RUI FERNANDO DE JESUS BASTOS TAVARES

Recentrocidade . Memória e Refundação Urbana

Território . Cidade . Arquitectura

"…compilação, devidamente enquadrada, de um conjunto coerente e relevante de trabalhos de investigação…" para a obtenção do grau de Doutor em Arquitectura, pela Faculdade de Letras da Universidade do Porto ao abrigo do Deceto-Lei nº 230/2009

PORTO

FEVEREIRO . 2013

"A memória fabrica-se, o instantâneo ensaia-se, o momento pode levar muito tempo a forjar…"

Josef Fayad

à minha mãe

à graça mãe e filhos pedro e maria

RESUMO

Este trabalho constitui uma compilação de estudos de investigação elaborados desde 1981 e publicados entre 1987 e 2012. Foram seleccionados pela sua relação de coerência temática, relevando uma matriz de interrogativa histórica às unidades físicas do território, da cidade e da arquitectura, nos níveis de ocupação e de organização que nos permitiram isolar, identificar, apreender e entender as particularidades da sua natureza e da sua forma, enquanto contentores da visualidade material do tempo histórico. Realçam uma linha longa desse tempo histórico, procurando, nos casos estudados, conter as balizas cronológicas de uma ordem política e jurídica, administrativa e técnica, cultural e ideológica que se situa no período da 1ª República (1910-1926), mas que interrogam as continuidades e as rupturas entre os anos finais da Ordem Monárquica (desde os anos 1880) e os anos iniciais da Ordem Corporativa Ditatorial (1933).

Na sua base está um pressuposto conceptual que entende a expressão física da cidade e do território como resultante de um processo histórico de desenvolvimento, onde se sedimentam acções humanas de construção dessa totalidade física e cultural. Essa é uma dimensão histórica que se expressa no mundo urbano, em que o laço de união entre a unidade arquitectónica e o contexto territorial é absolutamente intrínseco, independentemente dos conceitos, dos valores e dos significados históricos de cada tempo. Assim entendidas, essas unidades são núcleos de uma memória cuja continuidade garante o permanente reconhecimento histórico de uma identidade, em sucessivos momentos de fundação e refundação urbana.

Foi, igualmente, pressuposto, que a cidade é, assim, uma entidade representativa e visualizante de conceitos e valores em que a ordem urbanística não só reflecte a ordem social, mas, também, a dimensão carismática da própria instituição urbana. Neste sentido, o estudo da cidade foi perspectivado para entender o processo de adequação dos conceitos e das práticas urbanísticas, pondo em relevo os mecanismos históricos que a tornam uma realidade construída. Resulta, então, uma pesquisa histórica da realidade urbana construída que identifica e interpreta os principais

lineamentos históricos da formação e transformação da forma urbana, nas três fases que marcam o processo histórico – apropriação, urbanização, edificação – e que geram uma lógica de espaços que dá expressão e dimensiona a formação do tecido urbano e das redes territoriais urbanas, nos níveis de fixação e circulação. Em tempo longo, essas redes constituíram permanentes razões históricas de posicionamento e desenvolvimento formal do território e da cidade, mas, desde os finais do século XVIII, elas integram um desígnio de globalidade integrada em amplitudes nacionais.

O conjunto destes estudos orientaram-se para compreender como o movimento de pessoas, mercadorias, notícias e conhecimentos exigia uma alteração projectada do território e da cidade, e para verificar qual a dimensão desses projectos, qual a sua contextualização histórica – técnica, política e económica – e quais foram as realidades construídas em dois casos de estudo considerados paradigma daquele desígnio – o caso da cidade do Porto e o caso da cidade de Aveiro. O paradigma resulta da sua condição física territorial, nos aspectos comuns (ambas cidades portuárias e ambas importantes pontos de penetração interior por navegação fluvial) e nos aspectos específicos (a verticalidade maciça no Porto oposta à horizontalidade dedilhada aquática). Resulta, ainda, da condição histórica que é afectada pelo projecto de criação das estruturas de circulação – aquáticas, rodoviárias e ferroviárias – estabelecido entre os séculos XVIII e XIX, que altera, nos dois casos, a relação com o território. A posição, também diferenciada, que as duas cidades vão ocupar na rede ferroviária, que é a única que se constrói, introduz uma valorização excepcional enquanto estruturas urbanas centrais, que determinou uma reformulação histórica dos valores de posição e significado do centro urbano. Em ambas, os projectos políticos municipais republicanos encetaram operações de renovação do espaço urbano, criando novas estruturas de uma nova arquitectura urbana que recentra a cidade histórica e recentra a nova cidade no renovado mosaico administrativo territorial. Em ambas, se reconhece a emergência do que os textos permitem isolar como um novo conceito operativo para o entendimento histórico das alterações introduzidas no período estudado – recentrocidade, suportado pela memória e projectando uma refundação urbana.

O enquadramento que alinhou os textos é composto de três partes.

Na primeira - *memória e refundação urbana - o caso do Porto* – incorporam-se estudos que discutem a validade da proposta interpretativa, aplicado ao caso da cidade do Porto, estudando o Plano de Renovação do Centro Cívico, desenhado pelo arquitecto britânico Barry Parker, contextualizando nacional e internacionalmente a proposta e questionando, igualmente, a validade das diferenciadas aproximações de perspectiva ao conceito.

Na segunda – *memória e refundação urbana - recentrocidade* – reúnem-se textos que estudam os programas, os projectos e as alterações introduzidas pelas redes de circulação territorial, explorando as fontes da cartografia histórica para os séculos XVIII e XIX, opondo o posicionamento fisiocrata dos governos marianos (pós-pombalinos) ao posicionamento regenerador das obras públicas. Reúne-se, igualmente, as bases de estudo de para uma interpretação global, tipologicamente interrogativa, das novas estruturas urbanas criadas na sequência das diversas formas do serviço ferroviário às cidades, propondo já uma visão comparada para um agrupamento

tipológico urbano. Por último, nesta parte, reúne-se os textos que permitem uma diferenciação singular do caso de Aveiro, como paradigma da estrutura-tipo *avenida da estação*, bem como o enquadramento do papel dos arquitectos municipais no desenho urbano e na gestão urbanísticas das cidades durante as administrações republicanas.

ABSTRACT

This work is a compilation of research articles (produced from 1981 onwards and published between 1987 and 2012) selected for their thematic coherence. All of them examine the physical units of territory, city and architecture from a historical perspective, focusing on the dimensions of occupation and organization. This has permitted the identification and exploration of their particularities as vehicles of material visuality within a specific historical period, which essentially coincides with one political, legal, administrative, technical, cultural and ideological order – the 1st Republic of 1910-1926 – though account is also taken of the continuities and ruptures existing between this and the last years of the monarchy (from 1880) and early years of the corporate dictatorship (1933).

All the studies are underpinned by a conceptual assumption that views urban and territorial expression as the result of a historical development process, in which construction practices emanate from a physical and cultural whole. This historical dimension is clearly expressed in the urban context, where there is an intrinsic connection between architecture and territory, irrespective of the concepts, values and meanings of each historical period. Thus understood, these units form the nuclei of a memory whose continuity ensures constant historical recognition of a particular identity at successive moments of urban foundation and re-foundation.

It is also assumed that the city is a visual representative of concepts and values, in the sense that the urban order not only reflects the social order but also the charismatic dimension of the urban institution itself. Thus, the studies aim to explore how town planning concepts and practices were tailored to suit this specific situation, focusing upon the historical mechanisms underlying the built reality. The result is a historical study of the built urban environment, which identifies and interprets the main lines of formation and transformation. The work is organised into three phases to mark the historical process - appropriation, urbanization and edification – which generate a spatial logic that gives expression to the formation of the urban fabric and urban territorial networks on the levels of fixation and circulation. Over a broad period, these networks have constituted sound historical reasons for the positioning and formal development of the territory and city, integrated into a much broader plan of national reach since the late 18th century.

Together, these studies aim to explore how the movement of people, goods, news and knowledge stimulated the planned alteration of territory and city, and to gauge the dimension of these projects, their historical background (technical, political and economic) and the concrete results in two paradigmatic case studies, the cities of Porto and Aveiro. The paradigm results from

the physical condition of territory, and considers aspects they have in common (both are port cities and important points of penetration into the interior of the country via river transport systems) as well as specific ones (extensive vertical construction in Porto as opposed to the horizontal pattern evident in Aveiro). It also results from the creation of circulation structures (water, road and rail) between the 18th and 19th centuries, which in both cases altered the relationship with territory. The different positions that the two cities came to occupy with relation to the rail network (the only network that was specifically constructed) make the railways especially important as central urban structures, resulting in a historical formulation of the values of position and meaning of the urban centre. In both, municipal projects carried out under the Republican regime launched operations of urban renewal, creating the structures for a new form of urban architecture, which recentres the historical city and the new city in the renovated mosaic of territorial administration. Both studies make reference to a new operative concept for the historical understanding of the alterations introduced in the period under study – the notion of "recentrecity" supported by memory and projecting urban refoundation.

The texts are organized into three broad sections.

The first – *memory and urban refounding - the case of Oporto*– consists of studies that discuss the validity of this interpretative concept as applied to the city of Porto, focusing upon the Civic Centre Renovation Plan, designed by the British architect Barry Parker. The concept is contextualized, nationally and internationally, and alternative approaches are also discussed.

The second – *memory and urban refounding - recentrecity* – consists of a series of texts that look at the programmes, plans and alterations generated by the introduction of circulation networks, exploring sources of historical cartography for the 18th and 19th centuries, and comparing the physiocratic positions of the Post-Pombaline governments of Queen Mary with the position of the Regeneration Party based on public works. It also sets up the basis for a global interpretation of the new urban structures created in the wake of the railway, offering a comparative view of a particular urban typological grouping. This part also includes texts that focus on the specific case of Aveiro as an example of the *station avenue* paradigm, as well as the exploring the role of municipal architects in town planning and urban management of cities during the Republican administrations.

AGRADECIMENTOS

É justo evocar o início – agradeço a minha mãe, a quem devo a força da minha existência. Esteja ela onde estiver, sabe que este momento é a retribuição dessa dádiva.

À Graça, devo a continuidade dessa força e o ter estado sempre, mesmo quando eu não estive. Aos meus dois filhos, Pedro e Maria, o constante sentimento retribuído da minha existência.

Ao Professor Arquitecto Fernando Távora, devo a circunstância do meu rumo se ter desviado da arqueologia para encontrar a riqueza da escola de arquitectura, na sua palavra e no seu gesto, de um permanente ensinamento, que continua a guiar o meu percurso na constante evocação de um dos seus pensamentos: - “a inversa também é verdadeira”.

Ao Professor José Augusto França agradeço a disponibilidade para orientar o meu plano de doutoramento, o interesse e a pertinência das sua críticas e, sobretudo, o seu permanente apoio e compreensão para a minha errante e inquieta interrogativa.

Pelo seu permanente ensinamento e orientação na disciplina rigorosa da investigação histórica e arqueológica, bem como pela sua generosa e intensa amizade e preocupação que sempre dispensou ao nosso trabalho, devo um agradecimento muito especial ao Dr. Manuel Real.

Pelo apoio e amizade empenhada em sustentar uma base institucional para um definitivo e ponderado encerramento desta etapa do trabalho, agradeço, especialmente, aos Professores

Domingos Tavares, José Quintão, Rui Póvoas, Marta Oliveira, José Miguel Rodrigues, Pedro Alarcão e Madalena Pinto Silva.

Pela forma prestável e competente como sempre me receberam, apoiaram e ajudaram na pesquisa do Arquivo Histórico Municipal do Porto, agradeço a todos os que nele trabalham e trabalharam durante a minha estadia, especialmente ao Dr. Manuel Real, à Dr.ª Helena Gil Braga, à Dr.ª Rosário Guimarães, à Dr.ª Paula Cunha e ao Manuel Araújo.

Aos meus colegas, no permanente interesse em saber como, quando e em que condições este trabalho se poderia terminar em bom tempo e em bom sucesso, dando mesmo uma ajuda na revisão final, devo um agradecimento e um dever de retribuição, em tempo útil, especialmente ao Professor Marco Ginoulhiac, à Arq.ª Paula Petiz, ao Arq.º Eliseu Gonçalves e ao Arq.º Joaquim Teixeira.

Pela forma generosa e desmedida, não se negando a horas de esforço e acompanhamento amigo, lendo, discutindo e revendo, mas, sobretudo, estruturando toda a parte de composição final informática e gráfica, sem a qual este trabalho não veria a luz do dia em brilho e orgulho de uma bonita peça, devo um agradecimento muitíssimo especial à Professora Clara Vale. Tenho para com ela uma dívida sem tempo.

Pelo forma generosa e profundamente competente que dedicou à revisão e regrada composição das fontes e referências bibliográficas, devo um agradecimento especial à minha amiga e colega de curso Professora Fernanda Ribeiro.

É justo evocar o início – a todos os meus alunos, que sempre me ensinaram a não confiar demasiado nas minhas poucas certezas, ampliando as dúvidas que me permitiram acreditar nas palavras do filósofo - “os problemas suscitam outros problemas”.

NOTA EXPLICATIVA

O presente trabalho apresenta-se ao abrigo do Decreto-Lei n.º 230/2009, que estabelece as normas específicas para a obtenção do grau de Doutor, em condições de exigência equivalentes à da elaboração de uma tese. Estabelece, igualmente, que essa equivalência integra uma «...compilação, devidamente enquadrada, de um conjunto coerente e relevante de trabalhos de investigação, já objecto de publicação...». O que se reuniu neste trabalho, de acordo com a exigência mencionada, é um corpo de textos, que correspondem a estudos de investigação, elaborados desde 1981 e publicados entre 1987 e 2012. Foram seleccionados pela sua relação de coerência temática, que releva do facto de se enquadrarem numa matriz interrogativa histórica às unidades físicas do território, da cidade e da arquitectura, para o período republicano, especificamente para duas unidades urbanas portuguesas – Porto e Aveiro. Tratando-se de textos já publicados, alguns em circunstâncias de edição que tornaram difícil a sua recuperação informática original, foram objecto de uma digitalização das publicações para recuperação. Essa possibilidade acabou por nos sugerir a integração documental dessas imagens, recuperando bases já de difícil acesso. A montagem final obedeceu a um critério de fixação da página esquerda para essas imagens. Apenas se integraram as partes das publicações originais que contivessem imagens, ampliando assim a leitura e fornecendo, de imediato, as legendas e os créditos em muitos casos. Todos os textos foram agora revisitados, revistos e anotados em alguns dos casos, permitindo, assim uma actualização bibliográfica. Foram enquadrados por um conjunto de textos novos, que introduzem as matérias tratadas, que estabelecem relações entre os seus conteúdos e que, sobretudo, relevam a intenção de os colocar numa estrutura coerente. Todos esses textos novos foram impressos em páginas de fundo cinza, de modo a não se confundirem com os textos que constituem a recolha que incorpora a compilação exigida. As figuras da publicação original usam a forma “Fig.” e as que acompanham os textos novos usam a forma “Figura”, para, assim, se distinguirem das anteriores quando referidas no texto.

SUMÁRIO

Resumo . . . . . **VII**

Abstract . . . . . **X**

Agradecimentos . . . . . **XIII**

Nota explicativa . . . . . **XV**

Sumário . . . . . **XVII**

Lista de imagens . . . . . **XIX**

Siglas . . . . . **XXI**

Abertura e enquadramento **1**

1. Percurso de investigação **1**

2. Enquadramento - conceitos, temas e problemas **11**

Cidade e processo histórico 11

Memória e refundação urbana - Recentrocidade 13

Porto Republicano - Gestão municipal e políticas urbanas 15

Porto Republicano - Propriedade e cadastro (registos cartográficos) 18

Porto Republicano - Estruturas portuárias 21

Porto Republicano - Equipamentos urbanos 25

Porto Republicano - Habitação económica 30

Território e Cidade - Redes de Circulação 31

Parte I - Memória e Refundação Urbana - O Caso do Porto **35**

1 . Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto 37

2 . Urban and Architectural Reconfiguration in the Opening to Modernity - The Construction of the City Of Porto (PORTUGAL) Between The Influence of Beaux-Arts And The Modern Movement 105

Porto Republicano – Propriedade e Cadastro (registos cartográficos) **115**

3 . A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 — Uma Base Cartográfica para a Gestão Urbanística Municipal . 117

4 . Carta Topográfica da Cidade do Porto - 1892 133
5 . A Representação Gráfica Rigorosa como Instrumento, Técnica e Linguagem da Gestão Espacial. A Institucionalização do Cadastro Topográfico Parcelar 149

Porto Republicano - Estruturas portuárias 167
6 . Do Almazém Régio à Alfândega Nova: Evolução de um Tipo de Arquitectura Portuária 169
7 . Alfândega Nova: O Sítio e o Signo 209

Porto Republicano – Transportes e Equipamentos Urbanos 251
8 . Mercado Ferreira Borges 253
9 . Mercado do Bolhão 265
10 . O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios eléctricos. 295

Porto Republicano – Habitação Económica 313
11 . História da Promoção Pública da Habitação em Portugal. Panorâmica Histórica 315
12 . Porto – Atlas Histórico* 329
13 . Bases Para a Compreensão do Desenvolvimento Urbanístico do Porto 367

Parte II - Memória e Refudação urbana - Recentrocidade 415

Porto - Refundação Urbana e Recentrocidade 417
14 . RE.CENTRO.CIDADE – Memória e Refundação Urbana. Centro / Território – Centro / Cidade". "O caso de Porto-Portugal – o Plano do Centro Cívico do Porto (1916) de Barry Parker, Arquitecto. 419
15 . Memória e refundação urbana. Conservar e desenvolver a Cidade. O caso do Porto. 431
16 . Porto 20th Century urban centralities. Two Study Cases: Aliados Administrative central Plan (Barry Parker) and Boavista Urban Axis. Urban development between Town Planning and Real Estate Investment. 443
17 . Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade 459

Reflexão Final - Notas Conclusivas 483

Para sempre... 487

Fontes, Referências Bibliográficas e Índice Geral 489

Fontes e Referências Bibliográficas 491

Índice Geral 521

LISTA DE IMAGENS

Figura 1 - Cidade - quadro conceptual 13

Figura 2 - Projecto de uma Avenida para a Instalação dos novos Paços do Concelho e outros edifícios públicos, por Carlos de Pezerat 63

Figura 3 - Projecto de uma Avenida ligando as Praças da Liberdade e Trindade, realizado pela 3ª. Repartição da Câmara Municipal do Porto 69

Figura 4 - Plano geral da Avenida, com a implantação dos carris de viação eléctrica e a chave para localização dos alçados, por Barry Parker 70

Figura 5 - Planta geral da Avenida, Barry Parker 71

Figura 6 - Estudos para a praceta da Rua Formosa e respectiva ligação à Praça do Município 73

Figura 7 - Estudos para o quarteirão situado entre a passagem de peões para a Rua do Almada e a projectada Rua Ramalho Ortigão 75

Figura 8 - Estudos para a futura Rua Rodrigues Sampaio e respectivo cruzamento com a Rua do Bonjardim . 77

Figura 9 - Estudos para a futura Rua Ramalho Ortigão 79

Figura 10 - Estudos para as futuras Ruas Dr. Magalhães Lemos e Dr. Elísio de Melo 81

Figura 11 - Projecto para o edifício dos Paços do Concelho 82

Figura 12 - Avenida da Ponte e urbanização do morro da Sé. Projecto de Barry Parker 83

Figura 13 - Estudos para a Avenida da Ponte 85

Figura 14 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 87

Figura 15 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 89

Figura 16 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 92

Figura 17 - Plantas e alçados da Avenida da Ponte, Barry Parker 94

Figura 18 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 96

Figura 19 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 98

Figura 20 - Alçados dos edifícios do topo norte da Avenida e do edifício da Câmara Municipal, Barry Parker … 100

Figura 21 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 101

Figura 22 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker 102

Figura 23 - Carta de Teles Ferreira, folha de levantamento de campo da zona do hospital do Conde de Ferreira (1888) 128

Figura 24 - Carta de Teles Ferreira, folha final da zona do hospital do Conde de Ferreira (1892) 129

Figura 25 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta n.º 1" 219

Figura 26 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta Alta n.º 2" 221

Figura 27 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta Baixa de parte da Cidade n.º 3" 223

Figura 28 - Modelo para uma nova Alfândega,1822. "Planta n.º 4" 225

Figura 29 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta n.º 6, Frente do Convento de S. Domingos" . 227

Figura 30 - Alçado da Alfândega Nova (variante) 243

Figura 31 - Projecto da Central Termoeléctrica, 1921 307

Figura 32 - Projecto da Central Termoeléctrica, 1921 310

Figura 33 - 1923, Albert Birkle – "LeippzigerstraB" 316

Figura 34 - 1872, Gustave Doré – "Over London By Train" 317

Figura 35 - 1888, Edwin Lutyens – "Port Sunlight" – Wosks and Village, 1896-1900 318

Figura 36 - 1956, Porto, Plano de Melhoramentos 320

Figura 37 - Cidade do Porto, 1813 446

Figura 38 - Praça de D. Pedro IV, final do século XIX 447

Figura 39 - Plano do Centro Cívico, Barry Parker, 1916 449

Figura 40 - Concretização do Plano do Centro Cívivo 450

Figura 41 - Paços do Concelho, Projecto de Correia da Silva, 1917-1919. Projecto e estado actual do edifício. 450

Figura 42 - Avenida dos Aliados, vista aérea. 451

Figura 43 - Plano Regulador da Cidade do Porto, Giovanni Muzio, 1939/1943. 452

Figura 44 - Vista aérea da Rotunda da Boavista. 453

Figura 45 - Avenida da Boavista, vista aérea. 454

Figura 46 - Avenida da Boavista, vista aérea. 455

Figura 47 - Cidade do Porto, vista aérea. 456

Figura 48 - Vista aárea da casa da Música, projecto de Rem Koolhaas. 457

SIGLAS

ADP-FSTCP - Arquivo Distrital do Porto-Fundo STCP
AGCA - Arquivo da Garden Cities Association, Lechworth
AH/CMA - Arquivo Histórico / Câmara Municipal de Aveiro
AHMP - Arquivo Histórico Municipal do Porto
AHMOP - Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Lisboa (actual MOP-CDA)
AG/CMP - Arquivo Geral / Câmara Municipal do Porto
APFBP - Arquivo Pessoal e Familiar de Barry Parker, Lechworth
BN - Biblioteca Nacional, Lisboa
BPMP - Biblioteca Pública Municipal do Porto
CDD'ORSAY - Centro de Documentação d'Orsay, Paris
CNCC - Centro Nacional de Cartografia e Cadastro - mapoteca, centro de documenta-ção, Lisboa
MOP-CDA - Ministério das Obras Públicas - Centro de Documentação / Arquivo, Lisboa
RIBA/DC - Royal Institute of British Architects / Drawings Collection, Londres
RTPI - Royal Town Planning Institute, Londres
UPC-UM - Unwin Papers Collection - University of Manchester, Manchester

ABERTURA E ENQUADRAMENTO

1. PERCURSO DE INVESTIGAÇÃO

A formação académica de base em História, que obtivemos na Faculdade de Letras da U.P., sendo só, então e apenas, a área cientifica geral, sem as posteriores variantes de Arte e Arqueologia, foi a abertura para escolher um percurso formativo que nos aproximou sempre das realidades concretas materiais que suportavam as existências humanas – individuais ou colectivas, civis ou religiosas, habitação ou trabalho, isoladas ou agrupadas. Assim, essa materialidade do tempo histórico existencial, concretamente vivido e transmitido, testemunhado pelas unidades construídas, desde o território à arquitectura, foi sempre um foco luminoso no nosso percurso disciplinar.

