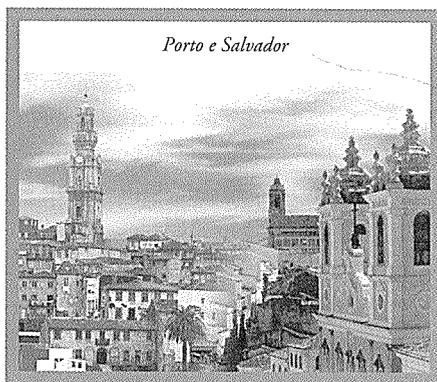


O TRIPEIRO

Fundado 1908



FAZER DO PASSADO UMA VALÊNCIA PARA O FUTURO

por: Rui Rio

(Presidente da Câmara Municipal do Porto)

226

IRMANADOS PELA HISTÓRIA E PELO AMOR À LIBERDADE

por: Adolpho Corrêa de Sá e Benevides

(Cônsul-Geral do Brasil)

227

PORTO E SALVADOR

As proximidades de dois percursos urbanos distintos

por: José Alberto V. Rio Fernandes e Pedro de Almeida Vasconcelos

228

ACONTECEU HÁ 50 ANOS

255

PROPRIEDADE: ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO PORTO

SEDE: Rua do Farol - Monte da Luz, 5 • 4150-509 Porto
Telas: 22 610 23 28 / 22 615 42 83 • Fax: 22 615 42 84

ADMINISTRAÇÃO: Tomás A. Moreira
João Ruy Ribas dos Santos • Francisco de Almeida e Sousa

DIRECÇÃO: Augusto Canedo

CONSELHO DE COORDENAÇÃO: Maria do Pilar Garcia • Alexandra Fernandes • José Fragoso • José Leão

Depósito Legal n.º 11457/86 • Registo na D.G.C.S. n.º 107643

Revista Mensal • Preço: 5 € • Assinatura Anual: 50 €

EXECUÇÃO GRÁFICA: UNIARTE GRÁFICA/PORTO

DISTRIBUIÇÃO: MÁRIO DA SILVA BRAGA, LDA. • Rua Duque de Terceira, 271 • 4000 PORTO

TIRAGEM: 5000 EXEMPLARES

7.ª SÉRIE • ANO XXI • NÚMERO 8 • AGOSTO 2002

PATROCÍNIO:  CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO

NUCLEO DE PERIODICOS

FLUP-BIBLIOTECA (X)



772668



Porto e Salvador

AS PROXIMIDADES DE DOIS PERCURSOS URBANOS DISTINTOS

José Alberto V. Rio Fernandes* / Pedro de Almeida Vasconcelos**

1. Introdução

Este artigo não pretende ser mais do que uma introdução – e síntese – de uma geografia urbana comparada de duas cidades, distantes e com grandes diferenças entre si, mas com algumas notáveis semelhanças na sua história e na forma como se foram estruturando e organizando espacialmente.

Este exercício, feito com a prestimosa ajuda da internet, parte da verificação – em visita feita pelos autores às duas cidades – de um conjunto de notáveis proximidades. Em alguns casos, são resultantes de uma mesma matriz cultural, o que será

compreensível sabendo-se da influência de habitantes originários do Noroeste de Portugal na formação e desenvolvimento do Brasil, numa altura em que Salvador era capital da colónia. Noutros, de contextos global ou regionalmente idênticos. Noutros ainda, as proximidades são o resultado de eventuais coincidências. O presente artigo resulta igualmente do desejo de uma reforçada aproximação de ambas as cidades e das geografias portuguesa e brasileira, para o que se apresenta como um contributo e testemunho de uma vontade de investigação que, por todas as formas, possa permitir conhecer e compreender melhor a complexidade espacial e a dinâmica das cidades, em dife-

rentes contextos temporais e geográficos. Teórica e metodologicamente, a aproximação ao estudo comparado das cidades de Porto e Salvador, faz-se com o reconhecimento da especificidade de cada uma, mas também com a recusa de uma leitura exclusivamente centrada na análise de particularismos. A abordagem às proximidades, faz-se na leitura de um determinado tempo e contexto, regional ou global, assim como no reconhecimento pela acção de determinados agentes na construção de uma determinada textura urbana.

Neste contexto, entender-se-á o recurso à comparação na procura de uma melhor compreensão das cidades pois que, se cada cidade é única, todas têm algo que as faz semelhantes a outras, donde que o estudo de cada uma delas ganhe com o estudo das demais. Na geografia urbana, as cidades de referência, a partir das quais se parte para o estudo de outras são, em regra, aquelas sobre as quais incide uma maior produção científica e/ou se faz dela uma maior divulgação.

Assim, independentemente do reconhecido significado de problemas e dinâmicas que nelas têm lugar antes ou com maior expressão que em outras cidades, não é menos certo que, nas últimas décadas, algumas delas e alguns autores a elas associados, fazem com que os principais casos de referência sejam Paris (com Demangeon, George, Beaujeu-Garnier e Claval, entre outros), Chicago (de Berry e da «ecologia urbana») e Los Angeles (de Soja, Scott e Smith, por exemplo). Estas, se constituem casos sem dúvidas interessantes e importantes, todavia, muitas vezes, são menos adequados à compreensão da cidade portuguesa e da cidade brasileira.

Por último, na forma como abordam a geografia urbana de Porto e Salvador, os autores consideram a importância da geografia urbana histórica na compreensão da cidade dos nossos dias, dando por certo – e sem carecer de justificação – que

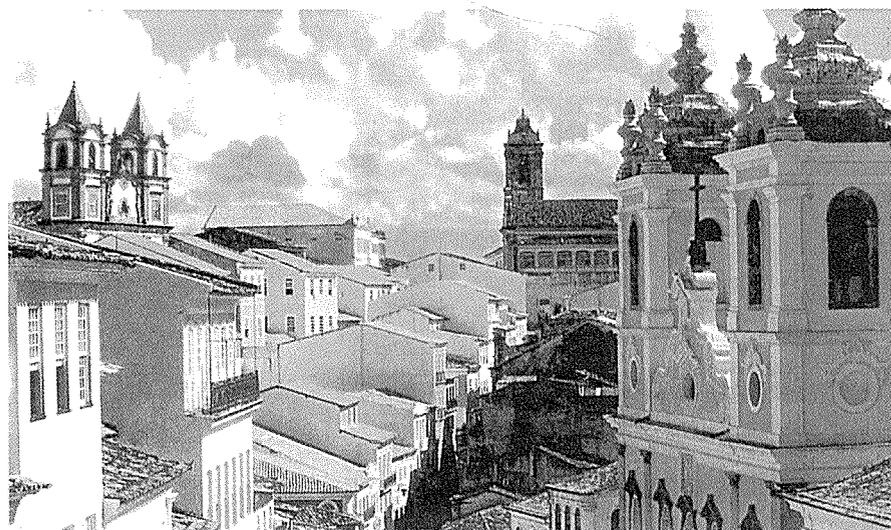


Fig. 1 e 2 – Aspectos parciais dos centros históricos do Porto e de Salvador.

a análise de um momento não permite entender um processo. Daí que, como outros evidenciaram tão bem (Orlando Ribeiro, Pereira de Oliveira, Antônio Penteado e Maurício de Abreu, entre tantos mais), será de todo indispensável cruzar espaço e tempo. No caso, preferimos uma abordagem temporalmente mais alargada, para melhor entendermos, nas suas causalidades, as semelhanças e as diferenças encontradas na estrutura urbana de cada uma das cidades. Por isso, embora dando mais relevo aos tempos mais próximos, iremos recuar à fundação e procuremos, a par e passo, evidenciar os traços fundamentais dos percursos urbanos de uma e outra.

Até aos nossos dias, foram considerados quatro períodos, marcados por uma certa continuidade de contextos e sentidos de mutação. Colocaram-se aqui as primeiras dificuldades na abordagem a duas cidades distintas, mas também aqui se vislumbraram importantes proximidades. Entre estas, note-se a importância dos séculos XVI e XVII na formação da cidade de Salvador e na consolidação do Porto, a existência de um período de grande prosperidade ao longo do século XVIII, a alteração da sua organização interna e a intensa expansão urbanística ao longo dos séculos XIX e XX (que se verificou um pouco em todo o mundo após a Revolução Industrial) e a profunda reestruturação que ocorre nas últimas décadas, com novas redes de acessibilidade, novas centralidades, uma intervenção emblemática na «cidade histórica» (que em ambos os casos é Património da Humanidade, desde 1985 no caso de Salvador e 1996 no caso do Porto) e a colocação de grandes desafios ao papel que desempenham como capitais regionais e cidades globalizadas.

Nas diferenças, ressalta desde logo o longo passado histórico do Porto, que tinha já alguma expressão aquando da independência de Portugal, na primeira metade do século XII, por oposição a Salvador, fundada a meio do século XVI, por decisão de D. João III. Ressalta também o maior afastamento a partir da independência do Brasil (1822-1823), com Salvador a reflectir melhor o contexto do Brasil e a influência norte-americana e o Porto a integrar-se crescentemente

na região e no país e a reflectir uma crescente influência europeia. Existe igualmente uma importante diferença de ordem social e cultural, devido ao peso do escravagismo em Salvador e à influência cultural decorrente da integração de importantes contingentes oriundos de África, em contraponto com a cidade do Porto, onde a influência africana é imperceptível e a Galiza e o Norte da Europa constituem espaços primordiais de relacionamento além-fronteiras.

O contínuo fluxo de pessoas para Salvador a partir do Porto é um dos traços mais significativos de união mas, nas proximidades do percurso das duas cidades, avultam, entre outros traços marcantes, a dualidade entre a cidade alta sede do poder e a cidade baixa portuária, a importância do ouro no crescimento e aformoseamento barroco e o grande significado da presença da igreja e dos ingleses na imagem e estrutura interna das cidades. Entre tantos outros aspectos, que adiante se procuram tratar, reconhecendo que muitos não terão ficado impressos nas cidades, ou não se tenham perpetuado até à actualidade.

2. A formação

(do século XII ao século XVII)

2.1. AGENTES E CIRCUNSTÂNCIAS

O Porto afirma-se com a reconquista cristã, que se opõe à expansão muçulmana, e toma como seu senhor o Bispo D. Hugo (em 1114), a quem é passada carta de doação em 1120 pela mãe de D. Afonso Henriques, o qual viria em 1139 a ser o primeiro rei de Portugal. Ao contrário do Porto, onde a cidade se foi fazendo lentamente a partir de vários pequenos núcleos de assentamento, Salvador é uma cidade cujo início se pode precisar (1549), já que decorre de uma decisão da Coroa Portuguesa, objectivada pelo estabelecimento da capital da América Portuguesa, e será constituída a partir da população enviada em três caravelas, num total estimado entre 600 a 1000 pessoas.

Socialmente, a cidade do Porto está marcada pela proibição dos nobres nela residirem, ou mesmo pernoitarem, o que facilita a consolidação do poder do bispo. Por outro lado, o estabelecimento dos franciscanos e dominicanos, se fixam a ocidente, na margem direita do Rio da Vila (1233-38), em terrenos que são objecto de disputa entre bispo e rei, num conflito que se prolonga até ao início do século XV. Tal conflito tem por principal motivo o limite oeste do couro doado por D. Teresa, que a Coroa quer fazer coincidir com o Rio da Vila e o Bispado com o mais distante Rio Frio. É no quadro deste conflito que a Coroa estabelece a alfândega e faz abrir a Rua Nova (1325 e 1395, respectivamente) na proximidade do Rio da Vila, bem junto da sua margem direita.

Em Salvador, além dos primeiros representantes da Coroa – cujo Governador Tomé de Souza, é originário de S. Pedro de Rates (Póvoa de Varzim) –, de funcionários e militares, estabelece-se, na fundação da cidade, uma primeira ordem religiosa, a dos jesuítas, a que se seguiram pouco depois as dos franciscanos, carmelitas e beneditinos, que recebem importantes sesmarias no termo da cidade. Também se estabelece uma primeira ordem leiga, a Santa Casa da Misericórdia. E, para além dos religiosos, uma outra classe social começa a se destacar, a dos proprietários de engenhos de açúcar, primeira actividade de maior rentabilidade, que permite a sustentação da nova colónia.

A ligação económica da cidade faz-se essencialmente com a metrópole, através de Lisboa. Aí fazem escala as naus originárias do Oriente e é igualmente importante a relação que se estabelece com África, de onde provêm escravos em grande número e que contribuem, com alguns autóctones (e também pela via da mestiçagem), para um crescimento demográfico cada vez menos dependente apenas da fixação de portugueses.

O Porto tem igualmente fortes ligações com Lisboa, assim como com o Norte e o Douro, mas internacionalmente favorece desde cedo a Europa Setentrional, como o prova o facto do primeiro tratado português com o Rei de Inglaterra, ser realizado por um mercador portuen-

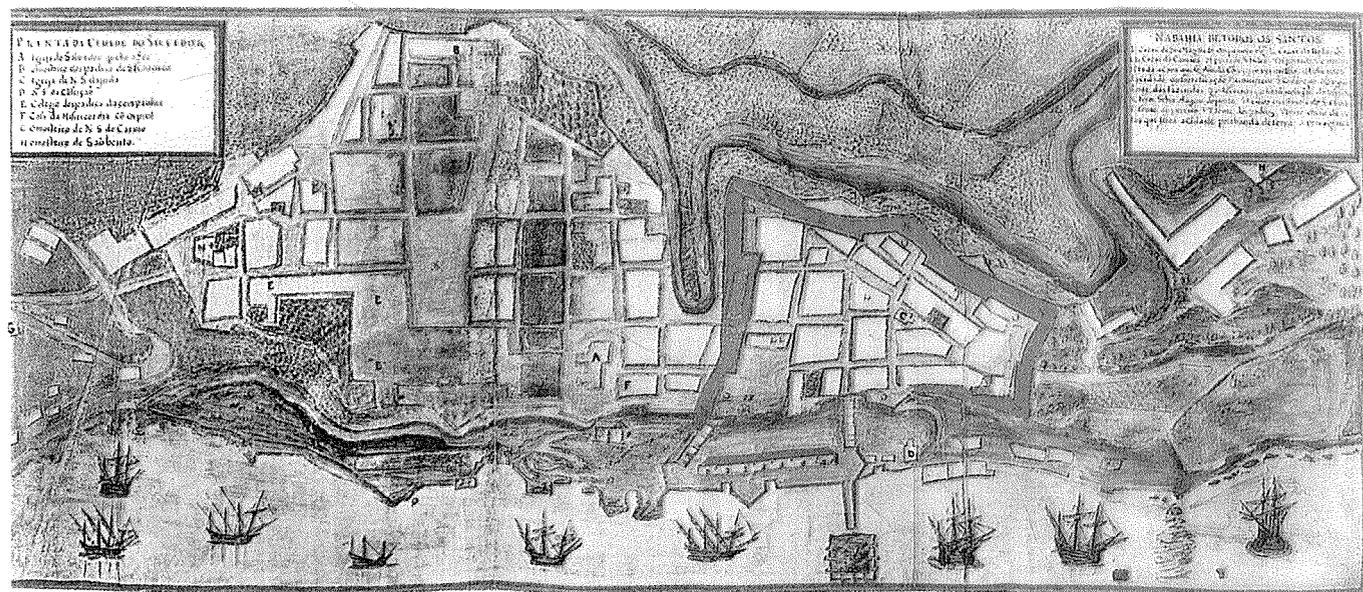
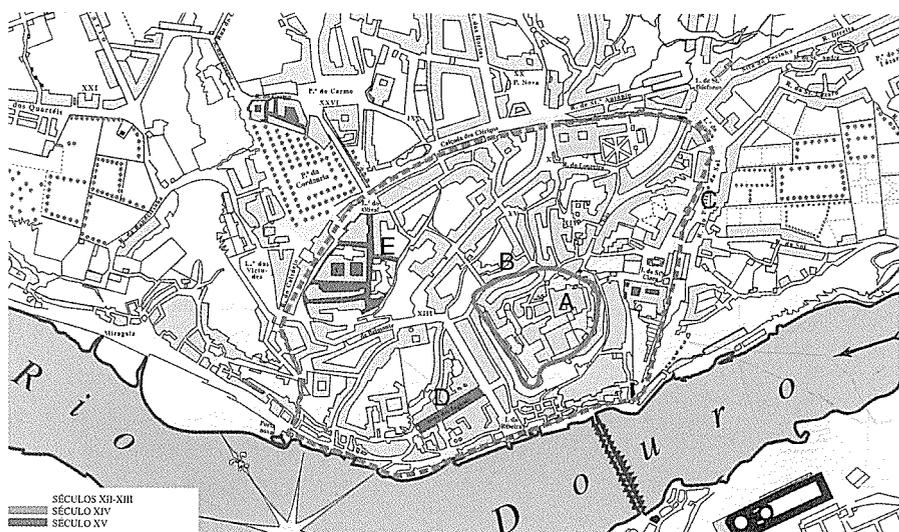
se, Afonso Martins Alho, no ano de 1353. O poder da igreja é vasto, em ambos os casos, associado inclusivamente à propriedade de grandes áreas de terreno, à cobrança de impostos (dízimos) – indirectos no caso de Salvador –, e à possibilidade de condenação à morte de residentes: no Porto ocorreram dois autos-de-fé (1543 e 1544) movidos pela Inquisição; em Salvador, deu-se a visita de agente do Santo Ofício entre 1591 e 1593. Mas, socialmente, assiste-se a uma crescente diversificação, com os mercadores (no século XVI já mais conhecidos por negociantes) a aumentar em número e em importância social no burgo portuense, na correspondência a uma maior riqueza económica, partilhando o poder (económico e político) com a igreja e a nobreza (que em muitos casos se dedica também a negócios de grosso trato). Existem

ainda marseiros e tendeiros, taberneiros, regatões e regateiras, vendedores ambulantes, para além dos oficiais e aprendizes dos vários mesteres que fabricam e vendem o essencial do que é produzido na cidade. Em Salvador, os mestres artesãos dos ofícios de alfaiate, barbeiro, caldeireiro, correeiro, ourives, sapateiro, pedreiro, tanoeiro, marceneiro e ferreiro, parecem ter sido especialmente importantes, visto terem sido representantes junto ao Senado da Câmara. No Porto os grandes mercadores são sobretudo judeus, pretensamente convertidos ao cristianismo, mas ainda assim continuamente perseguidos pelo Santo Ofício. Daí viria a resultar a sua sensível diminuição, com os ingleses a tomarem a sua posição e a constituírem a principal comunidade estrangeira desde o início do século XVII. Em Salvador também

foi registada a presença de comerciantes judeus, mas não detinham importância equivalente e não se limitavam tanto a essa actividade, dedicando-se inclusivamente a actividades agrícolas. No início do século XVII, Porto e Salvador são já cidades com alguma dimensão (o Porto conta com 14.581 habitantes em 1623; para Salvador estima-se para 1640 cerca de 10.000), muito marcadas pela importância da igreja, com uma diversidade social e económica assinalável e que estabelecem entre si relações de grande importância, designadamente de ordem económica, já que o açúcar embarcado em Salvador é considerado o principal responsável pela prosperidade sentida a partir de finais do séc. XVI no Porto, representando 20% a 30% dos produtos reexportados a partir desta cidade. Mas as relações entre ambas não se ficam todavia apenas pela dimensão económica, ou pela origem de parte dos que se fixam, já que esta cidade constitui igualmente referência, quando se trata de definir junto do rei os privilégios dos cidadãos de Salvador, em tudo idênticos (por alvará real de 1646), aos que os moradores do Porto detinham desde 1490.

