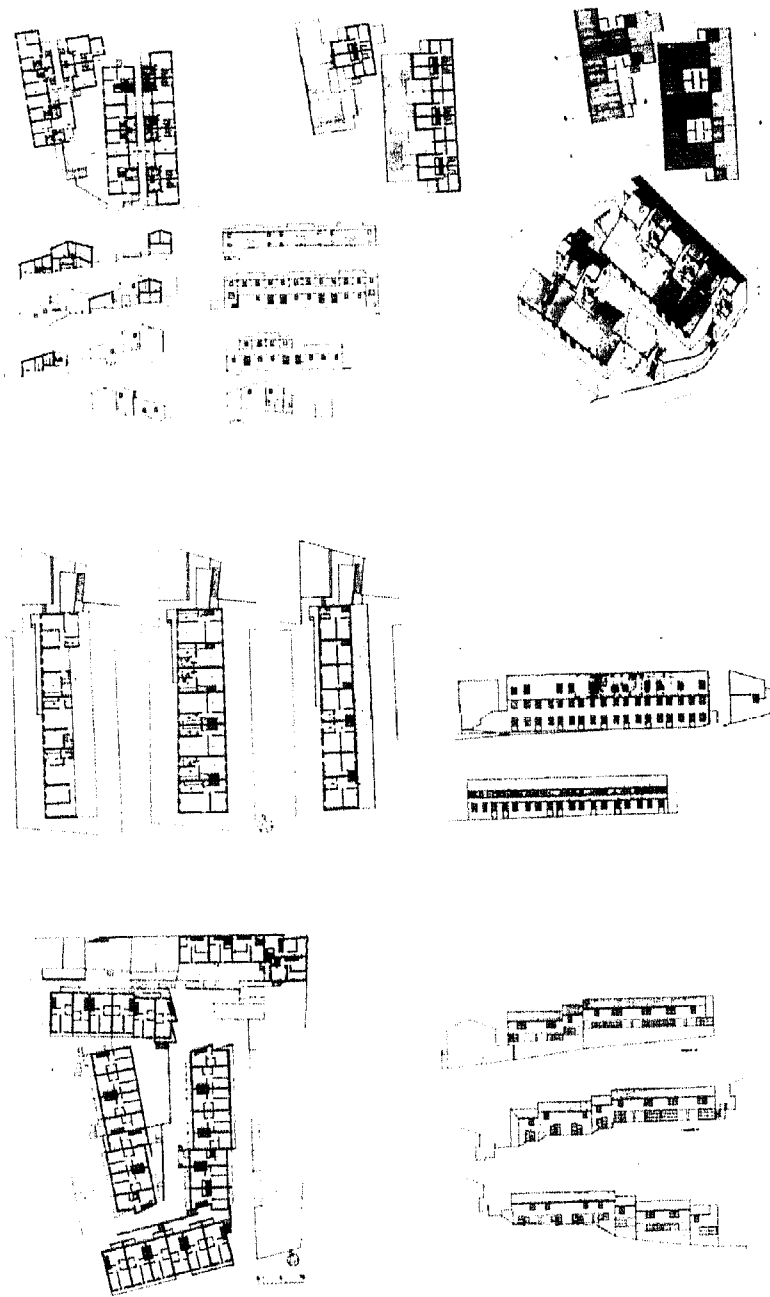
- Miragaia, de Fernando Távora;
- Lada, de Siza Vieira.

(ver mapa e figuras seguintes):

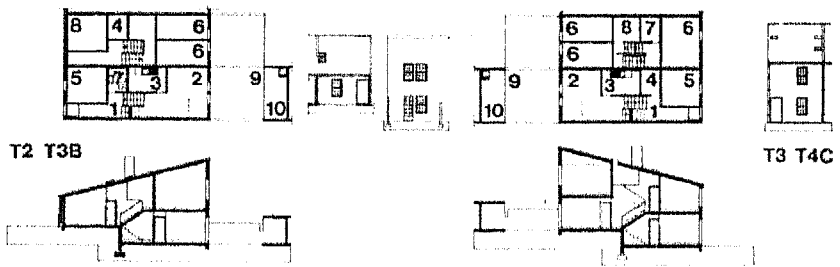
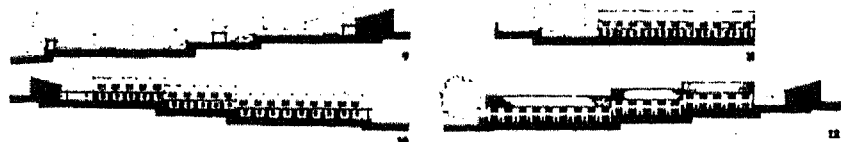
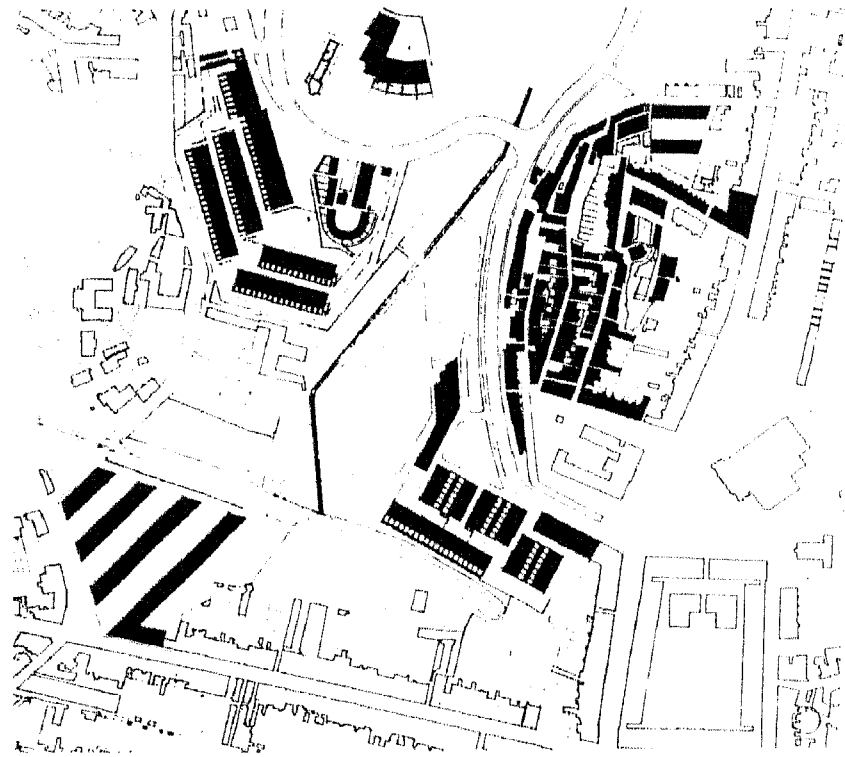


Núcleos de "ilhas" referidas no Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto de 1956 ○
 1 Baredo 2 Maternidade 3 Castelo do Queijo 4 Monte Pedral 5 Lapa 6 Carvalheiras 7 S.º Isidro 8 Antas
 9 Eirinhas e Forno de Magalhães 10 Campanhã 11 S. Vitor
 Principais operações S.A.A.L. ⊗
 1 S. Vitor 2 Antas 3 Miragaia 4 Massarelos 5 Lapa 6 Leal

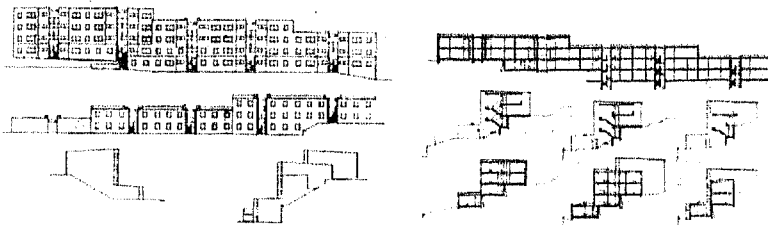
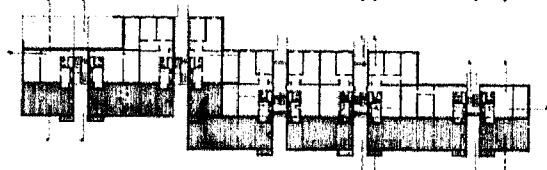
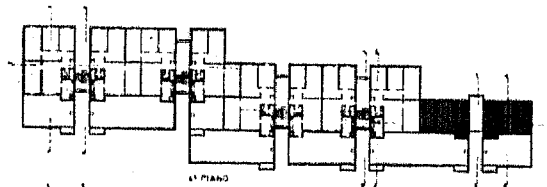
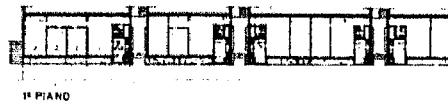
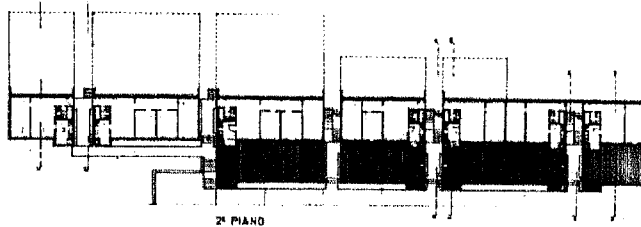
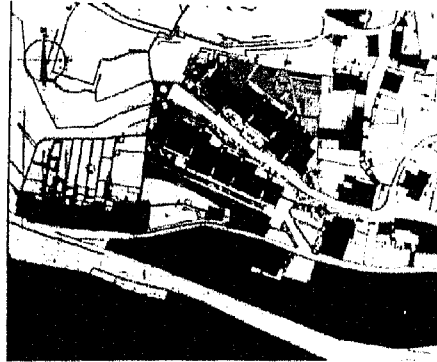
Principais operações do programa S.A.A.L. entre 1974 e 1976 sobrepostas às principais zonas de "ilhas" indicadas no Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto



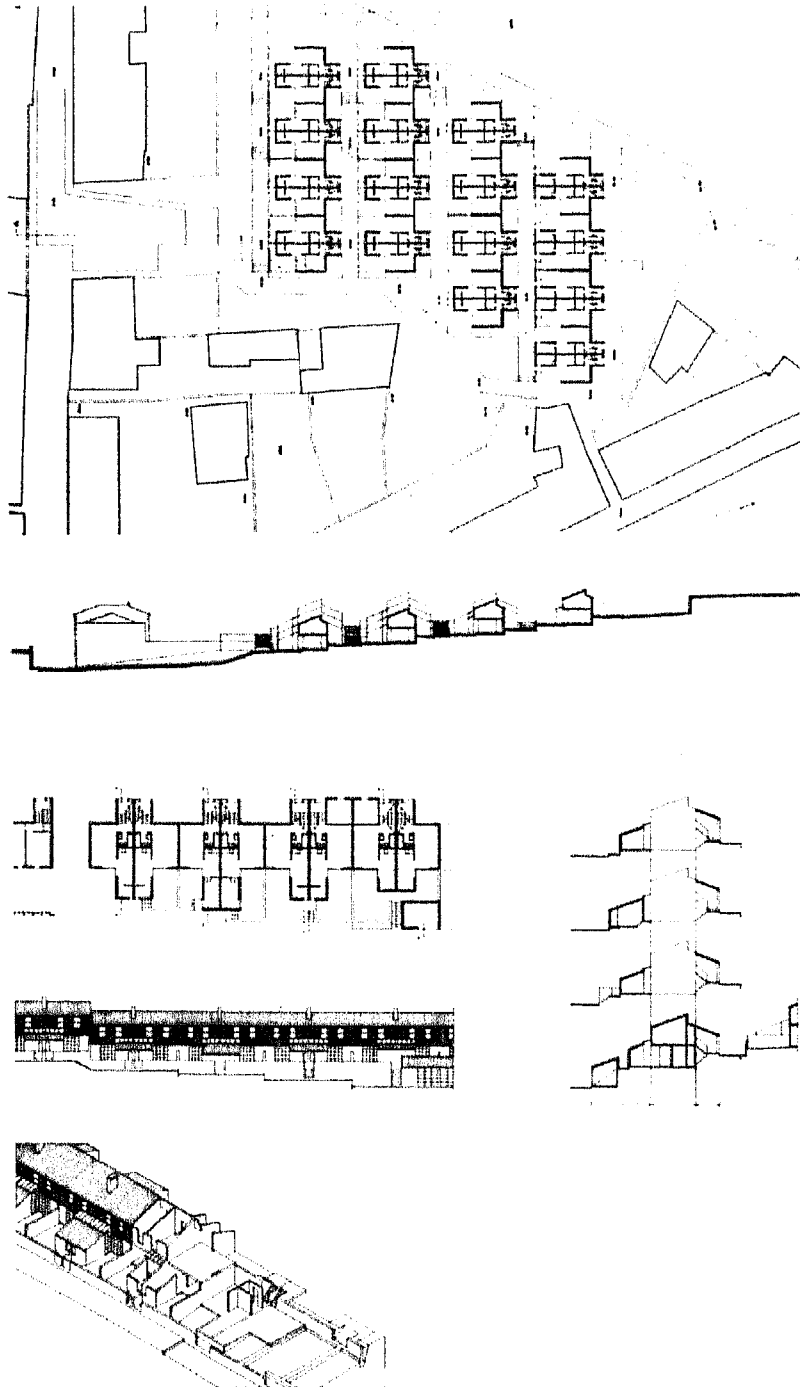
S.A.A.L. - Porto - Bairro do Leal



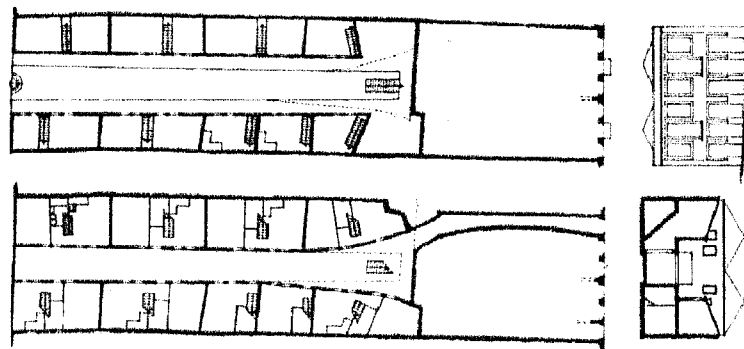
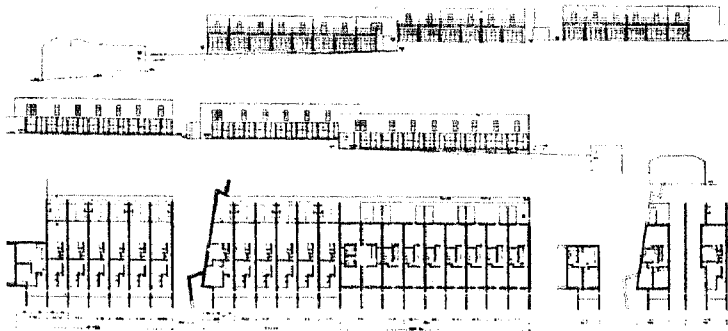
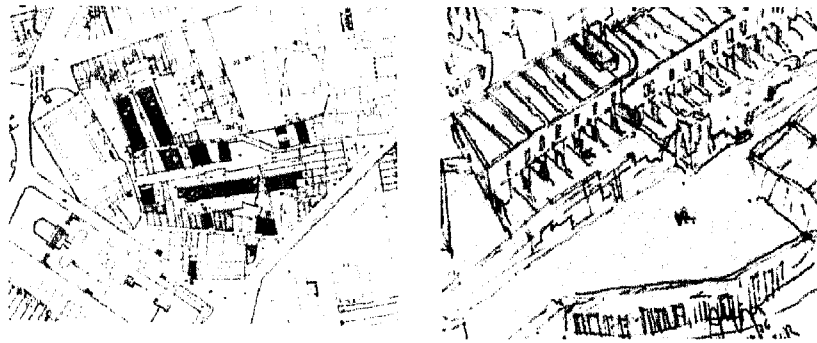
S.A.A.L. - Porto - Bairro da Lapa



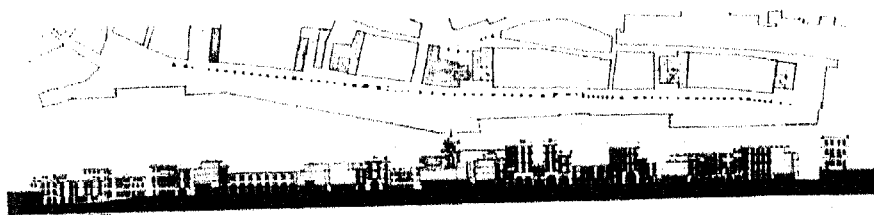
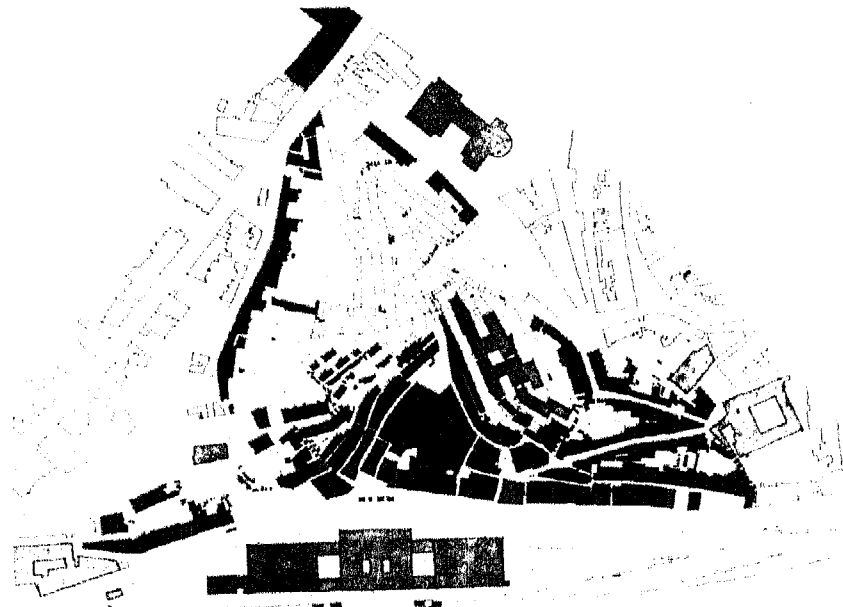
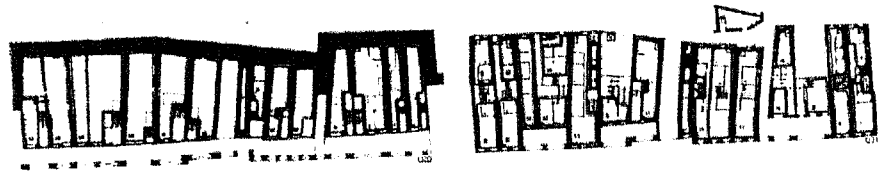
S.A.A.L. - Porto - Bairro de Massarelos



S.A.A.L. - Porto - Bairro das Antas



S.A.A.L. - Porto - Bairro de S. Vitor



S.A.A.L. - Porto - Bairro de Miragaia

"Com o desenvolvimento e a politização do processo começaram a surgir posições de recusa da auto-construção por parte das organizações de moradores e das brigadas.

Argumentava-se com o facto de se tratar de populações pobres para as quais a auto-construção significaria uma dupla exploração através da participação na construção das casas." ²⁰¹

A não atribuição de competências específicas e do enquadramento hierárquico dos serviços de apoio às populações "(...) a par das expropriações, esta indefinição institucional terá constituído uma das grandes deficiências do processo, causa de muitas disfunções e de grande vulnerabilidade." ²⁰²

Sumarizando, ressalta-se:

- o problema da habitação continua a ser um assunto de essencial acuidade;
- as condições gerais das populações mais desfavorecidas revelam índices de conforto e de bem-estar muito baixos;
- o ambiente que se vive nos bairros camarários e nos diversos núcleos de "ilhas" ainda existentes na Cidade (7 000 casas em "ilhas" nesta altura) propicia as diversas manifestações populares de revolta observadas antes e sobretudo depois de 25 de Abril de 1974;
- as iniciativas das populações mais carenciadas exercem fortes pressões sobre o poder instituído depois do 25 de Abril de 1974, radicalizando e tomando proporções de contestação nunca até então observadas;

²⁰¹ *idem, ibidem, pág. 89*

²⁰² *idem, ibidem, pág. 89*

- as iniciativas de auto-construção de habitação são apoiadas por programas públicos de intervenção, nomeadamente o programa S.A.A.L.;
- as populações residentes no centro histórico reivindicam uma maior atenção para os seus problemas e é criado o C.R.U.A.R.B., gabinete que vai cuidar da intervenção na área da Ribeira— Barredo e, que actualmente, se encontra integrado na Administração Municipal;
- os problemas relacionados com a política de ocupação do solo, assim como a falta de hierarquização e atribuição de competências dos serviços, estão na base da falta de operacionalidade dos planos realizados pelas brigadas técnicas do S.A.A.L./Norte e estão na origem das lutas entre os moradores das zonas mais carenciadas e o Município, que se tornaram violentas e constantes.

Pegando no último ponto enunciado cabe referir que a Câmara do Porto utilizou os argumentos técnicos do Plano Director para assumir uma oposição à expropriação do solo em zonas centrais com vista a ser cedido aos habitantes das "ilhas".

*"No que respeita ao solo, o direito reconhecido pelo S.A.A.L. de as populações se apropriarem dos locais em que se encontravam radicadas contrariava claramente os interesses de proprietários e especuladores urbanos. Era o destino de importantes áreas urbanas, e por extensão o sentido do desenvolvimento de toda a cidade, que estava em jogo."*²⁰³

Na realidade, as morfologias utilizadas, grupos de habitações individuais, de um ou dois pisos, organizados em uma ou

²⁰³ op. cit. em 7. pág. 87

duas filas, nada tinham de comum com o preconizado por Auzelle para o centro terciário da Cidade.

Estes modelos formais respondiam à vontade dos moradores que, de certa forma, queriam reproduzir a maneira específica de viver que lhes era habitual e rejeitar os modelos propostos pelos planos de salubridação.

A actividade das pequenas e médias empresas de construção civil intensifica-se e serve de base à concretização destas habitações.

Em conclusão, refere-se o seguinte ponto único do período pós 25 de Abril de 1974:

— é invertido o processo encetado pelo Plano de Melhoramentos e Director.

O Plano Director, enquadrando as iniciativas do Plano de Melhoramentos, propõe o claro zonamento da Cidade. Este zonamento, para além de distribuir as diferentes funções urbanas, promove a segregação das diferentes classes de habitação. A segregação traduziu-se na construção de novas unidades habitacionais, para as classes trabalhadoras, na periferia da Cidade.

Após a deslocação dos habitantes das "ilhas" e a demolição destas, eram efectuadas operações de renovação urbana — *"Planos parciais mostram a destruição sistemática de zonas de habitação operária, não apenas "ilhas", mas também núcleos de velhos edifícios no centro histórico da cidade, para a construção de novas avenidas, estacionamento, escritórios ou habitação de luxo."* ²⁰⁴

Em suma, o Plano Director preconiza uma elitização da área central urbana, esquecendo que a deslocação dos tra-

²⁰⁴ *idem*, *ibidem*, pág. 85

balhadores para a periferia trazia problemas de desenraizamento e dificultava o acesso ao mercado de trabalho (até aí próximo de casa, evitando os custos de transporte).

Após o 25 de Abril de 1974, os habitantes das "ilhas" recusam transformações nas suas condições de habitação que não levem em conta as suas próprias reflexões.

Através do programa S.A.A.L., surge apoio aos movimentos populares e, no Porto, defende-se o objectivo de conservar os habitantes das "ilhas" nos locais onde sempre haviam residido.

Opõe-se, pois, a uma política de segregação, uma política de integração:

- a resolução prática do problema da carência habitacional passou, desde sempre, por situações veladas, em que as casas eram interiorizadas no tecido urbano da Cidade, pouco visíveis das ruas;
- os diversos planos e estudos anteriores propuseram soluções de deslocação idênticas às dos Planos de Melhoramentos e Director (com a excepção do Plano Regulador);
- a isto se opõem as localizações e morfologias das habitações projectadas e concretizadas pelo S.A.A.L..

Assim, pode-se afirmar a existência de inovações no processo e forma urbanos, neste período, na Cidade do Porto.

No entanto, uma análise e reflexão atentas fazem lembrar que, já nas soluções propostas pelos técnicos camarários para os problemas das "ilhas" após o inquérito de 1940, se havia defendido a construção de novas casas nos locais onde estas estavam implantadas.

Há, portanto, também, a existência de uma permanência.

6.3 O Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, tutelado pelo arquitecto Duarte Castel-Branco, 1978

Em 1978, a Câmara Municipal do Porto constituiu o Gabinete de Planeamento Urbanístico (G.P.U.) e lança um concurso para elaboração do Plano Geral de Urbanização, com a finalidade de rever o Plano Auzelle, tarefa que ficará sob a responsabilidade do professor arquitecto Duarte Castel-Branco. A equipa responsável pela realização do novo Plano denunciará a existência de instruções e compromissos entre o município e privados, resultando naquilo a que chamaram "a cidade fantasma" cuja concretização provocaria o caos numa Cidade envelhecida, carente em infra-estruturas, impossibilitada de conter sucessivos agravamentos das densidades de construção.²⁰⁵

Transcreve Paulo Vallada, Presidente da Câmara Municipal do Porto numa edição da Câmara de 1985, sobre o Plano em elaboração:

"A primeira questão prévia do plano da cidade do Porto é a formação do espírito de Cidade pelo aparecimento do escol governativo que tenha o critério da vida urbana do Porto, para encaminhar a solução dos seus problemas de educação e de ordem económico-social.

É a solução deste complexo de problemas locais, integrados na governação geral da grei fora da espontaneidade

²⁰⁵ Martins, Patrício, "Acção de Desenvolvimento Urbanístico da Cidade do Porto" in *Jornal de Arquitectos* n.º 154, Dezembro de 1995

histórica, que há-de marcar o valor futuro da cidade do Porto.

(...) Permanecem como questões magnas:

A elaboração do Plano da Cidade do Porto;

A sua realização metódica pelo Município do Porto, e pelo Estado, numa ordem prudente de actividade em todas as partes constituintes da Cidade, e na melhor cooperação.

Em resumo, uma só dificuldade: o aparecimento de quem seja capaz de transformação das aldeias do Porto na cidade do Porto.²⁰⁶

Este texto é da autoria de Ezequiel de Campos e consta do seu Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, de 1932.

Paulo Vallada afirma, ainda:

"Ontem como hoje tinha razão."²⁰⁷

As principais referências deste novo plano são enumeradas de seguida:

Como opções políticas surgem:

- Assumir a cidade do Porto como capital regional, funcionando como elemento de compensação relativamente ao centralismo dos poderes de decisão;
- Implementar a complementaridade indústria-terciário;

²⁰⁶ Campos, Ezequiel de, "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", 1932, transcrito por Vallada, Paulo in "Porto projecto cidade nova", G.P.U., edição da C.M.P., Porto, Dezembro de 1985

²⁰⁷ idem, ibidem, pág. 9

- Implementar uma política educacional e cultural;
- Implementar uma política de assistência à saúde;
- Implementar uma política de transportes e suas infra-estruturas.

E como directivas de ordenamento do território temos:

- Estabelecer uma nova Regulamentação de Ocupação do Solo;
- Ordenar de forma a resolver os problemas da concentração urbana;
- Coordenar as acções de planeamento com as oportunidades no âmbito do financiamento das obras Municipais;
- Introduzir novas regras e legislação adequadas que compatibilizem a densidade populacional, a distribuição da população no território e a integração de funções de forma a promover o desenvolvimento da cidade.