Os nossos interesses de estudo foram sedimentando uma linha de compreensão da História que procurava integrar as acções humanas numa totalidade física e cultural, capaz de nos fazer entender as "entradas" interrogativas - Quem? Onde? Como? Quando? Para quê? Neste alinhamento

compreensivo, que nos guiava a procura de testemunhos documentais, não nos parecia uma determinação o tão ambicionado – Porquê? É evidente que não o ignorávamos, sabendo, na sequência dos ensinamentos dos mestres historiadores, que é na resposta a essa interrogativa que melhor se isolam os valores e os significados das acções. Mas também sabíamos, considerando a profundidade disciplinar daqueles ensinamentos, que se não respondêssemos cuidadosa e pertinentemente às questões anteriores, aquela totalidade física e cultural nos escapava completamente. Não mais poderíamos saber os contornos de uma formalização material e tecnicamente realizada, não mais apreenderíamos a densidade da sobreposição, da adição e da subtracção, do contínuo e do interrompido, do funcional e do emocional, do simples e do complexo, do corrente e do excepcional, do empírico e do erudito, do individual e do colectivo. Elementos e níveis que nos permitem isolar, identificar, apreender e entender as particularidades de natureza e de forma das unidades que nos revelam a visualidade material do tempo histórico. Sendo assim, o primeiro passo foi, e continua a ser, o de construir uma narrativa de acontecimentos, uma sequência de acções físicas que constituam os sinais de uma grafia material para uma leitura histórica do documento construído. A elaboração de uma descrição sensível, nas palavras de Aldo Rossi, que, agora sim, nos aproxime do significado histórico da existência material, independentemente do tempo que ela tenha[1]. Existências arquitectónicas, isoladas ou agrupadas, correntes ou singulares, eruditas, populares, monumentais, consolidadas, arruinadas, activas, abandonadas; mas, todas, correspondendo a níveis históricos de representatividade de conceitos e valores do homem que as criou, que as construiu e que as usou. A dimensão colectiva do significado histórico dessas existências arquitectónicas sempre nos deu a consciência de uma perspectiva territorial e urbana, em duas bases documentais incontornáveis do seu estudo: por um lado, a materialidade concreta, mesmo que não visível em cotas positivas, que exige métodos de investigação arqueológica; por outro, o registo de projecto ou de testemunho da existência, em vários suportes textuais ou de imagem. Nessa dimensão colectiva, salientamos os fenómenos de globalidade, de união, de concentração, de número, de tal modo que os elementos individuais ganham uma expressão colectiva, um somatório de usos, de formas e de espaços. Essa é a dimensão expressa no mundo urbano, em que o laço de união entre a unidade arquitectónica e o contexto territorial é absolutamente intrínseco, sem depender dos conceitos, dos valores e dos significados históricos de cada tempo.

A cidade é, assim, uma entidade representativa e visualizante de conceitos e valores; a ordem urbanística não só reflecte a ordem social, mas, igualmente, a dimensão carismática da própria

1. Rossi, enquanto arquitecto e teórico da arquitectura, foi o que melhor expressou a apropriação actual do conceito clássico da "visualidade emocional" como base de apreensão do tempo de materialização das coisas, o *"genius loci",* incontornável na fundação de uma cidade ou de uma construção. Ver Rossi, Aldo - *L'architettura della città.* Padova: Marsilio Editori, 1966 (edição portuguesa: *A arquitectura da cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 1977) e do mesmo autor *A scientific autobiography.* Cambridge: The MIT Press, 1981.

instituição urbana, como acentuou já Carlo Argan[2]. Neste sentido, o estudo da cidade pode ser perspectivado para o processo de adequação dos conceitos e das práticas urbanísticas, pondo em relevo os mecanismos históricos que a tornam uma realidade construída.

Mecanismos históricos, porque a cidade também é um quotidiano humano onde se expressam as condições objectivas da vida dos homens e as formas como estes a pensam e a vivem.

Como realidade construída, a cidade é uma entidade concebida e projectada e, portanto, tecnicamente realizável. Assim se abre uma dupla perspectiva para guiar o percurso de investigação e orientar a condução dos trabalhos que fomos realizando, de acordo com um plano que haveria de constituir uma base de formulação de uma dissertação, que seria fatalmente uma suspensão, em tempo e tema, de uma linha mais estrutural e menos conjuntural. Sobretudo, que fizesse a integração de um intervalo histórico de tempo curto em uma linha de continuidade e ruptura, que só se observa quando se considera um tempo suficientemente dilatado, que permita perceber os períodos activos e os períodos inactivos – os chamados silêncios históricos. Mas, o que nos parecia indispensável, era integrar essa análise necessariamente circunscrita a uma unidade urbana na sua respectiva contextualização territorial; esta exigência, se é verdadeira para os tempos históricos urbanos de periodização pré-industrial, mais imprescindível se torna a sua consideração nos tempos pós-industriais, a partir do início do século XIX. A realidade urbana, sendo sempre um elemento integrante do território, na dualidade complementar (mais inclusiva que exclusiva) entre o campo e a cidade, entre o "rur" e a "urbe", com uma formalização unitária em muitos casos dependente da própria formalização imposta ao território (como no exemplo das cidades imperiais romanas), o que é um facto histórico é que, desde os finais do século XVIII, elas incorporam uma rede de articulação territorial que as torna elementos integrados em estruturas de ampla circulação territorial.

Essa foi a nossa delimitação temática e de periodização histórica, parecendo que não seria possível entender qualquer unidade urbana se a isolássemos de uma componente territorial, que implicava compreender, pelo menos, a posição relativa de outras unidades urbanas dentro da rede. Mas passava também, por apreender os alinhamentos históricos de uma continuidade de natureza e forma, dimensão institucional e política, de base económica e social, que justificam todas as acções de construção individual e colectiva da cidade, enquanto totalidade física, cultural e, sobretudo, política. Os fenómenos urbanos, expressos na sua materialidade construtiva, são uma resultante de ordem institucional e política, que se apoia em bases sócio-económicas e se expressam em desígnios culturais, mas que se fixam no concreto território urbano, ou seja, se revelam pela capacidade de apropriação real e concreta do espaço.

2. Argan, Carlo - *Storia dell'arte come storia della città*. Roma: Editori Riuniti,1983.

Isolados os enquadramentos temáticos, urbanos e territoriais, fácil foi escolher um segmento histórico que sabíamos não ter sido estudado, nem sequer identificado como uma sectorização importante ao nível da Ordem Política para orientar diferentes desígnios urbanos no alinhamento oitocentista português – a acção urbana decorrente da Implantação da República (1910-1926), procurando entender as coordenadas específicas, as continuidades e as rupturas entre os anos finais da Ordem Monárquica (desde os anos 1880) e os anos iniciais da Ordem Ditatorial (até 1933). Interessava perceber o enquadramento da conceptualização urbanística que informa as propostas do período republicano; e a singularização dos instrumentos técnicos - quer ao nível do projecto, quer ao nível da gestão urbanística - que irão ser adoptados para realizar a desejada configuração urbana. Elegemos o caso da cidade do Porto pela importância política e urbana que representa no período republicano, sabendo logo que uma das principais realizações urbanas na cidade (e no Portugal urbano) estava precisamente associada à municipalidade republicana, que também foi uma que mais precocemente assumiu a gestão da Câmara, mesmo antes da implantação da ordem republicana (a lista da cidade, republicana, foi eleita em 1907). Assim se verifica, de imediato, uma diferenciada preocupação política que elege prioridades que suspendem acções, retomam decisões, questionam políticas para a gestão de sectores urbanos, que não se confundem com o período monárquico.

Uma grande diferença parece ressaltar entre a intenção manifestada em 1889 de "aproveitar as luzes de engenheiros hábeis" para o estudo da remodelação do centro da cidade, e os princípios "da moderna arte de construção das cidades" que devem enquadrar o "Plano de Melhoramentos e Ampliação" que o vereador Elísio de Melo propõe, em 1914, e que, significativamente, deveria ser apreciado "sob o quíntuplo ponto de vista higiénico, técnico, artístico, económico e social", por uma comissão da qual fizesse parte um "profissional estrangeiro de nome consagrado nesta arte"[3]. Assim, pretendia-se problematizar as formas como o ideário político-cultural republicano (no que ele encerrava de liberalizante, democratizante, socializante, nacionalizante e internacionalizante) enquadra a questão urbanística.

Essa problematização subordinava-se ao nosso entendimento disciplinar: que todo o acto urbanístico detém uma componente estrutural determinante e, assim analisado, o que parecia ser a sua unidade indivisível aparece, pelo contrário, como um conjunto de experiências estratificadas, um sistema de relações, um processo. A sua compreensão envolve, portanto, uma dupla preocupação analítica que se prende ora com a matéria estruturada, ora com o próprio processo de estruturação.

3. Aspectos enunciados na documentação sobre a reforma do centro cívico do Porto. Ver Tavares, Rui - Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central: a intervenção de Barry Parker no Porto. *Boletim Cultural* - Câmara Municipal do Porto. Porto. 2.ª série3/4, 85/86, 1985, p. 261-324

O estudo da cidade aparece então dimensionado para o enquadramento cultural, político, económico, social e técnico de um processo de urbanização, onde a apreensão total dos fenómenos urbanos tem de passar pela individualização, no interior dos mesmos, das relações que vinculam a diversidade fenomenológica, formando assim um sistema de níveis, um campo de acções, ou seja, a própria estrutura urbana como uma totalidade física, cultural, económica e política. Uma intuição materializada em formas arquitectónicas, em espaços urbanos, mas que resultam na sua base "elementar" da estrutura jurídica de divisão e apropriação do solo. Aqui se distingue e separam os níveis de propriedade e uso, do publico e do privado.

Mas um processo encerra naturalmente uma sucessão, no tempo e no espaço; um percurso nem sempre linear, nem sempre contínuo, onde se cruzam heranças e inovações, tradições e transgressões, que os cortes introduzidos pelas mutações revolucionárias político-económicas permitem enquadrar, mas onde os fenómenos de continuidade têm, por vezes, uma presença evidente.

Como afirmou Marc Bloch "não se faz história, senão com os fenómenos que continuam"[4], o que releva a necessidade de colocar os fenómenos urbanos num tempo longo, que permita observar a sua evolução e compreender o seu significado na formação da estrutura urbana. Evolução essa onde a permanência e a mudança são catalisadores dos próprios mecanismos históricos de formação da cidade.

Tempo longo, de continuidades e rupturas, que aponta para uma delimitação cronológica do estudo com início no período de construção das pontes metálicas (1877, D. Maria; 1886, Luís I) - corolário das transformações operadas pela política da Regeneração e que tornam significativa uma alteração de escala da cidade - e o fim marcado pela consolidação das alterações políticas conducentes à implantação do Estado Novo (1933).

O processo de urbanização da cidade neste período, considerado no seu conjunto, era, então (quando formulamos os primeiros planos de estudo), praticamente uma página em branco na historiografia da cidade do Porto, tendo merecido referências muito pontuais a isoladas intervenções urbanísticas (como nos trabalhos de José-Augusto França[5] e Pereira de Oliveira[6]).

---

4. *Bloch, Marc - Introdução à História.* [Edição revista, aumentada e criticada por Etienne Bloch. Prefácio de Jacques Le Goff], Lisboa: Publicações Europa-América, 1997

5. França, José Augusto - *A Arte em Portugal no século XIX*. Lisboa: Bertrand, 1966, vol. 1; França, José Augusto - *A Arte em Portugal no Século XIX*. Vol. II, Lisboa: Bertrand, 1968; França, José-Augusto - *A Arte em Portugal no século XX* . Lisboa: Bertrand, 1974, vol. 2.

6. Oliveira, J. M. Pereira de - *O Espaço Urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Geográficos, 1973, 2 vol.

Quando iniciamos o estudo, dando absoluta prioridade a toda a documentação a recolher em arquivo, elegemos como estrutura orientadora da pesquisa as problemáticas que se podem alinhar numa enunciação interrogativa:

- Qual a herança urbana do projecto regenerador (após 1852 – derivadas da criação do Ministério das Obras Públicas) que alimentou as expectativas do programa da cidade industrial e capitalista? Quais as deficiências e distorções urbanísticas de um crescimento acelerado e desregrado e como se processam as primeiras tentativas de correcção?
- Qual o ideário político, económico e social da 1ª República, como gerador de novos temas de debate urbanístico? Como se expressa na administração da cidade a ambivalência democrática e social do projecto republicano e qual a consciência para modernizar o ideário liberal e regenerador? Que preocupações sociais orientaram as políticas urbanas?
- Como se expressa publicamente a apologia republicana das ideias municipalistas e como se verifica a sua incidência no reforço da gestão municipal? Quais os instrumentos técnicos e legislativos das novas figuras de gestão urbanística que promovem e suportam a municipalização dos serviços básicos urbanos? Como se articula a gestão local com a gestão central?
- Como se enquadra a questão técnica do planeamento urbanístico e como se verificam as incidências contextuais das experiências europeias (França, Espanha, Inglaterra, Alemanha)? Aplica-se a figura do plano global como síntese projectiva/operativa da evolução e transformação da cidade? A estabilização e a regularização das funções urbanas (económicas e sociais) na sua vertente mais política conduzem à recuperação das ideias antigas ou promovem o salto para a modernidade? Como se executa, no concreto do espaço urbano, o processo de urbanização e quais os meios e os procedimentos que enquadram a formulação dos principais temas da estruturação urbanística? Como se processou e articulou o regime de propriedade e utilização dos solos com a renovação do centro, com os eixos das avenidas principais e os dos arruamentos secundários, com as áreas de habitação social, dos jardins, dos cemitérios, dos grandes equipamentos, das infra-estruturas de abastecimento e saneamento?
- Como se controla a construção urbana e se processa o respectivo enquadramento normativo e legislativo? Como se estabelece a organização dos processos de construção e os elementos constitutivos, os processos de licenciamento e os atestados de salubridade? Quais as tendências temáticas e espaciais e como se tira partido da integração dos elementos escultóricos com sentido representativo?
- Quais os agentes influentes e/ou intervenientes no enquadramento ideológico dos promotores e quais as dinâmicas de pressão de grupos sociais, forças económicas, associações ou partidos políticos? Qual a formação/preparação dos técnicos face à nova realidade urbana e a afirmação do arquitecto pela secundarização do engenheiro.
- Qual a singularidade dos conceitos e das práticas urbanísticas da gestão republicana e quais as linhas de continuidade e ruptura relativamente ao período anterior (monárquico-regenerador) e ao período seguinte (ditadura corporativa do Estado Novo)?

No mesmo período histórico, o país é dominado pelas articulações territoriais de longa distância, internas, que se abrem pelo programa de obras públicas, posto em prática logo após a criação do Ministério de Obras Públicas, em 1852, e ocupado por Fontes Pereira de Melo, engenheiro, e um dos políticos mais dinâmicos dos governos da Regeneração[7]. Esta fase do desenvolvimento do país assenta, essencialmente, na construção de estruturas ferroviárias, que deveriam articular os principais centros urbanos entre si e com as aberturas portuárias atlânticas (sobretudo Lisboa, Porto, Viana do Castelo, Aveiro e Figueira da Foz). Esta problemática vai envolver todas as capacidades técnicas (criadas para o efeito) e todas as capacidades económicas (abertas com empréstimos contraídos no estrangeiro), e executa-se, em obra feita e contratada mesmo no estrangeiro (sobretudo em França e Inglaterra), entre os anos 50 e 80 do século XIX.

A analogia com outras situações históricas em outros países, enuncia a possibilidade dessa estrutura não se ter colocado, em programa e em projecto, apenas por terra; outros países resolveram já o problemas desde o século XVII, usando as condições naturais, para o aproveitamento de canais navegáveis.

O caso do estudo de Aveiro permitiu levantar precisamente essa hipótese e confirmá-la. Antes da abertura do canal terrestre ferroviário, o problema esteve para ser resolvido projectando estruturas que facilitariam a navegação do rio Vouga para o interior, articulando-se pontualmente com as diversas cidades ao longo da rede[8]. Essa abertura interrogativa levou-nos ao encontro de uma densidade histórica que era, para nós, uma surpresa fascinante, porque permitiu confirmar a existência de uma base de pensamento e de iniciativas operativas, territoriais e urbanas, políticas e administrativas, próximas do pensamento fisiocrático francês, que não tinham o tratamento historiográfico que seria ajustado à sua importância e que, em verdade, ainda hoje o não tiveram. Correspondendo ao período designado como "Viradeira", o estudo parece esgotar-se nas alteração de nomes da administração, já que, alguns historiadores o colocam como uma continuidade das aberturas já iniciadas no ministério de Pombal. Ora, o que que se pode observar, é que o reinado de D. Maria I se inicia com uma significativa mudança de nomes influentes, é certo, mas o que se observa, igualmente, numa leitura mais fina, é uma mudança nos objectivos e nos meios políticos e técnicos e, sobretudo, na base político-social, para atingir o mesmo desenvolvimento do reino[9]. Um dos nomes que é imediatamente reintegrado, após um exílio forçado e compulsivo ordenado pelo

7. Ver Mónica, Maria Filomena - *Fontes Pereira de Melo: Uma Biografia.* Lisboa: Alêtheia Editores, 2009.

8. Ver Sambricio, Carlos - *Territorio y Ciudad En La Espana De La Illustracion.* Madrid: Instituto Del Territrio y Urbanismo, 1991; para a França (canal do *Midi*) e toda a estrutura de canais em Inglaterra, ver Sica, Paolo, *Storia dell'urbanistica*. Bari: Laterza, 1977. (Ed. castelhana: *Historia del urbanismo, XVIII*. Madrid: IEAL, 1981).

marquês de Pombal, é o de um homem que pertenceu ao interior da administração pombalina, mas que com ela se incompatibiliza – *Jozé de Seabra da Silva* (1732-1813).[10]

Reabilitado pela Rainha, regressado de Angola, é-lhe atribuído o cargo de Ministro dos Negócios do Reino, no novo Ministério, uma versão setecentista do MOP (Ministério das Obras Públicas); neste sentido, Jozé Seabra da Silva vai preocupar-se com as estruturas de circulação e transporte do país, procurado inscrever uma rede entre a linha de costa atlântica e o interior produtivo e rural, já que o litoral se afirmava como um interface do que, hoje, poderíamos designar de sector terciário – apoio financeiro, apoio jurídico e administrativo à actividade de importação-exportação. É neste ponto que o novo ministro se rodeia de um corpo técnico e de uma base informativa que procura modelos operativos territoriais em países próximos da nossa esfera histórica – França, Inglaterra e a vizinha Espanha; inicia, igualmente, uma recolha de informação cartográfica para entender / ver o que se passava na influência iluminista, ao nível das bases físicas da administração do território (limites e unidades, na sua dimensão e natureza). Mas o modelo não é já o concentracionário (que terá dominado o ministério de Pombal), não se procura a concentração da iniciativa mais ou menos dominada pelo poder central, mas sim o despertar, o incentivar e o apoiar das capacidades locais inscritas e actuantes no território nacional; sobretudo, que a iniciativa privada se oriente de forma autónoma e "livre" para incrementar os sectores-base de desenvolvimento do país. Tudo isto requeria um enquadramento político, técnico, administrativo e, sobretudo, de conhecimento do real que estava dependente de estudos, levantamentos e inquéritos que permitissem dominar as particularidades, potenciar os recursos, especializando produtos e bases produtivas em sectores fundamentais, nivelados, quer pela agricultura quer pelas "artes" de transformação das matérias primas.