2.2. ESPAÇO URBANO

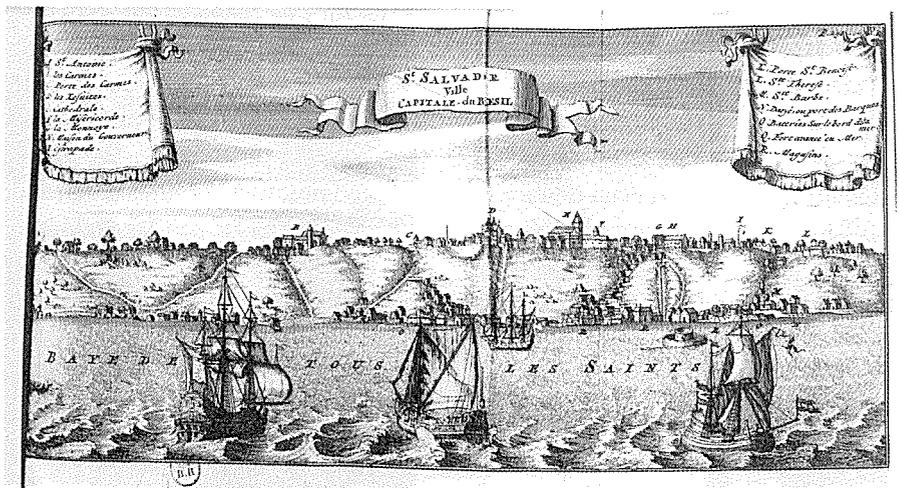
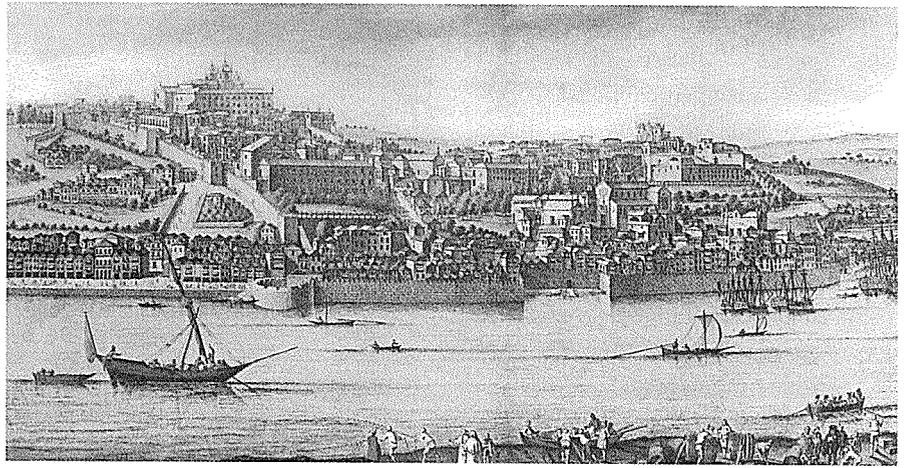
O núcleo de fixação e crescimento é dual, tanto no Porto como em Salvador: à cota alta, qual acrópole, onde é melhor a



Figs. 3 e 4 – As cidades de Porto e Salvador no início dos séculos XVI e XVII, respectivamente.

Na planta do Porto (de 1813), vê-se a malha urbana do séc. XV. Estão identificados: A - Sé. B - Muralha Românica. C - Muralha Gótica. D - Rua Nova (do Infante). E - Judiaria. Na planta de Salvador, de que existe apenas exemplares nas bibliotecas municipais de Rio de Janeiro e Porto, estão identificados: A - Sé Catedral. B - Mosteiro de S. Francisco. C - Igreja de N. S. da Ajuda. D - Igreja de N. S. da Conceição. E - Colégio da Companhia de Jesus. F - Misericórdia. G - Mosteiro de N. S. do Carmo. H - Mosteiro de S. Bento.

defesa, estabelece-se o poder e o essencial do casario; junto do rio (Douro) ou da baía (de Todos os Santos), efectua-se o essencial das trocas e estabelece-se um centro de comércio e alguma residência. No Porto é a Sé e o Cabido que marcam o poder. A via principal é a de articulação entre o alto do Morro da Sé e o porto. Primeiro, é o eixo Bañharia-Mercadores (decalcando porventura a antiga estrada romana) que melhor permite a ligação entre a «cidade alta» e a «cidade baixa». Mais tarde, após a abertura da Rua de Santa Catarina das Flores, por iniciativa de D. Manuel (1521), estabelece-se uma outra ligação, paralela à anterior, para lá do Rio da Vila. Para esta rua vem transferida a Misericórdia (que existe na cidade desde 1503) e no seu extremo NE, junto à Porta de Carros, estabelece-se o Convento de S. Bento de Avé-Maria, de que é abadessa uma das filhas do rei. Em Salvador, em torno de uma primeira praça, a do Palácio, estão concentrados os estabelecimentos dos principais representantes da metrópole: Palácio do Governador, Casa da Câmara e Cadeia (e mais tarde o Tribunal da Relação). Esta praça é articulada por uma rua direita (na qual estavam localizadas os prédios da Misericórdia e da Sé) que se dirigia a uma segunda praça, o Terreiro de Jesus, para o qual estavam voltados os estabelecimentos dos jesuítas e dos franciscanos. Na parte baixa, junto da baía, estavam localizados o porto, com os seus armazéns e fortificações, ligado à parte alta por ladeiras e guindastes. Salvador é fortificada logo após a sua fundação (1549), pelo sistema de muros e baluartes, nos quais foram abertas duas portas, nos extremos norte e sul. Mais tarde, tal como no Porto, conhece outras fortificações isoladas (séc. XVII e XVIII), as quais protegem no litoral, a entrada no porto e a cidade. No período de domínio holandês, nos anos de 1624 e 1625 (quando Portugal está integrado no Reino de Espanha), com intuítos defensivos também, constrói-se um dique, a leste, o qual, com outro que mais tarde seria aberto do mesmo lado, na medida em que bloqueiam o crescimento urbano nessa direcção, favorecem a constituição de uma configuração radiocon-cêntrica do plano urbano da cidade.



Figs. 5 e 6 – Vistas gerais das cidades do Porto e Salvador, tomadas desde Gaia e da Baía de Todos os Santos em princípios do séc. XVIII e finais do séc. XVII.

No Porto, existe em torno do morro uma primeira muralha já pelo menos desde o século XI. No século XIV, edifica-se uma outra, por ordem de D. Afonso IV, a qual deixa algum casario no seu exterior (em especial junto ao rio, do lado ocidental, em Miragaia) e permite incluir vastos espaços não urbanizados, o que facilita o estabelecimento da judiaria dentro de muros, em 1386.

A velha muralha e as suas portas que estruturam o crescimento da malha urbana, marcada, no seu plano, pela fundamental importância das vias radiais e pelas características marcadamente geomórficas, com a generalidade dos arruamentos a resultar da progressiva urbanização de antigos caminhos. As notáveis excepções são as ruas reais, abertas por D. João I (Rua Nova, em 1395) e por D. Manuel I, no início do século XVI, na judiaria (ruas de S. Bento da Vitória e de S. Miguel) e na ligação entre a parte baixa e alta da cidade, para NE e NW (ruas das Flores e de Belomonte, respectivamente).

Relativamente à expansão da urbanização em ambas as cidades, deve relevar-se o

papel das ordens religiosas, já que a dimensão das suas instalações e a posse que detinham sobre vastos terrenos obriga a situarem-se no exterior dos locais de mais denso casario, criando pontos de fixação e impulsionando o crescimento da malha urbana.

No caso do Porto, a partir da ligação entre a catedral e o porto, a expansão faz-se sobretudo para ocidente, aproveitando o espaço disponível existente no interior da muralha, para lá do Rio da Vila; em Salvador a primeira expansão da cidade dá-se de sul para norte, em direcção aos estabelecimentos dos jesuítas. Com a implantação posterior do Convento dos Carmelitas ao norte, e do Mosteiro dos Beneditinos ao sul, a cidade toma uma forma linear, ao longo da Baía de Todos os Santos, mais tarde alterada, como no Porto, para adquirir uma forma aproximadamente estelar.

A distribuição dos estabelecimentos das várias actividades económicas, no interior da cidade, permite identificar no Porto uma tipicamente medieva associação entre ruas e profissões. Salientam-se, entre

outras, as ruas dos Pelames (curtimento de peles), da Ourivesaria, da Baínharia (ferreiros de armamento militar), da Ferraria (de Baixo e de Cima) e dos Mercadores, sabendo-se igualmente de outras, onde embora o nome não o indique, são igualmente marcadas por significativas concentrações de uma dada actividade: como é o caso das Cangostas, onde proliferam os sapateiros.

Em Salvador, um passado menos extenso não facilita os paralelismos. Aqui, nos séculos XVI-XVII, não são tanto as ruas que marcam as profissões, muito embora existam importantes especializações económicas no interior do tecido urbano, nalguns casos associadas até a arruamentos. É o caso da «formosa rua de mercadores», que liga a Praça do Palácio e a Sé e se prolonga para norte, assim como a de uma outra rua, que parte da praça em direcção ao sul, e se encontra nesta época «povoada de mercadores», ou ainda de algumas outras que mantiveram, até o presente, as denominações das actividades que seriam dominantes, como a Rua dos Marchantes e a famosa Baixa dos Sapateiros. Mas é sobretudo a Cidade Baixa que fervilha de actividades de todo o tipo, o que leva Pyard de Laval, em 1610, a mencionar a existência aí de uma rua «peuplé de tous sortes de métiers & artisans».

3. A época de ouro (século XVIII)

3.1. AGENTES E CIRCUNSTÂNCIAS

É muito significativo ao longo do século XVIII o reforço do papel das cidades de Porto e Salvador na organização das trocas das suas regiões com o exterior. No Porto, o vinho fino do Douro é o principal produto comercializado, favorecido pelo Tratado de Methuen (1703), celebrado entre Portugal e a Inglaterra, embora outros detenham também significativa importância nas exportações, como o sumagre, o azeite, a cera, o vinagre e o mel. Importa-se sobretudo cereais, peixe, lacticínios e panos de diver-

so tipo, num comércio estabelecido essencialmente com a Inglaterra, com a Rússia e o Brasil. Salvador afirma-se igualmente como entreposto onde se concentram as mercadorias de exportação para a Europa, sobretudo o açúcar e o fumo, que inicialmente são embarcadas em naus isoladas e mais tarde em frotas cada vez maiores. Pelo seu porto entra também grande quantidade de mercadorias europeias, assim como escravos africanos.

O fim da ameaça estrangeira em Salvador ocorre em paralelo com a expansão económica. Apesar da concorrência do Caribe, o açúcar mantém-se como um produto importante, a que se segue o ouro, descoberto no final do século. A estes produtos, soma-se ainda o tráfico de escravos para, globalmente, permitir uma assinalável acumulação de riqueza, a qual, devido ao ascendente da igreja e à mentalidade religiosa do período, vai reverter em grande parte a favor das ordens religiosas e leigas, traduzindo-se hoje num notável património arquitectónico, essencialmente barroco.

O incremento do comércio permite no Porto a ascensão de uma burguesia, muito embora em paralelo com a reafirmação da importância da igreja, exposta no Paço Episcopal, na Igreja e Torre dos Clérigos e nos novos conventos e mosteiros das Carmelitas, de Santo António da Cidade e dos Agostinhos (o que sobe o total para 15). A cidade torna-se barroca, com Nazoni a conceber igrejas (Clérigos) ou suas fachadas (da Misericórdia) e palácios e casas de quinta (Paço Episcopal, Palácio do Freixo, Quinta da Prelada, ...) de uma grande riqueza decorativa, enquanto que o interior de muitas das igrejas é enriquecido, por vezes de forma deslumbrante, por talha de madeira brasileira, dourada com o ouro proveniente da colónia sul-americana.

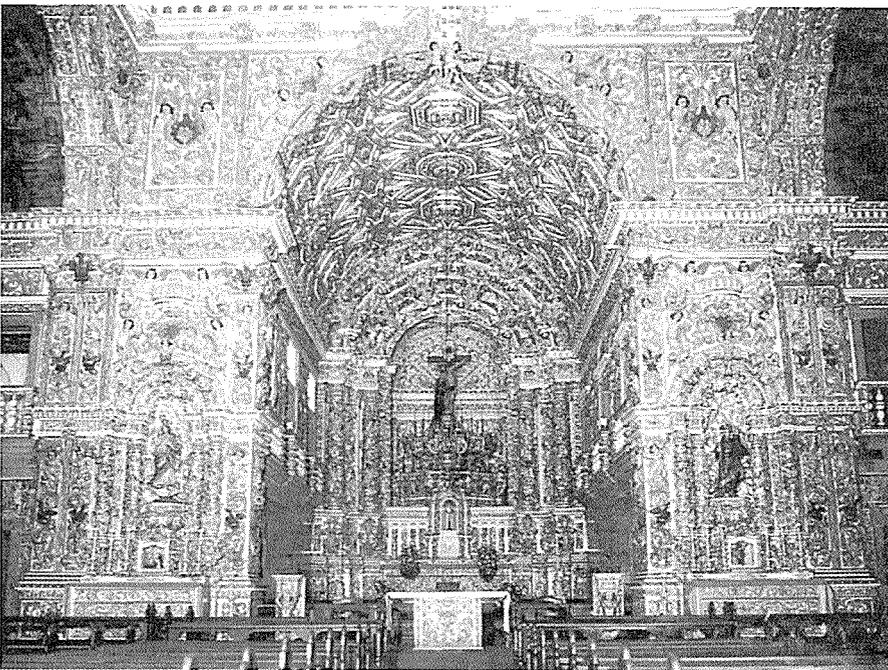
Compreensivelmente, em Salvador são igualmente abundantes os edifícios religiosos realizados por esta altura, como o Palácio Arquiepiscopal, a Igreja da Ordem Terceiras de S. Francisco e de S. Domingos. Os seus interiores são ricamente decorados em talha dourada, recorrendo-se igualmente à importação de materiais nobres, em especial o mármore para as fachadas das principais igre-

jas, como no caso das igrejas dos Jesuítas e da Conceição da Praia. De todos os imóveis, sem dúvida que, tal como no Porto, o mais ricamente decorado e deslumbrante no seu interior é a igreja da ordem mendicante de S. Francisco, cujo claustro está profusamente preenchido pela talha dourada e por azulejos (idênticos ao que revestem exteriormente algumas igrejas portuenses, como a do Carmo). Também são construídos exemplares de uma arquitectura civil mais refinada, como o Solar do Ferrão, o magnífico Paço do Saldanha e a casa do Conde dos Arcos, sem mencionar as casas grandes de engenhos, na área rural.

Em correspondência com o aumento demográfico das cidades e da sua influência sobre o entorno regional, aumentam em número e especialização as tendas e lojas, assim como as feiras, e os comerciantes surgem como uma categoria social e económica importante, a par dos negociantes, constituindo parte de uma burguesia em ascensão. Assim se compreende que, em Salvador, no ano de 1700 um primeiro negociante assumia o prestigiado cargo de Provedor da fechoada Irmandade da Misericórdia, na qual os artesãos eram considerados como «irmãos menores» e era exigida a prova da «pureza de sangue» e que, quarenta anos mais tarde, uma Ordem Real permitisse que os comerciantes participassem das Câmaras.

A indústria é pouco importante em ambas as cidades neste período. No Porto, as maiores fábricas são a de cordames (que chega a empregar mais de 300 pessoas) e a de tabaco (que abastece todo o Norte de Portugal), ambas as indústrias situadas no exterior do perímetro muralhado, nos locais hoje conhecidos como Cordoaria e Rua da Fábrica. Merece ainda realce os estaleiros navais, em plena actividade, em Miragaia, Massarelos e Ouro.

No caso de Salvador, as manufacturas principais estavam no campo (engenhos de açúcar), embora navios de até 1.000 toneladas tenham sido construídos no Estaleiro Real da cidade. O fraco desenvolvimento e diversificação industrial existente nas cidades, seria ainda prejudicado pelo decreto que, em 1785, proíbe a instalação de fábricas de tecidos na



Figs. 7 e 8 – Interiores das igrejas de S. Francisco (em cima Porto, em baixo Salvador).

colónia, no contexto do mercantilismo europeu, o qual define que a colónia não manufactura o que a metrópole produz e exporta obrigatoriamente para esta todas as suas matérias-primas.

Do ponto de vista urbanístico, a segunda metade do século XVIII é marcada por uma intensa actividade, de que o fundamental mentor é o Marquês de Pombal. No Porto, será o seu primo João de Almada (sucedido pelo seu filho, Francisco) a dirigir as operações. Em Salvador, a intervenção urbanística é igualmente intensa, iniciada por D. Rodrigo José de Menezes (1784-1788), cujas obras, segundo Marins «lembrava mais o que se processara no Porto almadino»

(2001:118). Aqui, serão as ordens religiosas e as ordens leigas os principais agentes de urbanização, na qualidade de proprietários, adoptando os princípios defendidos pelo Marquês, com destaque para os jesuítas, até à sua expulsão em meados do século e, posteriormente, para a Ordem da Misericórdia (a qual adquiriu os terrenos pertencentes aos jesuítas na Cidade Baixa, além de casas e sobrados).

De uma forma geral, o século XVIII corresponde a um período florescente para ambas as cidades, a que não é estranho o ouro do Brasil, ao qual se acrescenta especialmente o vinho fino do Douro, no caso do Porto, e o açúcar, o tabaco e os

escravos, no caso de Salvador. Apesar da indisputada primazia de Lisboa, ou da capital colonial ser transferida para o Rio de Janeiro (em 1763), Porto e Salvador desenvolvem-se económica, urbanística e arquitectonicamente e adquirem uma relevância acrescida relativamente a um «hinterland» mais vasto e mais intensamente comandado a partir da cidade: Salvador consolida-se como a principal praça comercial da América Portuguesa, além de ter jurisdição civil e eclesiástica sobre parte da África; o Porto afirma-se com clareza como a segunda cidade do país, com íntimas relações com o Norte da Europa e o Brasil. Com este, o relacionamento continua a privilegiar Salvador, para onde se exporta, de acordo com a referência de Rebelo da Costa (de finais do século XVIII), pano de linho, estopa, chapéus, chita, louça, botões, vinhos, azeite, fitas, galões, sedas, linha e diversas ferragens, navegando em sentido inverso, algodão, aguardente, madeiras e couros, arroz, cacau e café (a ausência de registo a tabaco, ouro e diamantes deve-se ao facto de estes produtos só desalfandegarem em Lisboa). A importante ligação comercial entre as cidades, traduzida no elevado número de mercadores portuenses que a visitavam, fica marcada na sociedade fortemente segmentada de Salvador (onde existem várias irmandades, de portugueses e africanos), através da construção de uma capela própria desta comunidade, na cidade baixa, consagrada a Santa Bárbara.