Como acções de modificação do tecido urbano há que considerar as seguintes:

a) Relações com o território envolvente:

- Procura de uma organização territorial plurifuncional;
- Reformulação do sistema de comunicações;

- Racionalização dos sistemas de transportes colectivos;
- Relação eficaz dos esquemas rodoviários e ferroviários;
- Optimização das ligações ao aeroporto de Pedras Rubras e aos portos de Leixões e do Douro;
- Recuperação da navegabilidade do rio Douro;
- Promoção das infra-estruturas;

b) Relações com o território municipal :

- Promoção de parâmetros básicos de qualidade de vida;
- Desaceleração da desertificação do centro urbano;
- Instalação de " indústrias limpas " e reorganização do complexo industrial da cidade;
- Reorganização das relações entre o núcleo central e os pólos envolventes;
- Expansão e manutenção de um verde contínuo;
- Consideração de espaços próprios para a instalação de equipamentos de ensino, cultura e formação profissional;
- Reabilitação das construções existentes;
- Promoção da cobertura sanitária e de saúde;
- Promoção do Desporto;

- Restruturação dos sistemas de água e saneamento básico;
- Restruturação dos serviços autárquicos;
- Implementação de medidas para a resolução dos problemas da rede viária;
- Implementação de regulamentação própria para a disciplina das transformações e manutenção do território da cidade.

Os propósitos enunciados no plano obedeceriam ao seguinte programa de financiamento:

- Uma política de contrapartidas face a empreendimentos da Administração Central;
- Uma política de acesso a novas fontes de financiamento e/ou comparticipação em empreendimentos a inscrever no P.G.U. (Plano Geral de Urbanização);
- Uma política de alterações estruturais possíveis na política financeira do Município;
- Uma política de criação de novas formas orgânicas de promoção e financiamento de realizações necessárias à concretização do P.G.U.;
- Uma política de economia de recursos possibilitada por soluções optimizadoras da utilização de infra-estruturas da Cidade a consagrar eventualmente no P.G.U..

O Plano faz também a análise das funções urbanas concluindo-se o seguinte panorama:

a) Habitação:

—Tendência geral para o crescimento lento e diminuição habitacional do centro da Cidade e sobre-ocupação da periferia;

b) Indústria:

—Tendência geral para a alteração do tipo clássico de indústria no sentido da maior qualificação da mão-de-obra e reforço do tipo de indústrias características das grandes cidades;

c) Comércio:

—Tendência geral para a alteração do tipo de comércio constituindo um centro regional, supra regional de pólo de compensação e dispersão da localização do centro direccional e plurinuclearização do terciário superior;

d) Agricultura:

—Tendência geral para o desaparecimento das formas de ocupação do solo agrícola;

e) Ensino Universitário e Superior:

- Tendência geral para o aumento dos campos vocacionais científicos do ensino universitário e superior incluindo os das Universidades Privadas e diminuição da procura pelo irrealismo de ofertas quer qualitativas quer quantitativas;

f) Ensino Básico, Secundário e Técnico-Profissional:

- Tendência geral para o desequilíbrio da localização espacial e de oferta e procura;

g) Cultura:

- Tendência geral para a redução do nível cultural das populações, perda de acção cultural das elites, massificação dos hábitos culturais e reflexos da partidarização na evolução do processo;

h) Saúde:

- Tendência geral para a degradação da qualidade de vida por ausência duma real e coordenada política de sanidade, aumento, sem correspondência qualitativa da forma na assistência da doença e falta de coordenação Autarquia / Estado na execução das directivas do poder central;

i) Desporto e Lazer:

- Tendência geral para o crescimento da utilização de parques desportivos e de zonas de lazer por toda a população, independentemente da idade, desconcentração dos locais de desporto e zonas de lazer e aumento das infra-estruturas de apoio ao desporto, principalmente privadas;

j) Adução de Água e Saneamento Básico:

- Tendência geral para a desarticulação entre o crescimento da Cidade e as infra-estruturas existentes;

l) Administração Autárquica:

- Tendência para a inexistência de uma orientação coordenadora de distribuição funcional dos diferentes serviços;

m) Rede Viária:

- Tendência para a ruptura total em função dos caudais existentes, utilização da rua para funções ilegais, indisciplina no trânsito e nas cargas e descargas, estacionamento desregrado na área central da Cidade, indisciplina na concretização dos sistemas de transportes colectivos públicos e privados, distribuição aleatória e disseminada dos terminais da A.N.T.R.O.P., dificuldades nas acessibilidades e para a desconexão entre as várias redes ferroviárias.

E propõe as seguintes opções:

a) Habitação:

— Reduzir a desertificação do centro e controlar / equilibrar o parque residencial periférico;

b) Indústria:

— Apoiar e incentivar as tendências;

c) Comércio:

— Apoiar as tendências e contrariar o alastramento aleatório, em mancha, do núcleo central;

d) Agricultura:

— Aproveitar as capacidades agrológicas dos solos e expansão ou manutenção dos contínuos verdes;

e) Ensino Universitário e Superior:

— Racionalizar as perspectivas de formação em termos de qualidade e quantidade e apoiar às tentativas de inovação de cursos mais ligados à Região-País;

f) Ensino Básico, Secundário e Técnico-Profissional:

- Adequar as localizações de acordo com a reestruturação do espaço urbano e seleccionar a oferta em função da procura Regional-Nacional;

g) Cultura:

- Fomentar a vida cultural da cidade e apoiar a juventude e a terceira idade através de programas e equipamentos culturais;

h) Saúde:

- Inter-relacionar as várias entidades (Municipais, Regionais e Nacionais) na planificação e execução das acções no âmbito da cidade;

i) Desporto e Lazer:

- Incentivar os particulares (clubes e associações), promover iniciativas municipais, conservar e aumentar o contínuo verde e proceder ao aproveitamento do Rio Douro;

j) Adução de Água e Saneamento Básico:

- Reestruturar de acordo com as directrizes do P.G.U. e restringir a concessão de licenciamentos às construções sem as respectivas infra-estruturas adequadas;

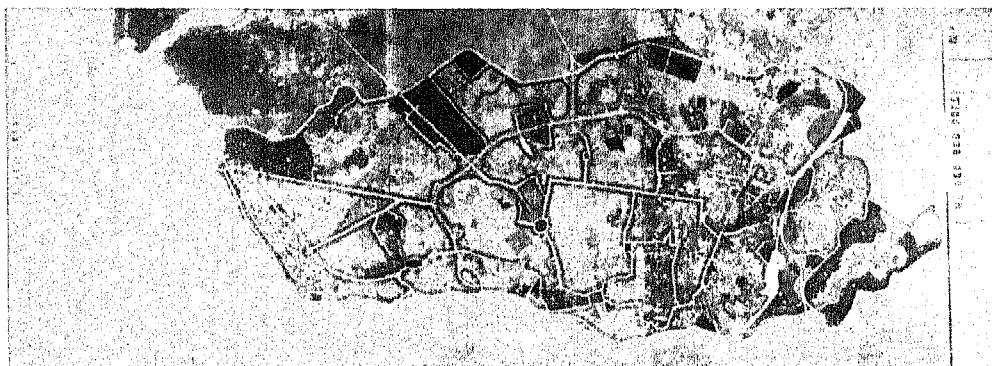
l) Administração Autárquica:

- Reorganizar em coerência com a reestruturação do tecido urbano;

m) Rede Viária:

— Hierarquizar a rede viária, controlar a circulação de veículos de carga e das cargas e descargas, relocalizar as zonas de estacionamento, racionalizar e hierarquizar o sistema integrado de transportes colectivos, definir uma central de transportes e racionalizar o esquema de distribuição dos terminais da A.N.T.R.O.P. (Associação Nacional dos Transportes Rodoviários de Portugal).

(ver mapa seguinte)



Plano Geral de Urbanização da cidade do Porto - Mapa Síntese

A Cidade do Porto, começava, assim, ao final de quatro décadas de planeamento, a ter uma base para um instrumento de planeamento operativo, um Plano Geral de Urbanização, transformado, nos anos noventa, em Plano Director Municipal.

"(...) Sendo a decisão da encomenda, elaboração, aprovação e execução do Plano Director Municipal um compromisso com o futuro, a mesma terá de ser iluminada por valores éticos, políticos, administrativos e técnicos cujas implicações excedem a duração média de uma geração.

Daí que as opções do Plano constituam um instrumento importante, para ajudar os membros do Executivo a decidirem, com objectividade e justeza, do completo assumir da responsabilidade histórica de definir os limites de Qualidade de Vida das gerações futuras." ²⁰⁸

Todos os estudos elaborados no final da década de setenta e que prosseguiriam durante toda a década de oitenta foram elaborados por uma equipa pluridisciplinar que, apresentaria, em 1985, as "Opções do Plano, opções políticas" e "Porto projecto cidade nova".

Dirá o Vereador do Pelouro de Fomento no dia 5 de Dezembro de 1985 :

"(...) A Câmara Municipal do Porto está consciente de que o Plano a elaborar, com o conteúdo formal e substancial previsto nos contratos de 9 de Agosto de 1979 e 23 de Dezembro de 1983, e uma vez integrado com as seguintes opções Políticas, poderá, no caso de o Município o vir a considerar conveniente, ser ratificado pelo Governo como Plano Director Municipal, nos termos fixados no art.º 28 do Decreto-Lei nº 208 / 82, de 26 de Maio, e no despacho nº 7 / MES / 84, de 7 de Março de 1984, do Ministro do Equipamento Social, publicado no Diário da República, 2ª série, nº 69, de 22 de Março de 1984."

Tenta-se, desta forma, obter um documento que permita terminar com os compromissos municipais casuísticos e com as simples intenções, por vezes aprovados à revelia do Plano Director de 1962, cuja concretização punha em causa os equilíbrios urbanos da cidade do Porto.

O processo de elaboração do Plano acabará por ser um acto contínuo que se prolongará no tempo até à

²⁰⁸ Castel-Branco, Duarte, " Pórtico ", in " Porto projecto cidade nova ", C.M.P., Porto, 1985 .

actualidade e dará origem a um Plano Estratégico onde serão definidas as principais linhas de orientação para o Concelho.

A pressuposição de que, no ano 2000, viverão mais 22 000 pessoas no Porto e que no anel dos concelhos limítrofes estarão fixados 220 000 indivíduos, torna premente a inversão do curso do desenvolvimento urbano — "(...) *esta asfixia que nos arrasta, impotentes, num quotidiano de sacrifício, mesquinho no ódio do salve-se quem puder, estúpido na insecta cegueira dos construtores de colmeias que afinal parecemos ser.*"²⁰⁹

Para isso, é tomado como necessário a acção da comunidade, traduzindo a vontade de todos os cidadãos, "(...) *independentemente do papel de liderança que à Autarquia cabe desempenhar.*"²¹⁰

A principal questão com que a Câmara Municipal se debateu foi com a opção a tomar:

— gerir o presente;

ou

— lançar os "alicerces" da "Cidade nova".

Os mandatos autárquicos assumem agora limites para a intervenção de cada Município.

"Muito mais do que as opções substantivas que hão-de enformar o Plano — porque todas elas, afinal serão respostas

²⁰⁹ Soveral, Manuel Abranches de, "Cidade Nova" in *Porto Projecto Cidade Nova*, Câmara Municipal do Porto, 1985, pág. 13

²¹⁰ *idem*, *ibidem*, pág. 15

sectorizadas à grande decisão — coube à Câmara e cabe agora a todos nós assumir a autodeterminação." ²¹¹

No sentido de se evitar a concretização de obras que continuassem a desvirtuar a Cidade, o G.P.U. propõe à Câmara que seja aprovada regulamentação provisória a aplicar durante a elaboração do Plano.

O Plano aposta na regionalização e descentralização — assume-se, portanto, que a Região Norte vai ser uma realidade politico-administrativa.

É estabelecida uma concertação entre a realidade e o proposto. O Plano recusa a "cidade fantasma" e assenta a questão regional; a partir daí, de entre as tendências de evolução do existente há que escolher o que é de incentivar e o que é de contrariar.

Trata-se, portanto, de um Plano que estabelece Opções.

"Mas a verdadeira escolha, é preciso não esquecer, estive entre o não tomar opções, deixando a cidade escorregar no plano inclinado do deus-dará, e a capacidade de assumir desde já um projecto de futuro."

Mas não basta optar; (...) é preciso também ter a coragem de agir. E agir quase sempre contra os interesses instalados que nos querem impingir a cidade fantasma, contra as manigâncias e a asfixia do Poder Central, contra a maré dos egoísmos que enrola na areia que atiramos aos outros e não queremos que nos atirem a nós. Também aqui a Autarquia

²¹¹ *idem*, *ibidem*, pág. 13

*pouco poderá fazer se não contar com o apoio esclarecido da comunidade."*²¹²

Em conclusão, são referenciados os seguintes pontos acerca do Plano Geral de Urbanização:

- O Plano Geral de Urbanização que foi iniciado em 1978, aprovado em 1986 e, posteriormente, revisto e ratificado como Plano Director Municipal em 1992, foi confinado por preocupações de realismo, objectividade e operacionalidade.

Assim, foram estabelecidas opções para a Cidade e propostas que contribuíssem para a sua concretização.

Foi estabelecida uma metodologia assente na concepção de:

- políticas de intervenção;
- directivas de ordenamento do território;
- acções de modificação do tecido urbano;
- programa de financiamento;
- análise das funções urbanas;

numa fase inicial — aquela que se segue a 1978.

Este Plano introduz como inovação o facto de ter havido simultaneidade entre a elaboração dos seus estudos e a aplicação prática de algumas das suas propostas, constituindo as suas opções, opções políticas determinantes na gestão urbana entre 1978 e a data da ratificação como Plano Director Municipal.