É naquele objectivo de conhecer e divulgar que devemos integrar a criação da Academia das Ciências de Lisboa (1779, Dezembro, 24), por iniciativa do 2º Duque de Lafões, do Abade Correia da Serra e com o apoio de Domingos Vandelli e do Visconde de Barcarena: «...se formará uma junta ou comissão para a Indústria, composta por oito sócios … por meio da qual cheguem as luzes e cuidado da Academia até aos últimos ramos da Indústria Popular. ...promoverão à competência

9. Uma das abordagens mais recentes a esta questão é feita em Disney, A. R. - *História de Portugal e do Império Português*. Lisboa: Guerra e Paz Editores, 2010, vol. 1 e 2. Disney acentua, no capitulo "A economia e o Iluminismo sob D. Maria I", a diminuição da dependência das companhias comerciais monopolistas, cujas cartas, em alguns casos, não foram renovadas (volume I, p. 459).

10. O exílio forçado foi imposto por Pombal, em Angola, após J.S. da Silva ter revelado, à então Infanta, um plano do marquês de Pombal para a afastar da linha sucessória. Ver Tavares, Rui – "Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade". In *IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto: Faculdade de Letras U.P., 2011 (http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/99.pdf); Ver Rezende, Marquês de – *Elogio historico de José de Seabra da Silva antigo ministro dos negócios do reino e sócio da Academia Real das Sciencias de Lisboa pronunciado na sessão publica de mesma Academia em 10 de Março de 1861*. Lisboa: Na typographia da Academia Real das Sciencias, 1861.

aumento da Agricultura, das Artes e da Indústria Popular, empregando para isso todos os meios que lhe são possíveis.» lê-se no Primeiro Estatuto da Academia Real das Ciências[11]. O mesmo objectivo está nas sucessivas criações de unidades de saber ao mesmo nível e em outras cidades do país – o caso de Aula Pública de Debuxo e Desenho (1779, Novembro, 27, na cidade do Porto; Academia Real da Fortificação, Artilharia e Desenho (1778, Janeiro); Academia Real da Marinha (1779, Agosto, 5) e criação da Aula de Pilotos (1779, Janeiro, 20); criação da Escola de Fiação de Trás-os-Montes (1779, Outubro, 23); criação da Aula Régia do Desenho de Figura e Arquitectura Civil (1781, Agosto, 23), na cidade de Lisboa; criação da Companhia dos Guardas-Marinhas (1782, Fevereiro, 14); projecto da Academia Real das Ciências para a criação de escolas agrícolas em todas as províncias (1790, Março, 27)[12].

Esta aproximação interrogativa no percurso de investigação para melhor enquadrar, então, as alterações programadas para a cidade de Aveiro, na sequência do serviço ferroviário, abriu este conhecimento e foi particularmente importante por nos exigir o acesso a um arquivo da administração central que, para nós e até aí, não era uma referência para além dos limites do nome – Cadastral; mas percebemos que era aí, certamente, que estaria o grosso da documentação gráfica do Ministério do Reino, na sua componente ligada a toda a administração física do território. E, realmente, não nos enganamos: foi essa investigação sistemática, das séries cartográficas de grande qualidade técnica, que nos permitiu "ver" três aspectos: - a produção para objectivos civis (ainda que elaborados por membros de formação e exercício militar), de diversos materiais para o conhecimento do país, era enorme e muito anterior ao célebre Ministério das Obras Públicas, de 1852; - essa produção guiava-se por um "plano/programa", que procurava conhecer todas as principais aberturas de barras atlânticas, directamente articuladas com os rios interiores (portugueses e ibéricos), o que levantava o projecto de regularização das entradas seguras e da navegabilidade dos troços fluviais até determinado ponto, afastado da costa, coincidindo com um alinhamento de uma estrada real que estava a ser projectada e em execução; - que tudo isto se faz sob o manto da filosofia política Fisiocrata.

Assim, e ao contrário do que se inscrevia nas Histórias de Portugal, a influência do fisiocratismo foi grande e, neste momento, é para nós já certo que ela é uma clara oposição às orientações iluministas pombalinas (de carácter centralista e absolutista), que ela esteve inscrita nas orientações do Ministério do Reino e que o seu mentor foi, sem dúvida, José Seabra da Silva. Esta afirmação tem riscos. Sabemos e estamos conscientes da sua precoce "afirmativa", na ausência de uma série de estudos monográficos, mas também sabemos o que existe documentado (em texto e em

11. Citado por José Silvestre Ribeiro, in *História dos Estabelecimentos Científicos, Literários e Artísticos de Portugal.* Lisboa, 1872, vol. 2, p. 39-42.

12. Ver *História de Portugal em Datas.* Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.

desenho) e que já foi por nós identificado, recolhido, confrontado e registado; esses passos de pesquisa, que foram motivados pelo caso de estudo singular de Aveiro, permitiram estabelecer uma linha de continuidade histórica nas acções políticas que incidem sobre o território de Portugal, procurando estabelecer uma configuração física de articulação global e pontualmente integrada, que se baseia nas unidades urbanas, estabelecidas no alinhamento costeiro e no contraponto do alinhamento interior. Pesquisamos todo o acervo do documental gráfico do Instituto Geográfico e Cadastral (que sucessivamente foi mudando de nome, em actualização político-administrativa, e que hoje se chama Instituto Geográfico Português[13]), onde se concentra toda a documentação que se pode referenciar como pertencente ao antigo Ministério do Reino (setecentista e antecedente do Ministério das Obras Públicas, oitocentista), o que nos permitiu dispor de uma visão de conjunto pelo elenco de todos os levantamentos cartográficos e respectivos estudos dos casos que constituíam aquele mosaico de contraponto já referido. Quando colocamos esse registo em mapa e quando o reforçamos com a documentação das ligações rodoviárias projectadas (articuladas, em projecto, com as estruturas da navegação fluvial) revelou-se um "desígnio" para o território de Portugal, que o coloca próximo das políticas aplicadas em outros reinos europeus, no mesmo período histórico – são exemplos o reino britânico, francês, espanhol. Pelo que vimos e recolhemos, pelo que registamos e interrogamos, pelo que confrontamos e concluímos ao longo destes anos, não poderíamos deixar de fazer esta aproximação. Fomos testando essa linha de investigação em comunicações a simpósios nacionais e internacionais[14], que nos reforçaram as perspectivas e as coordenadas desse estudo, orientando uma linha de pesquisa que sempre esteve presente no nosso percurso, como forma indispensável para perceber as matizes históricas territoriais integrantes das unidades urbanas – a linha da cartografia histórica, num contexto disciplinar que procurava descortinar a história da cartografia urbana portuguesa, enquanto base instrumental incontornável ao reconhecimento, ao estudo e à transformação do território e das suas respectivas unidades urbanas que o integram e o ordenam.

Reservamos para um futuro breve um estudo aprofundado e sistemático sobre as ideias fisiocratas em Portugal e qual a sua directa repercussão na criação e ordenação do espaço urbano.

13. http://www.igeo.pt/.

14. Pela importância cartográfica essas abordagens foram concentradas nas comunicações apresentadas aos Simpósios Luso Brasileiros de Cartografia Histórica - SLBCH (bianuais, desde 2005, iniciados no Rio de Janeiro), especialmente no III (Ouro Preto, 2009, https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/entrada.htm) e no IV (Porto, 2011, http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/).

2. ENQUADRAMENTO - CONCEITOS, TEMAS E PROBLEMAS

CIDADE E PROCESSO HISTÓRICO

A cidade é o que sempre foi. É uma permanência física em núcleo, é uma unidade espacial centrada e limitada (em ritmos históricos de consolidação material, entre a expansão e a redução), é uma concentração e diversificação funcional (centrada no elemento fundacional que emerge das

trocas económicas – o mercado), é uma concentração e diversificação humana (social, política e administrativa).

A cidade é, e sempre foi, uma entidade política com um dono, com uma posse material e administrativa, geridas por uma identidade pessoal (singular ou colectiva), que tem na posse material a base do seu "pôr e dispor", da sua ambição e significação cultural, da sua capacidade de ordenar, coordenar, projectar, construir, destruir, reconstruir e, sobretudo, resistir em tempo ao tempo, garantindo aquela permanência histórica que a liga, incontornavelmente, à fixação humana num sitio concreto, num tempo concreto, mas numa base com carácter permanente.

A cidade é, e sempre foi, o que sempre será (a manter-se aquela constante histórica) – uma unidade espacial concreta, material, centrada, limitada, parcelada, diversificada, tridimensionada, sobreposta, justaposta, colorida; mas será, sempre, como sempre, a resultante material de uma concentração de gentes, de usos, de espaços, em alinhamento de tempo/acção aditivo e subtractivo, que faz dela uma totalidade física e cultural, em que a unidade tempo e a unidade matéria, na sua elementaridade, se devem sempre compreender a dois níveis – o unitário e o global, o elementar e o contextual – e em duas dimensões: o aqui e o agora, constantemente observados e registados. Essas duas dimensões introduzem a base interrogativa essencial para a compreensão da cidade enquanto estrutura material em tempo histórico, que lhe garante a permanente renovação, enquanto centro de um território, e enquanto território de centros.

A cidade é, assim e como sempre, uma entidade física de tempo longo, em sucessão de tempos curtos, uma resultante processual de um alinhamento histórico de acções políticas (de gestão e de administração), de acções técnicas (de projectação e de construção) e de acções culturais (de vivências sociais e económicas). Um processo histórico permanente de formação e transformação, numa sucessão de três fases que marcam a forma urbana concreta e material – a apropriação, a urbanização e a edificação – e que geram uma lógica de espaços que dá expressão e dimensiona a formação do tecido urbano e das redes territoriais urbanas, nos níveis de fixação e circulação.

Processo que poderíamos sintetizar no quadro da Figura 1. -

Processo que implica uma sucessão de acções em tempo, que partem sempre da base elementar física, a propriedade parcelar, para depois definir as naturezas sociais, económicas e culturais dessas unidades físicas parcelares, definindo usos, programas e materializações construtivas. Temos, assim, uma resultante variada de naturezas materiais edificadas e espaciais que dimensionam a cidade entre o plano e o volume, entre a bidimensionalidade e a tridimensionalidade[15].

15. Ver, sobre todos, Solá-Morales I Rubio, Manuel de – *Les Formes de creixement urbà*. Barcelona: UPC, 1993.

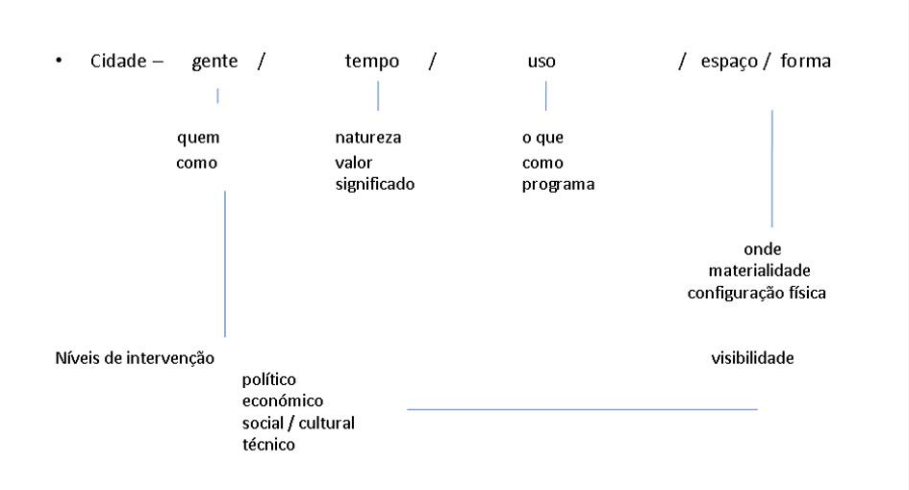


Figura 1 - Cidade - quadro conceptual

Processo histórico de formação urbana que garante uma permanência, em tempo, dessa materialização concentrada, garantindo que a cidade seja, então e sempre, o que sempre foi enquanto unidade da visualidade do tempo histórico da materialidade construtiva – um permanente reinício – político – económico – social, no qual os valores da permanência foram sempre valores de *fundamentum*.

Realidade material de um "desígnio", sempre reiniciado, sempre centrado e ... sempre cidade! Permanente reinicio de um inicio fundacional, de uma centralização económico e social, de uma uni-cidade, que faz de cada momento particular uma totalidade integrante de um todo, sem o que o todo não tem sentido; sem que o particular o não tenha igualmente, como um "corpo sistémico" na acepção clássica dessa noção, muito grega, muito simplesmente *polis*.

Recentrocidade, como permanência da memória e como base da sua refundação urbana, enquanto elemento de um território, entre a unidade urbana e a unidade arquitectónica.

MEMÓRIA E REFUNDAÇÃO URBANA - RECENTROCIDADE

As estruturas que materializam a vida humana são as que mais se prolongam na sucessão histórica dessa mesma vida. Constituem, assim, uma herança material que põe em evidência os diversos tempos inerentes à concretização física de um desígnio cultural. Para cada elemento isolado ou para cada conjunto de elementos que dão o suporte material à existência do homem, fixado num território concreto, é a sucessão de tempos de criação, de uso e de destruição que permite identificar e interpretar o alinhamento histórico dos significados culturais dessa mesma existência. O conceito de memória, considerada essa herança material, é assim crucial para construir o contentor da identidade cultural, individual e colectiva. Nessa construção, como bem acentua Jacques Le Goff, participa a capacidade de conservar informações, como uma das propriedades da memória, fazendo

«...intervir não só a ordenação de vestígios, mas também a releitura desses vestígios»[16]. Essa operação individual e colectiva de identificar, ordenar e interpretar os testemunhos materiais é uma constante da existência cultural do homem, inserido em unidades físicas de tempo longo.

A cidade é uma das unidades físicas mais permanentes e, por isso mesmo, a visibilidade material do tempo histórico é uma das suas bases de identidade e distinção. Cada elemento que a integra contribui, em cada tempo da sua criação ou recriação, para uma dinâmica urbana ordenada que consubstancia a cidade como uma totalidade, não um somatório de partes, mas um todo concreto, que depende de uma ordem política, de uma vontade em ambição e projecto cultural, de uma condição económica que a torne realizável. Enquanto totalidade física e cultural, a cidade apresenta-se como um contentor material do tempo histórico, uma entidade política de tempo longo, uma permanente acumulação de vestígios materiais que testemunham a amplitude e a densidade de uma fixação em permanente adaptação a renovadas funções urbanas e ordens políticas. Essa mutação cumulativa, que faz de cada novo momento político uma reemergência fundacional, garantindo a continuidade urbana, é uma das bases distintivas da cidade que, assim, se afirma como uma das entidades mais visíveis da memória histórica. É por ela que se impede a ruptura da urbanidade, pois, como demonstram as palavras de Jacques Le Goff, «A memória, onde cresce a história, que por sua vez a alimenta, procura salvar o passado para servir o presente e o futuro.»[17]. Esta linha de continuidade entre os diversos tempos, que a memória permite estabelecer, consolida uma dinâmica urbana que permite, sem que o equilíbrio se perturbe de modo irreversível, introduzir na cidade ordens de composição global que se encontram ao nível da própria ordem de fundação, já que os valores, as formas e os significados que se carregam nos novos elementos urbanos inauguram um novo ciclo urbano - uma refundação. Este conceito, a par dos de memória e história, orienta as recentes pesquisas sobre a identidade urbana, no campo mais específico da articulação entre a política e o significado dos actos construtivos[18].

O conceito de refundação urbana tem marcado as pesquisas históricas da cidade portuguesa nas últimas décadas, acompanhando as interrogativas científicas europeias. Para além da imediata leitura histórica que um acontecimento catastrófico implica na destruição de uma cidade, como o caso do terramoto de 1755 que obrigou a uma completa reconstrução de uma parte significativa da cidade de Lisboa, podemos constatar que os níveis de refundação podem ser introduzidos a partir da renovação da ordem política. Uma nova estrutura administrativa, um novo designio cultural ajustado

16. Ver o capítulo *Memória* que Jacques Le Goff escreveu para a Enciclopédia Enaudi (1. *Memória-História.* Lisboa: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 1984, p. 11-50).

17. Le Goff, Jacques - Op.cit., p. 47.

18. Ver a bibliografia referida no capítulo *Memória (*Le Goff, Jacques - op.cit.), com destaque para entradas: Florès, C. - *La mémoire.* Paris: Presse Universitaire, 1972; Schonen, S. de - *La mémoire: connaissance active du passé.* Paris*:* Mouton, 1974.

a essa mesma estrutura e, sobretudo, uma ambição de introduzir valores simbólicos de poder, conduzem a uma prática que projecta a cidade no seu todo, recompondo as ordens físicas em pontualidades edificadas que arrastam a carga histórica de uma memória identitária. Temos os casos mais conhecidos para o século XVIII, do governo das luzes, como Lisboa[19] e Porto[20], mas já antes, para o século XVI, a cidade de Braga ilustra bem esse processo, desenhado por uma personalidade eclesiástica de cultura europeia[21].

As mudanças radicais que a Primeira República introduz são de tal modo abrangentes que abalam as ordens urbanas de forma muito imediata. Procura-se ajustar toda a vida urbana aos novos paradigmas políticos e culturais. A democracia representativa e o novo quadro constitucional implicam uma adequação administrativa, para que toda a cidade participe no governo municipal. Esse paradigma político baseia-se numa matriz cultural que motiva renovações, na ordem urbana, para que toda a cidade continue a ser o que era, mas que, por essas mesmas renovações, venha a reconhecer um novo ciclo urbano que recoloque os valores originais na ordem do dia. Essencialmente, o que se pretende é que a cidade não deixe de se reconhecer numa permanência formal, mas que, ao mesmo tempo, incorpore uma dinâmica de mudança que se afirma como uma inscrição fundacional. É muito evidente esta ambição do governo municipal ao colocar a prioridade na renovação completa do centro cívico, ganhando novas estruturas representativas do poder, ganhando novas imagens arquitectónicas. A ambição de refundar a cidade é de tal modo evidente que essas novas imagens são modeladas por figurinos europeus, das principais capitais.

O caso do Porto é um exemplo que bem ilustra esse desejo cultural, essa ambição política, de reintroduzir os valores próprios de uma refundação, plasmados no projecto ambicioso de renovar o seu centro cívico encomendado ao arquitecto britânico Barry Parker.

PORTO REPUBLICANO - GESTÃO MUNICIPAL E POLÍTICAS URBANAS

A Implantação da República, em 5 de Outubro de 1910, implicou imediatas alterações à estrutura política e administrativa no quadro nacional e nos diversos quadros locais. Implementou-se uma nova "arquitectura" das atribuições e das tutelas de poder sobre o território, na sua

19. França, José-Augusto - *Lisboa Pombalina.* Lisboa: Livros Horizonte, 1966.

20. Nonell, Anni Günther- *Porto, 1763/ 1852.* Porto: Faup, 2002.

21. Trata-se do Bispo D. Dogo de Sousa, cuja obra de urbanista foi muito bem analisada neste preceito interrogativo, subordinado ao conceito de refunfação urbana, no trabalho de Bandeira, Miguel Sopas - D. Diogo de Sousa: o urbanista - leituras e texturas de uma cidade refundada. *Bracara Augusta*. Vol. XLIX, 103 (116), Braga: Câmara Municipal, 2000, p. 19-58. Na continuidade do desenvolvimento urbano de Braga, o mesmo autor encontrou outros momentos históricos que ilustram essas conjunturas de reordenamento global da cidade em que os valores de *refundamentum* estiveram presentes: Bandeira, Miguel Sopas - *O Espaço Urbano de Braga – a cidade entre os finais do Antigo Regime ao advento da II República*. Dissertação de doutoramento, polic. 3 (vols.), Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2001.

constituição física e funcional, capaz de garantir a fixação de quadros organizativos que melhor pudessem «dar satisfação...às aspirações liberais e democráticas» em harmonia «com as doutrinas do systema republicano»[22]. Uma nova base de codificação administrativa revelava-se fundamental à implantação do sistema republicano, que seria marcado pelos níveis de atribuição política que orientaram a constituição do Governo Provisório da República, logo em 5 de Outubro de 1910[23]. Os Ministérios que se instituíram como Governo enunciam os níveis dessa nova arquitectura (Presidência, Interior, Justiça, Fazenda, Guerra, Marinha, Estrangeiros e Obras Públicas)[24], mas que se renova logo três dias depois, em 8 de Outubro, numa precisão de nome e, sobretudo, de atribuição (Presidente do Governo Provisório, Interior, Justiça, Guerra, Finanças, Marinha e Colónias, Negócios Estrangeiros e Fomento)[25], mais próxima «do seu amor pelos princípios liberais e dos seus propósitos de descentralizar a administração»[26]. Deve notar-se que a alteração mais significativa diz respeito ao Ministério das Obras Públicas, que passou a designar-se de Ministério do Fomento, procurando um verdadeiro e descentralizado modelo de desenvolvimento do país, que passava pela crescente autonomia municipal, capaz de gerir melhor por conhecer melhor, estando mais perto da realidade local e agindo de forma mais imediata[27]. De qualquer modo, também se tomou consciência que as municipalidades não teriam meios, capacidades e até vontades para cumprir o que parecia ser uma imediata vantagem de todos e para todos - o desenvolvimento local, como paradigma político, integrando as forças civis, sociais e económicas, que foram, sem dúvida, as forças que apoiaram os republicanos partidários a alterar a Ordem Monárquica.