3.2. ESPAÇO URBANO

O crescimento económico das cidades traduz-se numa evidente expansão urbanística, o que é facilitado pela perda da importância militar das muralhas, como resultado do desenvolvimento da artilharia estas deixam de constituir protecção e limite e vêm a derrubar-se, no Porto como em Salvador e em muitas outras cidades por todo o mundo, e a pedra que as constitui será aproveitada para a construção de edifícios, ou para servir de parede de apoio a novos imóveis. Urbanisticamente, o período de Setecentos é muito rico. No Porto, sob o impulso dos Almadãs, abrem-se novas ruas

e reestruturaram-se ou criam-se novas praças no tecido mais antigo, para encanar a parte terminal do insalubre Rio da Vila e desafogar a densa malha urbana, permitindo facilitar a relação entre a Ribeira e a parte alta da cidade (Rua de S. João, Praça da Ribeira e Praça de S. Roque). Abrem-se (Rua de Santo António) ou melhoram-se outras (Rua dos Clérigos, antiga Calçada da Natividade), criando um importante eixo este-oeste no exterior imediato da muralha; procede-se à urbanização de áreas rurais, sobretudo a norte e a oeste, nos Laranjais e a poente de Cedofeita, de acordo com planos de base ortogonal e rasgam-se ou beneficiam-se significativamente os arruamentos que servem a ligação da cidade com o exterior (Cedofeita, Almada, Santa Catarina-Bela Princesa e Santo Ildefonso). Constróem-se também diversos equipamentos públicos e varandas-jardim sobre o Douro, a oeste e leste, nas Virtudes e nas Fontainhas.

Em Salvador, assiste-se também a uma urbanização intensa, conduzida pelas ordens religiosas e leigas. Ao contrário do que acontece no Porto, a maior realização tem lugar na Cidade Baixa, dando continuidade à urbanização realizada pelos jesuítas (construção dos Cobertos Grandes em 1714, de cais próprio em 1737, além de aterros). Um frontispício de 1758 mostra a existência de prédios uniformes com até cinco andares, ao longo do cais, além de grandes trapiches e um mapa de 1785 revela o ordenamento dessa parte da cidade, com três arruamentos novos paralelos ao porto e quarteirões regulares. As ruas recebem as denominações das actividades dominantes – dos Ourives, dos Algibebees, etc. –, de acordo com princípios de urbanismo comercial, idênticos aos que estão na base da reconstrução da Lisboa de pós 1755, e que dão desde então o nome de Bairro do Comércio a todo o espaço urbaniza-

do na proximidade do porto. Na expansão da cidade, a direcção sul vai ser especialmente valorizada, com a abertura de uma terceira praça, a da Piedade (1796). Na linha do que vinha ocorrendo em Paris, Roma, Londres e outras cidades europeias, o século XVIII é também uma época particularmente importante na perspectiva da criação de novos equipamentos que reforçam a urbanidade de Porto e Salvador, na perspectiva formal e funcional.

No Porto, destacam-se, também neste campo, João de Almada e Melo e mais ainda o seu filho, Francisco de Almada e Mendonça. Na proximidade da velha muralha, no seu exterior imediato, fazem construir a Casa Pía e o Teatro de S. João (a nascente) e o Tribunal da Relação (na Cordoaria, do lado ocidental). Havia já sido edificado o Recolhimento das Órfãs de N. S. da Esperança (iniciado a 1724), a oriente, próximo ao local onde havia um lazareto e defronte do terreiro onde, 110 anos depois, viria a fazer-se o Jardim de S. Lázaro. Existia já também a Aula da Náutica, fundada por D. José, a qual nos primeiros anos de Oitocentos viria a dar lugar à Real Academia da Marinha e Comércio e mais tarde, à Universidade do Porto, cujo edifício, fronteiro à Relação, denota claras influências da arquitectura inglesa neoclássica. Têm de resto a mesma marca arquitectónica, de inspiração palladiana e imponência granítica, as obras realizadas pelo inglês John Carr, por solicitação do influente cônsul John Whitehead: o Hospital de Santo António e a Real Feitoria Inglesa.

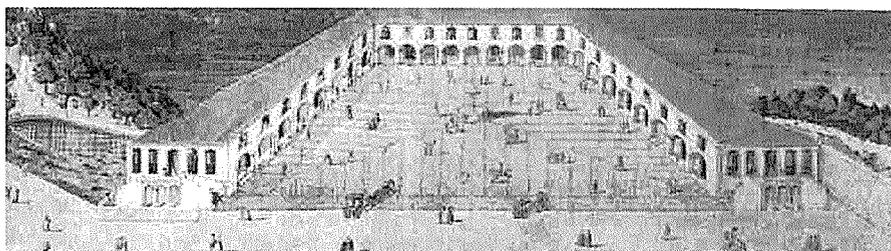
Em Salvador de final de Setecentos são implantados também novos equipamentos públicos. Com a expulsão dos jesuítas, o Estado ocupa-se do ensino, que tem lugar nas Aulas Régias (1772). Inaugura-se a Ópera Velha, na freguesia da Sé (1785) e o Noviciado dos Jesuítas,

iniciado em 1704, serve de asilo para crianças órfãs. Implantam-se também hospitais, o Militar no Convento da Palma (1779) e o dos Lázaros, na periferia sul (1772).

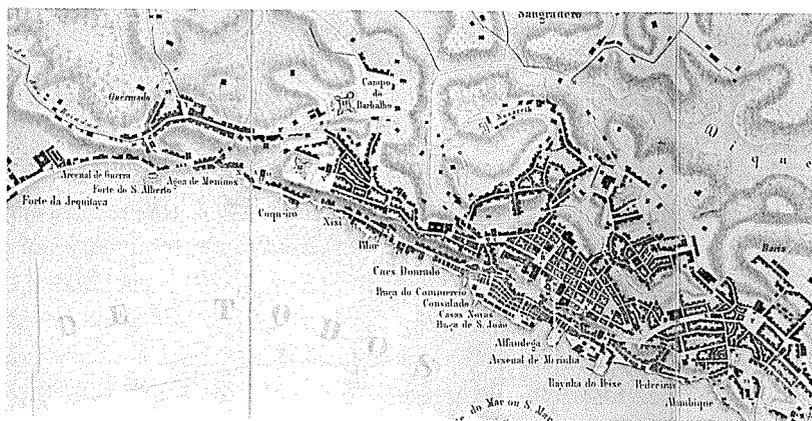
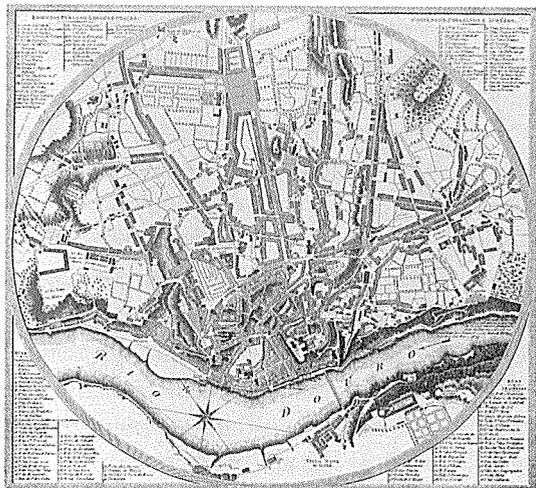
Tal como acontece com os principais equipamentos públicos, é também no exterior da «cidade antiga» que, no Porto, adquirem maior importância e se vão desenvolvendo e especializando as feiras. Batalha e S. Lázaro (a leste), Almeida Garrett e Liberdade (a norte) e Cordoaria, Carlos Alberto, Gomes Teixeira e Guilherme Gomes Fernandes (na topónimo actual), constituem alguns dos principais espaços livres no exterior da muralha que constituem lugar de transacção de bens, com predomínio dos produtos agrícolas provenientes das terras ricas de lavoura dos arredores (pão de milho e de trigo, gado bovino e suíno, erva, palha, leite, sementes e alfaías agrícolas, hortaliças, ...).

Entretanto, em Salvador, implanta-se na Cidade Baixa o primeiro celeiro público, as tulhas (1785), nas quais são depositados a farinha, milho, feijão e arroz. No mesmo ano, a Câmara constrói cabanas, no lado externo às portas de S. Bento e estabelece postura fixando os preços dos bens e inclusive o de diversos serviços, como o do transporte de pessoas pelos carregadores. A venda ambulante continua, apesar das tentativas de controle da Câmara. Vilhena, no início do século XIX, menciona a existência de três quitandas «nos quais se juntam muitas negras a vender tudo o que trazem»: uma na praia, uma na rua nova (transferida do Terreiro de Jesus) e outra nas Portas de S. Bento.

Numa e noutra cidade, o desenvolvimento económico constitui causa e consequência do aumento populacional e da diversificação social que acompanha a ascensão de uma parte mais alargada dos residentes.



Figs. 9 e 10 – Equipamentos públicos de Oitocentos: Hospital Geral de Santo António no Porto e Hospital dos Lázaros em Salvador.



Figs. 11 e 12 – As cidades na primeira metade do séc. XIX. Na planta do Porto estão assinaladas as principais intervenções urbanísticas dos Almadas.

Em Salvador, mesmo os escravos adquirem diferenciações internas por vezes significativas. Em geral, contudo, preenchem a base da pirâmide social, ocupando-se de várias actividades, tanto no campo, com destaque para o trabalho dos engenhos e das lavouras de cana, como na cidade, onde correspondem a quase metade da população e são sobretudo trabalhadores domésticos ou se entregam «ao ganho» (principalmente como carregadores), podendo contudo chegar a ser artesãos.

No Porto, as tarefas mais pesadas são normalmente entregues a galegos. Por finais do século XIX, chegam a ser quase três mil, preenchem os imóveis mais antigos e ocupam-se maioritariamente como serventes, trabalhadores, ou empregados de servir, com destaque para as profissões de tendeiro, aguadeiro e cocheiro.

O outro extremo é preenchido em Salvador pelos portugueses e no Porto pelos ingleses. Em ambos os casos, o interesse económico gira em torno do comércio e da finança e as suas actividades leva a que se concentrem junto das instalações portuárias. Em Salvador, os comerciantes portugueses residem sobretudo na imediata proximidade da área portuária, na Cidade Baixa; no Porto, os ingleses, estabelecem-se a ocidente do porto fluvial (na direcção da Foz), mas são vistos de dia sobretudo junto à Rua dos Ingleses (actual Rua do Infante D. Henrique), onde têm a sua feitoria. Os ingleses estabeleceram-se igualmente em Salvador, atraídos pela abertura dos portos ao comércio em 1808. Também aí se vão dedicar essencialmente às actividades de importação e exportação,

embora residam em local relativamente afastado do porto e da cidade antiga e próximo do mar, na parte sul (Vitória). Numa e noutra cidade, constituem uma comunidade fechada, com o seu «clube» de acesso restrito, e têm igreja ou capela, assim como cemitério e hospital próprios.

4. A construção da cidade moderna (séculos XIX e XX)

4.1. AGENTES E CIRCUNSTÂNCIAS

O início de XIX constitui um momento conturbado para o Porto, resultando na regressão da população e do desenvolvimento económico, dada a turbulência política e militar. Para lá dos atritos e batalhas associados à chamada Guerra Peninsular, também as disputas entre liberais e absolutistas vão preencher boa parte das décadas de Vinte e Trinta, tendo como um dos principais episódios o Cerco do Porto (1832 e 1833), a que as tropas liberais comandadas por D. Pedro (IV de Portugal, I do Brasil) estiveram submetidas.

Em Salvador, a abertura dos portos e a chegada dos ingleses favorece a dinamização do comércio, muito embora nesse período se sintam os efeitos da Guerra da Independência (1822-1823), assim como de importantes movimentos sociais, como a revolta dos Malês, por parte de africanos muçulmanos (1835), e o movimento separatista, a «Sabinada»

(1837). A estas turbulências acrescem as consequências de uma menor influência da cidade nos destinos do território brasileiro, decorrente da consolidação do Rio de Janeiro como capital, com o estabelecimento da Corte Portuguesa entre 1808 a 1821 e a proclamação de D. Pedro como primeiro Imperador do Brasil (em Setembro de 1822).

O facto de, em ambos os casos, se terem vivido importantes perturbações, explica que a reestruturação da cidade moderna, associada ao fim do Antigo Regime e às transformações da Revolução Industrial, se expresse apenas com algum vigor depois de já passadas algumas décadas do século XIX.

No Porto, o triunfo liberal terá notáveis efeitos na sociedade e na organização urbana e marca com clareza o fim do Antigo Regime. Assinale-se o favorecimento de instituições culturais, como a Biblioteca Municipal (1833), o Liceu Central (1840) e o Museu Portuense (1849), entre as iniciativas mais destacadas. Não menos significativa é a proibição dos enterramentos nas igrejas (a dar resposta a exigências higienistas que já vinham de trás) e a criação de cemitérios civis, com a inauguração do Cemitério do Prado do Repouso em 1838, do lado oriental, na antiga Quinta do Bispo e o de Agramonte, em 1855, do lado oposto da cidade.

Em Salvador destacam-se, entre os equipamentos mais importantes, a Escola Médico-Cirúrgica (1808) – primeiro estabelecimento universitário no Brasil –, a Biblioteca Pública (1811), o Teatro S. João (1812), o Cemitério da Misericórdia (1836-1841) e a nova Alfândega (1861), actual Mercado Modelo. Inau-

gura-se também o Passeio Público (1810) e procede-se à urbanização do Campo Grande, onde a abertura da praça é realizada por africanos livres, sob a iniciativa do pastor Parke, da Igreja Anglicana. A extinção das ordens religiosas em Portugal, decretada em 1834, é igualmente boa prova da intensidade das mutações que ocorrem nesta época. Irá favorecer a ascensão do capitalismo, na qual participam activamente diversos regressados do Brasil, conhecidos por «brasileiros», alguns dos quais, enriquecidos, adquirem propriedades e edificam casas apalaçadas onde utilizam novos materiais como o azulejo, o ferro fundido e as telhas pintadas e recorrem a uma grande decoração exterior e interior. Muitos de entre eles são activos negociantes (designadamente na banca, em várias «companhias», de seguros, transportes, iluminação,

mineração e empresas industriais e comerciais) e alguns são dados à filantropia (como Joaquim Ferreira dos Santos, Conde de Ferreira).

Alguns proprietários de quintas, que o crescimento da cidade leva a que deixem de ser distantes, incorporam o ideal liberal que promove a livre iniciativa e vão urbanizá-las no todo ou em boa parte, ajudando a estabelecer um mercado de solos que se consolidará com o decorrer do século. Alguns negociantes investem na indústria emergente e os abundantes capitais nacionais e estrangeiros (provenientes designadamente da emigração para o Brasil e do comércio do vinho) fomentam a criação de novos e modernos estabelecimentos industriais e comerciais.

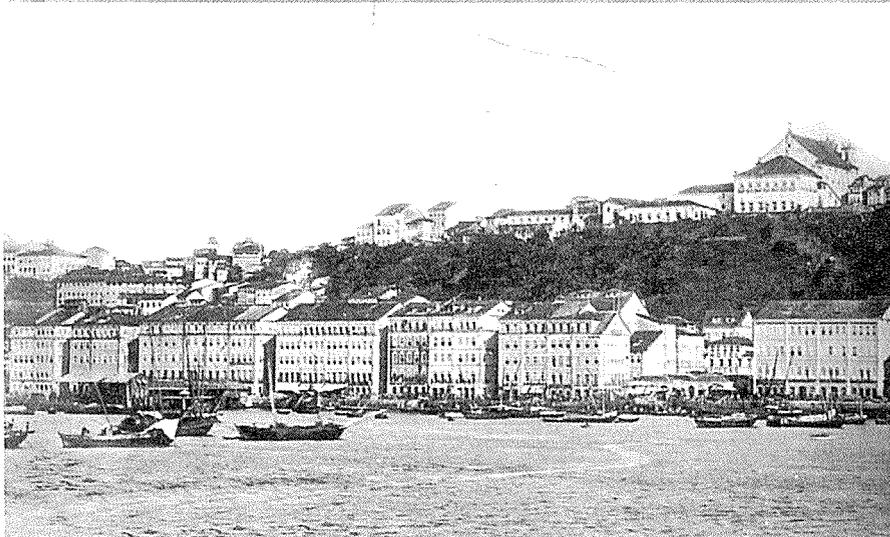
Este período tem como contraponto em Salvador a independência do Brasil e a

saída de parte dos comerciantes e religiosos portugueses, após combates em Julho de 1823, quase um ano após a declaração da independência, o que indica a importância da colónia portuguesa na cidade.

Outras alterações da maior importância estarão associadas ao fim do tráfico de escravos (1850) e mais tarde à abolição da escravatura (1888), factos que têm repercussões notáveis, com transferência de capitais de investimento para novas actividades, em especial em transportes, bancos, comércio e imóveis. Por outro lado, as expectativas geradas por um novo país imenso e a admissível necessidade de trabalhadores gerada pelo fim da escravatura, principalmente nas plantações de café, levou o Brasil, sobretudo no Sul, a ser local de chegada de muitos imigrantes europeus, inclusive portugueses, saídos em grande parte do Norte do Portugal.

Note-se que de há muito que o Norte de Portugal era alforde de significativo contingente migratório para o Brasil, verificando-se que, conforme levantamento efectuado por C. Ott (1955), mais de metade dos portugueses chegados à cidade de Salvador entre os séculos XVI e XIX eram provenientes do Entre-Douro-e-Minho (num total de 2.954 em 5.041 portugueses) e que, destes, 1.027 tinham por origem a cidade do Porto. Em consonância com estes dados, existem registos que permitem identificar, no Porto, a presença de retornados do Brasil («brasileiros de torna-volta» ou de «torna-viagem») já em 1764 (especialmente nas freguesias da Sé, Santo Ildefonso e Vitória).

Com as pessoas, transferem-se também os seus conhecimentos, as suas ideias e ideais, o que ajuda a compreender uma parte das semelhanças encontradas entre as cidades até hoje, porventura sobretudo algumas que o presente artigo não trata, como as que surgem na linguagem (e nas suas diferenças em expressões desconhecidas no Brasil Central e Meridional), na imagem e nos materiais utilizados nas casas e nas ruas, ou até na afabilidade das pessoas e na forma aberta e interessada para com o que diz respeito ao Porto e a Portugal. Para lá da chegada de imigrantes, o abandono dos campos por parte dos escravos, onde trabalhava a larga maioria, dá



Figs. 13 e 14 – Imagens das frentes portuárias na década de 70 do séc XIX. No Porto vê-se a praia de Miragaia e a muralha (antes da abertura da Rua Nova da Alfândega) e também a Ponte Pênsil ligando a Vila Nova de Gaia

origem a um surto migratório em direcção às cidades, desorganizando o sistema agrícola e forçando um crescimento explosivo de Salvador.