²¹² *idem*, *ibidem*, pág. 27

- no que concerne ao zonamento proposto, há a referir:
 - contrariamente ao preconizado no Plano Director, surgem tentativas de reintegração da função habitacional no centro urbano e de controlar/equilibrar as áreas residenciais periféricas, anulando-lhes o carácter "marginal" que lhes havia sido conferido por alguns dos planos e estudos precedentes (todos, com excepção do Plano Regulador);
 - constituição da Cidade como um centro do terciário superior, à semelhança do proposto no Plano Director, muito embora contrariando o seu alastramento aleatório a partir do núcleo central, em mancha;
 - reforço da inserção das "indústrias limpas" no tecido urbano, alterando a clássica implantação industrial, assemelhando o seu ordenamento urbano ao que se passava nas restantes cidades europeias, numa evocação das propostas de Antão de Almeida Garrett.
- as questões em torno da rede viária retomam os pressupostos dos Planos e estudos anteriores, no entanto tentando responder, também, à tendência registada para a rotura total do esquema em função dos caudais existentes, da indisciplina do trânsito e do sistema de transportes colectivos e cargas e descargas e a desconexão entre a rede ferroviária.

6.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos 5

Em conclusão, tem-se a referir acerca das permanências/Inovações no processo e forma urbanos no Porto até 1980:

- 1. No período decorrente entre o 25 de Abril de 1974 e 1980, houve importantes modificações nas formas de intervir no tecido urbano, e por conseguinte na metodologia de elaboração e selecção de conteúdos dos planos.**

Uma nova conjuntura política permite uma diferente consciência social que se reflectiu na necessidade de flexibilizar as acções de ordenamento urbano.

Os movimentos de contestação ganham maior expressão, traduzida em poder reivindicativo perante o Município e a Administração Central.

Desenvolvem-se acções urbanísticas pontuais que visam solucionar o problema da carência de alojamento para as classes desfavorecidas. Assim, através dos programas de apoio e incentivo à criação de habitação própria, as populações adquirem, embora temporariamente, um maior peso decisório na colocação de questões e na elaboração de respostas urbanísticas.

Com a consolidação do poder autárquico, baseado no sufrágio universal, são, pelo menos teoricamente, conferidas ao munícipes as oportunidades para decidir sobre o seu destino, nomeadamente o que concerne ao desenvolvimento urbano da sua Cidade.

Por muito inovadores que tenham sido alguns dos Planos elaborados anteriormente, raramente levaram em consideração as opiniões dos cidadãos a que se destinavam as suas propostas.

Tratando-se de um Plano de Opções políticas, o Plano Geral de Urbanização, através de trabalho de campo realizado junto das populações, reflectiu uma constatação muito pragmática dos problemas. Agora o cidadão pode, através das eleições autárquicas, premiar ou penalizar as premissas estabelecidas para a Cidade.

Por tudo isto, os planos devem-se constituir como documentos operativos e não uma súpula de propostas bem intencionadas.

2. O zonamento da Cidade, na forma rígida e divisora tradicional desaparece, flexibilizando-se.

Através de um conhecimento progressivo dos malefícios advindos da aplicação, feita anteriormente, de processos de deslocação das populações e de transformações radicais no uso do solo, de que são exemplos a desinserção dos habitantes dos bairros sociais e a desertificação do centro pela supressão da função residencial, é feita uma atenuação da rigidez do zonamento.

A compreensão de que há na Cidade tradicional uma complexa teia de complementaridades assente numa coexistência de usos, da qual é possível eliminar os atritos, permitiu que as propostas do Plano Geral de Urbanização se inclinem para a procura de uma integração das diversas actividades dentro do tecido urbano.

3. A rede de circulações mantém-se como uma componente importante na concretização do desenvolvimento urbano.

No Plano Geral de Urbanização é referida a premência da Regionalização e da afirmação da Região Norte.

Neste sentido, a concretização da auto-estrada Lisboa/Porto, a hierarquização da rede viária, a localização e afectação de áreas para estacionamento, a racionalização dos esquemas de transportes colectivos (públicos e privados) e outras propostas já referidas, atestam a complexidade crescente das questões enunciadas, e que urge resolver, para que o Porto se consolide como capital dessa ambicionada Região Norte.

Citando Carlos Brito, Vereador do Pelouro da Câmara Municipal do Porto: ²¹³

"O Povo do Norte escolheu os seus representantes. Os representantes escolheram, em nome do Povo, o caminho a seguir.

Escolha feita, importa actuar. Do lado do Povo o avançar para essa configuração. Confiado na escolha, perseverante na acção, pronto à mudança, apto à crítica, o Povo exige dos seus representantes a firmeza na acção, a transparência dos processos, o rigor no cumprimento das opções.

A Democracia terá a resposta. A Cidade avançará. Acredito nas duas."

²¹³ Brito, Carlos, op. cit. em 206, pág. 11

7. Conclusão

Demonstrando, resultado da análise do processo e forma urbanos do Porto no período de 50 anos decorridos entre 1930 e 1980 e da constatação das permanências/Inovações nestes ocorridos, de que forma se foi construindo a compreensão da Cidade enquanto realidade social e a evolução na abordagem do planeamento, referem-se os seguintes pontos:

- 1. Procura de uma figura de Plano Geral, à qual se aliam inovações metodológicas quer no que concerne à forma de elaborar o plano, quer no que respeita aos conteúdos a incluir no mesmo;**

Os planos "herdados" do Estado Novo, época em que o planeamento progressivamente abandona a escala do desenho urbano e alcança a escala regional, englobam-se no conceito de "plano polícia", que deixa sob a responsabilidade do planeador a decisão sobre a forma de intervir no território urbano e, logo, de estipular "à priori" qual o desenvolvimento da Cidade durante um espaço de tempo difícil de prever. Esta forma de plano tem como efeitos perversos tanto o condicionamento e a estagnação do desenvolvimento urbano, como a subversão das suas intenções pelo desrespeito do seu conteúdo.

Hoje, dá-se, cada vez mais, ênfase à estratégia de desenvolvimento urbano; isto é, o planeamento é essencialmente uma metodologia e o planeador utiliza-a para intermediar os interesses públicos e os dos privados (são os privados o verdadeiro "motor" do desenvolvimento urbano). O plano como documento tende, portanto, a não existir, o que implica o facto do profissional de planeamento não poder seguir uma "receita", mas, sim, ter que exercer as suas funções com ética, aplicando a cada caso específico soluções ajustadas às suas peculiaridades.

Urge implementar planos que não sejam apenas um depósito de regulamentos, que sejam participados, compreendidos e aceites pela opinião pública, que aborde questões essenciais e que tenha, na sua realização e gestão, equipas técnicas pluridisciplinares. Ao planeador cabe o poder de fundamentar/justificar as decisões que são tomadas em função de opções políticas; se esta fundamentação não existir, está-se a pôr em risco a qualidade de vida de inúmeras pessoas.

2. Problema da carência de habitação para as classes desfavorecidas, para a resolução do qual se elaboraram abordagens de salubridade e/ou irradiação das "ilhas" e das casas subalugadas e formas de promover o realojamento dos seus habitantes;

A característica mais evidente da política de alojamento social em Portugal ao longo deste século, e que se reflecte nos vários Planos que a cidade do Porto conhece na mesma época, é a insuficiência das realizações. O papel do Estado, como promotor e distribuidor, do alojamento, não foi, nem antes nem depois do 25 de Abril, suficientemente forte.

Hoje, pensa-se que o Estado não pode, por si só, suprimir as graves carências em matéria de "habitat" que se desenvolveram perante diversos tipos de sociedade. A intervenção do Estado, mesmo em grande escala, não consegue eliminar o "habitat" insalubre e/ou estigmatizante — os bairros de realojamento social tendem rapidamente a constituir-se como "guetos" sociais, onde a vivência social se degrada e as construções também. "O gosto pela Casa e o Desgosto pelo Bairro", título de um artigo de Teresa Costa Pinto (Sociedade e Território nº 20, Edições Afrontamento, Porto, 1994, sintetiza o espírito subjacente àqueles que são contemplados pelos processos de realojamento. Perante as outras classes sociais, perante as tipologias arquitectónicas concebidas com base numa média, perante a institucionalização de uma nova forma de viver o espaço habitacional (que implica muitas vezes desequilíbrios económicos) é normal que o desejo de ter uma habitação melhor depressa desapareça e dê lugar a uma desilusão.

O problema da carência de habitação para as classes desfavorecidas e as soluções para a sua provisão é algo que se mantém em discussão e que implica (tudo indica nesse sentido) questionar o que está por detrás da exclusão social desta camada da população das formas de obtenção de casa própria ou da sua inacessibilidade ao mercado de arrendamento.

3. Premência de estruturar uma rede de comunicações eficaz, para a qual são elaborados diversos estudos que, no geral, mantêm as formas de resposta: melhoria das penetrações na Cidade, melhoria das articulações internas, hierarquização de tráfegos, estacionamento, complementaridade de redes;

Até aos anos sessenta resolveram-se os problemas das comunicações de acordo com a facto de que o uso

individual do automóvel não se encontrava generalizado. A rede de infra-estruturas foi progressivamente aumentada, tendo sido dada, a partir de determinada altura, primazia às estradas em detrimento de caminhos-de-ferro. Quando o tráfego rodoviário se intensificou (aumentou o número de viaturas privadas), seguiu-se uma política de construção de viadutos e túneis que, para além de constituírem uma panaceia de curta duração, surgiam como incentivos à utilização de maior número de veículos motorizados. Durante os anos oitenta foi nascendo a ideia de que a utilização do transporte individual deveria ser restringida; no entanto, numa altura em que as camadas de menor solvência económica da população tinham podido aceder ao automóvel, era particularmente oneroso implementar uma política de transportes nesse sentido. Hoje, resultado de uma maior consciencialização ecológica e da situação caótica a que chegou a mobilidade na maioria das grandes cidades de todo o Mundo, o uso do transporte colectivo e a restituição do espaço de uso público ao peão, são políticas que recolhem já aceitação.

Em Portugal, urge induzir o comportamento das pessoas, através de acções concertadas que englobem a localização e o preço do estacionamento, a combinação de infra-estruturas de transportes colectivos com outras actividades, a integração tarifária, os sistemas *park and ride*, o desenho apelativo das estações e paragens de transportes colectivos, enfim, o aceitar uma política de transportes global, que vise o melhoramento da mobilidade e o aumento da qualidade dos espaços de uso público das cidades.

4. Necessidade de consolidar um centro cívico em que todos os cidadãos se revejam, alvo de inovações nas

propostas elaboradas: 1. monumentalização dos traçados e edifícios, 2. fixação do terciário e erradicação da função habitacional, 3. retorno da função habitacional;

Muitas das urbanizações actuais não têm forma porque não existe uma relação evidente entre edifícios, bairros e outros fragmentos da estrutura urbana.

A resposta favorável a exigências, no que concerne a equipamentos e serviços, não assegura, por si só, agradabilidade no modo de vida, sobretudo quando na ausência de qualidade arquitectónica e de significação cultural.

Por outro lado, a qualidade arquitectónica, o culto do "bibelot", não pode, por si só, dar forma ao meio urbano. Os edifícios ou outras partes da estrutura urbana, neste contexto, são peças isoladas, deslocadas da envolvente espacial.

Na transformação do território é indispensável uma operação que defina e interligue os elementos construídos, as diferentes arquitecturas. Esta operação, de essência urbanística, teve como instrumento o desenho urbano.

No passado, plano e projecto, cidade e edifícios eram englobados na arquitectura, daí a importância dada aos traçados e à monumentalização das edificações. Com a terciarização aconteceu que as pessoas se dirigiram (por opção, por necessidade ou por imposição) para as periferias. Nessas periferias a falta do "objecto típico" provocou a falta de identidade. Nos centros terciarizados a perda da vivência tradicional e a normalização imposta por determinados modelos arquitectónicos, infra-estruturas e mobiliário urbano, levou à mesma falta de identidade. O espaço estratificou-se e, hoje, essa estratificação não se prende apenas com o zonamento funcional, mas,

também, com a qualidade dos elementos que o compõem e a capacidade do cidadão se identificar com ele.

Assiste-se, neste momento, à ocupação de grandes áreas nos centros das cidades, produto da desindustrialização (grandes terrenos ficaram desocupados) e da mudança de estratégia da localização do terciário, por habitação destinada àqueles que se cansaram da suburbanidade. Estas intervenções são, na maioria, pensadas globalmente, dando lugar à renovação e recuperação de fundo temático — o edifício, a rua, a avenida, a praça, o mobiliário urbano.

5. Permanência da vontade de diferenciar os usos do território urbano pela separação de actividades, traduzida em zonamentos sucessivos, mais ou menos restritivos e segregadores;

A continuidade urbana da cidade existente faz-se, entre outras coisas, da coexistência de diferentes usos do espaço. A atribuição de um uso determinado a determinada área da cidade tem, muitas vezes, como consequência, a criação de roturas entre espaços contíguos. A afectação de um terreno para a indústria, para a habitação social, para o ensino, por exemplo, em exclusivo, pode corresponder a uma estratégia de desenvolvimento urbano, cujos efeitos estejam previstos e sejam desejados. No entanto, a experiência demonstra que é na confluência de usos que a vivência social da cidade melhor se opera.

Por outro lado, o conceito de zonamento está aliado a uma prática de urbanismo restritiva, regulamentadora, distinta da prática da flexibilidade inerente aos novos princípios do planeamento e intervenção no espaço urbano. Os planos dos anos oitenta, em Por-

tugal, tentaram articular estratégia com a organização espacial de actividades. Nos anos noventa, a rigidez excessiva assumida pelos planos realizados, muitos deles assentes em zonamentos, implicou a sua revisão.

6. Existência de formas diferenciadas de integração do cidadão nas propostas para o desenvolvimento urbano, traduzidas na maior ou menor flexibilidade dos conteúdos dos planos;

Transformações ocorridas no contexto global em que a actividade de planeamento é exercida, influenciaram significativamente o sentido da natureza da evolução registada na própria actividade de planeamento.

Neste âmbito, são de salientar dois temas dominantes — a globalização económica e a afirmação da cidadania.