Ora, a questão da capacidade de meios técnicos disponíveis nos municípios do continente era escassa e, até aí, tinha sido apoiada pelos serviços técnicos centrais do Ministério das Obras Públicas, ou seja, pelo seu quadro técnico. Assim sendo, a maioria das câmaras nacionais não dispunha de qualquer meio, exceptuando as duas ou até três das principais, porque correspondiam às três principais cidades – Lisboa, Porto e Coimbra.

---

22. Diário do Governo n.º 9, de 15 de Outubro de 1910; decreto do Ministério do Interior, Direcção Geral de Administração Política e Civil de 13 de Outubro de 1910.
23. O Código Administrativo foi uma das maiores dificuldades dos governos da Primeira República já que nenhum Código completo chegou a ser promulgado. Logo em 13 de Outubro foi reposto o Código de 1878 para substituir o de 1896, que vigorava à data da implantação, mas este último manteve-se, sobretudo, no contencioso administrativo, pelo que, na prática, ficaram os dois Códigos a vigorar . Ver por todos Marques, A. H. de Oliveira, dir. – *História da Primeira República: as estruturas de base*. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1978, p. 425-462 (cap.V e respectiva bibliografia).
24. Diário do Governo, suplemento ao n.º 222 de 5 de Outubro de 1910 e n.º 1 de 6 de Outubro de 1910.
25. Diário do Governo n.º4, de 10 de Outubro de 1910.Diário do Governo
26. Diário do Governo, n.º4, de 10 de Outubro de 1910.
27. Como acentua Oliveira Marques, um dos aspectos mais inovadores do programa do Partido Republicano, de 1891, era a defesa da autonomia municipal e da descentralização política para o país, assente sobre federações de municípios e federações de províncias, em ambos os casos legislando em assembleias (ver Marques, A. H. de Oliveira - Op.cit, p. 436).

A questão no Porto, neste nível, é imediatamente resolvida pela elaboração de um novo Quadro de Pessoal, capaz de gerir, de projectar, de conduzir as acções para uma intervenção global no espaço da cidade, tendo em conta os programas urbanos da nova república – vias de circulação, centro cívico e administrativo, equipamentos de abastecimento de géneros, de higiene e segurança, de transportes. Tudo isto constituía já a paleta política de oitocentos, mas, agora, temos duas questões verdadeiramente novas a pedir novas capacidades de gestão e implementação – a questão portuária atlântica (comercial) e a habitação económica de larga escala.

A primeira é resolvida de forma a que nos anos 20 se possa ter acesso, em uso cómodo, seguro e económico, a uma nova área marítima. O que é aqui mais relevante de ter em conta é que essa circunstância levanta, pela primeira vez, uma questão extremamente importante no quadro administrativo, de grande alcance político e estratégico para a cidade do Porto, mas que não se irá resolver – que é a noção clara de que o Porto é uma área metropolitana e que a cidade encabeça essa área, assim como encabeça um região. Isso obrigava a um novo mosaico administrativo, na relação directa com os municípios envolventes, especialmente com o município de Matosinhos. A questão é levantada na previsão das bases cartográficas indispensáveis à gestão da área, iniciando-se o levantamento cartográfico de Matosinhos, na escala 1/500, de forma a torná-lo compatível e com o levantamento do Porto de 1892. Mas os entraves políticos sobrepuseram-se e a questão é marginalizada relativamente ao centro do problema – construír o porto comercial marítimo. Deve, no entanto, reter-se, que esta questão da área metropolitana virá a ser retomada e consignada em plano urbanístico, pelo engenheiro Ezequiel de Campos, quando redige, em 1932, o seu Prólogo ao Plano do Porto, cerca de doze anos após esta matéria se achar no centro da problemática política e administrativa local.

A segunda – o Quadro de Pessoal da Câmara Municipal do Porto – é tratada logo em Dezembro de 1910. O novo quadro é submetido e aprovado rapidamente para adaptar os serviços técnicos às novas exigências e às novas oportunidades. Especialmente cuidada é a chamada 3.ª Repartição, que seria um gabinete técnico para concentrar toda a gestão urbanística e todas as matérias relacionadas com o espaço urbano, administrando as licenças de obras e os serviços municipais de tratamento e cuidado urbano; a grande preocupação é dotar a repartição de um quadro técnico que lhe permita uma eficácia administrativa, mas, sobretudo, uma eficácia técnica nos sectores da engenharia e da arquitectura. Eram sete as suas competências principais, agrupadas: a) licenças para edificações e obras particulares, licenças para ocupação da via pública e correspondente fiscalização; b) obras de edifícios municipais ou a cargo do município, obras das vias públicas e seus acessórios (esgoto, mictórios, sentinas públicas, jardins, arvoredos); c) novo sistema de saneamento e todo o serviço sanitário (limpezas públicas, rega, lavagem de ruas, remoção de lixos); d) exploração das indústrias municipalizadas respeitantes a água, iluminação e tracção; e) actualizar e organizar a carta da cidade; f) tratar das funções técnicas do engenheiro municipal; tratar da estatística.

Esta estrutura, assim organizada, é, sem dúvida, uma actualização moderna dos serviços técnicos municipais e, tão assim é, que se manterá para além do tempo da gestão democrática republicana, entrando assim intacta pela Ordem Política Ditatorial do Estado Novo, mesmo após a nova base legislativa da Constituição (1933) e do Código Administrativo (1936).

PORTO REPUBLICANO - PROPRIEDADE E CADASTRO (REGISTOS CARTOGRÁFICOS)

Um dos aspectos mais importantes e fundamentais da história humana, na sua relação com o espaço existencial, é a capacidade de transformar o conhecimento directo e pessoal numa "base-memória", reconhecível e transmissível, que se venha a prolongar no tempo e que permita uma avaliação controlada das acções do homem, tanto as passadas quanto as presentes ou futuras.

Estamos a falar, obviamente, de uma continuidade histórica incidente sobre uma memória física espacial, ao nível das principais unidades de fixação e permanência – as cidades. Essa "base-memória", em suporte mais ou menos resistente, permitia uma visualização reconhecível (identidade) e uma compreensão das relações existenciais (memória) para uma aferição da capacidade de modificar e adaptar essa unidade material urbana ao tempo de uso (gestão). Ao longo da história, podemos identificar esforços para criação dessa "base-memória" que melhor cumprisse aqueles objectivos, desde a primeira representação urbana neolítica, em pedra, até à conhecida planimetria de Roma, em placas de argila[28]; mas o grande salto é dado com a capacidade de representação da pintura medieval e, mais ainda, com a representação renascentista fixada no grande contributo de Leonardo Da Vinci que elabora, em 1502, a primeira representação cartográfica de uma cidade (Imola)[29]. Os progressos científicos dos séculos XVIII e XIX fixaram, então, as bases dessa memória criando as disciplinas da figuração e da representação cartográfica moderna do território e da cidade, como fundamentos ao conhecimento, compreensão e controlo das realidades físicas e materiais onde decorre a vida do homem.

Desde então, a representação cartográfica, enquanto elemento de memória e controlo do território, é absolutamente incontornável, acompanhando e inovando todos os progressos e todos os métodos de melhor garantir a conservação e a evolução da cidade, como unidade permanente da fixação e da aglomeração humana[30].

---

28. Trata-se da chamada «forma urbis», uma grande planta de Roma, em mármore, gravada ente 203 e 211 d.C, na época dos Severos, reproduzida, por exemplo, em Benevolo, Leonardo - *Corso di Disegno. L'arte e la città antica.* 1ª ed., Roma: Laterza, 1974. p.174.

29. Ver Stefan, Menke V., Silvia, Figueirôa F. de M. - O Pensamento Geográfico de Leonardo Da Vinci: Estudo do mapa de Ímola (1502). *I Simpósio de Pesquisa em Ensino e História de Ciências da Terra e III Simpósio Nacional sobre Ensino de Geologia no Brasil, Instituto de Geociências - Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP,* 2007, p. 309-375.

Em Portugal, e particularmente na cidade do Porto, a fase mais importante e verdadeiramente decisiva para a criação das bases técnicas de uma cartografia urbana científica, civil e já não militar, é estabelecida na segunda metade do século XIX, correspondente ao ciclo aberto pelo moderno Ministério das Obras Públicas (1852) e pela política da Regeneração territorial e urbana.

Inicia-se, assim, uma linha política e técnica que permitiu a criação de uma cartografa científica, civil e urbana, reforçando-se e sustentando-se todos os esforços municipais para obter instrumentos de representação rigorosa da realidade física da cidade, que permitisse uma gestão do espaço e das formas construídos, bem como do território que viesse a integrar a cidade em desenvolvimento, implicando profundas alterações do estatuto da propriedade (do rural ao urbano).

Assim sendo, interessa relevar, antes de mais, que a representação cartográfica da cidade do Porto é de âmbito municipal, abrangendo todo o território administrado pela Câmara e não apenas o elemento de "base-memória", muito ilustrativo, que está patente nas cartas da primeira metade do século XIX, para o Porto e para a maior parte das cartas urbanas europeias. Nessas cartas, a representação aparecia circunscrita ao núcleo urbano, com rigor meramente locativo (o que estava onde), complementado com algumas vistas do conjunto urbano (reproduzindo os quadros que o visitante tinha na aproximação à cidade) e descrições de edifícios (destacados e numerados). Mas o que se pretendia era ter uma "base-memória" do conjunto edificado urbano, facilmente reconhecível[31]. Não tinham, porém, nem o rigor topográfico nem o rigor da configuração formal dos espaços urbanos, dos edifícios e da propriedade; elementos estes fundamentais para uma eficaz e rigorosa gestão urbana, ao nível das existências e dos planos. Sobretudo, eram insuficiente para uma compreensão formal do território e do espaço urbano, de modo a gerir e coordenar todas as iniciativas actuantes, sejam as públicas sejam as privadas. Ora esta questão torna-se uma verdadeira matriz urbana a partir da segunda metade do século XIX, dadas as iniciativas públicas do governo central (Ministério das Obras Públicas) para dotar as cidades de um conjunto de equipamentos relacionados com os sectores produtivos, ao nível do escoamento e circulação de produtos e matérias primas. O programa desenhava uma rede territorial que articulava as vias de circulação (ferroviária, a criar, e rodoviária, a reestruturar) com as unidades portuárias a construir (ou renovar) nas principais cidades atlânticas (Lisboa e Porto)[32].

---

30. Ver Past *Time, Past Place: Gis for History.* (Ed.) Anne Kelly Knowles, Nova York: ESRI ,2002; e o recente *The Spatial Humanities: GIS and the Future of Humanities Scholarship.* (Ed.) David J. Bodenhamer, John Corrigan , Trevor M. Harris, Indiana University Press, Bloomington, 2010 (especialmente o 1.º capitulo, *Turning toward Place, Space and Time,* p.1-13).

31. Merece destaque a Carta do Porto de 1833, elaborada em Londres, que representa os elementos principais do que se poderia já considerar uma cartografia urbana global – aí estão os temas da vista de rio (ou seja, a entrada principal da cidade a quem a ela chega do exterior continental), dos arredores da cidade (ou seja, qual a posição e articulação da cidade no território próximo) e de alguns dados de "estatística" sobre a cidade e território.

É nessa conjuntura que o município do Porto vai abrir o processo de elaboração da sua Carta Topográfica, nivelada, científica, extensiva a todo o território municipal, permitindo uma eficaz e pormenorizada gestão dos acontecimentos urbanos. A conjuntura aberta pelo Governo para a construção de obras públicas exigia que os territórios urbanos fossem conhecidos na sua pormenorização formal, em documentos que garantissem um rigor de pormenor em máxima visão de conjunto. Dada a natureza das obras públicas programadas (estruturas portuárias e ferrovias) exigia uma cartografia de base topográfica rigorosa (em nivelamentos cotados) e de base edificatória pormenorizada, tanto ao nível do território quanto ao nível urbano. Ora este é um dos problemas que o próprio ministério enfrenta, já que não dispõe de técnicos suficientes (nem de meios económicos) capazes de dar resposta aos pedidos municipais. São os municípios que, a seu cargo, abrem esses processos pondo a concurso a elaboração das suas cartas topográficas, em variáveis escalas de levantamento e em variáveis limites urbanos (nem sempre coincidentes com os limites administrativos municipais), em condições que estavam dependentes dos meios próprios (económicos) e dos meios do estado (técnico, no pormenor da triangulação do país). Mesmo assim, o que se verifica é um esforço assinalável dos municípios beneficiados pelo programa de obras públicas, elaborando um número considerável de cartas topográficas, durante a segunda metade do século XIX e com um rigor de levantamento e representação de nível europeu e da moderna ciência cartográfica[33].

Importa, porém, realçar que o início do processo é integrado numa discussão mais ampla, que não se circunscreve ao sector cartográfico, mas que se abre a temas que virão a marcar a gestão do espaço urbano e dos acontecimentos que o afectam. Antes de mais, a questão da delimitação do território municipal e os elementos físicos da sua demarcação e administração; para além da identidade urbana (quais as freguesias que pertencem "geneticamente" ao Porto?), o que se impõe resolver é a fiscalidade ao nível da circulação de produtos (qual a nova "linha física" que deverá unir os pontos de controlo, as chamadas "barreiras alfandegárias", que se distribuem em formação radial?)[34]. Este problema acompanha todo processo do levantamento topográfico, já que estava em causa, precisamente, a linha de demarcação dos limites administrativos do território urbano, que deveria ser, antes do mais, uma unidade física controlada economicamente nos níveis de

32. Ver os trabalhos de Alegria, Maria Fernanda - *A* Organização Portuária Portuguesa e a sua Evolução de 1848 a 1910, *Revista de História Económica e Social*. Lisboa, 15, (1985), p. 1-29; Alegria, Maria Fernanda - Política Ferroviária do Fontismo - aspectos da construção e do financiamento da rede. *Revista de História Económica e Social*. Lisboa, 23, 1968, p. 43-63.

33. Ver Fernandes, Mário Gonçalves - *A Carta Topographica da Cidade do Porto entre a cartografia e o urbanismo português.* In *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo.* Catálogo da Exposição integrada no IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, Nov., 2011, org. pelo Arquivo Histórico Municipal-Casa do Infante e pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, p. 7-13.

34. Ver Real, Manuel ; Tavares, Rui - Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto. In *A Cidade em Portugal: onde se vive. Povos e Culturas*, 2, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 1987, p. 399.

permanência e circulação. Toda a autonomia financeira e administrativa dependia desse limite, demarcando o território concelhio da cidade do Porto dos concelhos limítrofes, o que acontece no ano de 1885. É esta linha fronteiriça que abre um "canal" que, juntamente com o limite do rio Douro, a sul, e com o limite da costa atlântica, a poente, constitui a definitiva demarcação a norte, unindo, em radial extensa, o mar ao rio. Este dito "canal", virá a constituir uma estrutura de circulação e controlo, construída, que se desenha como um grande fosso ladeado de duas vias paralelas, no modelo das grandes circunvalações das principais cidades europeias (normalmente substituindo as antigas muralhas militares). É importante reter que essa estrutura é desenhada em sucessivos tramos rectos (evitando desse modo a linha curva que eliminaria a visibilidade entre os pontos de quebra da linha) e que em cada ângulo de quebra do tramo se encontrava um posto fiscal (uma casa projectada segundo um modelo que se repete ao longo de toda a Circunvalação).

A partir, então, do ano de 1885, pode efectuar-se o trabalho de levantamento topográfico de modo a concluir a representação de todo o território municipal, que se irá concluir no desenho referido ao ano de 1892. A administração municipal ficará, assim, munida de uma base muito rigorosa e muito pormenorizada (entre as escalas de 1/500 e as reduções para a escala de 1/2500 e 1/ 5000) para gerir todos os actos construtivos no espaço urbano, entre o chamado domínio público (a propriedade e as iniciativas municipal ou governamental) e o chamado domínio privado (a propriedade livre, individual ou colectiva). Essa base, de elevada pormenorização informativa, repercutida em desenho planimétrico, ao nível da "unidade – elemento" de constituição do espaço urbano – o parcelar – permite um elevado controlo de todos os actos urbanísticos e criar o gabinete técnico para a sua gestão. É exactamente o que a administração vai fazer, criando a Divisão da Carta da Cidade pela qual se exigia que todos os projectos apresentados fossem acompanhados de cópia da carta (na escala 1/500) na área respectiva ao projecto.

Essa Divisão, definitivamente integrada na 3.ª Repartição – Técnica – pela reforma do Quadro dos Serviços da Câmara, apresentado e aprovado logo em Sessão da Câmara de 14 de Dezembro de 1910, torna-se a estrutura de uma moderna e consequente gestão urbanística, tendo por base o cadastro figurado urbano.

PORTO REPUBLICANO - ESTRUTURAS PORTUÁRIAS

O porto da cidade, função primordial da aglomeração urbana fixada nas margens do rio Douro, muito perto da sua foz, teve a sua primeira casa alfandegária apenas na baixa Idade Média (século XIV). Foi essa unidade, com as sucessivas actualizações e adaptações executadas até ao século XVIII, que serviu a cidade nessa importante função económica, até ao momento que se justificou a premente necessidade de uma casa alfandegária que se adequasse à importância e densidade do porto da cidade, enquanto interface entre a região atlântica nacional norte e toda a bacia fluvial duriense. Situação que se abre, em reconhecimento nacional e com inteira importância, na segunda metade do século XIX, em plena conjuntura das obras públicas nacionais enquadradas

pelo então recém constituído Ministério das Obras Públicas, em 1852, liderado pelo próprio ministro Fontes Pereira de Melo, inaugurando o ciclo histórico nacional conhecido pela Regeneração económica e pela política Fontista. Foi, então, iniciado um processo integrado no Ministério das Obras Públicas que conduziu à construção do grande edifício da Alfândega Nova, em plena praia de Miragaia, aberto em 1860 e prolongadamente executado sem nunca ter sido efectivamente terminado. Mas foi esse edifício que actualizou e ampliou as estruturas portuárias fluviais, quando já se colocava o problema de ser inadequado a uma permanente abertura e segurança dadas as condições do rio Douro e da sua barra atlântica. Mas foi essa obra, de infraestruturação portuária - que incluiu não só a unidade edificada de administração e armazenamento de produtos, mas igualmente toda a renovação das articulações urbanas viárias e ferroviárias – que introduziu, na cidade, a dimensão edificada e a base funcional da urbanidade industrial, pós-liberal e liberal reformista[35] abrindo a fase do «control del crescimiento» e da «ordenación de la expansión»[36].

A importância desta obra de equipamento portuário pode avaliar-se pela alteração estrutural que ela provocou no quadro urbano de articulação da cidade com o rio. As exigentes e muito específicas condicionantes construtivas do edifício e da sua adaptação ao sítio, implicando a transformação radical da praia de Miragaia, obrigaram a um quadro institucional e técnico que passou pelo envolvimento directo do ministro Fontes Pereira de Melo. Intercedeu junto do governo francês e da obra emblemática da renovação do Louvre, em Paris, a fim de contratar aí o principal técnico que viria para coordenar os projectos de obra pública nacional, ao nível da infraestruturação dos transportes e interfaces portuários, implementados pelo Ministério das Obras Públicas. O engenheiro Jean Colson, assistente directo do Arquitecto Visconti, responsável pela obra do Louvre, foi então libertado do compromisso e aceitou o encargo técnico português garantido um suporte económico e social para ele e para a sua mulher, mas, o mais importante foi ter exigido igualmente uma base de informação técnica para o gabinete que ia dirigir, fazendo o estado português adquirir uma quantidade de tratados e publicações francesas de arquitectura pública de equipamentos urbanos e territoriais[37].

Toda a questão que envolvia a adequação do porto da cidade às novas condições abertas pela modernização das funções urbanas esteve na primeira linha da política administrativa municipal republicana. Colocando de novo o problema da sua deslocação para as margens atlânticas,

35. Na leitura histórica de Leonardo Benévolo; ver Benevolo, Leonardo - *As Origens da Urbanística Moderna.* Lisboa : Presença, 1994.

36. Solá-Morales, M. de - "*De la ordenación a la coordenación.*",CAU, 27, (1973). Ver, para esta nota e a anterior, com vantagem, Lucio, Ramón López de - *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Serviço de Publicações da Universidade de Valencia 1993, (cap. 1, 2 e 3 da 1ª parte - La formación de la ciudad europea moderna , p. 33-48)

37. Entre essas publicações consta o célebre *"Choix d'edifices publics projectés et construits en France depuis le XIX eme siècle...(1826-1851)", de Pierre Charles Gourlier,* onde se incluem muitos edifícios similares ao que se veio a construir.

transformando o já existente porto de abrigo de Leixões[38] no competente porto comercial da cidade e da região. Esse projecto político, impulsionado imediatamente após a tomada de posse da Comissão Administrativa da Câmara Municipal do Porto[39], implicava a sua completa reformulação para uma ampliação adequada ao exercício comercial – docas, cais de descarga, unidades de armazenamento e administração – bem como a necessária construção na foz do rio Leça e, ainda, toda a articulação com o antigo núcleo fluvial urbano, especificamente através das ferrovias entre a estação de Campanhã, a estação da própria Alfândega e as novas áreas em Leixões.