No Porto são os maus anos agrícolas e o elevado crescimento natural que se aliam ao forte desenvolvimento económico da cidade e ao aumento da mobilidade (em especial com o caminho de ferro), para favorecer o êxodo rural e o consequente crescimento demográfico da cidade: a população passa de 90.527 habitantes em 1864, para 192.000 em 1910. A cidade serve igualmente de plataforma de relação privilegiada com o Brasil, qual «oficina de exportação» que «funcionava em cheio e numa simplicidade pitoresca», na expressão de Ricardo Jorge. O Brasil é, por então, o principal destino da emigração portuguesa e é mesmo quase o único para os que partem a partir do Norte de Portugal até meados do século XX (a partir de quando deixa de ser predominantemente transoceânica e passa a dirigir-se maioritariamente para outros países da Europa). Efectivamente, em meados do século XIX, como demonstra Jorge Alves, cerca de 95% da emigração do distrito do Porto é brasileira. Do ponto de vista comercial, apesar da quebra da importância do açúcar nas transacções, a relação entre o Porto e Salvador mantém-se forte. O Brasil é o segundo mais importante destino das exportações do Porto e simultaneamente a segunda mais importante origem dos produtos recebidos do exterior (dados de 1880), continuando a cidade de Salvador a constituir porto de entrada e saída de boa parte do tráfego de bens com Portugal.

Como outras cidades industriais, no período da Revolução Industrial, Porto e Salvador sentem dificuldade em assimilar o surto de crescimento demográfico, que se traduz numa quase duplicação nas três décadas finais do século. No Porto, a população passa de 89.349 em 1864 (data do primeiro censo) para 146.454 em 1890, atingindo os 165.729 em 1900; em Salvador, passa de 129.000 no primeiro censo de 1872, para 174.412 em 1890, ultrapassando as duas centenas de milhar (205.813) em 1900.

No caso do Porto, é possível considerar dois tipos de resposta a este crescimento explosivo. Num primeiro momento,

a saída de residentes da área mais antiga da cidade para espaços mais desafogados, permite a sua substituição pelas famílias vindas de fora da cidade, com crescente intensificação da ocupação residencial dos edifícios. Num segundo momento, o destino principal das populações de menores recursos, provenientes sobretudo do interior rural, vai ser o interior dos quarteirões, onde permitem rendibilizar o investimento de numerosos proprietários que prescindem dos quintais das traseiras de suas casas, para fazer construir para alugar, minúsculas casas de uma só frente, dispostas em fila contínua perpendicular à rua, com casas de banho colectivas, constituindo conjuntos chamados de «ilhas». Salvador regista processo idêntico, favorecido pela epidemia de cólera de 1855, que impulsiona o abandono dos bairros centrais pelas classes abastadas. Na sua nova fixação, tal como no Porto, tem aqui uma grande importância o modelo e a localização da habitação da comunidade inglesa, multiplicando-se as casas com jardins e florescendo uma área residencial de vivenda unifamiliar a sul (no caso do Porto ficará a oeste). Esta marca de prestígio e qualidade que os ingleses emprestam, vai favorecer a valorização dos solos, assim actuando como um elemento central na construção de uma segregação residencial que tende a fixar junto do mar os socialmente mais «distintos» e economicamente mais aptos a custear os elevados preços praticados, por terrenos, vivendas ou andares.

Ao longo do século XX, o crescimento mantém-se, embora o ritmo abrande. Do ponto de vista urbanístico e arquitectónico, os ideais fascistas e os princípios da Carta de Atenas marcam ambas as cidades, embora de forma acentuadamente diversa, dada a notável dimensão dos arrasamentos levados a efeito em Salvador e o grande esforço de habitação social ocorrido no Porto, entre outros factores.

As cidades adoptam igualmente formas diferentes de «construir periferia», com Salvador a revelar melhor algumas das marcas que caracterizam contextos regionais de subdesenvolvimento, designadamente na dimensão demográfica e social do contínuo êxodo rural e do «ur-

banismo clandestino», enquanto que o Porto – onde as «ilhas» desaparecem ou se qualificam e as barracas serão sempre poucas –, se articula com os municípios que o rodeiam, numa relação feita de encontros e desencontros de urbanidade e suburbanidade, dependência e centralidade, bem mais complexos do que simples lógicas de relação centro-periferia.

4.2. O ESPAÇO URBANO

Na primeira metade de Oitocentos, a sociedade e a economia são já fortemente marcadas pelo robustecimento do capitalismo e pelo triunfo da burguesia, estando o seu poder muito associado do ponto de vista simbólico à imponência das sedes das associações comerciais que são edificadas na parte baixa de ambas as cidades, em estilo neoclássico inglês (com início em 1818 em Salvador e em 1842 no Porto), assim como pela abertura dos primeiros bancos (Caixa de Descontos em 1817; Banco Comercial do Porto, em 1835). No tecido económico, a crescente separação entre local de residência e trabalho, a diminuição da importância dos vendedores ambulantes e artesãos e a força crescente de uma segmentação entre fabrico e venda, conduzem a uma forte reestruturação económica de base territorial em qualquer das cidades, com emergência de áreas fabris e ruas comerciais.

No Porto, o aumento da especialização dos espaços conduz também à constituição de áreas de residência de classes baixas: na Sé e no Barredo, em pleno centro antigo, em S. Victor e nas Antas, entre outras áreas a nascente, e também em diversas bolsas a norte e oeste do Porto. Criam-se igualmente, em diversos locais da envolvente da cidade histórica, junto de novas unidades fabris, de forma espontânea ou por criação de alguns empresários, núcleos de residência operária (Alexandre Herculano, Corticeira, Fontinha, Vilar, Jacinto, ...). Para oeste, fixam-se sobretudo os estrangeiros e as classes mais abastadas, num crescimento reforçado pelo turismo de saúde e de praia na Foz e pelo desenvolvimento dos transportes que facilitam a fixação.

Em Salvador, o crescimento da cidade permite igualmente uma maior especia-



Figs. 15 e 16 – Sedes das Associações Comerciais do Porto e de Salvador: a dimensão do imóvel e o estilo neoclássico favorecem a afirmação do poder económico capitalista na cidade do século XIX.

lização sócio-económica de base territorial, em moldes idênticos aos que ocorrem no Porto. Na parte antiga, assiste-se à substituição de residentes e a uma ocupação dos velhos edifícios, os «sobrados», por pessoas com menor capacidade económica e esse preenchimento é de tal forma intenso que os prédios tomam a designação de «cortiços» e «casas de cómodos» (no Porto, a designação mais comum é a de «colmeias»).

A principal indústria em Salvador é a têxtil, com a primeira fábrica inaugurada em 1842. Em 1891 alguns estabelecimentos alcançam 1.600 operários, numa altura em que há um reagrupamento das indústrias. As principais unidades são edificadas na Península de Itapagipe, na parte norte da cidade, onde são implantadas as primeiras vilas operárias.

No Porto, a primazia do sector têxtil sobre os demais é igualmente evidente, pois que nele trabalham cerca de 2/3 dos empregados em unidades fabris recenseadas nos inquéritos de 1845 e 1852. O número e a importância das fábricas aumenta significativamente na segunda metade do século XIX e a cidade passa a ser marcadamente industrial: em 1881, são recenseados 37.377 operários (quando a população total da cidade em 1878 é de 111.667) e multiplicam-se as grandes unidades do têxtil, sobretudo algodoeiro, da metalurgia, da cerâmica, do alimentar e de diversos outros sectores, um pouco por todo o lado, seja na periferia da malha urbana e dentro dos limites do concelho (Bonfim, Cedofeita, Massarelos, Lordelo, ...), ou no exterior da cidade, em Matosinhos (onde se concentra a

indústria conserveira), ou junto às estações de caminho-de-ferro, onde podem constituir pólos de certa importância (como nas Devesas e na Senhora da Hora, em Rio Tinto e em Ermesinde).

Em Salvador, a industrialização não adquire dimensão comparável, sobretudo devido ao baixo poder de compra da população, maioritariamente originária da escravidão, pelo que a cidade se mantém sobretudo como entreposto comercial, importando mercadorias do exterior e posteriormente do sul do país, contando com os recursos crescentes da produção de cacau, originário do sul do Estado da Baía. Apesar do aumento do número de estabelecimentos industriais, a fragilidade do sector acentua-se, sobretudo devido à competição com as indústrias do Sul, aumentando ao longo do século XX a diferença entre a cidade e outras do Brasil, onde o processo de industrialização tem grande expressão ao longo do século XX: existirão apenas 15.000 operários em 1954 em Salvador (de acordo com Milton Santos), no mesmo ano em que S. Paulo conta com 440.000. Todavia, a descoberta de petróleo e a implantação da Petrobrás, nos anos 60 do século XX, que teve efeitos na economia do Recôncavo (região em torno da Baía de Todos os Santos), teve igualmente impactos indirectos de grande significado na cidade de Salvador, contribuindo para fortalecer alguns sectores industriais, com destaque para o petroquímico, no município de Camaçari, sem contudo, alterar o fundamental do tecido económico da cidade, com o emprego concentrado no comércio e nos serviços.

A segunda metade do século XIX é decisiva para a afirmação do comércio fixo. No Porto, as feiras são forçadas a migrar para espaços cada vez mais periféricos (Boavista, Corujeira e Arca d'Água), libertando para usos «mais urbanos» os terreiros que se transformam em praças, as mais diversas, e jardins, no caso de S. Lázaro e da Cordoaria (em 1834 e 1867, respectivamente). Esta e outras formas de venda ambulante são proibidas, concebendo-se mercados centrais (do Anjo e do Bolhão, em 1839), ao mesmo tempo que os estabelecimentos comerciais fixos, com marcada influência

européia, se multiplicam, especializando-se e refinando-se. Assim, muitas das artérias largas e rectilíneas da parte alta, de fora da muralha, e em muitos casos de construção ou beneficiação almadina, são densamente preenchidas (Santo António, Clérigos, Santa Catarina, Almada, Cedofeita, ...), sendo relativamente raras (com a notável excepção da Rua das Flores), as artérias comerciais prestigiadas na parte mais antiga da cidade.

O comércio contribui para a afirmação de um novo centro, que se consolida a pouco e pouco no exterior da cidade antiga e à cota alta, e que é, num primeiro tempo, sobretudo administrativo (conta com a presença da Câmara Municipal desde 1856) e social (para o que contribui a localização de alguns cafés que são local de permanência regular de conhecidos intelectuais e políticos).

Em Salvador, embora a área portuária ainda mantenha um sector comercial importante, sobretudo grossista, o comércio de retalho desenvolve-se a partir da área central antiga, com a Rua Chile, antiga Direita do Palácio, que também se tornou ponto de encontro de intelectuais e políticos, a assegurar um papel porventura idêntico ao da Rua das Flores no Porto, ou seja, de artéria facilitadora de uma migração do essencial do tecido retalhista: no caso de Salvador, para sul, ao longo da Avenida Sete de Setembro, (que juntamente com o alargamento da Rua Chile, foi inaugurada com as reformas urbanas de 1912-1916); no caso do Porto, para norte, ao encontro do eixo Clérigos – Praça da Liberdade – Santo António. Também podem ser encontradas semelhanças no papel desempenhado por avenidas abertas no início do século XX, com a Sete de Setembro a acolher, como na dos Aliados, além do comércio, diversas instalações bancárias, e também sedes de poder administrativo, já que enquanto no topo da Avenida dos Aliados se destaca a presença da Câmara Municipal, na Avenida de Sete de Setembro merece realce a implantação do Palácio da Aclamação, nova residência do Governador (1917). De resto, o início do século é um período de intensa actividade urbanística, com a abertura e regularização de artérias na área central de uma e outra cidade a pro-



Fig. 17 – Vista aérea da área central da cidade do Porto, com a Câmara em construção, no topo da Avenida dos Aliados, vendo-se em primeiro plano a Estação de S. Bento, edificada no lugar do Mosteiro de S. Bento de Avé-Maria.

piciar os espaços que permitem afirmar uma nova imagem arquitectónica, acolher os fluxos acrescidos de pessoas e mercadorias e sediar os estabelecimentos de comércio e serviços que por esta altura aumentam e se qualificam de forma muito sensível, correspondendo a uma maior procura e acrescida exigência de uma população mais conhecedora e ávida das novidades, seja dos artigos da moda «recém-chegados de Paris», sejam das soluções milagrosas, dos xaropes e tira-nódoas, ou dos chapéus que se anunciam como «frescos no Verão e quentes no Inverno».

Relativamente às actividades económicas pode dizer-se que, até à década de setenta do século XX, se assistiu, no essencial, ao reforço e ampliação do modelo territorial estabelecido em Oitocentos. A área central da cidade do Porto é o centro regional indisputado, expandindo-se e especializando-se (sobretudo no sector fi-



Fig. 18 – Rua Chile (Salvador).

nanceiro e no comércio retalhista não alimentar, «expulsando» a residência, a pequena indústria e o retalho alimentar generalista). As áreas industriais consolidam-se, em torno da malha urbana principal, aumentando a importância dos núcleos mais afastados. As áreas residenciais, entretanto, consolidam dois tipos fundamentais de diferenciação: entre o centro antigo, desvalorizado, e uma periferia onde o modelo residencial prevalecente é a casa isolada, até meados do século, e uma outra, entre o lado ocidental mais urbano e «inglês» e o oriental, mais rural e «brasileiro».

A reestruturação que ocorre e o significativo crescimento da malha urbana, são servidos por importantes investimentos em infra-estruturas essenciais, como o abastecimento de água, o saneamento e a electricidade que, com a rede de transportes públicos, ocorrem por todo o mundo urbano, de acordo com preocupações higienistas e de fomento do «livre trânsito» que levam à canalização de rios e à abertura de novas vias, como acontece no Porto com a entubamento do Rio da Vila, sob a Rua de Mouzinho da Silveira (1892) que constitui a via moderna na ligação entre a cota baixa e a cota alta, ou em Salvador com a Baixa dos Sapateiros, sobre o Rio das Tripas (na ligação com a parte leste da cidade).

No caso do Porto, a abertura desta via, como o alargamento da Rua do Bonjardim no tramo hoje chamado de Sá da

Bandeira, está também associada a um outro elemento fundamental da cidade industrial: o comboio, já que esta via pretende ligar a Alfândega Nova (de 1868) e toda a parte baixa com a nova estação que se projecta para o lugar do Mosteiro de S. Bento. As primeiras estações serão no entanto Devesas, a sul, em Vila Nova de Gaia, que assegura a ligação com Lisboa (1864), Pinheiro de Campanhã, a leste, que estabelece relação com o Minho e o Douro (1875) e Boavista, a oeste, que liga o Porto com o litoral norte até Póvoa de Varzim (1875). A rede fecha-se com a construção da Ponte D. Maria I, segundo projecto do francês Eiffel (1877), que permite ligar Devesas e Campanhã, com a abertura dos túneis que permitem o estabelecimento de ligações de Campanhã com S. Bento e com a nova alfândega, em Miragaia, e ainda com a extensão da Linha da Póvoa, até à Trindade (na parte norte da área central da cidade).

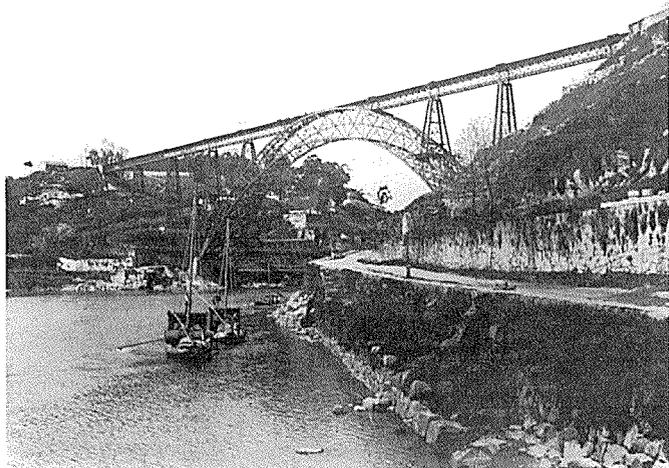
Salvador vê chegar o comboio em 1860, data da inauguração da estação que, tal como a ponte ferroviária, fica a dever-se aos trabalhos da engenharia inglesa. A sua localização, ao norte, na parte baixa, influenciará o crescimento da cidade nessa direcção, levando ao desenvolvimento de novos bairros, que ficaram conhecidos como subúrbios ferroviários (Plataforma, Periperi, Paripe), embora a ferrovia tenha um carácter meramente regional, fazendo a ligação de Salvador ao Rio São Francisco, com terminal na cidade de Juazeiro.

Para lá do seu papel fundamental na circulação, as pontes ferroviárias (em ambas as cidades) e rodoviária (D. Luís I,

no Porto), são igualmente importantes elementos de uma arquitectura do ferro que está muito presente em Salvador e no Porto, pelos finais de Oitocentos, seja em mercados, como o Ferreira Borges (1888) no Porto, na Estação Ferroviária da Calçada (1860) em Salvador, em pavilhões de exposições, como o Palácio de Cristal (1865) no Porto, ou até em casas de habitação, como sucede em Salvador, com recurso a importação a partir da Inglaterra. A criação, diversificação e expansão das redes de circulação rodoviária e ferroviária acompanham a modernização dos transportes. Salvaguardadas as diligências, introduzidas em Salvador em 1851 e que, no Porto, fazem a ligação regular com Lisboa desde 1855, ou as formas esporádicas e pouco regulares de transporte, como o «carroção» do Porto, pode considerar-se que o arranque do transporte colectivo urbano está ligado ao início das viagens em carro sobre carril de ferro e à força das mulas, num transporte inspirado em modelo utilizado nos Estados Unidos e por isso chamado de «americano» no Porto, enquanto que no Brasil adopta o termo de «bonde», a partir do nome dos títulos da companhia («bonds»). Numa e noutra cidade estabelece-se bem cedo, primeiro em Salvador (1866) que no Porto (1872) – pioneira na Península Ibérica –, assegurando de início a ligação entre o Comércio e Península de Itapagipe, ao longo da Baía de Todos os Santos, em direcção ao norte, no primeiro caso e, no segundo, um trajecto ao longo da margem direita do Douro, entre o centro antigo e a Foz. A ligação entre a cota alta e a cota baixa continua a constituir preocupação maior

em Salvador que instala os primeiros elevadores hidráulicos em 1873, o primeiro «plano inclinado», em 1889 e constrói em 1930 o actual elevador Lacerda, primeiro prédio modernista de Salvador, em substituição do elevador hidráulico. No Porto ocorre também a instalação de um elevador, em plano inclinado, junto aos Guindais, o qual é desmontado uns meses após o início de actividade, devido a um grave acidente (de que não houve vítimas) ter afastado os passageiros. A primeira linha de americano é electricificada no Porto em 1895 e o mesmo ocorre em Salvador apenas dois anos depois. Ao longo do século XX, diversificam-se as linhas que se expandem para lá do limite municipal, o qual, no Porto, é estabelecido apenas com os contornos actuais em 1895, por altura da abertura da Estrada Exterior de Circunvalação, via anelar que une as barreiras onde se cobram os impostos devidos à entrada de pessoas e mercadorias na cidade.