No que concerne à globalização económica, é importante salientar o paradoxo existente entre o conceito de global e a importância fundamental que o local assume nesse contexto. A globalização económica, ao acelerar o processo de reestruturação económica, tende a aumentar a segregação entre "regiões que ganham" e "regiões que perdem". Assim, a capacidade que um local contém de construir vantagens distintivas pode ser fundamental para as suas perspectivas de desenvolvimento. Para isso, é necessário tirar partido das potencialidades próprias, sobretudo se tiverem um carácter exclusivo. Trata-se de um processo de homogeneização do território por um lado (uma vez que as "localidades" tenderão a dotar-se das condições mínimas de investimento e crescimento económico, o que as tornará semelhantes); e, por outro lado, de aprofundamento de especificida-

des estratégicas para a competição pelas oportunidades criadas. No fundo, há uma tentativa de inserção que também passa pela excepção.

As "localidades" desprovidas de capacidades de inserção tenderão a ser excluídas das dinâmicas económicas dominantes. Fica, assim, claro que, muito embora os problemas de desenvolvimento local possam ter causas de âmbito nacional, ou até supranacional, a capacidade de resposta, que o "local" mobilize, não é indiferente para a eventual resolução ou mitigação desses problemas.

Neste contexto, torna-se premente a coexistência de duas atitudes de planeamento — planeamento estratégico, de longo prazo, e planeamento de uma política económica local, mais imediatista — o que implica novos termos de relação com o mercado. Depois da desregulação dos anos oitenta, com as perversas consequências que são alvo de debate, há, agora, a consciência de que deve ser feita uma análise rigorosa dos méritos e vantagens do mercado, no quadro de uma orientação de desenvolvimento socialmente legitimada.

Assim, a construção de um enquadramento global em que os diversos agentes do desenvolvimento urbano se revejam, possibilitando e potenciando iniciativas e acções individuais, de forma a que estas ganhem coesão e se gerem sinergias locais, é um dos principais objectivos do planeamento, actualmente.

Por outro lado, a falência do Estado-Providência levou à substituição da ideia de Estado onipotente pela de Estado capacitor ²¹⁴. O Estado surge como mais um parceiro.

²¹⁴ Pires, Rosa, "Teoria e Método em Planeamento", Universidade de Aveiro, Setembro de 1995, policopiado

Assume, portanto, grande importância a forma como a comunidade local se organiza e predispõe, por forma a envolver-se em acções estratégicas que defendam e promovam os interesses colectivos.

Isto, aliado ao facto de que, cada vez mais, o cidadão se recusa a ser um mero espectador/consumidor das alterações induzidas pelo planeamento no desenvolvimento urbano, implica uma necessidade crescente de mobilização da participação do cidadão na definição do futuro. Para isto contribui a revalorização da qualidade estética e adequação dos espaços às funções que neles decorrem, uma vez que o ambiente urbano é o enquadramento do quotidiano das pessoas, tomando essenciais preocupações de vivência e de identidade histórico-cultural local.

Obras e documentos consultados

A. Documentos manuscritos

1. Câmara Municipal do Porto.

1.1 Arquivo Histórico Municipal do Porto.

— Actas da Comissão Administrativa, anos de 1926 a 1940.

— Documentos relativos a Termos e Escrituras, anos de 1880 a 1940.

— Expropriações, anos de 1890 a 1910.

— Vereações, anos de 1890 a 1926.

B. Cartografia

1. Câmara Municipal do Porto.

1.1 Arquivo Histórico Municipal do Porto.

— Cartas gerais da Cidade, datadas de 1892, 1903 e 1937.

1.2 Divisão da Carta da Cidade e Toponímia.

- Cartas gerais da Cidade, datadas de 1948 , 1970 e 1979.

C. Trabalhos impressos relativos a Planos Urbanísticos e Regulamentos

- A.A.V.V., "Porto projecto cidade nova", G.P.U., edição da C.M.P., Porto, Dezembro de 1985.
- Campos, Ezequiel de, "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", publicação da Empresa Industrial Gráfica do Porto, Lda., 1932.
- Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos da C.M.P., "Plano de Melhoramentos, 1956-66", publicação da C.M.P., 1966.
- Garrett, Antão de Almeida, "História da Evolução dos Planos do Porto", revista da Faculdade de Engenharia, 1974.
- Garrett, Antão de Almeida, "Plano Regulador da Cidade do Porto", publicação da C.M.P., separata da revista Civitas, 8º ano, ano de 1952.
- Regulamento para os Bairros Operários construídos pela Exma. Câmara Municipal do Porto", Imprensa Social, Secção da Casa do Povo Portuense, 1917.

- Segurado, João Emílio dos Santos, "Edificações", Livrarias Aillaud e Bertrand, 5ª edição.

D. Outros trabalhos impressos

- A.A.V.V., "Atlas histórico de cidades europeas", Península Ibérica, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, SALVAT, Barcelona, 1994.
- A.A.V.V., "Arquitectura, Pintura, Escultura, Desenho", catálogo da Exposição do Património da E.S.B.A.P. e da F.A.U.P. no Museu Soares dos Reis, Universidade do Porto, 1987.
- A.A.V.V., Cidade Campo, nºs. 1 e 2, Editorial Ulmeiro, 1978 e 1979.
- A.A.V.V., Civitas, anos de 1 a 8, publicação da C.M.P., 1945 a 1952.
- A.A.V.V., "História", nºs 64, 76 e 118, Publicações Projornal, Lda., Fevereiro de 1984, Fevereiro de 1985 e Junho/Julho de 1989, respectivamente
- A.A.V.V., direcção de Pereira, Paulo, "História da Arte Portuguesa", Colecção Grandes Temas da Nossa História, volume III, Círculo de Leitores, 1995.
- A.A.V.V., direcção de Ramos, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994.
- A.A.V.V., "História de Portugal em Datas", Círculo de Leitores. Lda., e Autores, 1984.

- A.A.V.V., *Jornal ARQUITECTOS*, n.ºs. 154 e 171-172.
- A.A.V.V., "Os Anos 40 na Arte Portuguesa", volumes 1, 2 e 6, F.C.G., Lisboa, 1982.
- A.A.V.V., *O Tripeiro*, anos de 1910 a 1974.
- A.A.V.V., "Relatório da Comissão Executiva, Teses, Conclusões e Votos do I Congresso Nacional de Arquitectura".
- A.A.V.V., *Sociedade e Território*, n.ºs. 2 e 4, Edições Afrontamento, 1985 e 1986.
- Antas, Azeredo e Monterroso, Manuel, "A salubridade habitacional do Porto, 1929-1933", Lisboa-Imprensa Nacional, 1934.
- Barbosa, Cassiano, "O.D.A.M., Organização dos Arquitectos Modernos", Asa, Porto, 1972.
- Cardoso, Abílio, "Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento", Colecção Cidade em Questão/10, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia da F.E.U.P., Santa Maria da Feira, 1996.
- Correia, Paulo V. D., "Políticas de Solos no Planeamento Municipal", F.C.G., 1993.
- Faludi e Van der Valk, "Rule and Order, Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century", Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Holanda, 1974.
- Fernandes, José Manuel, "Arquitectura Modernista em Portugal", Gradiva, 1ª edição, 1993.

- Fernandez, Sérgio, "Percurso da Arquitectura Portuguesa —1930/1974", Edições da F.A.U.P., 2ª. edição, 1988.
- Ferreira, António Fonseca, " Por uma nova política de habitação ", Colecção Cidade em Questão/7, Edições Afrontamento, Porto 1987.
- Frampton, Kenneth, "Historia crítica de la arquitectura moderna", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, data da 1ª edição 1981.
- França, José-Augusto, "A Arte em Portugal no século XX, 1911-1961", Bertrand Editora, Lisboa, 1991.
- Garcia, José Manuel, "História de Portugal, Uma Visão Global", Editorial Presença, Lisboa, data da 1ª edição 1981.
- Gros, Marielle Christine, " O Alojamento Social sob o Fascismo ", Edições Afrontamento, Porto 1982.
- Güell, José Miguel Fernández, "Planificación estratégica de ciudades", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1997.
- Hall, Peter, "Ciudades del mañana, Historia del urbanismo en el siglo XX", Ediciones del Serbal, Barcelona, 1ª edição 1996.
- Jorge, Ricardo, "Demografia e higiene da Cidade do Porto", 1899.
- Junior, J. Bahia, " Contribuição para a Higiene do Porto ", edição de 1909.
- Lamas, José M. Ressano Garcia, "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade", Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., 1993.

- Lôbo, Margarida Sousa, " Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", D.G.O.T.D.U., F.A.U.P. publicações, Porto, 1995.
- Marques, A. H. De Oliveira, "Guia de História da 1ª República Portuguesa", Editorial Estampa, Lisboa, 1997.
- Monterey, Guido de, "O Porto, origem, evolução e transportes", Livraria Fernando Machado, 1972.
- Oliveira, J. M. Pereira de, "O Espaço Urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento", Instituto de Alta Cultura — Centro de Estudos Geográficos, Coimbra, 1973.
- Oliveira, Paula de e Marconi, Francesco, " Política y proyecto, una experiencia de base en Portugal ", Colección Punto y Línea, Editorial G.G., Barcelona, 1978.
- Pacheco, Helder, "Porto", Colecção Novos Guias de Portugal, Editorial Presença, Lisboa, 1984.
- Pedreirinho, José Manuel, "Dicionário dos Arquitectos activos em Portugal do século I à actualidade", Edições Afrontamento, Porto, 1994.
- Real, Manuel Luís e Tavares, Rui, "Bases para a Compreensão do Desenvolvimento Urbanístico do Porto", in revista Povos e Culturas nº 2, Universidade Católica Portuguesa, 1987.
- Rosas, Fernando e Brito, J. M. Brandão, "Dicionário de História do Estado Novo", volumes I e II, Círculo de Leitores, 1996.

- Rubió, Manuel de Solà Morales i, "Les formes de creixement urbà", ediciones U.P.C., 1ª edição, 1993.
- Soares, Nogueira, " Alguns rudimentos de urbanização ", Porto 1945.
- Teixeira, Manuel C., " Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto ", Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994.
- Tostões, Ana, "Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50", F.A.U.P. publicações, Porto, 1997.
- Zevi, Bruno, "História da Arquitectura Moderna" volumes I e II, Editorial Minerva, Lisboa, data da 1ª edição 1973.

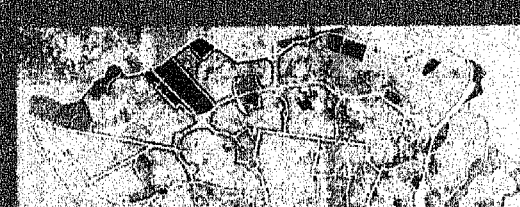
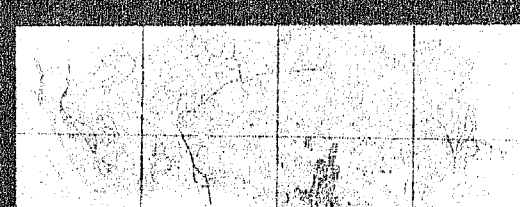
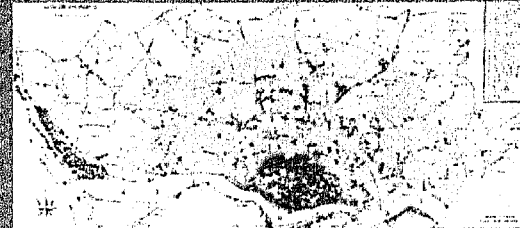
F. Documentos dactilografados ou policopiados

- Amorim, Maria Alexandra e Mesquita, Mário João, " Processo e Forma Urbana no Porto -1880 / 1950 — Formação do Tecido Urbano na Zona das Antas (1890 / 1950)", F.A.U.P., 1995.
- Figueiredo, Ricardo, "História da Arquitectura II", Programa das aulas teóricas da disciplina, F.A.U.P., ano lectivo de 1994/1995.
- Pires, Rosa, "Teoria e Método em Planeamento", Universidade de Aveiro, Setembro de 1995.





Marla Alexandra Martins Soares de Amorim



Porto

A cidade planificada — 1930/1980 : permanência e inovações no processo de urbanização

Esta dissertação foi elaborada sob a orientação do professor arquitecto Ricardo Figueiredo

0421

adom. Port

71(048) AMO-00/ POL

UNIVERSIDADE DO PORTO
Faculdade de Engenharia
BIBLIOTECA M
N.º <u>31812</u>
CDU _____
Data <u>05/01/1999</u>

Resumo

A dissertação elaborada, intitulada "Porto, a cidade planeada — 1930/1980: permanências/Inovações no processo e forma urbanos", pode ser, sucintamente, explanada nos pontos que se seguem:

1. **Caracterização do enquadramento** social, económico e político das acções de planeamento durante os 50 anos estudados;
2. **Análise do conteúdo dos planos preconizados para a Cidade do Porto**, numa época que vai desde a sua implementação sistemática à sua consolidação;
3. **Identificação dos principais agentes do desenvolvimento urbano** envolvidos na transformação da Cidade e análise da forma como cada plano os encara;
4. **Referência à existência ou inexistência de paralelismos** entre a "maturidade" progressiva que é alcançada pelos planos e a legislação publicada durante o período em questão;
5. **Estabelecimento de comparações entre as premissas dos sucessivos documentos de planeamento** elaborados para a Cidade e seu resultado prático no tecido urbano;

6. Demonstração das permanências/inovações no processo e forma urbanos do Porto, no período de 50 anos decorrente entre 1930 e 1980;

7. Concretização de uma análise dos vários planos para o Porto sob perspectivas actuais acerca do planeamento e do projecto do ambiente urbano.

Pensa-se que, da leitura dos sete capítulos constituintes desta tese, serão perceptíveis as permanências/inovações no processo e forma urbanos do Porto num período de tempo em que oito planos urbanísticos e estudos no sentido da sua elaboração são tornados públicos.

Agradeço, desde já, a todos aqueles que contribuíram e apoiaram a elaboração deste estudo.