Mas, previamente a todo este conjunto técnico, levantava-se o verdadeiro problema nuclear, político, ao nível da administração local do território (partindo do princípio que a relação com o governo central admitia a transferência administrativa para o município): é que a área de localização de Leixões não pertencia ao território municipal do Porto, sendo, por isso mesmo, uma situação fora da sua alçada administrativa e impeditiva de controlar todos seus rendimentos e preceitos económicos relacionados com a actividade portuária.

Essa era uma questão de altíssima prioridade política e, logo no ano de 1910, na Vereação reunida a 15 de Dezembro e presidida por José Nunes da Ponte, se aborda o problema das obras necessárias no porto de Leixões e no Douro, com uma longa intervenção do Vereador Bernardino Carlos de Azevedo Vareta fazendo uma resenha factual do que se havia considerado nos anos anteriores: refere o projecto de 1888, do engenheiro Nogueira Soares, para adaptação do porto de abrigo de Leixões a porto comercial, com obras orçadas em 1051 contos; refere o projecto de 1893, dos engenheiros Thomaz da Costa e Pereira Dias, que aproveitava a parte anterior para porto de abrigo e estabelecia um porto comercial no interior do rio Leça construindo-se sucessivamente até quatro docas, orçado em 3470 contos; refere o projecto de regularização das margens do Douro de 3 de Maio 1899 e aprovado; refere a comissão técnica nomeada por portaria de 26 de Setembro de 1900, cujo relator dos trabalhos foi o Engenheiro Pereira Dias; refere o «...novo projecto de um porto comercial e melhoramento do porto de abrigo em Leixões, elaborado em 1907, pelos Engenheiros Adolfo Loureiro e Santos Viegas»[40]. Dois meses depois, seria criada a Junta Autónoma das Obras da Cidade, por decreto de 7 de Fevereiro de 1911, e, entre Outubro e Dezembro desse mesmo ano, é colocado a nível superior (entre Câmara Municipal e Governo Civil) o processo de anexação de Matosinhos ao município do Porto, com a nomeação dos respectivos delegados[41]. Era,

---

38. Ver Gomes, B. - Memória descritiva do projecto de um porto de abrigo em Leixões. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa: 1889. O projecto definitivo data de 1883, elaborado pelo Engenheiro Nogueira Soares, acompanhado de um minucioso caderno de encargos da empreitada de construção, tendo por base o importante relatório elaborado pelo Engenheiro J. Coode, em 1881.

39. Não é demais acentuar que os primeiros tempos após a implantação da República foram muitíssimos conturbados e que a normalidade da nova ordem democrática só se verificaria no ano de 1914, com administrações municipais a serem legitimadas pelo voto.

40. AHMP, *Vereações,* Lº 157, fl. 34.

assim, equacionado o quadro administrativo territorial do município do Porto, a constituir-se como uma área que ultrapassava a delimitação urbana mais densa e circunscrita entre o rio e a radial da Circunvalação, para se poder afirmar como um verdadeiro "centro metropolitano" do qual o porto atlântico comercial não podia ficar fora da sua alçada administrativa. Lembre-se, apenas, que estas problemáticas estavam já, e viriam a estar em tratamento teórico[42], na ordem do dia das administrações políticas europeias, orientando todas as bases de uma administração urbana municipal moderna, realizando-se importantes reuniões internacionais em Congresso[43]. O problema da anexação de Matosinhos foi igualmente considerado ao nível dos instrumentos cartográficos para o seu conhecimento e gestão do espaço urbano, tendo a Câmara enquadrado a elaboração de uma carta topográfica, na mesma escala base de 1/500, que se ajustasse à existente para a cidade do Porto e que era o suporte para toda a gestão urbanística municipal.

É no ano de 1913, por decreto de 18 de Junho, e nos termos da lei de 23 de Abril desse mesmo ano, que se organiza a Junta Autónoma das Instalações Marítimas do Porto (Douro e Leixões), definindo-se as suas competências, a sua composição (16 membros) as receitas e encargos e, o aspecto mais relevante em termos administrativos, o facto de se prever «...a anexação ao Porto das freguesias de Matosinhos, Leça, Guifães e Stª Cruz do Bispo, e outras no limite da nova circunvalação.»[44]. A definição deste quadro administrativo completa-se no ano seguinte, pela portaria de 14 de Março de 1914, que «Determina que o Presidente da Junta A. das Instalações Marítimas do Porto (Douro e Leixões) entregue à C. M. a importância de 20 000$»; a 30 de Abril é solicitado, pelo vereador engenheiro Xavier Esteves, ao Ministro das Finanças a assinatura do contrato de empréstimo de mil contos na Caixa Geral de Depósitos e a 21de Maio era outorgado o acto de assinatura pelo Presidente da Junta, que era o próprio Presidente da Câmara, Henrique Pereira de Oliveira[45]. Conhece-se, igualmente, uma nova fase de projecto documentada pela Planta Geral na Escala: 1:5.000, datada de 16 de Janeiro de 1917, do «Porto comercial [de Leixões] : variante n.º 2 ao projecto dos Engenheiros A. Loureiro e A. dos Santos Viegas»[46], que terá correspondido à fase de obra aberta por aquele empréstimo.

---

41. AHMP, *Vereações,* Lº 160, fl. 95, 105 e 161, fl. 18 vº.
42. A entidade politica e territorial que se discutia em Inglaterra, por exemplo, era designada em conceito como a "conurbação urbana", formulado por Patrick Geddes (1854-1932) em Cities in Evolution. Londres, Williams and Norgate, 1915.
43. O caso do Congresso reunido em Gand, no ano de 1913, sob o tema "Construção das Cidades e Organização da Vida Municipal", tendo a Câmara decidido fazer-se representar com um delegado ao Congresso e foi escolhido o Chefe da 3ª Repartição (a Repartição Técnica dos Serviços Municipais) o Engenheiro Gaudêncio Pacheco. AHMP, Vereações, Lvº166, fl. 10
44. Diário do Governo, 142, 20 de Junho de 1913. Ver também AHMP, Registo Geral, Lº 27, fl. 194 vº
45. Portaria n.º 1254, Diário do Governo, 51, 15 de Março de 1914
46. AHMP, D-CDT/B5-24

As condições decorrentes da 1.ª Guerra Mundial perturbaram os trabalhos e interromperam as obras até início da década de 20[47], mas achavam-se já em condições para a inauguração das docas quando o vapor Holbein entrou em Leixões na ocasião da visita do Presidente[48]. Essa fase seria dada por concluída em 1931.

Desde então, a cidade do Porto incorporou os equipamentos marítimos nas suas estruturas portuárias, ampliando os equipamentos fluviais que a serviam desde os níveis da fundação urbana, pré-nacional. Mas essa incorporação estava ainda longe de ser a solução para as dificuldades que perturbavam o regular movimento portuário, devido às condições da entrada da barra, já que se tratavam apenas dos cais de acostagem dos navios; ou seja, toda a estrutura administrativa do porto comercial continuava "residente" no grande edifício da Alfândega Nova, com todos o seus apetrechos para o controlo aduaneiro e armazenamento das mercadorias. Toda a estrutura marítima criada pelo projecto do porto de Leixões permitia, com mais segurança, uma acostagem e permanência dos navios em tempo de espera para uma entrada segura na barra e, então sim, proceder ao serviço aduaneiro e descarga das mercadorias no cais do rio Douro. Esta duplicidade de instalações revela-se absolutamente inoperante face às exigências de um porto comercial moderno e dinâmico que, na ambição republicana, deveria estar ao serviço do dinamismo económico de toda a região norte-duriense. Na verdade, essa ambição política afirmada e regateada junto do governo central pela municipalidade, considerada um verdadeiro "passaporte" para uma autonomia económica e social, não teve condições de se tornar uma realidade materializada. Comprometeu, igualmente, as ambições do projecto político municipal para uma reforma administrativa do território, recentrando a cidade na área regional para vir a constituir um novo centro de uma nova realidade na administração local: a estruturação metropolitana, em articulação e integração dos concelhos situados na envolvente mais próxima a norte do rio Douro. O final da década de 20 e o golpe militar de 1926 fazem perder, em definitivo, a esperança de um reordenamento territorial que viria a dar ao Porto a posição central que a gestão política municipal republicana tanto idealizou.

Dois anos após a conclusão das docas, em 1932, é iniciada a construção da doca 1, inaugurada em 4 de Julho de 1940.

PORTO REPUBLICANO - EQUIPAMENTOS URBANOS

Na cidade do Porto e, de um modo geral, na cidade europeia, uma das mais permanentes constantes históricas é o facto de na base da constituição urbana estar o núcleo económico e espacial

47. Telegramas enviados ao Governo para obter legislação que regularizasse aspectos funcionais do projecto datam de Agosto. AHMP, *Registo Geral,* Lº 27, fl. 260.

48. "Holbein em Leixões na ocasião da visita do presidente: inauguração das docas", [1920], AHMP, D-PST/1807.

relacionado com as trocas (o mercado[49]). Esse núcleo, marcando sucessivamente o centro da cidade, apresenta-se como uma demarcação espacial raramente construída, delimitando o espaço, mas não edificando uma unidade concreta para essa função. Assim foi, pelo menos até ao século XVIII, quando vemos surgirem as primeiras soluções arquitectónicas para edifícios concretos, perfeitamente adaptados a essa função específica[50], acontecendo o mesmo para a cidade do Porto[51]. Todos os mercados assinalados na cidade eram mercados "de levante", ou seja, eram espaços urbanos reservados a trocas mas não edifícios, montavam-se e levantavam-se as bancas de venda no intervalo de tempo que o mercado durava, mesmo que fosse especializado, como acontecia com o mercado de peixe, na Praça da Ribeira. Mas a abertura do século XIX, levanta o problema da higienização desses espaços e do seu controlo económico, por parte das autoridades municipais, o que requer, então, a construção de um edifício próprio, fechado e especializado. Disso se trata no texto sobre o Mercado Ferreira Borges, enunciando as diversas soluções arquitectónicas bem como as diversas equações políticas para distribuir os mercados pela cidade; mas, no texto sobre o Mercado do Bolhão, e porque o tempo histórico é outro, abre-se um novo aspecto: como é que a administração municipal republicana, correspondente a uma profunda mudança na ordem política urbana, vai integrar essa base fundamental da vida da cidade nas suas prioridades sociais e orientações políticas socializantes e como se vai servir dela para se auto-prestigiar em representatividade arquitectónica? Por outro lado, como vai enquadrar a base de equipamentos urbanos absolutamente necessários à melhoria das condições de vida e à visibilidade de uma ordem política, que se quer municipalista e republicana? Passa também por aí a linha de investigação que está na base da escolha dos textos que integram o corpo deste trabalho – Memória e Refundação Urbana.

Para além dos projectos que se documentam nestes textos, que não se concretizaram, a cidade contou (e conta, ainda) com dois edifícios de mercado muito emblemáticos, não só do tempo histórico-produtivo e dos termos de construção, mas do modo como se resolveram os programas funcionais, resultando em soluções tipológicas muito ilustrativas e muito qualificadas em termos arquitectónicos. Se o Mercado Ferreira Borges é o exemplo clássico do mercado em ferro e vidro, na linha das tipologias francesas, já o Mercado do Bolhão introduz outro conceito para uma criação tipológica do edifício de mercado que, hoje, poderíamos até designar de "mercado-centro de

---

49. Neste particular Pallottini, Mariano - *Alle Origini della Città Europea. Storia dell'Urbanistica* Roma, Edizione Quasar, 1993. Defende até que a origem da cidade se prende com esse aspecto específico, assim se distinguindo, enquanto entidade física, de outras formas de aglomeração territorial (o campo).

50. Ver o tratado *Traité d` architecture : éléments de l'architecture types d'edifices esthétiques, composition et pratique de l'architecture / par L. Cloquet*, Paris: Libraire Polytechnique, 1898, 2 vol.

51. Não se sabe como seriam os edifícios, mas no projecto que o Engenheiro Oudinot desenha para a marginal ribeirinha do Porto, em 1797, estão bem demarcadas as unidades arquitectónicas para mercado – ver Tavares Rui , Nonell, Anni Günther e Domingues, Álvaro, *Oporto*. In *"Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica"*, Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, Barcelona, 1994, p. 134.

comércio", que se tornou num emblema urbano das cidades do centro da Europa nos inícios do século XX, impondo até uma imagem arquitectónica ligada à escola beaux-arts da capital francesa[52]. O Mercado do Bolhão é, sem dúvida, uma das grandes obras da administração municipal republicana, projectado pelo arquitecto do município Correia da Silva e desenvolvido em projecto final dentro do seus serviços técnicos, constituindo uma solução monumental para uma função urbana até aí tida como menor, incorporando uma política republicana para o abastecimento de géneros que passava pela criação de um mercado central e por outros dois mercados menores nos extremos oriental e ocidental da cidade[53]. Sobretudo, afirma-se como mais um elemento de qualificação arquitectónica da renovação do Centro Cívico, que se deveria incluir no projecto global, para uma emblemática refundação urbana que não viesse atraiçoar a memória da cidade.

Nesse mesmo projecto global foram incluídos outros equipamentos urbanos para outras funções vitais ao desenvolvimento da cidade, quer renovando alguns já existentes (como no caso do Mercado do Anjo[54], do Jardim de S. Lázaro[55], do Jardim do Campo Alegre[56], do Museu e Biblioteca[57]) quer propondo a criação de raiz, para dotar a cidade de uma estrutura moderna em sectores considerados fundamentais à luz de uma renovada teoria administrativa e urbanística municipal[58]. Logo em 1911, é proposto e «aprovado o projecto do campo de jogos de 'foot ball' (estádio) na Arca d'Água» e no ano seguinte o «Chefe da 3.ª Repartição participa a conclusão do campo de jogos de 'foot ball' na Arca d'Água», mas só em 1925 se regista a inauguração «do 'Stadium' Municipal em homenagem ao Presidente da República»[59].

Outro dos problemas imediatamente equacionado foi o da higiene urbana, através da construção de equipamentos para suprir necessidades básicas da população urbana (ao nível da higiene pessoal e das suas necessidades fisiológicas), distribuídos pela cidade, em programas de mictórios e balneários públicos. Em 1911, são aprovados projectos de mictórios para a Praça da Batalha, a Rua Mouzinho da Silveira, bem como os balneários de Arca d'Água, Largo do Viriato, Campo Vinte e Quatro de Agosto[60]. Foi igualmente pensada, projectada e executada uma rede de lavadouros públicos distribuídos pela cidade, suprindo, assim, o problema de abastecimento de água

52. Ver Santos, Eduardo Cabral dos - O Edifício do Bolhão. In *O Mercado do Bolhão. Estudos e Documentos*, Porto: Câmara Municipal, 1992.
53. Mercado da Corujeira (oriente) e Mercado da Foz (ocidente).
54. Renovado com um projecto do Arquitecto Marques da Silva, enquanto arquitecto municipal, em 1904, e que seria renovado nas articulações com a zona envolvente e reequipado com «instalação de água e gás nas novas retretes e mictórios», em 1912 (AHMP, *Vereações*, Lº161, fl.103-110; Lº 162, fl.98vº e 109; Lº 163, fl.137vº).
55. Projecto e obra do Coreto, em 24 de Agosto de 1911 (AHMP, *Vereações*, Lº 160, fl. 2), em 15 de Fevereiro de 1912 (AHMP, *Vereações*, Lº 160, fl. 138).
56. Pretendia construir um "challet" , em 1911, mas o Ministério da Guerra não deu, então, a respectiva autorização (AHMP, *Vereações*, Lº 158, fl. 107).
57. Instalados no antigo convento, a S. Lázaro, e que, em 1911, se aprova «que o Chefe da 3ª Repartição seja incumbido de estudar o projecto de ampliação do edifício» (AHMP, *Vereações*, Lº 159, fl. 101).

ao domicílio que servia, apenas, uma parte bem diminuta de residências e de que ficavam excluídas as camadas da população urbana mais carenciadas; a rede pontualizava-se por Arca d'Água, Fonte da Moura, Ramalde, Campinas, Largo de Francos e Requesende, todos estes equipamentos construídos entre 1914 e 1916[61].

Ainda relacionado com este aspecto da higiene urbana foi, em 1913, «Aprovado o projecto de instalação do serviço de limpeza municipal e do canil no Monte Pedral», problema que se vinha já debatendo desde o século anterior[62].

A segurança da cidade contra incêndios foi equacionada de raiz, propondo-se e projectando-se a construção de edifícios-quartel para bombeiros, em 1912, para a zona da Foz, e em 1914, para a zona oriental da cidade, na rua Gonçalo Cristóvão[63].

Em 1915, após as eleições de 1913 com uma elevada votação que legitimava a lista republicana vencedora, é aberto o processo de um dos mais significativos e prioritários equipamentos que a linha socializante do Partido Republicano tinha inscrito no seu programa: a criação de um hospital municipal[64]. Para tanto, foi criada uma Comissão, composta pela Associação de Jornalistas, pela Junta Autónoma das Obras da Cidade e pela Faculdade de Medicina, para estudar e propor a localização desse novo hospital[65]. O trabalho dessa primeira Comissão fixou-se, essencialmente, sobre a escolha do terreno que tivesse em conta uma localização centralizada no território municipal, mas que constituísse uma ampliação dos serviços já oferecidos pelo hospital central, o que se pode, mais uma vez, considerar como uma atitude política de Refundação Urbana; assim foi relatado e, em Novembro desse mesmo ano, foi proposta a aprovação de um Parecer para a escolha do terreno de Contumil[66]. Para além de uma renovação da Comissão, em 1918[67], não se

58. Na viragem do século, assiste-se a uma dinâmica internacional que aprofunda e especializa uma reflexão teórica em torno das bases de gestão administrativa e urbanística das cidades, que passa pela produção de textos teóricos, pela criação de revistas especializadas e por uma série de reuniões internacionais em torno das problemáticas urbanas, a titulo de exemplo veja-se: 1910 – *Congrés International des Sciences Administratives*. Bruxells; 1910 – *Town Planning Conference*, London, 10-15 October; 1911 – *Congress de L'Alliance d'Higienne Sociale*. Boubaix; 1913 – *Congrés International de l'Art de Construire .Ville et Organisation de la Vie Municipale*. Gand; 1913 – *Congrés International de l'Industrie du Batiment et des Travaux Publiques*. Gand; *La Technique Sanitaire et Municipale* (1911-1922), Paris, Association générale des hygiénistes et techniciens municipaux; Aldridge, H.R., *The Case for Town Planning; A Practical Manual for Counselors, Officers and others engaged in Preparation of Town Planning Schemes*. London, National Housing and Town Planning Council, 1915. Pode encontrar-se uma lista de congressos e exposições internacionais entre 1870 e 1914 em Piccinato, Giorgio - *La costruzione dell'urbanistica : Germania 1871-1914*, Roma: Officina Edizioni, 1974, p. 543-552.
59. AHMP, *Vereações*, Lº 161, fl. 40; Lº 163, fl. 99vº.
60. AHMP, *Vereações*, Lº 158, fl. 122; Lº 159, fl. 8vº.
61. AHMP, *Comissão Executiva*, Lº 8, fl. 138vº.
62. AHMP, *Vereações*, Lº 167, fl. 116vº.
63. AHMP, *Vereações*, Lº 161, fl. 103-110. Proposto pelo Vereador Ferreira Alves, médico, particularmente preocupado com as questões de higiene, segurança, e assistência.
64. Lembre-se que a cidade dispunha apenas de um grande hospital geral, central, o de Santo António, mas que pertencia à Misericórdia, construído e a funcionar desde o século XVIII.

conhece mais nada sobre o resultado desse trabalho. O que se sabe é que, em 19 de Abril de1926, é aprovada uma acta (da sessão de 18 de Março de 1925) na parte em que se propõe a criação de uma Maternidade «e dispensário de assistência infantil às mulheres grávidas e um dispensário anti-venério»[68]: proposta que já vinha sendo insistentemente referida como atribuída ao Vereador Ferreira Alves.

Mas o equipamento que, sem dúvida, mais preocupou e ocupou as vereações e os serviços técnicos da Câmara foi o novo Matadouro Municipal, integrado ainda no sector da higiene urbana, mas com uma forte pendente económica, atendendo ao rendimento que esse serviço público já representava para os cofres do município, para além de ser um importante elemento de controlo sanitário e de regulação do abastecimento de carnes a toda a cidade. Tão importante era que o seu projecto vinha sendo já elaborado desde que a Vereação do Porto foi conquistada pela "Lista da Cidade", em 1907[69], e, logo em 20 de Outubro de 1910, foi «Aprovado o projecto do novo Matadouro em S. Roque da Lameira»[70]. Dois anos depois, em 14 de Março de 1912, tratava-se já do necessário à sua construção e foi «Aprovada a proposta do Vereador Cristiano de Magalhães para solicitar autorização de empréstimo de 250 000$000»[71]. Até 1915 o processo entra em trâmites que não dependem do município e arrasta-se entre as aprovações financeiras do Ministério e as do Delegado de Saúde, mas, em 27 de Maio desse ano, foram aprovadas as condições de arrematação das obras de base propostas pelo Vereador Elísio de Melo[72]. A construção prolongou-se exactamente pelos dois anos imediatos já que o mesmo Vereador, em 25 de Maio de 1917, «propõe o modo como deve respeitar o empréstimo para conclusão das obras e aparelhos necessários ao funcionamento.[73]. A matança foi iniciada no ano de 1919 e todo o serviço veio a ser organizado sob a vertente da municipalização, constituindo-se como um Serviço Autónomo de Sanidade e Higiene, em 1920[74].