Em Salvador o sistema de «bondes» (autocarros) é ampliado por várias companhias, que vão sendo progressivamente adquiridas, resultando no monopólio da companhia canadiana Circular, em 1930. Os principais bairros da cidade são servidos a partir de linhas de cumeada, tendo sempre os seus pontos iniciais na cidade histórica, seja na parte alta ou na baixa. Já bem entrado o século XX, chegarão ao Porto os «trólei-carros» de um e dois pisos, movidos a electricidade – que Salvador também conhece na parte baixa da cidade, no período de 1957 a 1969 – e os autocarros, que aproveitam uma rede estelar que servirá sobretudo a ligação da

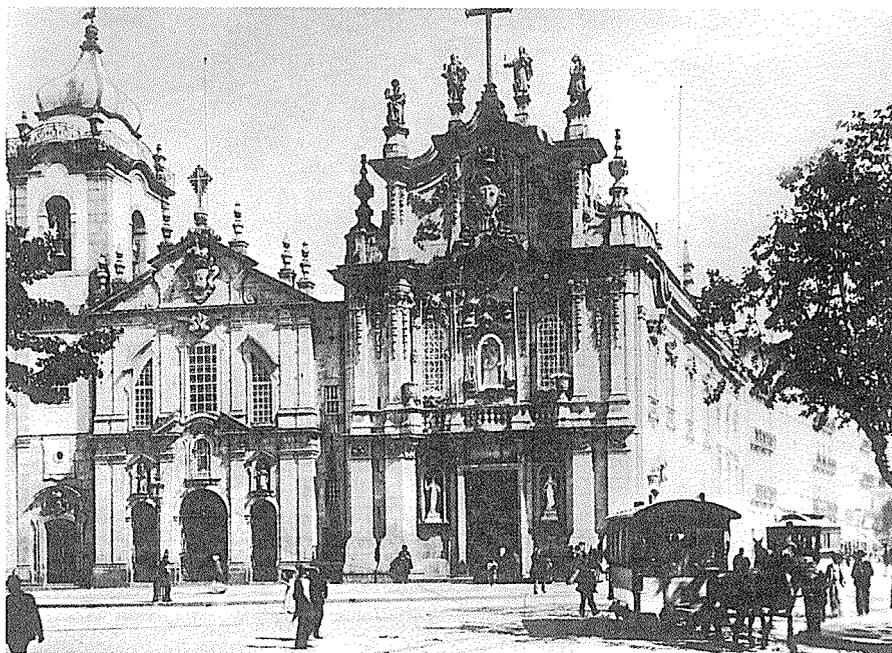


Figs. 19 e 20 – A Ponte D. Maria I (Porto) e aspecto da Estação da Calçada (Salvador).

periferia interior e exterior da cidade com o seu centro, assim reforçando uma relação de tipo centro-periferia, com vantagem para a área central e favorecimento do aumento das migrações pendulares casa-trabalho. Em Salvador o processo é idêntico, com o transporte público a «forçar» o crescimento da malha urbana, com notável expansão na orla marítima, em direcção ao «campo de pouso» de Ipitanga (futuro aeroporto de Salvador). Os primeiros autocarros surgem na década de 20 e vencem a competição aos eléctricos que desaparecerão na década de 50 – ao contrário do que acontece no Porto, onde foram resistindo (embora hoje se restrinjam à linha nº 1 e a uma função quase apenas turística).

Os automóveis surgem na transição do século: em Salvador o primeiro circula em 1901. O progressivo aumento do seu número leva, em meados de Novecentos, a vultuosos investimentos na rede viária, com destaque para a abertura do Túnel Américo Simas, ligando o Comércio ao leste da cidade. No Porto, onde se abre também um túnel na «cidade baixa», o mais significativo investimento prende-se com a criação de um novo eixo de atravessamento, em auto-estrada, a ocidente da área central da cidade, para o que se constrói, em betão, a Ponte da Arrábida (1963) e se liga a Estrada Nacional nº 1 que vem de Lisboa, com o Porto de Leixões e com o Aeroporto de Pedras Rubras – inaugurado também a noroeste da cidade, em 1945, junto à estrada para Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo. Esta estrada, chamada de Via Rápida, a norte do Douro e a outra que lhe é paralela a leste, dita Via Norte, irão apoiar as grandes unidades fabris e de armazenagem ou reparação que se instalam em meados do século, constituindo-se na sua proximidade diversas «zonas industriais» onde está particularmente presente o sector automóvel (importação, reparação e venda) e o alimentar (refinaria de açúcar, cervejeira,...), por entre fábricas de média e grande dimensão, normalmente com mão-de-obra pouco significativa em relação ao volume de capital envolvido.

Em Salvador, a melhoria da ligação com o resto do Brasil, com a construção da ro-



Figs. 21 e 22— Americanos na Praça dos Leões (Porto) e eléctricos na Praça Castro Alves (Salvador), no final de Oitocentos e meados do séc. XIX.

dovia Bahia-Feira, entre 1918 e 1929, em direcção ao norte, ao lado da baía, levará igualmente à implantação na proximidade de estabelecimentos industriais, armazéns e outras grandes instalações. Ao surto de urbanização de finais de XIX correspondeu um urbanismo higienista e de livre-trânsito, aparentemente inspirado pela Paris de Haussmann, e que, em ambas as cidades, cria redes infra-estruturais, regulariza arruamentos e abre grandes avenidas, urbaniza velhos espaços de ordens religiosas (como nas Carmelitas, no Porto e nas Ursulinas, em Salvador), regulariza ruas (sobretudo no centro da cidade e na ligação regional) e constrói jardins e mercados.

Numa época marcada por grandes obras, constroem-se pontes e também se conquista território junto à água. No caso de Salvador, dá-se o alargamento da Rua Chile, na qual são implantados prédios de estilo eclético e a abertura da Avenida Sete de Setembro (1912-1916). Realiza-se também um gigantesco aterro, para a modernização das instalações portuárias, o qual permite a ampliação da área do Comércio, na Cidade Baixa, segundo um plano ortogonal que acolhe algumas centenas de prédios mais, que vão «esconder» os magníficos sobrados do século XVIII. No Porto, os aterros têm lugar na segunda metade de Oitocentos, com grande impacto em Miragaia, onde

a praia é sacrificada para a construção da nova alfândega e para a abertura de uma nova via de ligação para ocidente, e na Foz, onde uma outra praia desaparece, com a construção de um paredão de protecção da barra do Douro, que permite dar lugar ao amplo e imponente Jardim do Passeio Alegre (inaugurado em 1888). Mas, entre todos, a obra mais emblemática é a abertura, de acordo com projecto de Barry Parker, da Avenida dos Aliados, em 1916, em acto que contou com presença do Presidente da República.

Com o Estado Novo e a lenta introdução dos princípios da Carta de Atenas, as cidades sofrem também os efeitos de um urbanismo racional e demolidor. Demolidor sobretudo em Salvador, onde desaparece cerca de metade da parte antiga (substituída por prédios modernistas), catedral incluída, arrasada em 1933 para facilitar o percurso do eléctrico. A desvalorização do tecido antigo e a vontade de destacar alguns elementos de referência – os monumentos – não chega a tanto no Porto, onde a abertura da avenida de ligação da Estação de S. Bento à

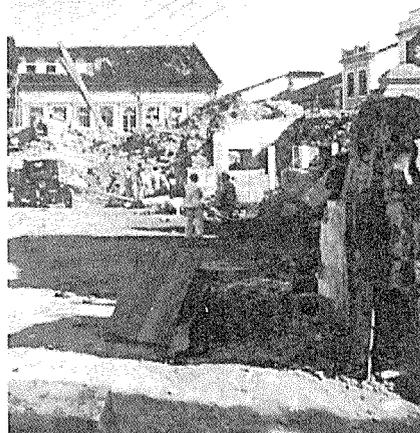
Ponte de D. Luís, a construção de um pequeno túnel junto ao Barredo (na cidade baixa) e a criação de um terreiro frente à Sé e ao Paço Episcopal no início de 40 – na comemoração do duplo centenário, da Independência e da Restauração – sacrificam «apenas» pouco mais de uma centena de casas e os raros imóveis religiosos que são abrangidos pelas acções de renovação urbanística, são previamente desmontados e reedificados algumas centenas de metros mais adiante. Para além dos efeitos demolidores, o afã de modernização e de monumentalização, de acordo com uma linguagem clássica de inspiração fascista, tem resultados significativamente mais importantes em Salvador que no Porto: aí ficam bem expressos na imagem da cidade, em associação a muitos dos edifícios construídos nos anos 40 por altura da comemoração dos 450 anos da cidade em 1949 e a alguns equipamentos, como o estádio de futebol (Fonte Nova) – ampliado em 1971 para 100.000 pessoas –, o novo Forum da Justiça, o Hotel da Baía e o Teatro Castro Alves, cujo incêndio adiou a sua inauguração para os anos 50. No Porto, esta linguagem parece poder associar-se sobretudo à concepção urbanística e escultórica presente na Praça de D. João I e à imponência do Hospital de São João (1958), edificado entre campos no extremo setentrional da cidade, e do novo Palácio da Justiça (1961), construído sobre as ruínas do Mercado do Peixe, na Cordoaria.

Na sua racionalidade, o funcionalismo fomenta a separação das funções, estabelecendo zonas residenciais, zonas industriais, zonas centrais de comércio e zonas verdes, e promove a hierarquização do sistema viário, com separação de diferentes tipos de tráfego (como já se propunha no século XIX).

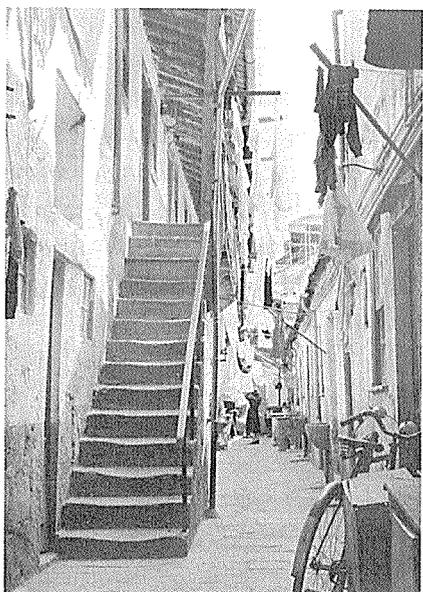
No Porto, estes princípios, também porque associados ao Plano de Salubridade das «Ilhas» (de 1956) – que mobiliza capital suficiente para a construção de alguns milhares de fogos destinados à «habitação social» –, levam à constituição dos «bairros sociais», constituídos por blocos de habitação polifamiliar, que albergam, cada um, algumas centenas de famílias. Vão-se localizar no aro envolvente da malha urbana consolidada, em

locais que tinham já recebido ao longo das primeiras décadas do século XX alguns bairros de vivendas geminadas e de renda resolúvel, em resultado de um primeiro esforço de construção de habitação social, incentivado pelas graves consequências que advieram para a cidade da epidemia da peste bubónica de 1899 (quando a cidade chegou a estar fechada por cordão sanitário).

Em Salvador, os princípios do «urbanismo moderno» fazem-se igualmente sentir, com uma especial influência de Le Corbusier, reforçada pela sua passagem pelo Rio de Janeiro. Porém, o primeiro plano para Salvador, realizado pelo EPUCS – o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador –, foi dirigido pelo engenheiro Mário Leal Ferreira (que estudou nos Estados Unidos) e concluído em 1947, apresenta uma significativa influência norte americana, sobretudo na proposta da construção das avenidas de vale («freeways»), que acompanha o zonamento da cidade, em bairros comerciais, de transição, industriais e residenciais. Relativamente a estes últimos, estabelecem-se zonas para residência social que serão aproveitadas para a construção das casas e prédios modernistas, cuja ocupação por famílias de menores recursos mais não faz do que minimizar ligeiramente a grave crise habitacional que a cidade vive. De facto, a contínua chegada de pessoas (de baixos rendimentos), não dá à cidade o tempo para encontrar na construção tradicional mecanismos de resposta suficientes, pelo que se geram formas de urbanização e ocupação clandestinas de diverso tipo, seja na forma de «invasões» – favelas onde predominam materiais menos duráveis, de instalação provisória – que se estabelecem com gigantesca expressão, nos anos 40 e 50, sobretudo na área de Alagados (do lado norte, o mais industrializado e poluído da cidade); seja na forma de bairros populares construídos com tijolos ou loteamentos clandestinos, que vão surgindo um pouco por toda a periferia, a aproveitar a intensa procura e a ausência de solos urbanizados a preços acessíveis. A criação do Banco Nacional de Habitação nos anos 60, como responsável pela habitação popular, não faz mais do que atenuar um pouco a gravidade do pro-



Figs. 23 e 24 – Demolições junto das catedrais (Porto e Salvador).



Figs. 25 e 26 – «Ilha» e «invasão»: uma outra forma de urbanismo, na resposta à pressão demográfica.

blema, seja porque os seus recursos são cada vez mais voltados para a classe média, seja porque os meios mobilizados são insuficientes para aliviar a pressão habitacional e urbanística que se exerce sobre a cidade.

A cidade do século XX assiste igualmente ao crescimento em altura, num processo de «verticalização» que se inicia em Salvador pelos anos 30 e que conhece no Porto o seu esplendor nos «arranha-céus» de uma dezena de andares que se edificam na Praça D. João I nos finais dos anos 50. Esta praça, com a Rua de Ceuta e o fecho de Sá da Bandeira, constituem a derradeira reserva de renovação do centro da cidade, a partir do que se assiste apenas à substituição de alguns edifícios, ou à beneficiação de espaços públicos. Enquanto o fecho da Avenida dos Aliados e a inauguração dos Paços do Concelho em 1956 vêm emprestar prestígio e reforçar a centralidade da Baixa, estas obras vão permitir a edificação de notáveis edifícios, alguns dos quais modernistas, todos apetrechados com os mais modernos elevadores, e que vão sediar serviços do Estado, grande número de consultórios, bancos e estabelecimentos comerciais, entre outros usos «mais centrais».

Por esta altura também, o Porto conhece no seu centro um conjunto notável de prédios destinados a acolher variados espectáculos, com destaque para o cinema, abrindo ao público o Rivoli, o Coliseu e o Batalha, que se somam ao S. João, o qual fora reaberto em 1918, feito das cinzas do incêndio de dez anos antes, de

acordo com projecto de Marques da Silva, nome maior da arquitectura portuense do início do século. Também em Salvador os cinemas são construídos na área central, a partir de 1911, alguns ligados à Igreja, como o São Jerónimo (de 1917) que também ardeu e foi reaberto em 1935, como Cine Excelsior, reforçando a diversidade funcional de um espaço restrito e a atracção exercida sobre um conjunto alargado de pessoas, a horas e dias variados.

Por meados do século, o aumento do trânsito na área central do Porto leva à adopção de medidas diversas, que parte da criação da figura do polícia sinaleiro, que se estreia entre a Praça da Liberdade e a Rua de 31 de Janeiro, e passa pelo acolhimento de propostas de Robert Auzelle (Plano Director de 1962), como a abertura de túneis para a travessia dos peões, junto à Estação de S. Bento, e a construção de um parque de estacionamento em silo vertical, no extremo setentrional de Sá da Bandeira.

Em Salvador as reformas urbanas realizadas no início do século, seguidas da destruição da Sé, visavam a abertura de vias que possibilitassem o tráfico urbano, inclusive dos autocarros, no «tecido» urbano colonial. Com a ampliação do parque automobilístico, com as necessidades de estacionamento e com a passagem ao transporte público dependente apenas dos autocarros, a situação só tendeu a piorar, e a solução encontrada foi a de descentralizar as actividades públicas e implantar um sistema viá-

rio moderno, nos vales, o que veio a ocorrer na década de 1970.

5. A Metrópole (1970-2001)

5.1. AGENTES E CIRCUNSTÂNCIAS

O período de 30 anos iniciado na década de 70, é curto na história das cidades, mas de grande densidade, tendo em conta a amplitude e a intensidade das transformações. No caso português, está especialmente marcado pela emergência do regime democrático, após o golpe militar de 25 de Abril de 1974, e pelo processo de abertura internacional daí decorrente e que culmina com a integração na Comunidade Económica Europeia (hoje União Europeia), em 1986. Os quadros comunitários de apoio e os programas neles inscritos, assim como algumas iniciativas dos governos e das câmaras, associam-se às oportunidades geradas e à textura específica do Porto, para permitir compreender as grandes mudanças operadas na forma como a cidade é vista, sentida e vivida por quem nela reside, ou a ela se desloca periódica ou ocasionalmente. A melhoria muito significativa das condições económicas dos seus habitantes, ajuda melhor a compreender um território expandido pelo aumento da mobilidade (decorrente de um aumento drástico da taxa de moto-

rização e de uma beneficiação sensível das infra-estruturas de transporte). Esta expansão, em resultado do notável acréscimo de área urbanizada, compreende-se também pelos valores elevados de volume de construção per capita, que têm por causas principais, na habitação, a diminuição média da dimensão familiar, a existência de dupla residência e a não ocupação de parte do edificado (seja o mais antigo, devoluto, seja o mais novo, ainda «à venda») e, no não habitado, de um aumento do número e área dos estabelecimentos privados e dos equipamentos públicos muito superior ao aumento do número de habitantes.

No caso brasileiro e no contexto de Salvador, que reflecte a realidade nacional, o processo de democratização inicia-se em 1985, após 21 anos de regime militar, e a integração no mercado regional sul-americano (Mercosul) é recente e não permite, nem de longe, vantagens comparáveis às que Portugal obtém com a sua plena integração na União Europeia. O maior crescimento económico ocorreu na década de 70, com a implantação do polo petroquímico, mas que não teve continuidade nos anos de 80 e 90, considerados como «décadas perdidas», em que a prioridade máxima foi dada ao controlo da inflação. A recente abertura da economia, reflectindo o contexto neoliberal internacional, além de uma certa modernização tecnológica, não trouxe também o desenvolvimento económico nos níveis necessários para acompanhar o crescimento populacional e, ainda menos, uma menor desigualdade social, o que se vai reflectir na ampliação da violência urbana e no aumento da segregação espacial, com a multiplicação de «condomínios fechados» e ruas privadas (encerradas ao tráfego público normal) e a construção de prédios com sofisticados controlos de segurança.

As últimas décadas, são de intensa reestruturação, no tecido económico e cultural, como de uma forma geral em todas as formas pelas quais a sociedade se (re)organiza, com evidente tradução territorial num espaço urbano mais alargado e complexo, à qual a designação de cidade tem já dificuldade em se adequar. Assim é, especialmente no Porto, onde esta dificuldade é acrescida pela escassa

dimensão administrativa (42 km²), que se revela claramente insuficiente para, sequer se aproximar, dos fugidios contornos de um tecido urbano descontínuo e significativamente alongado pelas novas vias de relação rápida da rede nacional. Em Salvador, pelo contrário, o município é bastante extenso (mais de 340 km²), o que permite que o crescimento urbanístico se desenvolva no interior do território administrativo, embora com grande expressão física, tendo em conta a maior dimensão demográfica (2.440.000 habitantes em 2000).

Na economia, depois de um momento em que o «small» parecia «beautiful», dá-se a «inevitabilidade» das grandes concentrações empresariais, feitas de expansões e fusões, alimentadas por uma crescente internacionalização que se traduz, designadamente, em nomes (de bancos, marcas comerciais, redes de hotéis e restaurantes, ...) e em formas e imagens mais ou menos estandardizadas (a torre do Sheraton, o anel duplo da McDonalds, o verde Benetton, ...), presentes no Porto e em Salvador, como em muitas outras cidades, espalhadas mundo fora.