Prefácio

Neste prefácio pretende-se fazer o enquadramento do tema da tese e, também, expor as razões que levaram à escolha do tema, o porquê do estudo dos sucessivos planos urbanísticos realizados para a cidade do Porto durante o século XX até ao marco estabelecido pelo decreto-lei 69/90 e o porquê da procura de permanências no que concerne aos problemas que se pretendeu solucionar e às permanências / inovações das soluções preconizadas.

Considerando que o decreto-lei 69/90, que impôs a realização dos Planos Directores Municipais às autarquias, formalizou um marco no planeamento português, sobretudo pelo balanço e reflexão efectuados, sobre as experiências dos municípios, por universidades, C.C.R.s (Comissões de Coordenação Regional) e organizações profissionais e económicas, demarca-se o Plano Director Municipal do Porto, ratificado em 1992, da análise efectuada.¹

Os estudos efectuados nas diversas cadeiras que constituíram o ano escolar do Curso de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano e o trabalho prático realizado na disciplina de História da Arquitectura Portuguesa II do 6º ano do Curso de Arquitectura da F.A.U.P. (Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto)² estiveram na origem do

¹ Soares, Luís Jorge Bruno, "Neste número", in *Sociedade e Território* n.º 22, Edições Afrontamento, Setembro de 1995, pág. 5

² Este trabalho, feito em colaboração com Mário João Freitas Mesquita, debruçava-se sobre o processo e forma urbana no Porto entre 1880 e 1950, abordando a formação de tecido urbano num caso determinado e foi orientado pelo professor arquitecto Ricardo Figueiredo e pelo doutor Rui Tavares.

interesse em levar a cabo um trabalho como o que foi realizado.

O processo de mudança na abordagem do planeamento contemporâneo face às novas estratégias de desenvolvimento urbano, a demarcação do "plano polícia" (constituído por regulamento administrativo e zonamento e pouco mais), a dialéctica entre objecto material do planeamento (mudanças efectivas no uso e transformação do território) e objecto formal de planeamento (conjunto de decisões públicas tomadas em relação às iniciativas concretas de induzir essas mudanças)³ são resultado de uma compreensão da cidade enquanto expressão da actividade humana, ou seja, enquanto realidade social. Assim sendo, o sentido da história torna-se premente como instrumento operativo na política de planeamento e projecto urbanos.

A construção de um enquadramento global em que os diversos agentes do desenvolvimento urbano se revejam, por forma a possibilitar e potenciar iniciativas e acções individuais, gerando coesão e sinergias locais, torna-se um dos principais objectivos do planeamento contemporâneo, sobretudo quando a ideia de Estado-Providência foi ultrapassada e este se assume como mais um parceiro no desenvolvimento urbano.

Isto, aliado ao facto de que o cidadão se recusa, cada vez mais, a ser um mero espectador/consumidor das alterações induzidas, pelo planeamento, no desenvolvimento urbano, faz surgir uma necessidade crescente de interessar e integrar o cidadão na definição do futuro da sua cidade. Para que estes objectivos se concretizem, há que promover e valorizar a qualidade estética dos espaços, criar uma clara identificação entre forma e uso e salientar a existência de uma identidade historico-cultural local.

³ Faludi, G e Van der Valk, "Rule and Order, Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century", Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Holanda, 1974

Inseridas num cenário de globalização económica, as "localidades" têm, ainda que tal pareça paradoxal, que afirmar a importância das potencialidades próprias, sobretudo se tiverem um carácter exclusivo. A construção de vantagens distintivas é fundamental na competição pelas oportunidades criadas pela globalização económica. A tentativa de inserção nas "regiões que ganham" passa, também, pela afirmação da excepção.

O contacto com as diversas etapas do desenvolvimento urbano do Porto foi tomado durante a realização do trabalho prático para a disciplina de História da Arquitectura II.

Deste contacto foi constatado que os problemas da Cidade, durante o presente século, e apesar das diferenças evidentes entre o Porto de hoje e o de há noventa e oito anos, se foram mantendo, ainda que de forma distinta e foram, diversas vezes, alvo de intervenções sectoriais, que não articularam o desenvolvimento urbano no seu todo.

Esta circunstância foi, então, criando a permanência de problemas, como a necessidade de renovação e melhoria das condições de salubridade do tecido urbano do centro histórico, a carência de zonas residenciais, sobretudo para as classes mais desfavorecidas, a procura de uma morfologia urbana para as áreas de expansão, a falta de uma rede viária que permita articulações interiores e regionais e as permanências/Inovações nas soluções preconizadas que se estudarão no trabalho.

O que se pretende demonstrar, estabelecendo uma ponte entre a análise e compreensão históricas e as perspectivas actuais sobre o planeamento e o projecto de desenvolvimento urbano, é que o tecido urbano da cidade do Porto, criado com base nos sucessivos planos, resultou de um somatório de atitudes e não de uma visão de conjunto dos pro-

**blemas e das estratégias para a sua resolução, como é pre-
tensão do pensamento inerente às práticas do planeamento
contemporâneo. Isto impede uma total identificação do cida-
dão com a Cidade e a existência de atitudes contraditórias no
que concerne ao desenvolvimento urbano e não permite po-
tenciar, tanto quanto seria desejável, a inserção do Porto nas
dinâmicas económicas dominantes.**

Esta questão torna-se premente quando, recentemente, o Centro Histórico do Porto foi integrado, pela UNESCO, no Património Cultural da Humanidade, sendo a sua vigência enquanto realidade urbana, a relativa conservação dos aspectos residenciais, funcionais, económicos e sociais, a característica que a solidariza com as outras cidades europeias também catalogadas. No entanto, o complexo equilíbrio de usos e actividades que garante a preservação do Centro Histórico como realidade social é, também, paradoxalmente, a sua qualidade mais frágil e a que mais ameaçada está pelos processos de desenvolvimento e transformação urbanos recentes. O avanço do processo de terciarização, o abandono parcial do Centro pelos seus habitantes tradicionais, a deterioração do património edificado e do ambiente urbano, apresentam-se segundo intensidades distintas, mas com tendência ao agravamento.

Face a este processo, é necessário formar uma estratégia de intervenções várias, cujo resultado seja a recuperação do tecido urbano da cidade do Porto, o catalogado pela UNESCO e o restante, porque só no âmbito da recuperação urbanística de toda a Cidade se conseguirá potenciar as benesses vindas da atribuição desse título.

Por tal, é este um dos exemplos que se pensa poder motivar a reflexão que é proposta.

***"Cada geração é confrontada com o que parece ser
uma rotura na tradição. Através da incorporação de novos***

elementos e de novos significados, os velhos sistemas de valores parecem ser substituídos por outros inteiramente novos. Só retrospectivamente, com a distanciação que o tempo permite, nos é possível compreender, para além de todas as transformações, os elos de ligação e a continuidade de significado que os une ao longo do tempo."⁴

⁴ Teixeira, Manuel C., "A pesquisa e a reinterpretação da tradição urbana portuguesa", in *Arquitectos* n.ºs 171/172. Publicação mensal da A.A.P., Junho de 1997, pág. 13

Índice

Resumo	pág. I
Prefácio	pág. III
Índice	pág. 1
Lista das ilustrações	pág. 5
Lista de mapas e plantas	pág. 7
Lista de quadros	pág. 13
1. Introdução: exposição do tema e metodologia	pág. 15
2. O prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos, 1932	pág. 19
2.1 Antecedentes ao Prólogo do Plano da Cidade do Porto / Os Planos Gerais de Melhoramentos e enquadramento de época	pág. 20
2.2 O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos, 1932	pág. 58

- 2.3 O decreto-lei 24802 de 21 de Dezembro de 1934 /
Os Planos Gerais de Urbanização
pág. 71
- 2.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo
e forma urbanos do Porto 1
pág. 75
- 3.** OS "Estudos dos Italianos" para o Plano de Urbanização
da Cidade do Porto, 1938— 1943
pág. 81
- 3.1 Enquadramento de época
pág. 82
- 3.2 Os Estudos orientados pelo professor arquitecto
Marcello Piacentini, com a colaboração do arqui-
tecto Calza Bini e do engenheiro Vincenzo Cívico,
1938— 1940
pág. 91
- 3.3 Os Estudos elaborados pelo Gabinete dos Serviços
Técnicos da Câmara Municipal, sob a orientação
do professor arquitecto Giovanni Muzio, 1940—
1943
pág. 108
- 3.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo
e forma urbanos do Porto 2
pág. 130
- 4.** Do Antepiano Regional de Urbanização, 1946, ao Pla-
no Regulador da Cidade do Porto, 1952, ambos do
professor engenheiro Antão de Almeida Garrett
pág. 137
- 4.1 Enquadramento de época
Pág. 138
- 4.2 O Antepiano Regional de Urbanização, 1946, e o
Antepiano Geral de Urbanização, 1947, de Antão
de Almeida Garrett
pág. 145

- 4.3 O Plano Regulador da Cidade do Porto, 1952, de Antão de Almeida Garrett
pág. 160
- 4.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos do Porto 3
pág. 185
5. Do Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pelos Serviços Técnicos da Câmara Municipal do Porto, 1956, ao Plano Director da Cidade do Porto do urbanista francês Robert Auzelle, 1962
pág. 193
- 5.1 Enquadramento de época
pág. 194
- 5.2 O Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pelos Serviços Técnicos da Câmara Municipal, 1956
pág. 198
- 5.3 O Plano Director da Cidade do Porto do urbanista francês Robert Auzelle, 1962
pág. 216
- 5.4 Conclusões. Permanências/Inovações no processo e forma urbanos do Porto 4
pág. 228
6. O Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, tutelado pelo arquitecto Duarte Castel-Branco, 1978
pág. 233
- 6.1 Enquadramento de época
pág. 234
- 6.2 Antecedentes ao Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto / 1974 — 1978
pág. 237

6.3 O Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, tutelado pelo arquitecto Duarte Castel-Branco, 1978

pág. 252

6.4 Conclusões. Permanências/ inovações no processo e forma urbanos 5

pág. 268

7. Conclusão

pág. 271

Obras e documentos consultados

pág. 281

Lista das ilustrações

- Colónias e Bairros de Casas Económicas da Cidade do Porto.
 Fonte: "Cidade / Campo" nº 1 pág. 42
- Bairros Operários e Colónias da Cidade do Porto.
 Fonte: "Cidade / Campo" nº 1 pág. 43
- Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker, 1916 — Perspectiva da Avenida da Cidade
 Fonte: "Atlas histórico de ciudades europeas" pág. 48
- Aspecto do Centro da Cidade do Porto na década de quarenta.
 Fonte: "Porto, Enciclopédia pela Imagem" pág. 48
- Aspecto do Centro da Cidade após a conclusão das obras da Av. dos Aliados, na década de cinquenta.
 Fonte: "Cidade / Campo" nº 1 pág. 49
- Estudos do Arq^o. Marcello Piacentini — Ligação Ponte — Lóios e Perspectiva da Catedral.
 Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 pág. 96
- Estudo do Arq^o Marcello Piacentini — Ligação Ponte — Praça da Trindade.
 Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 pág. 97
- Proposta para a Zona Central da Cidade de Piacentini
 Fonte: "Atlas histórico de ciudades europeas" pág. 98
- Estudo do Arq^o Marcello Piacentini — Perspectiva da Praça da Trindade.
 Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 pág. 98

— Giovanni Muzio — Estudos elaborados para a Cidade do Porto — Campo Alegre - 1942.

Fonte: "Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", Lôbo, Margarida Souza, D.G.O.T.D.U., F.A.U.P., Porto 1995 **pág. 119**

— Giovanni Muzio — Estudos elaborados para a Cidade do Porto — Ligação da Avenida da Ponte à Avenida dos Aliados — 1942 e Bairro Operário em Ramalde — 1942.

Fonte: "Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", Lôbo, Margarida Souza, D.G.O.T.D.U., F.A.U.P., Porto 1995 **pág. 120**

— Zona Residencial de Gomes da Costa na década de cinquenta.

Fonte: Revista "Civitas", ano de 1952

pág. 161

— Aspecto dos trabalhos de urbanização da Zona a Sul das Antas

Fonte: Revista "Civitas", ano de 1952

pág. 161

— Aspecto da Cidade do Porto no final da década de sessenta.

Fonte: "Porto, Enciclopédia pela Imagem"

pág. 221

Lista dos Mapas e Plantas

— "Planta Redonda de 1813", de G. Balck — Renovação urbana do Séc. XVIII.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 21

— Carta da Cidade do Porto de 1839, de J. C. Lima — Novos desenvolvimentos urbanos entre 1813 e 1839.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 26

— Carta da Cidade do Porto de 1865 de Perry Vidal — Novos desenvolvimentos urbanos entre 1813 e 1865.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 28

— Carta da Cidade do Porto de 1865, de Perry Vidal — Novos desenvolvimentos urbanos entre 1839 e 1865.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 31

— "Ilhas" da zona de S. Vitor — Fotografia aérea da zona na actualidade e Carta Geral da Cidade de 1892.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 32

— Sector da Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira — Novos desenvolvimentos urbanos na área central da Cidade entre 1865 e 1892.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 33

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira — Divisão Administrativa da Cidade no final do século XIX: freguesias.

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994

pág. 39

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira — Localização das principais áreas de "ilhas".

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994

pág. 39

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira
 — Localização das principais indústrias do Porto que empregavam entre 50 e 500 trabalhadores.

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994 **pág. 40**

— Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker, 1915.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 47

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Expansão da Cidade do Porto.

Fonte: "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", 1932, Ezequiel de Campos, — tratamento da autora **pág. 62**

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Traça das Ruas Primárias.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 65

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Reforma do Centro da Cidade do Porto.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 68

— Estudos prévios preliminares ao Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, realizados, em 1939, por Calza Bini e Vincenzo Cívico.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 93

— Estudos elaborados por Marcello Piacentini e pelo Gabinete de Urbanização da C.M.P., relativos à rede de comunicações a incluir no Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, datados de 1939.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 95

— Primeiro esquema das grandes comunicações elaborado, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 109

— Primeiro Estudo de Urbanização do Porto (vias e zonamento) e Faseamento das vias de comunicação elaborados, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 110

— Carta Geral da Cidade do Porto de 1892, de Telles Ferreira
— Localização das principais indústrias do Porto que empregavam entre 50 e 500 trabalhadores.