---

65. Esta Comissão foi criada na sessão da Executiva da Câmara, reunida em 17 de Março de 1915 (AHMP, *Comissão Executiva,* Lº 7, fl. 20vº). Lembre-se que a Universidade do Porto foi uma criação Republicana, decreto de 22 de Março de 1911, e que a Faculdade de Medicina veio a integrar a Escola Médico-Cirúrgica (criada, por sua vez, em 1836) por decreto de 22 de Fevereiro de 1911; ver Santos, Cândido dos - *Universidade do Porto: raízes e memória da Instituição*. Porto: UP, 1996
66. Elaborado pelo Dr. Cândido de Pinho (AHMP, *Comissão Executiva,* Lº 8, fl. 101vº).
67. AHMP, *Comissão Executiva,* Lº 12, fl. 821vº; Lº 13, fl. 147vº.
68. AHMP, *Vereações,* Lº 180, fl. 78vº.
69. Ver Tavares, Rui - *Op.*, p. 277.
70. AHMP, *Vereações,* Lº 156, fl. 68.
71. AHMP, *Vereações,* Lº 162, fl. 35v.
72. AHMP, *Comissão Executiva,* Lº 7, fl. 91vº.
73. AHMP, *Vereações,* Lº 172, fl. 67vº. Da instalação de equipamentos foi engarregada a firma Thenenot e Brigor W., de Paris.
74. AHMP, *Comissão Executiva,* Lº 13, fl. 129. Mas, em 1922, ainda se tratava de pormenores de acabamento do edifício e dos acessos (AHMP, *Vereações,* Lº 175, fl. 131vº).

PORTO REPUBLICANO - HABITAÇÃO ECONÓMICA

As primeiras iniciativas para a construção de habitação económica na cidade do Porto são anteriores à Primeira República. Acompanham o debate político, filantrópico e, até, empresarial, dos finais do século XIX, centrado especialmente em Lisboa e Porto. Tratou-se da conhecida acção do *O Comércio do Porto*, jornal diário que lança uma petição pública e depois um peditório, conseguindo a verba necessária para construir um bairro económico, constituído por um grupo de casas muito reduzido, encomendando o trabalho a um arquitecto regressado de Paris, e, talvez por isso mesmo, se chama o bolseiro parisiense pois os modelos são os de França, expostos em Paris, dos HBM (Habitation à Bon Marché).

As iniciativas da Primeira República, não obstante se ter logo encarregado da gestão do problema, só surgem em 1914, após o sufrágio eleitoral, que lhes dá uma segurança muito grande e uma credibilidade junto da população. É, assim, estudada uma série de unidades de habitação, agrupada em pequeninos bairros, no modelo das unidades do norte e centro europeu, as *Garden-Cities.*

O aspecto mais importante das iniciativas da Primeira República é o facto de se ter conseguido construir as ditas "Colónias Operárias" em terrenos municipais ou municipalizados e, com isso, se ter formado uma bolsa de localização de habitação económica, que se afasta do centro e se ajusta a outras zonas, em justaposição com as unidades existente de outro nível social. Assim, essas bolsas correspondem a uma coroa periférica ao centro, em radial, mais ou menos coincidentes com o anel da Idade Média (definido pelas muralhas) e que se projecta até à linha da Circunvalação, definida no finais do século XIX.

Por outro lado, o grande interesse do caso do Porto é a sua precocidade (1914) e a sua capacidade de implementar, pelo município, uma solução de qualidade. Uma solução ajustada ao tempo, seguindo e acompanhando os melhores da Europa em tempo útil e historicamente significativo, apesar dos nossos desfasamentos no que respeita às circunstâncias produtivas do tecido industrial que afectaram as cidades. O município do Porto é, em matéria de habitação económica um exemplo nacional de "boas práticas" administrativas, como se poderia dizer hoje; é um exemplo excepcional de como se aborda um problema em tempo próprio, de como se ajusta uma solução ao tempo, ao espaço e à temática urbana. Neste particular, como aliás em outros, a cidade do Porto esteve a solucionar o que era preciso resolver no momento em que todos os outros estão a praticar políticas idênticas[75]. A escolha recai nas soluções inglesas, de conjuntos de bairros, desenhados em plano urbano de composição de pequenas casas, unifamiliares, mas independentes e não agrupadas na solução do "pavillon", como acontece em França, nos HBMs. Essa foi precisamente a solução que o arquitecto Marques da Silva executa no bairro do Monte Pedral, construído para o jornal *O Comércio do Porto*, no final do século XIX.

Acresce ainda, o facto de a cidade do Porto contribuir para o debate nacional, tido no Parlamento, com contributos importantes como o de Caeiro da Mata, por exemplo, e com um inquérito urbano, raro porque se trata de um inquérito especificamente urbano, realizado em 1914.

É esta a situação que distingue o Porto republicano na temática da habitação, antecipando-se à lei nacional de 1917, com a qual o ministério de Sidónio Pais pretende "resolver?" a carente, insalubre e inumana base arquitectónica para a habitação económica.

Entre as sete colónias feitas neste período, apenas uma (bairro, assim chamado em lei) é da iniciativa do poder central e o seu número de habitações é uma "areia" na imensa "praia" do Porto.

Falamos do Bairro Sidónio Pais, na Arrábida, que, mesmo assim, se encostou a uma pequena parte que o município já havia iniciado.

TERRITÓRIO E CIDADE - REDES DE CIRCULAÇÃO

Os antecedentes territoriais de uma rede de circulação terrestre, em Portugal, podem colher-se numa leitura de vários indicadores ainda setecentistas, mas concentrados no terceiro quartel da centúria, mais concretamente no período correspondente aos reinados de D. José (final) e de D. Maria I.

Período que não tem sido devidamente considerado, a nosso ver, numa integração de contexto cultural europeu, dominado pelo pensamento fisiocrata, no alinhamento das Luzes. Vários são os indicadores que temos da influência dos pontos de vista fisiocráticos no pensamento português, sobre Portugal: está na linha tributária desses pontos de vista a criação de várias instituições dedicadas à "observação e ao cálculo", bases fundamentais para se avaliar os recursos e dimensionar as carências enquanto fontes de informação indispensáveis ao desenvolvimento do reino, considerados os sectores produtivos essenciais. A "observação" dos recursos instalados no território, quer ao nível da sua base natural produtiva (agricultura), quer ao nível da sua capacidade de transformação (indústria), aponta para um conhecimento das existências e um registo desse conhecimento. O "cálculo" das capacidades instaladas e proporcionadas por esses recursos, considerados numa linha de desenvolvimento, aponta para avaliar, dimensionar e projectar as existências, as carências e as soluções. São duas escalas de apreensão e compreensão do estado do

75. Note-se que a cronologia de todas as *garden-cities* inglesas estão precisamente em tempo pré-guerra – a primeira delas, Letchworth, data de 1903, projectada precisamente pelo arquitecto britânico que vem ao Porto projectar o seu Centro Cívico – Barry Parker.

reino que dependem de inquéritos dirigidos ao físico, ao concreto, à real natureza do que existe que deve ser "apropriada" pelo conhecimento do formal e do funcional, associando essa apropriação a uma capacidade descritiva figurada (cartográfica e gráfica) e numérica (estatística). Neste ponto, deveremos ter em conta os esforços feitos ainda na era pré-estatística, nomeadamente o contributo do chamado Mapa Geral Estatístico de 1814.

Mas é, realmente, com a abertura do século das medidas e da sistematização universal, o século XIX, que, também em Portugal, se criam as bases dessas estruturas técnicas e instrumentais capazes de medir, avaliar, estudar, verificar, e, sobretudo, projectar soluções, definir políticas e acções que modifiquem e ordenem o espaço e as unidades construídas.

Realmente, o século XIX português, na sua segunda metade, como em outros países europeus, criou e consolidou essa base de relação territorial e política, que tem por fim o seu desenvolvimento económico e cultural, centrando as iniciativas nos vectores de circulação e articulação, interna e externa, entre nós e os outros, entre centros e periferias, entre produtores e matérias, entre cidades e produtos.

Essa circunstância exige um enquadramento técnico, disciplinar, dominado pelas ciências do território, com uma especial primazia da engenharia. Mas o mais significativo é a criação de redes alargadas de circulação, capazes de unir pontos muito distantes nessa rede, diminuindo as diferenças hierárquicas, mas também estabelecendo um nivelamento de centros de primeira e segunda grandeza, de primeira e segunda importância. É nessa base, precisamente, que se inserem os esforços para a criação de uma rede ferroviária, que se pretende, como objectivo político-cultural, que seja europeu. Os ritmos locais são muito diferenciados, as capacidades mais ainda, mas, com esse objectivo, o mercado organiza-se em centros produtores exportadores da tecnologia, do saber e do concretizar, elegendo três grandes – a França, a Inglaterra e a Alemanha. Em todos se verificam as especializações que os tornam incontornáveis na "encomenda do progresso". Mas o que interessa realçar é a concentração de iniciativas no território, que implica, necessariamente, uma nova ordem física do meio e das suas unidades centrais. Mais: implica mesmo uma nova estrutura de centros, hierarquizando-os sucessivamente no território e na cidade, ao mesmo tempo que os hierarquiza no próprio território.

Aquele quadro vai ter uma repercussão enorme na forma urbana, na estrutura das cidades, especialmente alterando a sua imagem tradicional que se constituía como uma unidade urbana de um único centro. A chegada do caminho de ferro às cidades vai provocar um enorme impacte urbano, alterando toda a sua estrutura e reordenando o espaço, entre o centro e a envolvente ao centro, definindo, agora pela primeira vez na história, uma nova cidade que se estrutura em vários centros, sendo cada um deles e, em si mesmo, uma porta de contacto com o exterior territorial onde se localizam outros centros de igual natureza. Isso afirma-se, especialmente, pela capacidade, pela possibilidade, pela necessidade, pela oportunidade de formar um novo centro que é, realmente,

o novo centro cívico e a principal porta de recepção da cidade, concentrando aí, muitas vezes, as funções administrativas, económicas, culturais e sociais.

Assim se reordenam os novos centros, que muitas vezes até coincidem no sítio com os antigos. Mas quando a circunstância do serviço ferroviário obriga a um afastamento do centro, a única forma de aproximar um do outro é construindo um novo eixo, que faz a ligação física (como primeiro objectivo) mas de imediato é o eixo de suporte para toda a modernidade urbana, funcional e estética, onde se projectam todas as desejadas internacionalizações, quer de imagem quer de funções (cinemas, garagens, hotéis, casinos, salões de jogo).

Essa estrutura é, normalmente, um eixo viário, uma avenida em tipologia urbana, contendo as matrizes da avenida oitocentista, de inspiração francesa, em *boulevard* com vegetação; mas, também rapidamente se verifica que essa avenida será o devir moderno e, por isso mesmo, é o novo centro em extensão e o novo centro em fixação de novas actividades urbanas.

A essa Avenida, pela sua natureza, valor e função, se designa mesmo pelo topónimo – *Avenida da Estação.*

Torna-se um caso de estudo da nova cidade, como elemento de singularidade urbana do século, e como elemento de registo gráfico, discursivo, de uma narrativa urbana novecentista (para usar um termo e um conceito que tem todo o sentido em Barcelona, por exemplo[76]).

Assim...«...l'histoire des gares, de leur implantation dans le tissu urbain et de l'évolution de leur rapport avec la ville. C'est en effet le plus souvent la typologie architecturale qui a orienté et même motivé l'étude de l'histoire des gares; préoccupation légitime certes, mais qui tend à couper l'objet architectural de son contexte historique, urbain et ferroviaire.»...«...les importantes emprises situées “en amont”, dans des zones périphériques des villes, et occupées par des fonctions de logistique, d'entretien du matériel ferroviaire et de transport ou de stockage de marchandises, s'en trouvent complètement ignorées.»[77]

A problemática principal da relação das estruturas ferroviárias com a cidade passa, essencialmente, por questionar as polaridades da rede ferroviária na articulação física com a estrutura urbana, tendo em conta o facto de se tratar de uma estação de “passagem” da rede ou de uma estação “terminal” da rede[78]. Assim sendo, quando observamos as diversas situações em Portugal, de chegada da ferrovia e da estação, verificamos que as soluções também se agregam em

---

76. Noucentisme i Ciutat. Coord. Marina Palà, Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Barcelona i Electa, 1994

77. *Polarisation du territoire et développement urbain : les gares du Nord et de l'Est et la transformation de Paris au XIXe siècle. Une étude sur l'instauration et l'évolution des rapports entre les acteurs des grands aménagements ferroviaires urbains, première étape (1830 – 1870). Sous la direction de Karen Bowie. Contrat de recherche n°967002 passé le 22 mars 1996 entre le Plan Urbain Construction Architecture et l'Association pour l'histoire des chemins de fer en France.* Paris: AHICF, Dezembro 1999, p. 6

grupos, em tipologias, de acordo com o programa da própria ferrovia: o largo da Estação, a Avenida da Estação e as estruturas urbana de eixos que podem estabelecer as imediatas relações com a nova polaridade e a cidade.

O levantamento que efectuamos, permitiu isolar precisamente esses três tipos, e ordenar as suas importâncias e valor, sendo que o mais significativo é, para nós, o caso de Aveiro, já que é o mais extenso, o mais ordenado, o mais consolidado, o mais estruturado nos programas funcionais e o mais ilustrativo das novas tendências de desenho arquitectónico.

78. Ver a questão específica tratada para o caso de Paris em Leambert, Michèle - Les problématiques du chemin de fer dans la ville (1830-1855). In *Les chemins de fer dans la ville.* Actes de la 2e journée scientifique de l'AHICF, Paris: Musée d'Orsay, 1991, Revue d'histoire des chemins de fer, n° 5-6 (automne 1991- printemps 1992), p. 195-235 e *"Le chemin de fer et la banlieue (1837-1914)"*, *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*, Paris, 38/39 (3e trimestre 1996), p. 95-106

PARTE I - MEMÓRIA E REFUNDAÇÃO URBANA - O CASO DO PORTO

1 . Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto

Este trabalho[79] *tem para nós um significado especial. Iniciámos esta investigação no ano de 1982 quando orientávamos um trabalho no âmbito da disciplina de Teoria e História da Arquitectura, do 1.º ano do Curso do Arquitectura da Escola Superior de Bolas Artes do Porto. Estávamos, então, no nosso segundo ano de prática lectiva e era tempo de tactear todos os limites e experimentar todos os caminhos. Sobretudo, era tempo de consolidar uma formação no fascínio da descoberta, na perplexidade das sucessivas e diversas encruzilhadas, na surpresa de constatação de que tudo está em tudo. Era, por isso, tempo de abertura e não de encerramento. E a palavra chegava até nós cheia de encorajamento e ensinamentos. O que este trabalho significa é a devolução gratificada dessa palavra. Um reencontro com patamares de partidas*

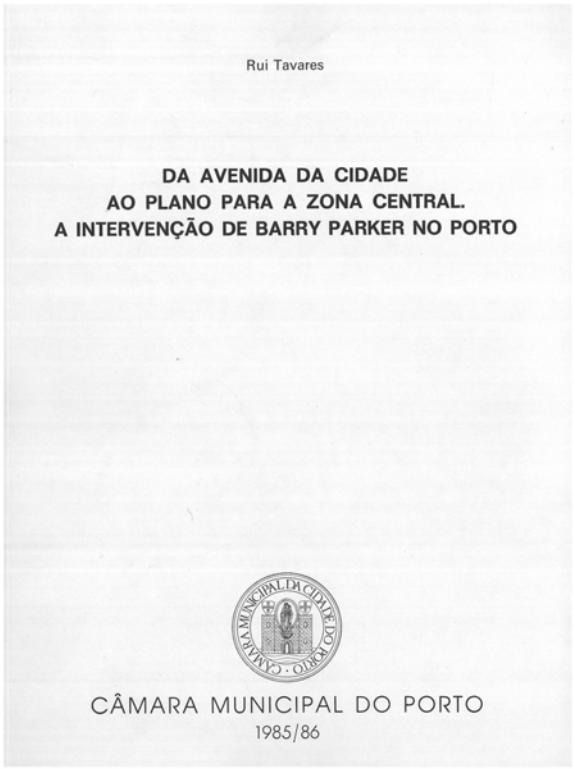
79. Manifestemos um agradecimento muito especial no Prof. Arq. Fernando Távora, que sugeriu esta investigação e a acompanhou desde e primeira hora com os seus ensinamentos e orientações. Ao Dr. Manuel Real agradecemos o empenho pessoal e amigo que depositou nesta publicação, discutindo e sugerindo caminhos a explorar, e todas as facilidades concedidas na consulta do material. À Dr.ª Maria Adelaide Meireles do A.H.M.P. agradecemos e constante disponibilidade e as preciosas indicações sobre a localização e o teor de algumas fontes. Agradecemos também à Sr.ª D. Maria Teresa do Arquivo Geral da C.M.P. e atenção e a paciência com que sempre nos recebeu.

Para maior facilidade de referenciação dos arquivos e que tivemos de recorrer utilizaram-se as seguintes abreviaturas:

A.H.M.H.O.P.: Arquivo Histórico do Ministério da Habitação e Obras Públicas.

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

C.M.P.-C.C.: Arquivo da Divisão da Carta de Cidade, de Câmara Municipal do Porto.



TAVARES, Rui – Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central: a intervenção de Barry Parker no Porto. Boletim Cultural - Câmara Municipal do Porto. Porto. 3/4:85/86 (1985) 261-326.

mesmo que seja, assim o desejamos, para se transformar em patamar de outras partidas. Talvez, por isso, este trabalho pretenda ser, apenas, um ponto de situação; a divulgação de um processo de transformação e construção de cidade e o registo de algumas hipóteses de investigação a exigirem outro tempo e outra disponibilidade — um outro reencontro.

Rui Tavares

1. A cidade existente

Em nenhum momento da história urbana os actos de renovação e transformação se afirmam como processos fulminantes. Exactamente, porque se trata de um processo, e ainda que o tempo de concretização possa ser curto, ele insere-se num tempo longo de emergência e maturação de ideias, de mobilização de vontades políticas e implantação de forças de pressão sociais, e de angariação de meios económicos que garantam a passagem da ideia à forma. Por outro lado, visando esse processo um corpo em transformação — a cidade — é por esta que ele ganha expressão e é nesta que se alimenta e, portanto, será pela cidade que resultará a sua compreensão já que é ela própria sujeito e objecto dessa transformação.

Justifica-se que antecipemos, ao encadear dos passos do processo que conduziu à renovação da zona central em 1915-16, uma visão da cidade existente recuando até ao último quartel do século XIX; procuremos aí identificar os sinais da mobilização de ideias e vontades políticas e sociais, e tentemos isolar as expectativas de transformação urbanística que as estratégias de desenvolvimento económico promoverão.

Fortes índices de concentração industrial e incremento comercial darão recorte a essas estratégias, implementadas após o Triunfo Liberal que reforçará a já consolidada posição da burguesia à frente dos destinos da municipalidade[80]; e, cedo, as expectativas de transformação desenham um cenário de renovação emblemática da cidade industrial e capitalista, por onde se circule ao ritmo do seu desenvolvimento e que formalize a acomodação do seu nascente sector de serviços — uma Avenida, um centro cívico.

Naturalmente esta ideia, que ganha corpo nos anos 80, não surge isolada; ela insere-se numa matriz de acontecimentos e realizações, com presença eminente no tecido urbano, impulsionados pelo sector social que controla a economia urbana.

80. Cfr. REAL, Manuel e TAVARES, Rui — Introdução histórica ao Plano. Síntese preliminar. In «Plano Geral de Urbanização. Opções do Plano», Porto, Gabinete de Planeamento urbanístico, 1984, cap. VI (A consolidação do Projecto Expansionista após o Triunfo Liberal), p. 16-19.

DA AVENIDA DA CIDADE AO PLANO PARA A ZONA CENTRAL. A INTERVENÇÃO DE BARRY PARKER NO PORTO *

Este trabalho tem para nós um significado especial. Iniciámos esta investigação no ano de 1982 quando orientávamos um trabalho no âmbito da disciplina de Teoria e História da Arquitectura, do 1.º ano do Curso de Arquitectura da Escola Superior de Belas Artes do Porto. Estávamos, então, no nosso segundo ano de prática lectiva e era tempo de tactear todos os limites e experimentar todos os caminhos. Sobretudo era tempo de consolidar uma formação no fascínio da descoberta, na perplexidade das sucessivas e diversas encruzilhadas, na surpresa da constatação de que tudo está em tudo. Era, por isso, tempo de abertura e não de encerramento. E a palavra chegava até nós cheia de encorajamento e ensinamentos. O que este trabalho significa é a devolução gratificada dessa palavra. Um reencontro com patamares de partidas mesmo que seja, assim o desejamos, para se transformar em patamar de outras partidas. Talvez por isso este trabalho pretenda ser, apenas, um ponto de situação; a divulgação de um processo de transformação e construção da cidade e o registo de algumas hipóteses de investigação a exigirem outro tempo e outra disponibilidade — um outro reencontro.