Neste processo de desenvolvimento e internacionalização das economias, verifica-se igualmente uma alteração qualitativa importante, com o predomínio do sector terciário, no emprego como na produção de mais-valia, sobre a indústria e as demais actividades ditas produtivas, o que é especialmente verdadeiro em espaço urbano. As cidades de Porto e Salvador perdem unidades industriais assim como número de habitantes, passando a concentrar, quase só, os estabelecimentos de um terciário social e administrativo (em especial nas áreas do ensino, da cultura e da administração e segurança) e económico (que incluirá, designadamente, o sector financeiro e imobiliário, o comércio retalhista, a hotelaria e restauração e a oferta cultural). Na economia, como no social e no cultural, fala-se mais e mais de um processo de globalização; territorialmente, questionam-se velhos conceitos, como o de cidade e mesmo o de centro e periferia, uma vez que se torna difícil aceder ao velho centro (e aí estacionar) e se torna mais acessível para um número alargado de

peças, locais ainda referidos como periféricos, mas que, como os centros comerciais, se estabelecem em nós de vias de relação fácil e rápida e passam a constituir os locais privilegiados de passeio e de encontro dos habitantes da metrópole.

Urbanisticamente, dada a expansão (descontínua) da malha urbana, seja ela orientada para usos residenciais ou para actividades económicas, Porto e Salvador passam a constituir, quase só, uma parte (dita central) de um extenso aglomerado urbano, que é misto de conurbação e aglomeração, tendo em conta o grau de autonomia diversa que os núcleos envolventes detêm face à cidade histórica. Muito embora, em Salvador, só muito recentemente se possa falar do início de um processo de conurbação com municípios vizinhos, seja pela ligação a Lauro de Freitas (do lado atlântico) ou pela aproximação a Simões Filho (do lado da Baía de Todos os Santos). Neste processo de expansão, ocorrem significativas variações nas condições de acessibilidade de diferentes lugares urbanos e, não só emergem (ou se reforçam) vários centros (histórico, de comércio, de administração, de lazer, ...) e periferias (industrial, rural, balnear, ...). Também as oposições de âmbito territorial deixam de estar tão marcadas pela dualidade centro-periferia e aparecem sobretudo associadas às diferenças entre o lado ocidental e o lado oriental, no Porto, e entre norte e sul, em Salvador. Por outro lado ainda, começam a perceber-se melhor os sinais de uma fragmentação urbana, anunciada nas cidades estadunidenses, e marcada já, no Porto como em Salvador, pela emergência dos condomínios fechados, dos espaços de exclusão e dos grandes prédios isolados, assim como, para alguns, pelo aumento das relações directas, por automóvel, entre o local de habitação e o destino, em que os «tubos de relação», ou vias rápidas, permitem circular por entre «espaço indiferente», até um destino que incorpora o estacionamento. Perdida a importância da Igreja, senão como referência moral, diminuído o Estado na sua capacidade de fazer cidade, são cada vez mais as empresas, sobretudo as grandes empresas do imobiliário e da construção civil, os principais agen-

tes de urbanismo. A Câmara Municipal, o Governo Estadual (no caso da Bahia) e o Governo Central, remetem-se a um papel essencialmente regulador, intervindo essencialmente no espaço público e em alguns equipamentos, reservando uma maior actividade para os períodos coincidentes com grandes projectos e meios conjunturais capazes de produzir uma transformação particularmente significativa, em associação a um determinado evento e/ou a uma determinada área da cidade, por vezes também a empresas públicas.

Assim acontece no caso do Porto, especialmente com o esforço associado à reabilitação do Centro Histórico, à celebração da Capital Europeia da Cultura, à instalação de uma rede de metro e à realização do Campeonato Europeu de Futebol em 2004. De resto, fora algumas infra-estruturas viárias (como a Via de Cintura Interna), as maiores transformações da cidade ficam a dever-se à acção de grandes empresas privadas, nacionais e multinacionais que fazem construir sedes de bancos e seguros, grandes hotéis, centros comerciais, edifícios de escritórios e muitos outros de uso misto, ou especialmente direccionados à residência, e fazem até boa parte das estruturas de apoio ao edificado (como ruas e viadutos, nós rodoviários, parques e jardins).

No caso de Salvador, devem considerar-se os importantes efeitos urbanizadores resultantes de conjunto muito numeroso de pequenas iniciativas privadas na área da auto-construção. Em contraponto, verificam-se consequências urbanísticas igualmente muito significativas, em

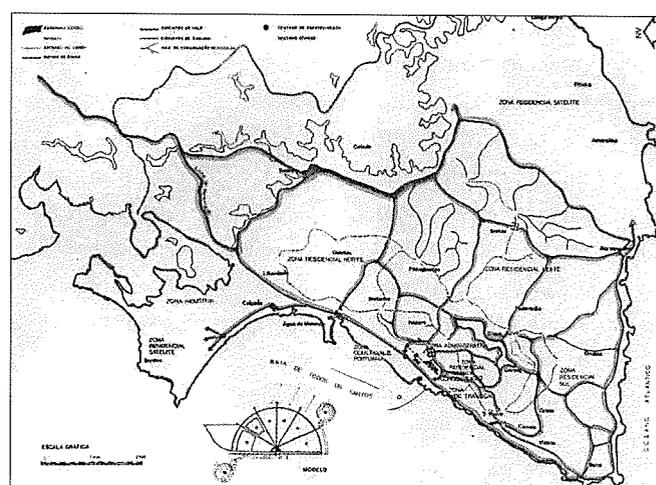
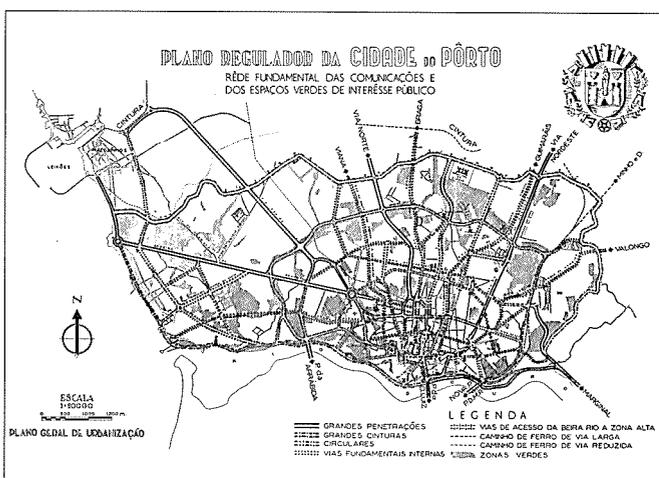
resultado de um número limitado de intervenções de grande dimensão, às quais surgem associadas empresas privadas com alguma relevância económica. Neste caso, salientam-se a construção de hotéis, loteamentos e prédios de luxo. Todavia, o Estado reserva-se ainda uma intervenção muito importante em diversas grandes obras, como na implantação da primeira linha de metro, no grande plano de saneamento «Bahia Azul» e na recuperação de favelas. A sua intervenção fez-se sentir igualmente – e de forma determinante – no embelezamento e valorização da cidade antiga, numa tentativa de ampliar as actividades turísticas, com o inconveniente de aumentar os investimentos em áreas já valorizadas (em especial junto à orla atlântica), em detrimento dos bairros populares.

As alterações da distribuição territorial dos usos do solo na cidade e sua envolverência são, antes de mais, simultaneamente causa e consequência do aumento da mobilidade da população. Em primeiro lugar, foi do ponto de vista demográfico que a cidade do Porto começou a perder, o que se manteve na década de 90, com o total de 262.928 pessoas em 2001 a significar uma perda de 13.1% relativamente a 1991 e apenas 20.9% do total da área metropolitana (de 1.256.633 pessoas, segundo dados preliminares de 2001). Seguiu-se a indústria, com as unidades fabris de média e grande dimensão a preferir dispersarem-se em torno da cidade, ao longo de eixos de relação fácil, ou a concentrar-se em áreas industriais criadas especialmente para o efeito. Mais tarde, em 1985, estabeleceu-se também no exterior do limite administrativo do

Porto, embora bem perto deste, o primeiro hipermercado do país, a que se seguem outros na margem sul e centros comerciais com eles interrelacionados. Em Salvador, devido à amplitude do seu território, o crescimento populacional continua a dar-se no município, embora a taxa de crescimento tenha diminuído nas últimas décadas e as áreas centrais continuem a perder população. Mas, também aqui, as principais unidades fabris são implantadas em áreas industriais planeadas nos municípios vizinhos, com destaque para o Centro Industrial de Aratu e, em Camaçari, para o Complexo Petroquímico e a recente fábrica da Ford. Na cidade, o desenvolvimento económico, alimentado também em parte pelo desenvolvimento industrial na periferia, resulta sobretudo numa grande expansão dos serviços e do comércio, com a criação, a partir de 1975, de cinco grandes centros comerciais (Iguatemi, Barra, Itaipara, Piedade e Lapa) e diversos hipermercados.

5.2. O ESPAÇO URBANO

No Porto, a Via de Cintura Interna (VCI) é talvez a obra realizada nos últimos 30 anos com maior impacto na organização do território e no dia-a-dia dos cidadãos. Já proposta no seu sentido estratégico, no Plano Regulador de Antão Almeida Garrett (aprovado em 1954), só é terminada em meados da década de 90, com a inauguração da Ponte do Freixo, a qual permite, pelo lado oriental, o fecho do anel que se inicia a ocidente, na Ponte da Arrábida (em 1963). Todavia, o fecho tardio desta circular a leste, fa-



Figs. 27 e 28 – Plantas dos sistemas viários principais (Porto 1954, Salvador 1947).



Fig. 29 e 30 – As áreas de expansão recente no interior da cidade estão marcadas pela maior altura dos prédios e pela presença de hotéis e outras unidades de uma economia internacionalizada: Boavista (Porto) e Barra (Salvador)

ria com que se criassem a ocidente as melhores condições para a afirmação das actividades do terciário ao longo do período de expansão económica vivido nas décadas de 80 e 90. As melhorias rodoviárias, que reforçam a acessibilidade intraurbana e regional da área da Boavista, permitem aí a implantação de galerias e centros comerciais, bancos, sedes de empresas, hotéis e restaurantes em grande número (de cadeias internacionais, designadamente), nalguns casos nos espaços antes ocupados por unidades fabris. Este desenvolvimento a ocidente é favorecido também pela proximidade de áreas residenciais onde abundam indivíduos com médio e elevado poder de compra e especial abertura à novidade e ainda pela maior facilidade de edificar grandes volumes, dada a estrutura fundiária e inexistência das constricções que vigoram na parte mais antiga da cidade. Apesar dos contextos diferenciados – do ponto de vista social e económico, designadamente, e também porque a «tex-

tura urbana» é já marcadamente diferente – ocorre em Salvador um processo idêntico ao que o Porto vive, o qual aliás é comum a diversas outras cidades. Nesta, do seu lado sul, o espaço livre e as novas frentes de urbanização criadas pelas avenidas abertas ao longo dos vales de pequenos rios canalizados, permitem a criação de novos bairros verticalizados, ampliando a importância relativa desta área no contexto global da metrópole.

Estas vias, abertas nos anos 70, invertem a lógica de relação da malha urbana tradicional, implantada nas cumeadas e que, agora, se apresenta de «traseiras» voltadas para as vias fundamentais de relação intraurbana. As «freeways» do plano de 1947, a par da abertura, na mesma década, da avenida paralela ao Atlântico, em direcção ao aeroporto, vão permitir igualmente um aumento significativo da fluidez dos transportes e, ao alterar de forma tão significativa o mapa urbano de distâncias-tempo, favorecem a criação de novas centralidades e tornam mais distantes espaços antes centrais.

O novo sistema rodoviário que emerge, em parte para dar acessibilidade ao novo Centro Administrativo (1972), implantado a cerca de 15km do «velho» centro, junto à via de ligação ao aeroporto e vai permitir uma importante expansão terciária no interior da península, alimentada, desde logo, pelo significativo número de funcionários do novo centro. Servido pelas vias dos vales, cria-se o primeiro centro comercial (Shopping Center Iguatemi) – com 220 lojas em 1975, actualmente com 508 após várias ampliações, além da adição de 15 cinemas Multiplex –, abriu-se, em paralelo, o maior hipermercado da cidade e construíram-se importantes loteamentos de luxo: Caminho das Árvores e Itaigara (este com prédios de grande altura).

Este processo de afirmação urbana de uma nova área, tornada mais acessível, vai-se consolidando, sobretudo junto das classes média e alta e dos mais jovens, constituindo-se como um «novo centro» que acentua a «periferização» e subalterna a relativa daquele que, na cidade histórica, era centro único e que, agora, passa a servir essencialmente as classes mais populares.

Nos anos 90 e início do novo século, com Fernando Gomes e Nuno Cardoso na presidência da Câmara do Porto e perante um contexto de aumento das verbas provenientes do Orçamento Geral do Estado e de programas europeus, não só se imprime uma nova dinâmica a diversos processos (a exemplo da reabilitação do centro histórico, ou da animação cultural da cidade), como se promovem iniciativas que prestigiam a cidade e criam oportunidades especiais de investimento, como é o caso das candidaturas, aprovadas, a Património da Humanidade e a Capital Europeia da Cultura, ou a diversos programas especiais de apoio (como o Urban, o Procom e o PER, entre tantos outros).

No domínio das acessibilidades, depois de anos caracterizados sobretudo pela consagração de algumas ruas à circulação exclusiva do peão, avança o processo de implantação do metro e multiplicam-se as intervenções de vulto. Para além de diversos túneis e viadutos e das importantes medidas de gestão de tráfego, deve destacar-se a inauguração de duas novas pontes sobre o Douro: a de S. João, em 1991, que vai permitir solucionar o problema do lento cruzamento do Douro por comboio sobre o carril único da centenária Ponte de D. Maria I, e a do Freixo, poucos anos depois, a permitir uma melhor ligação rodoviária entre Porto a Gaia, também pelo lado nascente. Actualmente, uma outra encontra-se em construção, junto ao centro (Ponte Infante D. Henrique) e projectam-se duas mais: uma, exclusivamente para peões, unirá as ribeiras de Porto e Gaia; a outra, à cota alta, junto à Ponte da Arrábida, pretende servir o novo comboio rápido com que se efectuará a ligação de Porto e Lisboa e estas cidades com a Espanha e outros países europeus.

Em Salvador, o projecto do metro é igualmente visto como um grande desafio. A linha em construção parte do interior da península, na área de concentração de conjuntos habitacionais, em direcção ao leste da área central (Lapa). A concentração de linhas de autocarros para essa área, já resultou na implantação de dois centros comerciais aí (Shopping Piedade e Lapa Center), articulados, por um lado, com as avenidas de vale e o Termi-

nal da Lapa e, por outro lado, com a Avenida Sete de Setembro, eixo tradicional do comércio em Salvador.

No domínio dos transportes há a registar outras significativas melhorias. O hidroviário, foi modernizado com a implantação do sistema de «ferry-boats» em 1970. Por outro lado, o desenvolvimento do transporte rodoviário e a implantação da Central de Abastecimentos na periferia norte da cidade, levou ao declínio do transporte de mercadorias nos tradicionais saveiros na Baía de Todos os Santos.

Salvador não conta com verdadeiras áreas exclusivas para peões, sobretudo devido às dificuldades da topografia na área central, que limitam o encerramento das poucas vias de articulação existentes nessa área. Por outro lado, as restrições ao transporte pesado e as limitações à passagem do autocarro ocorrem no «centro histórico», o que diminui a sua acessibilidade e contribui para o declínio. Apesar da implantação de estacionamentos periféricos e da criação de linhas circulares de transporte público, a circulação não regista melhorias, pelo que todas as esperanças estão depositadas na implantação do futuro metro e a expansão da sua rede, em especial relativamente à melhoria das condições de acessibilidade ao centro tradicional da cidade.

É uma cidade do Porto mais preocupada com a qualidade ambiental que assiste ao longo das últimas décadas à abertura, junto ao mar, de um parque urbano de cerca de 40 ha (Parque da Cidade), depois, à criação, também a oeste, do Parque da Pasteleira e de um outro jardim, próximo

da Praça da Galiza. A poluição torna-se tema de crescente contestação, conduzindo ao encerramento de fábricas e ao investimento na remodelação da rede de saneamento e construção de duas novas estações de tratamento de águas residuais (Freixo e Sobreiras), tendo em vista a despoluição do Douro, agora eixo central de uma acrescida procura turística.

Mas os últimos tempos, em especial o ano de 2001, são também (ou sobretudo) de uma decidida aposta cultural da cidade, traduzida em multiplicação e diversificação de eventos, criação de novos equipamentos públicos e aumento ou reforço de estruturas. Neste domínio, criou-se uma nova Biblioteca Municipal (de Almeida Garrett), recupera-se o Tribunal e Cadeia da Relação, o Museu Soares dos Reis e o Auditório Nacional de Carlos Alberto e inicia-se a construção de uma volumosa e extravagante Casa da Música, projectada por Rem Koolhaas.

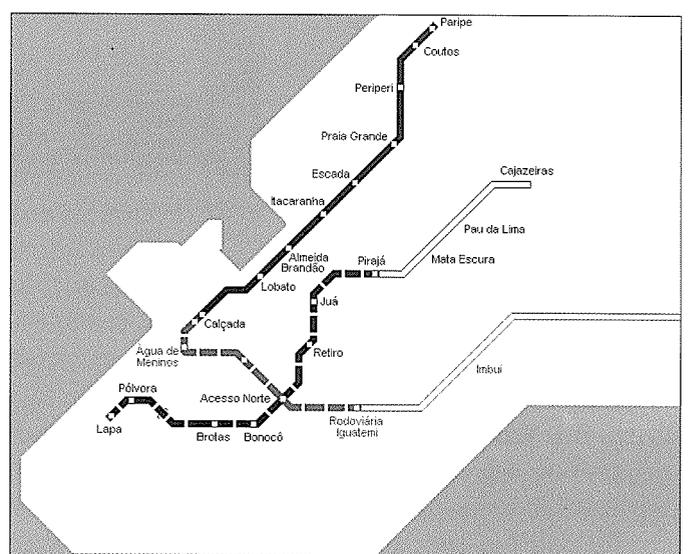
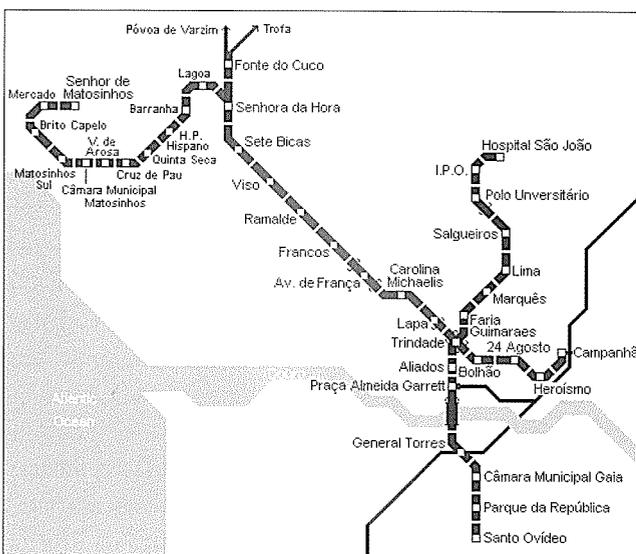
Comparativamente, a habitação merece menor atenção, apesar dos investimentos realizados na erradicação de bairros de lata e algumas das já poucas «ilhas» que persistiam, com a construção de pequenos bairros, como nas Condominhas, Fontinha, Ilhéu, Choupous, Viso e Falção.