Fonte: "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto", Teixeira, Manuel C., Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994

pág. 40

— Remodelação do Centro da Cidade do Porto, Barry Parker, 1915.

Fonte: A.H.M.P., tratamento da autora

pág. 47

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Expansão da Cidade do Porto.

Fonte: "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", 1932, Ezequiel de Campos, — tratamento da autora

pág. 62

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Traça das Ruas Primárias.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 65

— Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, 1932. Ezequiel de Campos — Reforma do Centro da Cidade do Porto.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 68

— Estudos prévios preliminares ao Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, realizados, em 1939, por Calza Bini e Vincenzo Cívico.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 93

— Estudos elaborados por Marcello Piacentini e pelo Gabinete de Urbanização da C.M.P., relativos à rede de comunicações a incluir no Plano de Urbanização para a Cidade do Porto, datados de 1939.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 95

— Primeiro esquema das grandes comunicações elaborado, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 109

— Primeiro Estudo de Urbanização do Porto (vias e zonamento) e Faseamento das vias de comunicação elaborados, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 110

— Segundo esquema das grandes comunicações elaborado, em 1940, pelos Serviços Técnicos da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 111

— Carta retirada do Plano de Urbanização do Porto elaborado por Giovanni Muzio, em 1941 (propostas gerais).

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 119

— Antepiano das Comunicações da Região do Porto (Dezembro de 1945) — Giovanni Muzio e Gabinete da C.M.P..

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 148

— Antepiano Regional do Porto — Esquema da Futura Rede de Comunicações (Dezembro de 1947) — Antão de Almeida Garrett.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 149

— Plano Parcial de Urbanização a Sul das Antas

Fonte: "Alguns rudimentos de urbanização", Soares, Nogueira, Edições Marânus, Porto, 1945 — tratamento da autora.

pág. 160

— Mancha Habitacional das Cidades do Porto, Matosinhos e V. N. de Gaia na década de cinquenta.

Fonte: revista "Civitas", ano de 1952

pág. 163

— Plano Regulador da Cidade do Porto, realizado em 1952 por Antão de Almeida Garrett — Rede actual de comunicações

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 166

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Rede fundamental das comunicações e dos espaços verdes de interesse público.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 167

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Zonamento existente.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 170

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Zonamento proposto.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 171

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Organização da Cidade.

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 175

— Plano Regulador da Cidade do Porto realizado, em 1952, por Antão de Almeida Garrett — Unidades residenciais (Freguesias).

Fonte: Revista da F.E.U.P., 1974 — tratamento da autora

pág. 176

— Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, C.M.P. — 1956/1966 — Grupos de moradias populares/Zonas salubridadas.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto — tratamento da autora

pág. 206

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956/1966) — Carta da Cidade do Porto, núcleos de ilhas.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 207

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956/1966) — Carta da Cidade do Porto, moradias dos bairros.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 207

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Engenheiro Arantes e Oliveira" e "Regado".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 209

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairro de "S. Roque".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 210

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Agra do Amial", "Bom Sucesso", "Cerco do Porto" e "Carriçal".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora

pág. 210

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Fonte da Moura", "Pasteleira" e "Outeiro".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 211**

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto elaborado pela C.M.P. (1956 / 1966) — Bairros de "Carvalhido", "Pio XII" e "Fernão de Magalhães".

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 212**

— Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto – 1956 — Tipologias de habitação.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 213**

— Primeiro esboço do Plano Director da Cidade do Porto — Robert Auzelle

Fonte: "História do Porto", A.A.V.V., Porto Editora, Porto, 1994 – tratamento da autora **pág. 219**

— Plano Director da Cidade do Porto – 1962 — Rede Fundamental das Comunicações.

Fonte: Atlas histórico de ciudades europeas — tratamento da autora **pág. 220**

— Plano Director da Cidade do Porto – 1962 — Síntese das Obras realizadas até 1974.

Fonte: Atlas histórico de ciudades europeas — tratamento da autora **pág. 222**

— Principais operações do programa S.A.A.L. entre 1974 e 1976 sobrepostas às principais zonas de "ilhas" indicadas no Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto.

Fonte: C.M.P., Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto, — tratamento da autora **pág. 240**

— S.A.A.L – Porto – Bairro do Leal

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 241**

— S.A.A.L – Porto – Bairro da Lapa

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 242**

— S.A.A.L – Porto – Bairro de Massarelos

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 243**

— S.A.A.L – Porto – Bairro das Antas

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 244**

— S.A.A.L – Porto – Bairro de S. Vitor

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 245**

— S.A.A.L – Porto – Bairro de Miragaia

Fonte: "Política y proyecto, Una experiencia de base en Portugal", Oliveira, Paula e Marconi Francesco, Colección Punto y Línea, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1978 **pág. 246**

— Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto – Mapa síntese

Fonte: "História do Porto", A.A.V.V., Porto Editora, Porto, 1994 – tratamento da autora **pág. 262**

Lista de Quadros

— Quadro 1: Densidades populacionais das freguesias centrais do Porto em 1864

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996 **pág. 28**

— Quadro 2: População das freguesias do Porto entre 1864 e 1900

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996 **pág. 30**

— Quadro 3: Habitações licenciadas e casas em ilhas construídas no Porto entre 1864 e 1900

Fonte: Efectuado com base em dados de: Teixeira, Manuel C., "Habitação Popular na Cidade Oitocentista, As Ilhas do Porto", F.C.G. e J.N.I.C.T., 1996 **pág. 38**

— Quadro 4: Moradias construídas em Bairros Operários promovidos pela Câmara até 1917

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, Porto, 1966, pág. 8 e Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 157 e 158 **pág. 53**

— Quadro 5: Moradias construídas em Bairros Económicos promovidos ao abrigo dos decretos-lei 23052 de 23 de Setembro de 1933 e 28912 de 12 de Agosto de 1938

Fonte: Gros, Marielle Christine, "O alojamento social sob o fascismo", Edições Afrontamento, Porto, 1982, pág. 163 **pág. 102**

— Quadro 6: relativo à construção de Habitações entre 1956 e 1966

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 201**

— Quadro 7: Síntese relativa às acções do Plano de Melhoramentos

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 201**

— Quadro 8: relativo às Percentagens tipológicas dos Bairros construídos entre 1956 e 1966

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 202**

— Quadro 9: Moradias populares construídas desde 1957 para cumprimento do decreto-lei 40616 de 28 de Maio de 1956 por tipologia

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 204**

— Quadro 10: relativo às habitações em construção

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 205**

— Quadro 11: relativo às habitações projectadas aguardando concurso público ou adjudicação

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 205**

— Quadro 12: relativo às habitações em projecto com terreno adquirido

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 205**

— Quadro 13: relativo à densidade habitacional nos Bairros construídos entre 1956 e 1966

Fonte: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, "Plano de Melhoramentos 1956-66", Câmara Municipal do Porto, 1966 **pág. 208**

7. Conclusão

Demonstrando, resultado da análise do processo e forma urbanos do Porto no período de 50 anos decorridos entre 1930 e 1980 e da constatação das permanências/Inovações nestes ocorridos, de que forma se foi construindo a compreensão da Cidade enquanto realidade social e a evolução na abordagem do planeamento, referem-se os seguintes pontos:

- 1. Procura de uma figura de Plano Geral, à qual se aliam inovações metodológicas quer no que concerne à forma de elaborar o plano, quer no que respeita aos conteúdos a incluir no mesmo;**

Os planos "herdados" do Estado Novo, época em que o planeamento progressivamente abandona a escala do desenho urbano e alcança a escala regional, englobam-se no conceito de "plano polícia", que deixa sob a responsabilidade do planeador a decisão sobre a forma de intervir no território urbano e, logo, de estipular "à priori" qual o desenvolvimento da Cidade durante um espaço de tempo difícil de prever. Esta forma de plano tem como efeitos perversos tanto o condicionamento e a estagnação do desenvolvimento urbano, como a subversão das suas intenções pelo desrespeito do seu conteúdo.

Hoje, dá-se, cada vez mais, ênfase à estratégia de desenvolvimento urbano; isto é, o planeamento é essencialmente uma metodologia e o planeador utiliza-a para intermediar os interesses públicos e os dos privados (são os privados o verdadeiro "motor" do desenvolvimento urbano). O plano como documento tende, portanto, a não existir, o que implica o facto do profissional de planeamento não poder seguir uma "receita", mas, sim, ter que exercer as suas funções com ética, aplicando a cada caso específico soluções ajustadas às suas peculiaridades.

Urge implementar planos que não sejam apenas um depósito de regulamentos, que sejam participados, compreendidos e aceites pela opinião pública, que aborde questões essenciais e que tenha, na sua realização e gestão, equipas técnicas pluridisciplinares. Ao planeador cabe o poder de fundamentar/justificar as decisões que são tomadas em função de opções políticas; se esta fundamentação não existir, está-se a pôr em risco a qualidade de vida de inúmeras pessoas.

2. Problema da carência de habitação para as classes desfavorecidas, para a resolução do qual se elaboraram abordagens de salubridade e/ou irradiação das "ilhas" e das casas subalugadas e formas de promover o realojamento dos seus habitantes;

A característica mais evidente da política de alojamento social em Portugal ao longo deste século, e que se reflecte nos vários Planos que a cidade do Porto conhece na mesma época, é a insuficiência das realizações. O papel do Estado, como promotor e distribuidor, do alojamento, não foi, nem antes nem depois do 25 de Abril, suficientemente forte.

Hoje, pensa-se que o Estado não pode, por si só, suprimir as graves carências em matéria de "habitat" que se desenvolveram perante diversos tipos de sociedade. A intervenção do Estado, mesmo em grande escala, não consegue eliminar o "habitat" insalubre e/ou estigmatizante — os bairros de realojamento social tendem rapidamente a constituir-se como "guetos" sociais, onde a vivência social se degrada e as construções também. "O gosto pela Casa e o Desgosto pelo Bairro", título de um artigo de Teresa Costa Pinto (Sociedade e Território nº 20, Edições Afrontamento, Porto, 1994, sintetiza o espírito subjacente àqueles que são contemplados pelos processos de realojamento. Perante as outras classes sociais, perante as tipologias arquitectónicas concebidas com base numa média, perante a institucionalização de uma nova forma de viver o espaço habitacional (que implica muitas vezes desequilíbrios económicos) é normal que o desejo de ter uma habitação melhor depressa desapareça e dê lugar a uma desilusão.

O problema da carência de habitação para as classes desfavorecidas e as soluções para a sua provisão é algo que se mantém em discussão e que implica (tudo indica nesse sentido) questionar o que está por detrás da exclusão social desta camada da população das formas de obtenção de casa própria ou da sua inacessibilidade ao mercado de arrendamento.

3. Premência de estruturar uma rede de comunicações eficaz, para a qual são elaborados diversos estudos que, no geral, mantêm as formas de resposta: melhoria das penetrações na Cidade, melhoria das articulações internas, hierarquização de tráfegos, estacionamento, complementaridade de redes;

Até aos anos sessenta resolveram-se os problemas das comunicações de acordo com a facto de que o uso

individual do automóvel não se encontrava generalizado. A rede de infra-estruturas foi progressivamente aumentada, tendo sido dada, a partir de determinada altura, primazia às estradas em detrimento de caminhos-de-ferro. Quando o tráfego rodoviário se intensificou (aumentou o número de viaturas privadas), seguiu-se uma política de construção de viadutos e túneis que, para além de constituírem uma panaceia de curta duração, surgiam como incentivos à utilização de maior número de veículos motorizados. Durante os anos oitenta foi nascendo a ideia de que a utilização do transporte individual deveria ser restringida; no entanto, numa altura em que as camadas de menor solvência económica da população tinham podido aceder ao automóvel, era particularmente oneroso implementar uma política de transportes nesse sentido. Hoje, resultado de uma maior consciencialização ecológica e da situação caótica a que chegou a mobilidade na maioria das grandes cidades de todo o Mundo, o uso do transporte colectivo e a restituição do espaço de uso público ao peão, são políticas que recolhem já aceitação.

Em Portugal, urge induzir o comportamento das pessoas, através de acções concertadas que englobem a localização e o preço do estacionamento, a combinação de infra-estruturas de transportes colectivos com outras actividades, a integração tarifária, os sistemas *park and ride*, o desenho apelativo das estações e paragens de transportes colectivos, enfim, o aceitar uma política de transportes global, que vise o melhoramento da mobilidade e o aumento da qualidade dos espaços de uso público das cidades.

4. Necessidade de consolidar um centro cívico em que todos os cidadãos se revejam, alvo de inovações nas

propostas elaboradas: 1. monumentalização dos traçados e edifícios, 2. fixação do terciário e erradicação da função habitacional, 3. retorno da função habitacional;

Muitas das urbanizações actuais não têm forma porque não existe uma relação evidente entre edifícios, bairros e outros fragmentos da estrutura urbana.

A resposta favorável a exigências, no que concerne a equipamentos e serviços, não assegura, por si só, agradabilidade no modo de vida, sobretudo quando na ausência de qualidade arquitectónica e de significação cultural.

Por outro lado, a qualidade arquitectónica, o culto do "bibelot", não pode, por si só, dar forma ao meio urbano. Os edifícios ou outras partes da estrutura urbana, neste contexto, são peças isoladas, deslocadas da envolvente espacial.

Na transformação do território é indispensável uma operação que defina e interligue os elementos construídos, as diferentes arquitecturas. Esta operação, de essência urbanística, teve como instrumento o desenho urbano.