Rui Tavares

1. A CIDADE EXISTENTE

Em nenhum momento da história urbana os actos de renovação e transformação se afirmam como processos fulminantes. Exactamente porque se trata de um processo, e ainda que o tempo de concretização possa ser curto, ele insere-se num tempo longo de emergência e maturação de ideias, de mobilização de vontades políticas e implantação de forças de

* Manifestamos um agradecimento muito especial ao Prof. Arq. Fernando Távora, que sugeriu esta investigação e a acompanhou desde a primeira hora com os seus ensinamentos e orientações. Ao Dr. Manuel Real agradecemos o empenho pessoal e amigo que depositou nesta publicação, discutindo e sugerindo caminhos a explorar, e todas as facilidades concedidas na consulta do material. À Dr.ª Maria Adelaide Meireles do A.H.M.P. agradecemos a constante disponibilidade e as preciosas indicações sobre a localização e o teor de algumas fontes. Agradecemos também à Sr.ª D. Maria Teresa do Arquivo Geral da C.M.P. a atenção e a paciência com que sempre nos recebeu.

Para maior facilidade de referenciação dos arquivos a que tivemos de recorrer, utilizaram-se as seguintes abreviaturas:

A.H.M.H.O.P.: Arquivo Histórico do Ministério da Habitação e Obras Públicas.

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

C.M.P.-C.C.: Arquivo da Divisão da Carta da Cidade, da Câmara Municipal do Porto.

A cidade do Porto conhece, durante toda a segunda metade do século XIX, um índice de desenvolvimento comercial invejável; afirma-se, então, a cabeça de uma região, metropolizando a sua influência.

Atestam-no uma série de grandes exposições agrícolas e industriais promovidas pela Associação Comercial do Porto, criada em 1834, dois anos antes da, então, Associação Mercantil de Lisboa[81]. A primeira dessas exposições tem lugar em 1855, dez anos antes da 1.ª Exposição Internacional que inaugura o Palácio de Cristal[82]: seguem-se-lhe as de 1857, 1860, 1891 («... principal exposição no país, durou dois meses e estiveram presentes 604 expositores...»)[83], terminando esta série com a Exposição Agrícola Portuense, em 1900.

Outro quadro deste mesmo desenvolvimento é-nos fornecido pelo consumo da população portuense ou seja, pelo papel que a cidade desempenha na formação e ampliação do mercado interno neste período.

As oscilações de dimensão do mercado interno estão intimamente relacionadas com flutuações ao nível do próprio progresso económico, como salienta Miriam Halpern Pereira[84]. Depois de acentuar que a reduzida dimensão do mercado interno limitou o progresso económico de Portugal, aquela autora menciona a situação que caracterizou a economia portuguesa desde meados do século XIX até 1890; o crescimento do mercado nacional fruto do desenvolvimento agrícola e comercial e, consequentemente, uma prosperidade das camadas sociais ligadas aquelas actividades que se traduziu por uma expansão do consumos[85]. «Um factor fundamental da expansão do consumo entre 1874 e 1831 (…) — diz Miriam Halpern Pereira — foi o consumo das principais cidades do país. Lisboa e Porto ocupam um lugar fundamental no mercado nacional: os seus habitantes (11 por cento da população portuguesa) absorvem cerca de metade da produção comercializada»[86]. A diferença de ritmo de crescimento entre a população urbana e a população global é o factor responsável por aquela situação, como acentua a autora.

De facto, a cidade do Porto apresenta, no período que consideramos, uma elevada taxa de crescimento populacional, que se cifrará acima da média das cidades de Portugal e mesmo europeias; Ricardo Jorge exclamará isto mesmo ao referir-se à taxa de crescimento entre 1864 e 1890 — 2000 hab/ano[87]. De qualquer modo será oportuno referir que a maior concentração se

81. CASTRO, Armando de — A Revolução Industrial em Portugal no século XIX. Porto. Limiar, 1973. p. 10.

82. Cfr. REAL, Manuel e TAVARES, Rui — Op. cit., p. 19.

83. CAETANO, Lucília Jesus — A Indústria no distrito de Aveiro. Análise geográfica relativa ao eixo rodoviário principal (E.N. n.º 1) entre Malaposta e Albergaria-a-Velha, vol. I, Coimbra, Comissão de Coordenação da Região Centro, 1988, p. 59.

84. PEREIRA, Miriam Halpern — Níveis de consumo e níveis da vida em Portugal. In «Política e Economia. Portugal nos séculos XIX e XX», Lisboa, Livros Horizonte, 1979, p. 74.

85. Idem, Ibidem, p. 76.

86. Idem, Ibidem, p. 79. O caso da carne é significativo representando, entre 1874 e 1900, 50% do total das transações anuais (p. 80. v. Infra, nota 8).

operou entre 1878 e 1890, atingindo mais 36032 habitantes, e que a população dobrou entre 1864 e 1911[88].

Esta situação reflecte, à escala da cidade, o que ia acontecendo no país onde as cidades crescem a um ritmo superior ao das vilas e aldeias, com um aumento do número de habitantes na ordem dos 77%; esse crescimento verifica-se principalmente nas cidades onde a indústria é mais importante, cabendo um lugar de destaque a Lisboa e, sobretudo, ao Porto, que vê os sectores secundário e terciário da sua população crescerem de importância[89].

Com efeito, a concentração industrial na cidade vai a par do incremento comercial e os seus promotores revelam-se extremamente dinâmicos quando, logo em 1849, fundam a sua Associação Industrial.

Para tanto bastará lembrar a lição que os inquéritos industriais fornecem, para a segunda metade do século XIX, sobre o n.º de estabelecimentos de indústria transformadora existentes na cidade; o que daí ressalta, e ainda que a comparação possa ser falaciosa relativamente ao grau de industrialização que não pode medir-se só pelo n.º de unidades industriais, é que o Porto tem, relativamente a Lisboa, sempre maior número de estabelecimentos e a sua população operária é sempre mais significativa (excepção feita para 1852 em que isso se verifica relativamente às unidades industriais — 158 contra 80 — mas na população a relação é inversa — 4 732 contra 5 649). Se tomarmos como exemplo o inquérito de 1880 os números são ainda mais elucidativos e a situação mais expressiva: o Porto tem 488 fábricas e 9 690 pequenas indústrias contra 352 e 5 355, respectivamente, em Lisboa; e no referente à população operária temos para o Porto 22 771, enquanto Lisboa apresenta 21 511[90].

Naquela data, o Porto e o seu distrito, apresentava uma taxa de industrialização que era, sem mais, a maior do país[91].

O Instituto Industrial do Porto, que existe já no final do século, abre então, sob sua orientação pedagógica, uma escola em Guimarães e outra na Covilhã[92], o que é bem significativo do papel que o Porto desempenhava como capital regional.

---

87. Citado por OLIVEIRA, J. M. Pereira de — O Espaço Urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento. Coimbra, Centro de Estudos Geográficos, 1973, p. 340.

88. De 69349 habitantes em 1884, o Porto passa para 194 009 em 1911 (OLIVEIRA, J. M. Pereira de — Ibidem, p. 339-340).

89. Cfr. PEREIRA, Miriam Halpern — Livre Câmbio e desenvolvimento económico. Portugal na segunda metade do século XIX, Lisboa, Cosmos, 1971, p. 23 a 53.

90. ver CAETANO, Lucília Jesus — op. cit., p. 46-58. Esta obra possui óptimos quadros comparativos dos elementos fornecidos pelos Inquéritos industriais.

91. Idem, Ibidem, p. 59: para este cálculo a autora utiliza o censo da População do Reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1890 citando a população residente por actividade profissional.

92. Idem, Ibidem, p. 59.

Capital industrial, capital comercial e, também, capital financeira, a cidade do Porto foi durante toda a segunda metade do século XIX, uma unidade urbana de grande acumulação de riqueza. Como salientou já Armando de Castro, o Porto era, então, uma cidade que acompanhava (ou comandava) a evolução do sistema económico em Portugal: «Em 1875 havia já em Portugal 136 sociedades anónimas (...) das quais 59 com sede na cidade do Porto, 46 na de Lisboa, 9 em Braga, 5 em Viana do Castelo, 4 em Coimbra, 3 em Vila Real e as restantes noutras cidades do país, não possuindo nenhuma delas mais de duas sociedades deste tipo[93]; e, reforçando este ponto de vista, «...em 1894, as estatísticas acusam a constituição de 8 sociedades anónimas em Lisboa, com um capital total de 3 212 contos, e de uma no Porto, mas com o capital de 7 000 contos!»[94].

A criação de Bancos é outro aspecto que reforça o papel de líder comercial e financeiro da cidade do Porto — o «Banco Mercantil Portuense» é de 1856, o «Banco Aliança» de 1861, o «Banco do Porto» de 1873, o «Banco Português» também de 1873 e o «Banco Industrial do Porto» é de 1874[95].

Torna-se agora um pouco mais claro como o desenvolvimento económico foi criando um clima de expectativa de que falávamos atrás. Expectativa de grandes realizações, grandes obras de transformação que alinhassem o Porto pelo eco das grandes iniciativas urbanísticas que se viviam, por exemplo, em Paris, sob a tutela do Barão Haussman, ou em Madrid e Barcelona com a aplicação dos seus «proyectos de ensanche y reforma»: que, por outro lado, se ajustassem ao poder de iniciativa a empreendimento daquelas que promoviam o desenvolvimento económico e que, ao mesmo tampo, participavam na gestão municipal. Expectativa de grandes realizações de facto, já que o Porto não era, também no plano urbanístico, uma cidade estagnada.

Veremos, em seguida, como alguns acontecimentos urbanos da segunda metade do século XIX contribuíram, pelo seu carácter e localização, para corporizar aquela expectativa e, ao mesmo tempo, seleccionar uma área sobre a qual iriam recair as atenções a as vontades de transformação.

Trata-se, como não podia deixar de ser, da área central, o fulcro de toda a actividade urbana e aquela que constitui para a cidade um referencial obrigatório.

O desenvolvimento económico da segunda metade do século XIX foi deslocando o centro da cidade da cota baixa, junto ao rio e zona do Largo de S. Domingos, para uma cota superior em torno da Praça de D. Pedro. Com efeito, «começada em 1721, a Praça das Hortas, depois Praça Nova (e Praça de D. Pedro), constituiu, durante os séculos XVIII e XIX, o centro da vida portuense»[96].

---

93. CASTRO, Armando de — op. cit., p. 52.

94. Idem, Ibidem, p. 83.

95. CASTRO, Armando de — O processo de industrialização do Porto de finais do século XVIII ao século XX, «Ingenium», Lisboa, 3. Set./Out 1986, p. 26.

96. MANDROUX-FRANÇA, Marie-Thérèse — Quatro Fases de urbanização do Porto no século XVIII. Sep. do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, 2.ª série, vol. 2. Porto, 1998. p. 7.

ADENDA

I — CARLOS FILIPE JÚLIO DE PEZERAT (? -1898)

Natural do Rio de Janeiro e residente em Lisboa desde 1840 [109], vem a falecer em 28 de Outubro de 1898 [110]. Terá acompanhado seu pai, Pierre Joseph de Pezerat, arquitecto particular de D. Pedro IV e lente da Politécnica, quando este regressa a Portugal integrando o séquito de D. Maria II [111].

Em 19 de Abril de 1865 formula o pedido de ingresso no Real Corpo de Engenheiros Civis, criado por Decreto de 6 de Outubro de 1864, apresentando um pequeno curriculum onde diz possuir «a prática de Engenheiro Civil adquirida na execução dos seguintes trabalhos: engenheiro na Companhia Iluminação a Gaz Lisbonense; levantamento da planta parcelar do caminho de ferro de leste, dos ingleses, de Lisboa à ponte de Asseca sob a direcção de Rumball; levantamento, nivelamento e desenho da planta topográfica de Lisboa, escala 1/1000, executada de empreitada com os senhores Goullards; traçado da directriz ou 'avant project' dos caminhos de ferro do leste de Santarém à Barquinha sob direcção do engenheiro Mac-Candlish e do caminho de ferro de Cintra sob a direcção de Van-der-Elst; como engenheiro da Repartição Técnica da Câmara Municipal, durante cinco meses (na ausência de Pedro José de Pezerat), dirigindo entre outros trabalhos as obras da muralha da praia de Santos, Aterro e do Matadouro da Cruz do Taboado; projecto de direcção das obras do Rocio para os festejos do Casamento de Sua Majestade D. Pedro V; execução, conjunta com os senhores Goullards, da planta de Lisboa a 1/500 para a Câmara Municipal; direcção, como Inspector Geral das obras de todas as estações dos caminhos de ferro portugueses, linhas de Badajoz e Porto, para o senhor Opperman; como engenheiro-chefe da 1.ª Secção dos Caminhos de Ferro Portugueses de Lisboa ao Entroncamento, durante 2 anos, tendo especialmente a seu cargo as obras da estação de Lisboa, Ponte de Ferro» [112].

A par destas, realizou algumas obras particulares como o Hotel Central, Fábrica de Carvão de Paris, Fábrica de pregos Shalk e iluminação a Gaz de Setúbal [113]. Juntamente com outros, desenhou o alçado do Palácio das Cortes em Lisboa (1855-57) [114], achando-se, em 1865, a dirigir

---

[109] A.H.M.H.O.P. — **Processo individual de Carlos Filipe Júlio de Pezerat.**

[110] Idem, **Registo do Pessoal de Obras Públicas.** Livro 8, fl. 347.

[111] FRANÇA, José Augusto — **Arte em Portugal no Século XIX,** vol. I, Lisboa, Bertrand, 1966, p. 319.

[112] A.H.M.H.O.P. — **Processo individual de Carlos Filipe Júlio de Pezerat.**

[113] Idem, **ibidem.**

[114] **Catálogo da Colecção de Desenhos Avulsos do Arquivo Histórico do Ministério da Habitação e Obras Públicas,** p. 27.

Aquela zona tinha sido estruturada no dealbar do século XVIII, quando surgem os princípios de expansão da cidade fora das muralhas medievais (em direcção ao Norte) e após uma sequência de projectos grandiosos (estimulados sobretudo por D. Tomás de Almeida. Bispo do Porto), que não foram realizados[97]. Como refere Marie Thérèse Mandroux-França, o Cabido (após a ida daquele Bispo para Lisboa), compreendendo ser inevitável a expansão da cidade, toma em mãos um projecto de urbanização do «Campo das Hortas», menos ambicioso, mas mais rentável (devido ao aumento da área construída) e melhor adaptado à topografia, que se revelaria de mais fácil e rápida execução: a, então, Praça das Hortas era «limitada a Sul pela Muralha medieval, era ladeada a Nascente pelo Convento do Oratório (1680-1710), a Norte, por dois palácios construídos cerca de 1727. Quanto ao lado Poente, somente alguns anos mais tarde foi edificado (...). A praça integrava uma fonte mais antiga, a fonte d'Arca, que tinha sido reconstruída e embelezada entre 1679 e 168[98]2».

Interessará reter que aquele plano, uma vez realizado, lançou a matriz-base da estrutura urbana da zona central; ele incluía, além da praça e a Oeste dela, um eixo subordinador de todo o conjunto, no sentido Sul-Norte (a rua do Anjo das Hortas) e mais duas ruas secundárias articuladas transversalmente àquele eixo (a rua do Laranjal das Hortas — futura rua dos Lavadouros e situada por detrás dos palácios construídos a Norte da praça — e a rua da Cruz — futura rua da Fábrica)[99].

Aquela matriz foi, depois, ampliada na sequência do programa de intervenção urbana dos Almadas e da Junta das Obras Públicas quando, na segunda metade do século XVIII, projectam a sua «cidade nova». «O ponto de partida — descreve Mandroux-França — enxertava-se no conjunto realizado no «Campo das Hortas» no primeiro quartel do século, cujo eixo principal, a antiga rua do Anjo das Hortas, aberta em 1718, iria prolongar-se por uma nova via, a rua do Almada, de 600 metros de comprimento, e progressivamente alargada. De um e outro lado deste eixo, articulava-se um sistema de ruas com duas praças secundárias (a praça da N. Sr.ª da Conceição (...) e a futura praça da Trindade que, aberta desde 1765. (...) só no século XIX seria edificada). O projecto, que ocupava o espaço compreendido entre duas vias muito antigas, levando às portas da cidade (porta do Olival e rua de Sto. Ovídio — porta de Carros e rua do Bonjardim) previa igualmente o alargamento e a regularização dos traçados preexistentes»[100].

Esse espaço iria manter-se assim organizado até ao século XX, mais concretamente, até à profunda transformação operada na sequência do plano que a Municipalidade aprovaria em 1915. Mas este plano é resultado de um lento processo onde se ensaiam aspirações e se amadurecem ideias e projectos; onde falecem iniciativas e vontades movidas no intuito de transformar o Porto pré-

97. Idem, Ibidem, p. 1-6.

98. Idem, Ibidem, p. 7.

99. Idem, Ibidem, p. 6-7.

100. Idem, Ibidem, p. 13.

as suas obras de restauração para o que elaborou, pelo menos, 2 desenhos datados de 20 de Janeiro do mesmo ano[115].

Procurou, sem o conseguir, elaborar a planta topográfica da cidade do Porto, tendo manifestado esse interesse numa carta dirigida à Câmara em 20 de Outubro de 1859 e a qual se oferecia, conjuntamente com Francisco Goullard e César Goullard, para executar o trabalho de levantamento[116]. Em 1866 insiste nesse propósito, desta feita sózinho, por carta de 23 de Julho[117], vindo, mais tarde, a apresentar uma proposta ao concurso público que a Câmara abriu em 1869[118].

Iniciou a sua carreira no Ministério das Obras Públicas no ano de 1881, sendo admitido na Direcção de Obras Públicas do Distrito de Lisboa em 2 de Setembro, com o vencimento de 2.º Tenente de Engenharia; em 7 de Setembro do mesmo ano foi colocado como Chefe de Secção[119].

Serviu aquela direcção até fins de Novembro de 1883, altura em que requer licença ilimitada para ocupar o lugar de Engenheiro Director da Compagnie Générale des Eaux pour l'Etranger, concessionária do abastecimento de água à cidade do Porto, sendo-lhe concedida por Despacho de 27 de Dezembro de 1883[120]. Nesta condição pede, em 14 de Dezembro de 1885, a classificação no novo quadro das Obras Públicas (recomendando-se ao Conselheiro António Augusto de Aguiar), vindo a ser classificado como Engenheiro de 3.ª Classe por Decreto de 28 de Outubro de 1886[121].

Como Director da Compagnie des Eaux fixa residência no Porto e é aí que, em Dezembro de 1889, «aproveitando os elementos essenciais fornecidos pelos estudos a que fui obrigado no desempenho das funções técnicas junto à Companhia» elabora um «plano baseado no rompimento de uma Avenida desde a Praça de D. Pedro à da Trindade» do qual faz «oferta completamente desinteressada» à Câmara do Porto[122].

Em Abril de 1889 (cinco meses antes do seu falecimento) é exonerado de Chefe de Repartição do Caminho de Ferro — «cargo que exerceu com provada inteligência, reconhecido zelo e muita dedicação»[123] — e colocado como adjunto na Direcção dos Caminhos de Ferro do Sul e Sueste, mas em licença ilimitada donde se pode concluir que se manteve, na Companhia das Águas do Porto até à data da sua morte.

---

115 A.H.M.H.O.P. — **Colecção de desenhos avulsos.** DA-4C (trata-se de um desenho de conjunto e outro da fachada à calçada da Estrela).

116 A.H.M.P.— **Próprias.** Livro 97, fl. 489.

117 Idem, **Próprias.** Livro 116, fl. 62.

118 Idem, **Vereações.** Livro 123, fl. 63 v.º.

119 A.H.M.O.P. — **Registo do Pessoal de Obras Públicas.** Livro 6, fl. 174.

120 Idem, **ibidem.**

121 Idem, **Processo individual de Carlos Filipe Júlio de Pezerat** e também **Registo do Pessoal de Obras Públicas.** Livro 6, fl. 391.

122 A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 175, fl. 542 543.

123 A.H.M.H.O.P. — **Registo do Pessoal de Obras Públicas.** Livro 8, fl. 347.

contemporâneo de ruas e pequenas praças, na cidade oitocentista das grandes avenidas que melhor enquadrassem os acontecimentos urbanos que, entretanto, se iam executando.

Alguns desses acontecimentos, profundamente significativos na caracterização do espaço urbano e, por si só, emblemáticos de um tempo industrial, localizar-se-ão muito próximo do «centro da vida portuense», reforçado pela instalação da administração municipal num dos palácios da Praça Nova[101]. Referimo-nos, concretamente; à Estação de S. Bento, situada a Sudeste da Praça de D. Pedro e resultante da extensão do caminho-de-ferro do terminal de Campanhã para o centro da cidade, decidida nos anos 80 e concretizada a partir de 1900; à ponte de Luís I, que duplica as cotas de acesso rodoviário à cidade e cujo tabuleiro superior aponta a direcção do centro e da Estação, também resolvida nos anos 80; ao Mercado do Bolhão, situado a Nordeste da zona central, onde já se encontrava desde 1837.

São elementos que têm, pela sua natureza e carácter, uma significativa presença no tecido urbano e uma incidência imediata nos espaços de circulação; contribuem, decisivamente, para tornar a zona envolvente da Praça de D. Pedro no fulcro de toda a actividade urbana. Por aí passam, também, todas as linhas de transportes públicos, um verdadeiro «centro de relais» de onde era possível ir «para E até Campanhã; para N até ao Hospital do Conde Ferreira em Costa Cabral; para W até à Foz e daí até Matosinhos; e para S até à Rua do Infante»[102].

Apontamentos de uma mesma realidade, estes acontecimentos elegem uma área em perspectiva de transformação sempre que o problema de remodelação e reforma do tecido urbano se coloque, e este colocar-se-á várias vezes durante o último quartel do século XIX e nos primeiros anos do século XX, suscitando respostas que possuem o tempo do seu tempo, feito de «rasgadas perspectivas» também (e sobretudo) na disciplina urbanística.