Em Salvador, a principal realização da última década – pelas verbas envolvidas e pelo impacto global na cidade – foi a reabilitação e requalificação urbana do centro histórico, iniciada pelo Bairro do Pelourinho, em 1994. A intervenção pública, que já se alargou a 16 quarteirões, permitiu salvar toda a área da ameaça de

ruína e diminuir o risco de incêndio. Mas, por outro lado, já que a opção escolhida foi a de transformar a área numa espécie de «parque temático histórico», este processo conduziu à saída da população residente e à sua substituição por estabelecimentos de serviços e comerciais, sobretudo orientados para a procura turística. Este processo, de substituição de usos e de parcial gentrificação e «turistificação», recebeu amplos recursos estatais também para a organização de eventos culturais os mais diversos, para a implantação de novos equipamentos (como a sede da Fundação Jorge Amado e alguns pequenos teatros e casas de espectáculos) e para a construção de estruturas de apoio à acessibilidade (com destaque para dois grandes parques de estacionamento verticais, com acesso pela Baixa dos Sapateiros), estes realizados pela iniciativa privada.

A pensar no turismo, assim como no embelezamento geral da cidade, foram igualmente criados ou equipados uma série de espaços verdes, como o Parque do Pituaçu, entre o Centro Administrativo e a orla atlântica, o Parque da Cidade, junto ao Bairro da Pituba e ao novo Bairro de Itaigara, além do ajardinamento e embelezamento em torno do Dique do Tororó, com a implantação de várias estátuas de orixás, (divindades dos cultos afro-brasileiros) e que servem de alternativa às praias da cidade, muito concorridas nos finais de semana.

Quanto à questão habitacional, depois do encerramento das actividades do Banco Nacional de Habitação (que foi res-



Figs. 31 e 32 – Redes de metro para as cidades de Porto e Salvador.



Figs. 33 e 34 – O Morro da Sé, no Porto, e a aérea do Pelourinho e da Cidade Baixa, em Salvador.

ponsável pela construção de mais de 20.000 unidades habitacionais no interior da península), a população teve que resolver o problema por conta própria, sobretudo através do crescimento em altura dos bairros populares, com a improvisação de novos pisos, através da construção de lajes em cimento. O esforço estatal neste domínio orientou-se

sobretudo para a infra-estruturação de alguns bairros e a urbanização de parte das favelas, designadamente através de programas financiados pela Caixa Económica Federal (sucessora do B.N.H.), como o «Viver Melhor», realizado em conjunto com o governo estadual. Em geral, e sobretudo do ponto de vista económico, pode falar-se, no Porto,

de uma expansão para oeste, ocorrida com vigor ao longo das últimas duas décadas, a qual permite espriar, a partir da Boavista, unidades de comércio e serviços de elevado «standing», onde avultam ourivesarias, representações de automóveis de luxo e casas de vestuário de alta costura, por entre os melhores hotéis, os apartamentos de luxo, os consulados e as sedes de instituições de prestígio. Para norte, até ao aeroporto, e para sul da Boavista (também do lado oeste, portanto), as vias de ligação rápida e a postura mais aberta do poder local para este tipo de estruturas, entre outros factores, favorece a instalação de grandes unidades comerciais, num eixo fundamental de âmbito metropolitano, que se estabelece do NorteShopping ao GaiaShopping, onde pontuam três grandes centros comerciais e quatro hipermercados, a que se somam, no interior da cidade do Porto, diversos centros comerciais de menor dimensão.

Em contrapartida, o centro torna-se «tradicional» e cada vez mais «distante», com progressivo aumento dos já significativos espaços devolutos, avanço do comércio de produtos de baixo custo, realizado designadamente por chineses e indianos, assim como pelo alastrar de uma identificação com a insegurança e a prática de prostituição e do consumo de substâncias tóxicas. Contrariando esta dinâmica de estagnação e «perda», regista-se a abertura do centro comercial Via Catarina e de uma loja FNAC (também na Rua de Santa Catarina) e a recuperação dos cine-teatros S. João, Coliseu e Rivoli. Em 2001, o esforço público convergiu igualmente na «Baixa», com o Governo, a Câmara, a Sociedade Porto 2001 e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, a reestruturar perfis e repavimentar arruamentos e passeios, a criar condições para a instalação de uma rede de eléctricos e mais espaço de estacionamento e a animar, valorizar, expandir e/ou abrir instalações culturais diversas, como museus, bibliotecas e galerias.

Na parte mais antiga, a constituição de um organismo de reabilitação urbanística (o CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo) em 1974, incorporado na Câ-

mara do Porto em 1980, vai favorecer uma considerável melhoria das condições de boa parte do parque habitacional e da qualidade e conforto do espaço público, assim contribuindo também, com a Fundação para o Desenvolvimento do Centro Histórico, para o «desencravamento» de um «gueto» que, hoje, em boa parte, constitui um dos locais mais percorridos pelos que visitam a cidade. De resto, o turismo, como as actividades de lazer realizadas por uma população jovem, constituem hoje um factor essencial na animação deste espaço, muito especialmente na proximidade do Rio Douro, onde se redescobre um espaço que havia sido significativamente desvalorizado até finais do século XX e se articula com as caves do vinho do Porto, estabelecidas na margem esquerda, em Vila Nova de Gaia e se espraia para ocidente, por Massarelos e Lordelo, até à Foz.

Entretanto, a oriente, a concretização do projecto da «Cidade das Antas» leva a uma forte recomposição urbanística da área envolvente do Estádio do F. C. do Porto, já que inclui novos equipamentos, como um pavilhão multiusos (para lá do novo estádio), e espaços residenciais e comerciais (um centro com hipermercado) numa parcela de dimensão significativa, situada em torno de um nó da VCI. Toda a área beneficiará igualmente com a conclusão das alamedas de 25 de Abril e de Cartes, da renovação da estação ferroviária de Campanhã e abertura de uma das linhas de metro (com prolongamento a Gondomar), o que poderá facilitar uma desejável atenuação de

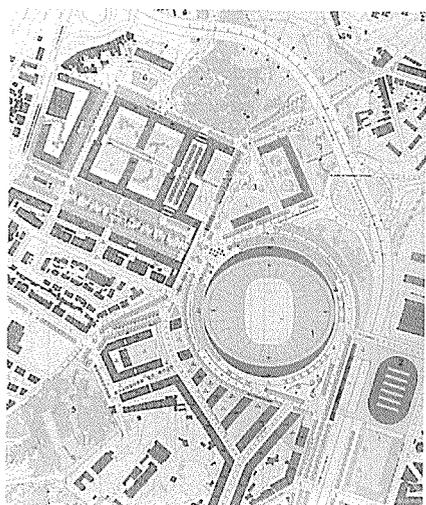


Fig. 36 - Planta síntese do Plano de Pormenor das Antas.

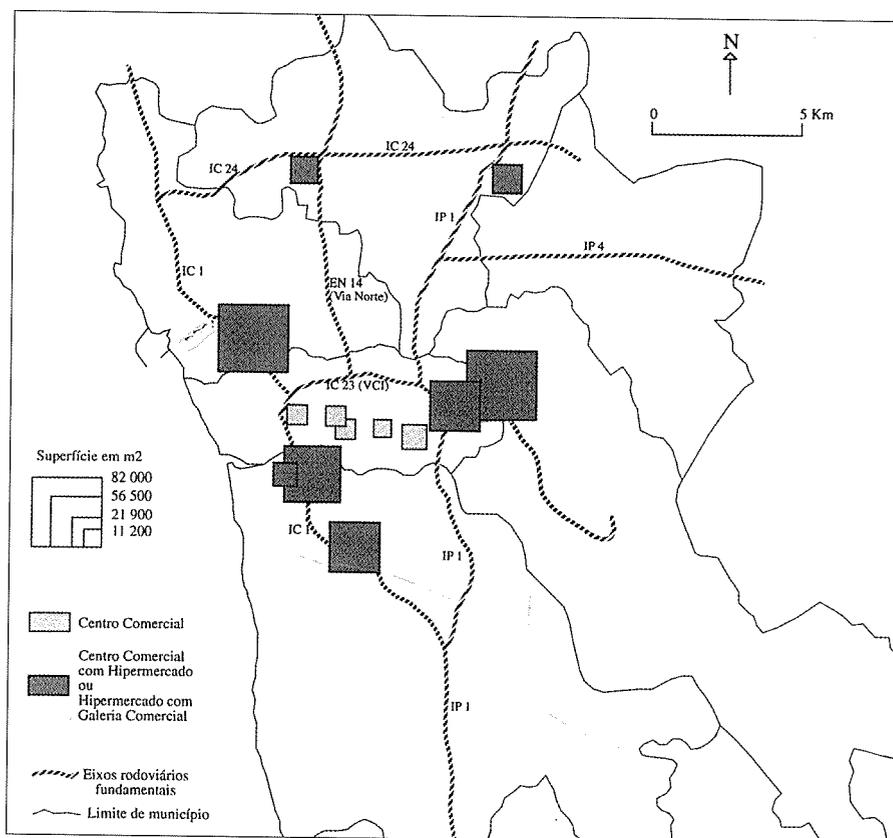


Fig. 35 - Distribuição das grandes superfícies comerciais na Área Metropolitana do Porto (existentes e em construção).

um visível desequilíbrio entre o lado ocidental e oriental: que se prolonga, do lado do mar, para sul, até à Granja (Vila Nova de Gaia) e Espinho e, para norte, por Leça da Palmeira (Matosinhos) e Vila do Conde, até Esposende, enquanto que, do lado oriental, se prolonga pelo interior de Valongo e Gondomar, com bolsas de acentuada exclusão em S. João de Deus (NE do Porto), Triana (Rio Tinto) e S. Pedro da Cova (Gondomar). Em Salvador, o Shopping Center Iguatemi, passa a constituir, no interior da península, o elemento polarizador de uma nova centralidade e de uma nova axialidade, na medida que os principais eixos direccionados para esse novo centro, vão sendo ocupados por prédios modernos de escritórios, com a transferência de importantes empresas (como os escritórios das companhias aéreas Varig e TAM), alguns dos quais adoptam cores e desenhos geométricos originais. Tendo sido transformado, nos anos 70, em área prioritária para implantação dos conjuntos habitacionais, o centro da península foi alvo de «invasões», criando-se novas tensões sociais e ampliando-se a segregação residencial. Uma nova via de ligação entre o leste e o oeste da península (com diversos túneis) foi recentemente concluída, visando diminuir o flu-

xo de veículos para a área do Iguatemi, que já apresenta grandes engarrafamentos nas horas de ponta. Uma segunda via, na mesma direcção, mais ao norte, está actualmente a ser construída. Todavia, será a opção da localização da primeira linha de metro que deverá vir a favorecer especialmente o desenvolvimento desta área, actualmente composta quase só por bairros dormitórios, com a notável excepção da sede da Universidade do Estado da Baía.

O principal acesso rodoviário de Salvador, a auto-estrada que liga Salvador a norte, com o município de Feira de Santana e o resto do Brasil (BR-324), consolida-se como grande eixo de expansão da cidade, com a multiplicação de estabelecimentos industriais e comerciais grossistas. Mas, nesta área setentrional, houve um quase abandono e grave sub-equipamento, assim como ao longo da Baía de Todos os Santos, aí se concentrando os maiores efectivos de população pobre da cidade, para o que contribuiu também a transferência para esta área de habitantes da primeira «Invasão das Malvinas», realizada ao longo da Avenida Paralela. Em contrapartida, o sector sul (Vitória), com os seus prolongamentos pelo Bairro da Barra, é objecto de grande dinamismo imobiliário, com construção em

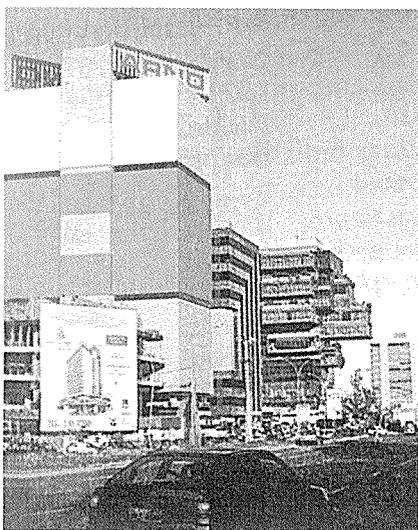


Fig. 37 – Av. de Tancredo Neves, no caminho para o Centro Comercial Iguatemi (Salvador).

altura e intensa valorização do solo, em detrimento dos magníficos palacetes do século XIX e do início do século XX. Alguns prédios chegam a ultrapassar os vinte andares, enquanto outros contam com uma piscina em cada andar, teleféricos ligando-os à Baía de Todos os Santos e os seus apartamentos são transaccionados por mais de um milhão de dólares.

O Bairro de Ondina, já na orla atlântica, concentra muitos dos grandes hotéis da cidade, com destaque para o Othon, com 268 quartos. Na proximidade, o Bairro de Rio Vermelho é o local de eleição para a animação nocturna, reunindo grande quantidade de restaurantes e cafés. Aí existem igualmente novos hotéis em construção, junto ao Transamérica e ao antigo Meridien, com 425 quartos, agora com a denominação de Carlton, desde a sua aquisição pelo grupo português Pestana.

A fachada atlântica, apesar do controle da altura das construções, corresponde a um outro vector de crescimento de Salvador, entre a Avenida Paralela e o litoral. Nos últimos anos, foram implantados diversos estabelecimentos voltados para o lazer e o turismo, com destaque para o Aeroclube Plaza Show, uma espécie de centro comercial aberto que conta também com cinemas Multiplex e tem grande afluência de jovens. O aeroporto, que conta com 90 voos diários, é um elemento essencial desta área da cidade, estando em curso obras de duplicação da sua capacidade, tendo em vista o aumento dos fluxos turísticos, sobretudo em períodos especiais, como no Carnaval.

Por seu lado, o antigo Bairro do Comércio, apesar de ainda manter um número importante de estabelecimentos bancários e financeiros, assim como de comércio e restauração, não participa desses processos de mais intensa dinamização, contando com inúmeros prédios em ruína, incluindo belíssimos exemplares da arquitectura do século XVIII, apesar da implantação de novas actividades (centro de venda de artesanato do Mercado Modelo, marinas, restaurantes,...) e da possibilidade de reformas na zona portuária, designadamente com o desenvolvimento do projecto da Via Náutica, que inclui a criação de vários cais de atracação na orla da baía possibilitando a ampliação do transporte hidroviário. Um dos principais resultados de todos os processos que concorrem para a reestruturação urbana, é a transformação da grande metrópole baiana, numa cidade cada vez mais segregada: de um lado, a cidade «turística», embelezada, com grande acessibilidade, verticalização e modernidade, sobretudo nos seus lados sul e na orla atlântica e, do outro, sobretudo a norte, na orla da baía e no interior da península, concentra-se a maioria da população pobre de Salvador, existem menos infra-estruturas e equipamentos e as condições ambientais e de habitação são mais precárias. O antigo «centro his-

tórico» fica, geográfica e simbolicamente, no meio das «duas cidades» em processo de reabilitação, recebendo afluxos variáveis por parte da população das «duas cidades».

6. Conclusões

A conclusão fundamental a retirar da comparação dos percursos realizados pelo Porto e por Salvador é, sem dúvida, a de uma grande proximidade na forma como temporal e espacialmente ambas evoluíram, muito embora se verifique um maior distanciamento com a independência do Brasil, acentuado nas últimas décadas pela crescente integração europeia de Portugal e pelo abrandamento económico do Nordeste Brasileiro.

A longa história comum contribui naturalmente para compreender melhor os percursos relativamente próximos. Importa aqui salientar, em especial, a importância da presença em Salvador de habitantes originários do Norte de Portugal (quer oriundos da cidade do Porto, quer doutras partes dessa região) e do comércio que se estabelece entre ambas as cidades.

Desde logo, o primeiro europeu a residir no território de Salvador, Diogo Al-



Fig. 38 – Via Náutica de Salvador. Plano de rede de transporte marítimo.

vares (Caramuru), o fundador da cidade Tomé de Sousa, assim como do fundador da Casa da Torre, Garcia D'Ávila, responsável pela conquista do sertão – o primeiro e o terceiro deram origens a famílias posteriormente enobrecidas –, eram originários do Norte de Portugal. Coincidiram também, Porto e Salvador, nos seus períodos de maior apogeu, muito em especial ao longo de todo o século XVIII, quando a troca de produtos, entre outros aspectos – a que acresce também, numa e noutra, a presença de comerciantes ingleses –, favorece um desenvolvimento que se vai traduzir designadamente em importante intervenção arquitectónica e urbanística, mais e melhores equipamentos públicos e crescimento demográfico, económico e da malha urbana.

É certo que a partir da independência, a separação traduz-se em divergência nos caminhos, com o Porto a crescer como cidade industrial, fortemente ligada com o Noroeste denso, enquanto Salvador perde a função de capital e não consegue afirmar-se – senão muito tardiamente e à custa de municípios vizinhos – como metrópole de uma região industrial, incapaz de acolher, no emprego e na habitação, o forte acréscimo demográfico registado desde meados do século XIX. Ainda assim, até hoje, afirmam-se ambas como importantes capitais regionais, actuando como importante contraponto, face à concentração do poder nas capitais económicas e políticas dos respectivos países.

Entre os agentes, note-se que, em ambos os casos, a Igreja está directamente associada ao essencial do desenvolvimento das cidades até meados do século XIX. Avultam, ainda hoje (apesar do desaparecimento de alguns conventos e mosteiros, como S. Bento, S. Elói e Carmelitas no Porto e as igrejas da Sé, Ajuda e São Pedro em Salvador), as construções que atestam o seu poder, pelo seu elevado número, pela dimensão (como no caso das instalações dos bispos ou dos jesuítas) e pela riqueza decorativa (com maior expressão no caso das igrejas de S. Francisco). Para lá das edificações que fizeram construir e que marcaram e marcam a cidade e da sua importância no aluguer de imóveis (caso da Ordem da



Fig. 39 – A cidade do Porto e área envolvente em vista aérea.

Misericórdia e também dos beneditinos em Salvador), foi relevante o desempenho das ordens religiosas e leigas no urbanismo – a que se soma o bispo e cabido, no caso do Porto –, em especial através de processos de loteamento (junto ao mar, em Salvador, ou no Morro da Vitória, no Porto).

A Coroa teve igualmente um papel importante e através do seu ministro Marquês do Pombal, favoreceu a modernização e expansão de ambas as cidades, de acordo com modelos de racionalidade, típicos do iluminismo, que marcaram fortemente o tecido urbano e favoreceram a expansão urbana no século XVIII.

Num tecido social onde aumenta a diversificação e os negociantes vão adquirindo influência, os ingleses constituem um grupo de elite, que ganha notoriedade a partir de finais do século XVIII, embora se auto-segregue. Estão na base de diversas realizações urbanas, com adopção de referenciais arquitectónicos neoclássicos, valorizam a ligação ao comércio e ao sector financeiro desem-

penhando territorialmente um papel essencial no prestígio que adquire a área próxima do Atlântico (a sul em Salvador e a oeste no Porto). Mas não só os ingleses, como outros mercadores (portugueses), têm um papel de grande importância que se perde, em Salvador, com a independência (e são parcialmente substituídos no comércio alimentar pela imigração galega), ou se transforma, com a industrialização de finais de Oitocentos, no Porto.