No passado, plano e projecto, cidade e edifícios eram englobados na arquitectura, daí a importância dada aos traçados e à monumentalização das edificações. Com a terciarização aconteceu que as pessoas se dirigiram (por opção, por necessidade ou por imposição) para as periferias. Nessas periferias a falta do "objecto típico" provocou a falta de identidade. Nos centros terciarizados a perda da vivência tradicional e a normalização imposta por determinados modelos arquitectónicos, infra-estruturas e mobiliário urbano, levou à mesma falta de identidade. O espaço estratificou-se e, hoje, essa estratificação não se prende apenas com o zonamento funcional, mas,

também, com a qualidade dos elementos que o compõem e a capacidade do cidadão se identificar com ele.

Assiste-se, neste momento, à ocupação de grandes áreas nos centros das cidades, produto da desindustrialização (grandes terrenos ficaram desocupados) e da mudança de estratégia da localização do terciário, por habitação destinada àqueles que se cansaram da suburbanidade. Estas intervenções são, na maioria, pensadas globalmente, dando lugar à renovação e recuperação de fundo temático — o edifício, a rua, a avenida, a praça, o mobiliário urbano.

5. Permanência da vontade de diferenciar os usos do território urbano pela separação de actividades, traduzida em zonamentos sucessivos, mais ou menos restritivos e segregadores;

A continuidade urbana da cidade existente faz-se, entre outras coisas, da coexistência de diferentes usos do espaço. A atribuição de um uso determinado a determinada área da cidade tem, muitas vezes, como consequência, a criação de roturas entre espaços contíguos. A afectação de um terreno para a indústria, para a habitação social, para o ensino, por exemplo, em exclusivo, pode corresponder a uma estratégia de desenvolvimento urbano, cujos efeitos estejam previstos e sejam desejados. No entanto, a experiência demonstra que é na confluência de usos que a vivência social da cidade melhor se opera.

Por outro lado, o conceito de zonamento está aliado a uma prática de urbanismo restritiva, regulamentadora, distinta da prática da flexibilidade inerente aos novos princípios do planeamento e intervenção no espaço urbano. Os planos dos anos oitenta, em Por-

tugal, tentaram articular estratégia com a organização espacial de actividades. Nos anos noventa, a rigidez excessiva assumida pelos planos realizados, muitos deles assentes em zonamentos, implicou a sua revisão.

6. Existência de formas diferenciadas de integração do cidadão nas propostas para o desenvolvimento urbano, traduzidas na maior ou menor flexibilidade dos conteúdos dos planos;

Transformações ocorridas no contexto global em que a actividade de planeamento é exercida, influenciaram significativamente o sentido da natureza da evolução registada na própria actividade de planeamento.

Neste âmbito, são de salientar dois temas dominantes — a globalização económica e a afirmação da cidadania.

No que concerne à globalização económica, é importante salientar o paradoxo existente entre o conceito de global e a importância fundamental que o local assume nesse contexto. A globalização económica, ao acelerar o processo de reestruturação económica, tende a aumentar a segregação entre "regiões que ganham" e "regiões que perdem". Assim, a capacidade que um local contém de construir vantagens distintivas pode ser fundamental para as suas perspectivas de desenvolvimento. Para isso, é necessário tirar partido das potencialidades próprias, sobretudo se tiverem um carácter exclusivo. Trata-se de um processo de homogeneização do território por um lado (uma vez que as "localidades" tenderão a dotar-se das condições mínimas de investimento e crescimento económico, o que as tornará semelhantes); e, por outro lado, de aprofundamento de especificida-

des estratégicas para a competição pelas oportunidades criadas. No fundo, há uma tentativa de inserção que também passa pela excepção.

As "localidades" desprovidas de capacidades de inserção tenderão a ser excluídas das dinâmicas económicas dominantes. Fica, assim, claro que, muito embora os problemas de desenvolvimento local possam ter causas de âmbito nacional, ou até supranacional, a capacidade de resposta, que o "local" mobilize, não é indiferente para a eventual resolução ou mitigação desses problemas.

Neste contexto, torna-se premente a coexistência de duas atitudes de planeamento — planeamento estratégico, de longo prazo, e planeamento de uma política económica local, mais imediatista — o que implica novos termos de relação com o mercado. Depois da desregulação dos anos oitenta, com as perversas consequências que são alvo de debate, há, agora, a consciência de que deve ser feita uma análise rigorosa dos méritos e vantagens do mercado, no quadro de uma orientação de desenvolvimento socialmente legitimada.

Assim, a construção de um enquadramento global em que os diversos agentes do desenvolvimento urbano se revejam, possibilitando e potenciando iniciativas e acções individuais, de forma a que estas ganhem coesão e se gerem sinergias locais, é um dos principais objectivos do planeamento, actualmente.

Por outro lado, a falência do Estado-Providência levou à substituição da ideia de Estado onipotente pela de Estado capacitor ²¹⁴. O Estado surge como mais um parceiro.

²¹⁴ Pires, Rosa, "Teoria e Método em Planeamento", Universidade de Aveiro, Setembro de 1995, policopiado

Assume, portanto, grande importância a forma como a comunidade local se organiza e predispõe, por forma a envolver-se em acções estratégicas que defendam e promovam os interesses colectivos.

Isto, aliado ao facto de que, cada vez mais, o cidadão se recusa a ser um mero espectador/consumidor das alterações induzidas pelo planeamento no desenvolvimento urbano, implica uma necessidade crescente de mobilização da participação do cidadão na definição do futuro. Para isto contribui a revalorização da qualidade estética e adequação dos espaços às funções que neles decorrem, uma vez que o ambiente urbano é o enquadramento do quotidiano das pessoas, tomando essenciais preocupações de vivência e de identidade histórico-cultural local.

Obras e documentos consultados

A. Documentos manuscritos

1. Câmara Municipal do Porto.

1.1 Arquivo Histórico Municipal do Porto.

— Actas da Comissão Administrativa, anos de 1926 a 1940.

— Documentos relativos a Termos e Escrituras, anos de 1880 a 1940.

— Expropriações, anos de 1890 a 1910.

— Vereações, anos de 1890 a 1926.

B. Cartografia

1. Câmara Municipal do Porto.

1.1 Arquivo Histórico Municipal do Porto.

— Cartas gerais da Cidade, datadas de 1892, 1903 e 1937.

1.2 Divisão da Carta da Cidade e Toponímia.

- Cartas gerais da Cidade, datadas de 1948 , 1970 e 1979.

C. Trabalhos impressos relativos a Planos Urbanísticos e Regulamentos

- A.A.V.V., "Porto projecto cidade nova", G.P.U., edição da C.M.P., Porto, Dezembro de 1985.
- Campos, Ezequiel de, "Prólogo ao Plano da Cidade do Porto", publicação da Empresa Industrial Gráfica do Porto, Lda., 1932.
- Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos da C.M.P., "Plano de Melhoramentos, 1956-66", publicação da C.M.P., 1966.
- Garrett, Antão de Almeida, "História da Evolução dos Planos do Porto", revista da Faculdade de Engenharia, 1974.
- Garrett, Antão de Almeida, "Plano Regulador da Cidade do Porto", publicação da C.M.P., separata da revista Civitas, 8º ano, ano de 1952.
- Regulamento para os Bairros Operários construídos pela Exma. Câmara Municipal do Porto", Imprensa Social, Secção da Casa do Povo Portuense, 1917.

- Segurado, João Emílio dos Santos, "Edificações", Livrarias Aillaud e Bertrand, 5ª edição.

D. Outros trabalhos impressos

- A.A.V.V., "Atlas histórico de cidades europeas", Península Ibérica, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, SALVAT, Barcelona, 1994.
- A.A.V.V., "Arquitectura, Pintura, Escultura, Desenho", catálogo da Exposição do Património da E.S.B.A.P. e da F.A.U.P. no Museu Soares dos Reis, Universidade do Porto, 1987.
- A.A.V.V., Cidade Campo, nºs. 1 e 2, Editorial Ulmeiro, 1978 e 1979.
- A.A.V.V., Civitas, anos de 1 a 8, publicação da C.M.P., 1945 a 1952.
- A.A.V.V., "História", nºs 64, 76 e 118, Publicações Projornal, Lda., Fevereiro de 1984, Fevereiro de 1985 e Junho/Julho de 1989, respectivamente
- A.A.V.V., direcção de Pereira, Paulo, "História da Arte Portuguesa", Colecção Grandes Temas da Nossa História, volume III, Círculo de Leitores, 1995.
- A.A.V.V., direcção de Ramos, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994.
- A.A.V.V., "História de Portugal em Datas", Círculo de Leitores. Lda., e Autores, 1984.

- A.A.V.V., *Jornal ARQUITECTOS*, n.ºs. 154 e 171-172.
- A.A.V.V., "Os Anos 40 na Arte Portuguesa", volumes 1, 2 e 6, F.C.G., Lisboa, 1982.
- A.A.V.V., *O Tripeiro*, anos de 1910 a 1974.
- A.A.V.V., "Relatório da Comissão Executiva, Teses, Conclusões e Votos do I Congresso Nacional de Arquitectura".
- A.A.V.V., *Sociedade e Território*, n.ºs. 2 e 4, Edições Afrontamento, 1985 e 1986.
- Antas, Azeredo e Monterroso, Manuel, "A salubridade habitacional do Porto, 1929-1933", Lisboa-Imprensa Nacional, 1934.
- Barbosa, Cassiano, "O.D.A.M., Organização dos Arquitectos Modernos", Asa, Porto, 1972.
- Cardoso, Abílio, "Do desenvolvimento do planeamento ao planeamento do desenvolvimento", Colecção Cidade em Questão/10, Edições Afrontamento e Departamento de Engenharia da F.E.U.P., Santa Maria da Feira, 1996.
- Correia, Paulo V. D., "Políticas de Solos no Planeamento Municipal", F.C.G., 1993.
- Faludi e Van der Valk, "Rule and Order, Dutch Planning Doctrine in the Twentieth Century", Kluwer Academic Publishers, Dordrecht, Holanda, 1974.
- Fernandes, José Manuel, "Arquitectura Modernista em Portugal", Gradiva, 1ª edição, 1993.

- Fernandez, Sérgio, "Percurso da Arquitectura Portuguesa —1930/1974", Edições da F.A.U.P., 2ª. edição, 1988.
- Ferreira, António Fonseca, " Por uma nova política de habitação ", Colecção Cidade em Questão/7, Edições Afrontamento, Porto 1987.
- Frampton, Kenneth, "Historia crítica de la arquitectura moderna", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, data da 1ª edição 1981.
- França, José-Augusto, "A Arte em Portugal no século XX, 1911-1961", Bertrand Editora, Lisboa, 1991.
- Garcia, José Manuel, "História de Portugal, Uma Visão Global", Editorial Presença, Lisboa, data da 1ª edição 1981.
- Gros, Marielle Christine, " O Alojamento Social sob o Fascismo ", Edições Afrontamento, Porto 1982.
- Güell, José Miguel Fernández, "Planificación estratégica de ciudades", Editorial Gustavo Gili, Barcelona, 1997.
- Hall, Peter, "Ciudades del mañana, Historia del urbanismo en el siglo XX", Ediciones del Serbal, Barcelona, 1ª edição 1996.
- Jorge, Ricardo, "Demografia e higiene da Cidade do Porto", 1899.
- Junior, J. Bahia, " Contribuição para a Higiene do Porto ", edição de 1909.
- Lamas, José M. Ressano Garcia, "Morfologia Urbana e Desenho da Cidade", Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., 1993.

- Lôbo, Margarida Sousa, " Planos de Urbanização, A Época de Duarte Pacheco", D.G.O.T.D.U., F.A.U.P. publicações, Porto, 1995.
- Marques, A. H. De Oliveira, "Guia de História da 1ª República Portuguesa", Editorial Estampa, Lisboa, 1997.
- Monterey, Guido de, "O Porto, origem, evolução e transportes", Livraria Fernando Machado, 1972.
- Oliveira, J. M. Pereira de, "O Espaço Urbano do Porto, condições naturais e desenvolvimento", Instituto de Alta Cultura — Centro de Estudos Geográficos, Coimbra, 1973.
- Oliveira, Paula de e Marconi, Francesco, " Política y proyecto, una experiencia de base en Portugal ", Colección Punto y Línea, Editorial G.G., Barcelona, 1978.
- Pacheco, Helder, "Porto", Colecção Novos Guias de Portugal, Editorial Presença, Lisboa, 1984.
- Pedreirinho, José Manuel, "Dicionário dos Arquitectos activos em Portugal do século I à actualidade", Edições Afrontamento, Porto, 1994.
- Real, Manuel Luís e Tavares, Rui, "Bases para a Compreensão do Desenvolvimento Urbanístico do Porto", in revista Povos e Culturas nº 2, Universidade Católica Portuguesa, 1987.
- Rosas, Fernando e Brito, J. M. Brandão, "Dicionário de História do Estado Novo", volumes I e II, Círculo de Leitores, 1996.

- Rubió, Manuel de Solà Morales i, "Les formes de creixement urbà", ediciones U.P.C., 1ª edição, 1993.
- Soares, Nogueira, " Alguns rudimentos de urbanização ", Porto 1945.
- Teixeira, Manuel C., " Habitação Popular na Cidade Oitocentista, as ilhas do Porto ", Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas, F.C.G., J.N.I.C.T., Julho de 1994.
- Tostões, Ana, "Os Verdes Anos na Arquitectura Portuguesa dos Anos 50", F.A.U.P. publicações, Porto, 1997.
- Zevi, Bruno, "História da Arquitectura Moderna" volumes I e II, Editorial Minerva, Lisboa, data da 1ª edição 1973.

F. Documentos dactilografados ou policopiados

- Amorim, Maria Alexandra e Mesquita, Mário João, " Processo e Forma Urbana no Porto -1880 / 1950 — Formação do Tecido Urbano na Zona das Antas (1890 / 1950)", F.A.U.P., 1995.
- Figueiredo, Ricardo, "História da Arquitectura II", Programa das aulas teóricas da disciplina, F.A.U.P., ano lectivo de 1994/1995.
- Pires, Rosa, "Teoria e Método em Planeamento", Universidade de Aveiro, Setembro de 1995.