Os escravos ocupam a base da pirâmide social de Salvador, a qual no Porto é preenchida pelos galegos, seguindo-se, – temporalmente também – os imigrados, provenientes do interior rural, que, pelo seu elevado número, a cidade tem dificuldade em acolher.

Ao longo do século XX, a internacionalização das economias e a sua concentração, fazem das empresas (em especial de algumas, relativamente poucas, dos sectores financeiro, comercial, da construção civil e do imobiliário), os principais agentes de transformação e desen-

volvimento, apesar da afirmação do poder civil por via do reforço de competências, meios financeiros e da maior capacidade de articulação com o governo progressista e da maior notoriedade da «sociedade civil» (onde a cultura e o desporto adquirem especial capacidade de influência).

No território, importa destacar de forma muito especial o diálogo entre a parte alta e a parte baixa, seja nos primeiros tempos, entre um espaço defensivo alcandorado e uma «frente comercial» voltada às relações com o exterior, seja, mais tarde, na difícil articulação viária (e de transporte público) entre ambas. Urbanisticamente, destaque-se ainda a conquista de terreno à água que ocorre em finais do século XIX e princípios do século XX na parte baixa, por oposição a acções de arrasamento que acontecem em meados de Noventos e nos inícios do século XX, na parte alta, as quais tiveram particular violência em Salvador. Até ao século XIX, os mosteiros e conventos constituem os principais elementos de estruturação do crescimento inicial da cidade, actuando como limite do tecido urbano, orientadores do crescimento e referências nos percursos internos que se estabelecem. As muralhas, portas e fortalezas condicionam igualmente, em muito, o desenvolvimento espacial, contribuindo (com os diques, em Salvador) para uma expressão radioconcentrica que a cidade conserva na sua parte mais antiga e que reproduz hoje, a outra escala, nas grandes vias de relação regional.

O fim do Antigo Regime, para além das alterações de posse que vão dar lugar ao aparecimento de novos equipamentos (com destaque para a sede das associações comerciais), traduz-se também pela construção de uma nova centralidade.

As vias fundamentais desse novo centro (Avenida dos Aliados, no Porto, e Avenida Sete de Setembro, em Salvador), estão marcadas formalmente pela imponência da arquitectura eclética dos seus edifícios, pela diversidade e especialização funcional dos estabelecimentos que se abrem e pela importância da presença administrativa.

As transformações territoriais vão acompanhadas de um reforço da relação da

cidade com a região e de um aumento da mobilidade que facilita a segregação de usos e do tipo de áreas residenciais. Assim, para além da relação centro-periferia que se estabelece, vai-se reforçando uma outra, entre uma área mais valorizada e de maior dinâmica (a oeste, no Porto, a sul, em Salvador), beneficiadas pela disponibilidade de solos, maior facilidade de construção em altura, boa qualidade paisagística e prestígio adquirido (designadamente pela fixação pioneira dos ingleses) e também (causa e consequência, simultaneamente) pelo facto de aí ocorrerem, mais cedo, as maiores alterações nas infra-estruturas de transporte rodoviário e se situarem alguns dos equipamentos mais importantes da nova metrópole (como aeroporto, centros comerciais e lugares de lazer nocturno). As últimas décadas marcam-se pela intensidade e amplitude das transformações que têm lugar, assim como pela sua influência sobre um espaço extremamente vasto, em que as vias de relação e a crescente mobilidade adquirem um papel essencial. Com o caminho de ferro (e as pontes que asseguram a sua chegada à cidade), o eléctrico e o autocarro, as cidades de Porto e Salvador expandem-se e reestruturam-se, valorizando ao longo do século XX o reforço do novo centro. Nas últimas décadas, dá-se uma sensível beneficiação da rede viária, com a Ponte da Arrábida, a Via Norte, a Via Rápida e mais tarde a Via de Cintura Interna, no Porto, e as vias dos vales e a ligação ao aeroporto, em Salvador, a favorecerem a expansão verificada para o lado do Atlântico, sobretudo a partir do eixo de ligação ao aeroporto, com o primeiro «shopping center» e outros grandes centros comerciais, hipermercados, hotéis e restaurantes, bares e discotecas e boa parte dos melhores estabelecimentos de venda de bens de consumo mais raros e sofisticados.

Hoje, uma e outra cidade vivem afastadas entre si: uma voltada para a Europa (mas ainda e sobretudo para o Minho, o Douro e a Galiza) e encontrando no consumo uma das maiores necessidades de boa parte da sua população (tornando praticamente universal o frigorífico e a televisão, depois o automóvel, hoje o telemóvel, amanhã o computador); outra

tomando por referencial o «american way of life» e assumindo uma marcada diferenciação entre as formas de viver de populações fisicamente próximas, mas de facto a viverem em mundos aparte, onde uma larga maioria se situa abaixo do limiar mínimo desejável.

Numa e noutra cidade parecem aumentar as segregações, crescendo também a fragmentação social, de base territorial designadamente, que hoje pode apenas ser (re)orientada por operações dispendiosas e complexas, de âmbito geográfico alargado, articuladas com outras de grande escala, ou direccionadas a comunidades específicas.

Os desafios de um futuro incerto parecem passar, também – e sobretudo numa dita «visão estratégica» – por apostas que as cidades fazem na área do turismo e da cultura. O centro histórico, considerado Património da Humanidade, constitui em ambos os casos, a principal atracção (a que se soma sobretudo a praia em Salvador, ou o «turismo de negócios» no caso do Porto). Em Salvador, a recuperação no centro, levou ao seu despovoamento e intensa «turistificação»; no Porto, tenta-se manter a população no tecido antigo, embora seja evidente a incapacidade de sustentar o abandono residencial na área mais comercial, ou mesmo de manter a sua vitalidade económica, face ao aumento de centros comerciais e outras atracções de âmbito metropolitano. No Porto, a requalificação da Baixa e as intervenções nas frentes de rio e mar (em boa parte associadas ao facto de em 2001 a cidade ter sido escolhida como capital europeia da cultura), ou a construção, por largos milhões de euros, de uma Casa da Cultura, serão parcialmente «compensadas» pela construção da «Cidade das Antas», do lado oposto ao Atlântico, que para além de prédios residenciais e um centro comercial, inclui novo estádio e um pavilhão para jogos e espectáculos. Mas é sobretudo no metro – e no aumento da mobilidade que ele trará – e no domínio ambiental e cultural que se colocam os maiores desafios, seja pelos elevados níveis de poluição do ar e da água, pela necessidade de mais e melhores espaços de recreio, ou pelas crescentes exigências de um público mais desejoso de aceder a exposições, espectáculos

e outros eventos de âmbito cultural. Todavia, talvez que o maior desafio possa ser, sobre todos os demais, os de articulação metropolitana, na resposta aos desafios de cidadãos que, dada a escassa dimensão do Porto e a mobilidade acrescida são, cada vez mais, residentes num município e trabalhadores noutra e consumidores noutra ainda, combinando os seus tempos de vida num território alargado a que o poder local tem dificuldade em responder, com consequências na qualidade de vida e na competitividade de base territorial.

Em Salvador, o projecto de recuperação da parte histórica da cidade pode ser considerado como um sucesso, tendo em vista o seu estado anterior, apesar de todas as críticas que podem ser efectuadas sobre as opções escolhidas. Fica o contraste com o relativo abandono da Cidade Baixa, sobretudo o Bairro do Comércio, que ainda conta com belos exemplares da arquitectura civil do século XVIII, assim como do magnífico prédio da Associação Comercial.

Embora uma série de projectos tenham sido iniciados nessa parte da cidade, seja pelo Estado (Via Náutica) ou por capitais privados (nova marina, restaurantes em antigos trapiches, barcos de passageiros do tipo catamarã com capacidade para centenas de pessoas), na verdade, o património urbanístico permanece ainda na sua maior parte por recuperar, numa situação que lembra a deterioração do Bairro do Pelourinho, antes do processo de requalificação.

Os problemas ambientais em Salvador não são graves porque a industrialização é periférica, mas as deficiências de saneamento na periferia ainda não foram totalmente resolvidas e a questão torna-se mais grave nas áreas de risco (zonas inundáveis e encostas), as quais foram ocupadas por «invasões».

A questão cultural é contraditória: os equipamentos são razoáveis em torno do «centro histórico», enquanto que a periferia é mal equipada, o que contrasta com um meio cultural muito rico, devido à combinação dos contributos das diferentes culturas (indígena, lusa e africana), que resultaram numa riqueza de produção sobretudo musical, mas também na alimentação, na dança, no tea-



Fig. 40 – Vista de satélite da «região urbana» de Salvador.

tro e na literatura, que está dando origem a uma indústria cultural emergente, com impacto em todo o país e um pouco por todo o mundo.

A implantação da primeira linha de metro pode contribuir para uma importante mudança da segregação territorial estabelecida, na medida em que faz a ligação entre os bairros populares da área central da península com a área em torno do centro tradicional. Esta opção poderá favorecer o sector central da península, tanto mais que não está prevista a ligação com a área de maior expansão da cidade, ou seja, em torno do Iguatemi. Na dimensão supramunicipal, de facto toda a Região Metropolitana de Salvador é hoje um espaço de fluxos, com a cidade de Salvador a funcionar quase como um «município dormitório» para os trabalhadores dos distritos industriais localizados em municípios vizinhos, muito embora a recente implantação da fábrica da Ford possa eventualmente contribuir para modificar esse modelo, na medida em que o transporte dos trabalha-

dores não será subsidiado, o que favorecerá a sua fixação na proximidade.

A principal expansão actual de Salvador dá-se essencialmente de uma forma linear, ao longo da orla atlântica, em direcção ao norte, verificando-se que a urbanização contínua ultrapassa já o aeroporto. Construem-se sobretudo bairros de elevado «standing» (a exemplo do loteamento Vilas do Atlântico, distante cerca de 30 km do centro de Salvador), que se prolongam pelo Município de Camaçari, numa urbanização atraída por novos fluxos, devidos à implantação de uma série de «resorts» turísticos em Sauípe, a 70 km de Salvador, indicando novas formas de ocupação urbano-regionais. Esta ocupação ao longo da orla, é acompanhada, em paralelo, no interior do continente, pela implantação de bairros populares, o que prolonga formas espaciais segregadas, que se comunicam através da aquisição/prestação de serviços de baixa remuneração, indicando as permanências de uma sociedade que ainda não resolveu a questão da desigual-

dade e da pobreza, o que constituiu, sem dúvida, o seu principal desafio, muito embora não dependa apenas de Salvador, mas do conjunto da sociedade brasileira e, até, de empresas e conjunturas internacionais.

A fechar, importa salvaguardar uma vez mais que a leitura dos territórios, do papel desempenhado pelos principais agentes de transformação e a abordagem dos contextos históricos, ajudarão a melhor compreender o percurso de cada cidade e as proximidades e distanciamentos entre ambas. Sendo todavia certo que algumas diferenças são não menos importantes e significativas que muitas das semelhanças e que muitas das coincidências têm uma razão conjuntural que fez com que ocorressem em muitas cidades de todo o mundo, não é menos verdade que existem notáveis semelhanças entre estas duas cidades, as quais, pela sua quantidade, permanência temporal e significado territorial e cultural, merecem bem todo o realce e mais estudo. Daí que este artigo, como introdutoriamente se deu conta, não mais pretenda ser que um pequeno passo, numa investigação que haveria de melhor estudar processos gerais comuns às duas cidades, separando melhor, tanto quanto possível, os processos globais daqueles que adquirem especial particularismo num e/ou noutro caso. E que haverá de aprofundar leituras comparativas em áreas temáticas específicas, assim como alargar a análise a outras cidades de matriz original portuguesa ■

*Professor do Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

**Professor do Mestrado em Geografia da Universidade Federal da Bahia (UFBA), e do Mestrado em Análise Regional da Universidade Salvador (UNIFACS).

FONTE DAS ILUSTRAÇÕES

Fig. 1 - CRUARB/CH – *O Centro Histórico do Porto*, Porto, 1992.

Fig. 2 - IPAC/Bahia – *Centro Histórico de Salvador. Programa de Recuperação*, Salvador, 1995.

Fig. 3 e 4 - R. Loza (coord.) – *Porto Património Mundial*, Porto, CMP, 1998.

Reis, Nestor G. – *Imagens de vilas e cidades do Brasil Colonial*, S. Paulo, Edusp, 2000.

Fig. 5 e 6 - H. Duncalf (1736), in *Edição Come-*

morativa da Inauguração da Ponte da Arrábida, Porto, CMP, 1963.

G. Ferrez – *O Brasil de Eduard Hildebrandt*. Rio de Janeiro, Dist. Record, s/d.

Fig. 7 e 8 – A. Saraiva, L. F. Alves e J. Machado – *O Sentimento do Porto*, Porto, Campo das Letras, 3ª ed., 2001.

S. T. Martinez – *Bahia: signos da fé*, Salvador, FCJA; Barcelona, Bustamante Eds., 1997.

Fig. 9 e 10 - Carvalho, Luís de; Pereira, Ricardo – *Livro de Ouro: Porto Património Mundial*, Porto, O Comércio do Porto, 1999.

G. Ferrez – *As Cidades do Salvador e Rio de Janeiro no Século XVIII*. Rio de Janeiro, IHGB, 1963.

Fig. 11 e 12 - Planta de George Balck (1813), in H. Marques, J. A. Rio Fernandes e L.P. Martins – *Porto: percursos nos espaços e memórias*, Porto, Ed. Afrontamento, 1990.

Planta de C. A. Weyll (c.1851), in D. Rebouças e Godofredo Filho, 1979.

Fig. 13 e 14 - *A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão (1872-1946)*, Porto, Ed. da Fotografia Alvão, 1984.

G. Ferrez – *Bahia. Velhas Fotografias, 1858-1900*. Rio de Janeiro, Kosmos; Salvador, BBI, 1988.

Fig. 15 e 16 - *Fotografia Beleza / Mário Cláudio – Margens do Tempo*, Ed. Livraria Figueirinhas, Lisboa&Porto, 2001.

G. Ferrez – *Bahia. Velhas Fotografias, 1858-1900*. Rio de Janeiro, Kosmos; Salvador, BBI, 1988.

Fig. 17 e 18 - *Fotografia Beleza / Mário Cláudio – Margens do Tempo*, Ed. Livraria Figueirinhas, Lisboa&Porto, 2001.

P. Verger – *Retratos da Bahia 1946 a 1952*, Salvador, Ed. Corrupio, 1990.

Fig. 19 e 20 - *A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão (1872-1946)*, Porto, Ed. da Fotografia Alvão, 1984.

G. Ferrez – *Bahia. Velhas Fotografias, 1858-1900*. Rio de Janeiro, Kosmos; Salvador, BBI, 1988.

Fig. 21 e 22 - Grupo IF – *Porto: esquinas do tempo* (catálogo de exposição), Porto, CMP, 1982.

P. Verger – *Retratos da Bahia 1946 a 1952*, Salvador, Ed. Corrupio, 1990.

Fig. 23 e 24 - Grupo IF – *Porto: esquinas do tempo* (catálogo de exposição), Porto, CMP, 1982.

F. R. Peres – *Memória da Sé*, Salvador, SCEB, 1999.

Fig. 25 e 26 - Grupo IF – *Porto: esquinas do tempo* (catálogo de exposição), Porto, CMP, 1982.

Gov. Estado da Bahia – *Bahias*, Salvador, Ed. Corrupio, 1990; foto de J. C. Almeida.

Fig. 27 e 28 - Antão de Almeida Garrett – *Plano Regulador da Cidade do Porto*, Porto, CMP, 1954.

P. M. Salvador – *EPUCS: uma experiência de planeamento urbano*, Salvador, 1976.

Fig. 29 e 30 - H. Marques, J. A. Rio Fernandes e L. P. Martins – *Porto: percursos nos espaços e memórias*, Porto, Ed. Afrontamento, 1990.

Gov. Estado da Bahia – *Bahias*, Salvador, Ed. Corrupio, 1990.

Fig. 31 e 32 - <http://www.metropla.net/>

Fig. 33 e 34 - R. Loza (coord.) – *Porto Património Mundial*, Porto, CMP, 1998.

P. Tirapeli – *Patrimônios da Humanidade no Brasil*, S. Paulo, Metalivros, 2001.

Fig. 35 - Atualizado a partir de J. A. Rio Fernan-

des – *Desindustrialização, terciarização e reestruturação territorial: o caso do Porto*, in «A Indústria Portuense em Perspectiva Histórica», Porto, CLC-FLUP, 1997.

Fig. 36 - CMP (2002).

Fig. 37 - A. Scheinowitz – *O Macroplanejamento da Aglomeração de Salvador*, Salvador, SCT, 1998.

Fig. 38 - Gov. Estado da Bahia / PM Salvador – *Via Náutica*, Salvador, 2000.

Fig. 39 - Erfoto, 2000.

Fig. 40 - VIII Simpósio Brasileiro de Sensoriamento Remoto, Salvador, 14-19/4/96, INPE / SELIER.

BIBLIOGRAFIA SELECCIONADA

A) PORTO:

Alves, Jorge Fernandes (1994) – *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto Oitocentista*, Porto, edição do autor.

Costa, Agostinho Rebelo da Costa (1788) – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto*. Porto, Oficina de António Alvarez Ribeiro.

Fernandes, José A. Rio (1997) – *Porto: cidade e comércio*, Porto, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto.

Jorge, Ricardo (1930) – *Brasil! Brasil!*, Lisboa, Empresa Literária Fluminense.

Marques, Helder; Fernandes, José A. Rio Fernandes; Martins, Luís Paulo (1990) – *Porto: percursos nos espaços e nas memórias*, Porto, Afrontamento.

Oliveira, J. M. Pereira de (1973) – *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.

Ramos, António Oliveira, org. (1994) – *História da cidade do Porto*, Porto, Porto Editora.

Saraiva, Arnaldo; Alves, Luís Ferreira; Machado, João – *O Sentimento do Porto*. Porto, Campo das Letras, 2001.

B) SALVADOR:

Bahia. S. I. C. / C. F. T (1975) – *Inventário de Proteção do Acervo Cultural. Vol. 1. Monumentos do Município de Salvador*. Salvador.

Caldas, José Antonio (1951) – *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Salvador, Beneditina.

Marins, Paulo C. G. (2001) – *Através da Rótula. Sociedade e Arquitetura Urbana no Brasil, séculos XVII a XX*. S. Paulo, Humanitas / USP.

Ott, Carlos (1955) – *Formação e Evolução Étnica de Salvador*. Salvador, Manu.

Pyrad de Laval, François (1679) – *Voyage de François Pyrad de Laval contenant sa navigation aux Indes Orientales, Maldives, Moluques, & au Brésil...* Paris, L. Billaine.

Santos, Milton (1959) – *O Centro da Cidade do Salvador*. Salvador, Progresso.

Souza, Gabriel Soares de (1987) – *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*. São Paulo, Nacional.

Vasconcelos, Pedro de Almeida (no prelo) – *Salvador: Transformações e Permanências (1549-1999)*. Ilhéus, Editus.

Vilhena, Luís dos Santos (1969) – *A Bahia no Século XVIII*. Salvador, Itapuã (Orig. 1802).