2. Os antecedentes ao Plano

A progressão industrial e capitalista, que enunciámos, repetem no Porto as condições urbanas e as problemáticas da articulação territorial que iam acontecendo em todas as grandes cidades industriais europeias.

É agora nova e diversa a problemática das concentrações urbanas e respectiva articulação interna, reclamada quer pelas formas de organização da economia capitalista (também

101. A Câmara passou em 1819 para o Palácio de Inácio Leite Pereira de Almada. Sobre os episódios que rodearam essa e outras instalações da administração municipal ver: BASTO, A. de Magalhães — Os Diversos Paços do concelho da cidade do Porto, In «Vereações. Anos de 1390-1395. O mais antigo livro de Vereações do Município do Porto existente no seu Arquivo». Publicações da Câmara Municipal, Porto, 1937. Colecção Documentos e Memórias para a História do Porto. 2, p. 247-306.

102. OLIVEIRA. J. M. Pereira de — op. cit., p. 326. Cfr. REAL, Manuel e TAVARES. Rui — op. Cit., p. 15 e 33 onde se cartografou o desenvolvimento da rede de transportes públicos.

II — CARTA DE CARLOS FILIPE JÚLIO DE PEZERAT DIRGIDA À CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, EM 12 DE DEZEMBRO DE 1889 [124].

Tendo visto na imprensa periódica a apresentação, a propósito da escolha do melhor local para a construção projectada dos novos Paços Municipais, de um plano baseado no rompimento de uma Avenida desde a praça de D. Pedro à da Trindade, procurei traduzir graficamente aquele pensamento, aproveitando para esse fim as elementos especiais fornecidos pelos estudos a que fui obrigado no desempenho das minhas funções técnicas junto à Companhia Geral das Águas.

Nestes termos, pois, tenho a honra de oferecer a V. Ex.ª e à corporação a que mui dignamente preside, as plantas que vão juntas com este ofício, pelas quais poderá V. Ex.ª mais facilmente apreciar do que por uma simples exposição técnica, as vantagens ou desvantagens do plano a que me refiro; sendo esta oferta completamente desinteressada, e significando apenas modesta homenagem à ilustre Municipalidade do Porto, e sincero desejo de concorrer dentro dos meus limitados recursos para o engrandecimento da cidade em que vivo, e de continuar as tradições de meu pai, a quem se deve primordialmente a ideia da construção em Lisboa da Avenida da Liberdade.

A planta que tenho a honra de oferecer a V. Ex.ª e à Ex.ma Câmara Municipal acha-se, segundo suponho, instruída por forma a tornar dispensáveis quaisquer comentários explicativos, para inteligência do plano concebido, podendo até ser facilmente compreendida pelas pessoas menos versadas em assuntos de engenharia. Seria portanto afrontosa da ilustração de V. Ex.ª fazer acompanhar de memória especial a planta, restando, porém, apresentar resumidissimamente as vantagens da obra em relação ao seu primordial objectivo: — determinação do local para levantamento dos novos Paços Municipais — e outras consequências profícuas que, por derivadas, não são de menor importância, — facilidade de trânsito e de comunicação entre os bairros oriental e ocidental, — aformoseamento indispensável duma parte da cidade que, sendo inegavelmente o seu coração e forum tradicional, exige agora, com a construção de uma estação de caminho de ferro em S. Bento, condições de perspectiva que impressionem agradavelmente os viajantes — e finalmente a modificação das condições higiénicas determinadas pelo ar e pela luz largamente difundidas. Estas vantagens do projecto que tenho a honra de oferecer a V. Ex.ª é ocioso preconisá-las e muito menos demonstrá-las a um espírito tão esclarecido e ilustrado como o de V. Ex.ª. Limito-me, pois, a relacioná-las.

Deus guarde a V. Ex.ª. Porto, 12 de Dezembro de 1889

Il.mo Ex.mo Sr. Presidente da Câmara Municipal do Porto.

Carlos de Pezerat
engenheiro civil

---

[124] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 175, fl. 542-543.

completamente novas), quer pelas inovações tecnológicas que vão transformando o ciclo produtivo. As primeiras, que apresentam um imparável processo de concentração ao nível das funções directivas e das actividades comerciais e financeiras, exigem espaço — acessibilidade; enquanto as segundas, ao transferirem-se para a organização do território, nomeadamente ao nível dos transportes, são susceptíveis de originar a produção de novas formas espaciais. Umas e outras apontam a tendência geral para a reconversão dos centros urbanos que adquirem, então, excepcionais valores de posição.

Afirma-se corrente a prática de transformação dos centros urbanos, pela aplicação de planos de reestruturação e modernização monumental, veiculados por normas de higienização e arejamento, enquadrados pelos princípios ideológicos da emergente disciplina urbanística[103].

Um pouco por toda a Europa se ia verificando, na segunda metade do século XIX, a mesma situação que caracterizava o urbanismo espanhol: «…a medida que el tráfico urbano se intensifica y nacen los medios de transporte, adquieren gran preponderancia los proyectos de reforma interior de las ciudades, dado lugar a la apertura de grandes vias»[104].

Consequências práticas de uma nova ordem de ideias resultante de um processo mais vasto de ruptura com a tradição que, no plano urbanístico, conduz à adopção de princípios cada vez mais racionais e rígidos, como acentua Bidagor Lasarte[105]. Entre as inovações mais importantes, podem citar-se: «La tendencia a suprimir los límites de las ciudades, siempre cerradas por muros o tapias, y que van a desbordar en plena libertad de construcciones hacia nuevas formas, a costa, naturalmente, del orden; la uniformidad sistemática del trazado urbano, huyendo de toda jerarquía de composición y buscando la igualdad de circunstancias para todo o suelo urbano; la introducción de la vegetación dentro del perímetro urbano, incorporándola a la viada y a la fisonomía de las cales, plazas y paisajes de de la ciudad...»[106].

É neste contexto que se inserem duas grandes iniciativas urbanísticas de oitocentos, extremamente representativas da nova disciplina e de grande inspiração para o reordenamento da maior parte das capitais europeias. Trata-se da transformação de Paris, sob a Prefeitura de Haussman, e da ampliação e reforma das cidades espanholas de Madrid e, especialmente, Barcelona, cujo processo deu lugar à elaboração dos célebres «planos de ensanche».

---

103. Cfr. SICA, Paolo — Historia del Urbanismo. El siglo XX. Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1981, Cap. I (La formación del urbanismo como disciplina autónoma entre os siglos XIX y XX) p. 7-35.

104. BIDAGOR LASARTE, Pedro — El siglo XIX, in «Resumen Histórico del Urbanismo en España», 2.ª ed., Madrid, Instituto de Estudios de Administración Local, 1968, p. 273.

105. Idem, Ibidem, p. 252.

106. Idem, Ibidem, p. 252.

III — R. BARRY PARKER (1867-1947)

Nasceu próximo de Chesterfield, Derbyshire (Inglaterra) e frequentou a South Kesington Art School (1886-1887). Continuou a sua aprendizagem em Manchester, com o arquitecto G. Faulkner Armitage, mudando-se mais tarde para Buxton (1895) onde inicia actividade com o primo e cunhado Raymond Unwin.

Sócios até 1914, ambos eram Socialistas Cristãos, envolvidos na Liga Socialista de William Morris e, mais tarde, membros da Fabian Society.

Como urbanistas, o seu trabalho está associado ao movimento das «cidades-jardim» — impulsionado pelas ideias de Ebenezar Howard — sendo responsáveis pelo projecto da primeira «cidade-jardim» (Letchworth, 1903--1904) e pelo planeamento de Hampsted Garden Suburb (1905-1907).

Enquanto sócios, Unwin ocupava-se dos problemas de grande escala e Parker da arquitectura dos pequenos edifícios e dos agrupamentos de casas isoladas; nos planos que ambos propuseram para as «cidades-jardim» são características as formas octogonais e curvilíneas associadas a «cul--de-sacs» e vias pedestres entre os edifícios.

A sua intervenção estende-se ao campo da produção teórica com trabalhos importantes no domínio da arquitectura e na divulgação das novas ideias sobre a cidade. Em 1901 editam juntos «The Art of Building a Home»; Barry Parker, entre 1910 e 1912, publica em «The Craftsman» uma série de 29 artigos intitulados «Modern Country Homes in England» e, em 1940, escreve sobre «Sir Raymod Unwin».

A sociedade dissolve-se formalmente em 1914 quando Unwin ocupa o cargo governamental de inspector-chefe do planeamento urbano; Parker possegue, então, uma prática privada alcançando uma reputação internacional como «town-planner».

Essa projecção internacional fá-lo deslocar-se para fora de Inglaterra onde desenvolve trabalhos de planeamento urbano; para além do realizado em Portugal, a convite da Câmara do Porto, nos anos de 1915 e 1916, desloca-se ao Brasil onde projecta, entre 1918-1920, a cidade nova de Pacaembu, perto de S. Paulo[125].

---

[125] Traduzido livremente de: DILET, Mark — **Parker, Barry,** in «Macmillam Encyclopedia of Architects», vol. 3, Londres, The Free Press, 1982, p. 366; de: HANSON, Brian — **Parker and Unwin, idem,** p. 367.

Como é sabido, Paris foi palco de uma profunda transformação urbanística entre 1853 e 1869 havendo a realçar, desde já, não só a precocidade de tal intervenção, mas, sobretudo, a sua coerência, unidade e consequência.

Motivado pela vontade de exaltar o 2.º Império e enquadrado por uma renovada administração urbanística (o Serviço do Plano de Paris), o programa da intervenção caracterizou-se por uma coordenada acção de conjunto, urbanística e arquitectónica, de grande «modernidade»[107]; a sua pedra de toque foi a reforma e ampliação do sistema viário pela abertura de extensos «boulevards», rectilíneos, mas incluiu outras obras de interesse colectivo como a edificação de mercados, parques e jardins públicos e, ainda, uma completa reestruturação do saneamento.

O que nos interessará reter é que a cronologia e a natureza da transformação urbanística de Paris fizeram da capital francesa um figurino europeu do reordenamento urbano do século XIX e que a projecção do modelo haussmaniano chegou também a Portugal e a Espanha.

Mas a urbanística espanhola, contrariamente ao que viria a acontecer em Portugal, traçou um percurso muito independente daquele modelo[108], ao mesmo tempo que se saldava por espantosa capacidade de concretização. De facto, aí se registaram importantes avanços teóricos disciplinares, consubstanciados na «Teoria General de Urbanización» (1867), de Cerdá, e na «Teoria de la Ciudad Linear» (1882), de Arturo Soria y Mata; por outro lado, implementava-se em todo o país uma prática de reordenamento urbano enquadrada pela lei de 29 de Julho de 1864, que regulava a elaboração de planos de expansão e tinha por base a experiência adquirida nas acções já realizadas em Madrid («proyecto de ensanche», 1857) e em Barcelona («proyeto de ensanche e reforma», 1859)[109].

Quanto a Portugal, também a segunda metade do século XIX se pautou pela vontade de oficializar uma prática de planeamento urbanístico. O que então se verificou foi que «a normativa espanhola e as soluções urbanísticas francesas parecem ter sido as principais fontes da inspiração de que se socorreu o liberalismo português quando, entre nós, procurou implantar uma prática oficial de planeamento urbano»[110]. Mas aqui o enquadramento legal antecipou-se a qualquer acção e em 31 de Dezembro de 1864 decretava-se a regulamentação dos «Planos Gerais de Melhoramentos», tornados obrigatórios para as cidades de Lisboa e Porto. Este horizonte irá dominar a gestão urbanística de ambas as cidades nos restantes anos do século XIX e nos primeiros deste século.

---

107. Este aspecto é realçado em: BENEVOLO, Leonardo — História de la Arquitectura Moderna. Barcelona. Gustavo Gili. 1979. Sobre a transformação de Paris e a obra de Haussman ver ainda: SICA, Paolo — Storia dell'Urbanística. L'Ottocento. Roma, Editori Latarza, 1977; LAVEDAN, Pierre — L'Ouvre du Baron Hausaman. Paris, 1964; AYMONINO, Carlo — Origini e svilluppo della città moderna. Pádua, Marsllio Editori, 1971.

108. GONÇALVES, Fernando — A propósito dos Planos de Urbanização do Estado Novo: projectos urbanísticos ou regulamentos policiais? «Sociedade e Território», Porto, ano 2, 4 Maio 1986, p. 93.

109. Sobre os aspectos teóricos e legislativos bem como demais realizações da urbanística espanhola deste período, ver: BIDAGOR LASARTE, Pedro — op. cit., p. 251-274.

110. GONÇALVES, Fernando — op. cit., p. 94.

IV — LISTA DAS DESPESAS FEITAS PELA CÂMARA, COM BARRY PARKER, ENTRE 1915 E 1917 [126].

NO ANO DE 1915

Remuneração paga ao referido engenheiro, por serviços prestados a este Município, respeitantes aos projectados melhoramentos da cidade.	1.796$55
Hospedagem do mesmo engenheiro e sua esposa, no Hotel do Porto, desde 23 de Agosto até 10 de Setembro.	139$92
Remuneração por serviços prestados desde 6 de Setembro até 21 de Novembro.	1.977$52
Despezas com a sua viagem de Inglaterra para o Porto e durante a sua estadia, incluindo a viagem de regresso perdida pela demora nesta cidade alem do do tempo limitado para a validade do bilhete primitivo.	438$66
Hospedagem no Hotel Mary Castro, durante 11 semanas.	208$45

NO ANO DE 1916

Despezas com a remessa de Londres para esta cidade, da maquette e planos da Avenida da cidade, executados pelo referido engenheiro.	107$80

NO ANO DE 1917

Confecção da referida maquette.	3.191$04
	Esc. 7.859$94

[126] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 275, fl. 91.

Relativamente às propostas então apresentadas em busca do «Plano de Melhoramentos» pode ler-se uma nítida influência externa já que é notório «...a dependência de Portugal — ou, mais exactamente, das suas principais cidades — em relação às soluções típicas da urbanística haussmaniana»[111].

No que se refere a Lisboa, e a despeito do «Plano de Melhoramentos» apresentado em 1881, deverá realçar-se o facto da sua reordenação urbana ter por base o traçado da Avenida da Liberdade, construída entre 1879 e 1886, cuja expressão as primeiras propostas reclamavam já «...uma larga rua boulevard, ou alameda...»[112].

Neste contexto geral se devem inserir, também, todas as iniciativas (ideias e projectos) de reordenamento da cidade do Porto, entre o último quartel do século XIX e as primeiras décadas do século XX, emblematicamente circunscrito à reforma do centro urbano. O Porto é, também, uma cidade envolvida por uma atmosfera de planeamento, fatal e urgente, e pelo clima de «boulevardismo» receitado, que marcaram a capital e com consequências mais imediatas do que na cidade invicta.

Com efeito, a gestão urbanística do Porto, neste período revelar-se-á mais fértil a idealizar do que a transformar. Mostra estar, porém, em sintonia com o seu tempo e, por isso, se vão somando ideias (e só ideias), desde uma Avenida Central a uma sequência de outras Avenidas, desde um «Plano de Melhoramentos» a um ciclo de reordenação monumental do Centro, tudo fazendo parte de um conjunto de antecedentes ao Plano da Zona Central (1915), este de parciais consequências e já pertencente a outro tempo de entender e transformar a cidade.

Vejamos, agora, como se foram sucedendo os projectos que integram esse conjunto de antecedentes tentando salientar como, de projecto em projecto, se foi desenhando a expectativa de transformação do centro da cidade.

Em 1881, José Augusto Correa de Barros, então Presidente da Câmara, apresentava em sessão extraordinária de 26 de Setembro, o seu «Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto», que mandou imprimir e distribuir por toda e Câmara[113]. Era a primeira proposta global de planeamento da cidade após a publicação do Decreto de 1864 que obrigava, como atrás ficou dito, à elaboração de «Planos de Melhoramentos, para as duas principais cidades do país.

---

111. Idem, Ibidem, p. 94.

112. Este aspecto ache-se realçado praticamente em todos os trabalhos sobre este período da urbanística de Lisboa e também no artigo de Fernando Gonçalves (op. cit., p. 95-97). Informação mais desenvolvida pode colher-se em: OLIVEIRA MARQUES, Maria da Conceição — Introdução ao estudo do desenvolvimento urbano de Lisboa, 1879-1928. Tese de licenciatura em História. Lisboa, 1967 citado por GONÇALVES, Fernando — op. cit., p. 95), publicado em «Arquitectura» n.ºs 112 (1969), 113, 119 (1970), 123 (1971), 124 e 125 (1972); FRANÇA, José Augusto — A Arte em Portugal no Século XIX, II, Lisboa, Bertrand, 1968, p. 11-12.

113. BARROS, José Augusto Correia de — Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto. Apresentado à Câmara em sessão extraordinária de 28 de Setembro de 1881. Porto, Tip. António José da Silva Teixeira, 1881 (C.M.P.-C.C. — Caixa 13, vol.8).

V — CONTA APRESENTADA À CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO POR BARRY PARKER, EM JANEIRO DE 1917 [127]

Á Câmara Municipal do Porto
January 1917

Pagamentos feitos por mim, em vosso favor, para sellos do correio, telegramas, telephones, enfardamento, photographias de desenhos, filtradores, photographias do modelo, exemplares do «The British Architect» e do «The Builder», carreto para modelo, passar os relatorios á machina de escrever, despezas para passagens tanto proprias como do ajudante, incluindo passagens em fazer 25 visitas ao fabricante do modelo para dar-lhe instrucções.	64 199	
Remunerações para preparação de todos os desenhos necessarios pela Avenida entre Praça da Liberdade e Praça da Trindade, também pela Praça Municipal, e pela estrada que vae da Estação S. Bento à ponte Luis I. incluindo as secções, desenhos pelo Municipal e outros edifícios e pelos relatorios.	908 176	
		£ 973 173

Nota. Os pagamentos acima mencionados não incluem a custa de imprimir os relatorios na lingua ingleza, nem remunerações por instruir e superintender os typographistas e fabricantes dos clichés ou o fabricante do modelo ou por corrigir as provas dos relatorios, porque não e proposto que pagamento seja feito por esse trabalho.

[127] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 275, fl. 90. Esta conta é repetida no livro 275, fl. 179 e livro 281, fl. 100.

Sendo um documento escrito, a sua importância prende-se directamente com o facto de se tratar, realmente, de uma proposta global de planeamento, onde os aspectos do urbanismo são complementados pela abordagem dos problemas de higiene e segurança da cidade e, também, pela proposta de alguns instrumentos de gestão do próprio plano. Este último aspecto poderá, aliás, alargar o seu interesse ao quadro geral da disciplina urbanística portuguesa: revelando uma argúcia administrativa invulgar, Correa de Barros propõe uma estratégia de execução e gestão das propostas do plano considerando as possibilidades financeiras do cofre do Município e, ainda, aquelas de que a Câmara podia tomar mão recorrendo ao empréstimo bancário, procurando, assim, dotar a gestão municipal de instrumentos capazes de lhe garantirem uma larga autonomia, susceptível de contrariar habituais fenómenos especulativos[114].

No capítulo da higiene e segurança, o plano ocupa-se da limpeza das ruas, do saneamento, do serviço de incêndios e, por último, do controle da qualidade dos géneros alimentícios propondo a criação de um laboratório, medida complementar das propostas para resolver os problemas do abastecimento da Cidade.

Com efeito, a construção de mercados de abastecimento acaba por preencher as propostas do plano relativas a equipamentos públicos, sinal evidente da preocupação do dotar a cidade das infra-estruturas que o seu desenvolvimento económico e crescimento populacional já reclamavam. Ambicionando uma cobertura extensiva da cidade, o seu posicionamento é, por outro lado, um forte indicador das áreas de maior densidade urbana e polarização funcional, como sejam: o Mercado da Foz; o Mercado Ferreira Borges; três pequenos mercados distribuídos pelo Campo Vinte e Quatro de Agosto, Largo da Aguardente e Cedofeita; por último, a proposta de construir um mercado no extinto Convento das Carmelitas e respectiva cerca, que substituiria o Mercado do Anjo, «dado que além do mercado do peixe não existe nenhum outro digno da segunda capital do Reino»[115].

Ainda no sector do urbanismo o plano contém importantes propostas de reforma e ampliação do sistema viário no intuito de melhorar as comunicações, nomeadamente, os acessos à ponte Luís I (cuja construção em breve se iniciaria), quer ao tabuleiro superior por uma rua daí à Praça da Batalha, quer ao tabuleiro inferior pelo prolongamento da rua dos Ingleses através do Bairro do Barredo; as ligações entre os bairros Oriental e Ocidental, quer através de uma rua do Campo da Regeneração a Cedofeita, quer pelo prolongamento da rua Fernandes Tomás até à Praça da

114. Como, por exemplo, o que se viria a passar com a abertura de rua Alvares Cabral: enquanto o primeiro projecto, que previa o prolongamento de rua Gonçalo Cristóvão paralelamente à rua da Boavista do lado ocidental da Praça da República, garantia aos donos da casa e quinta dos Pamplona apenas uma frente imobiliária, o próprio tutor dos herdeiros não hesitou em demolir o palacete e sacrificar toda a quinta, fazendo passar a nova rua pelo seu leito central, aproveitando-se assim de uma urbanização mais rentável; chegou mesmo a oferecer a rua à câmara a troco de realização das infra-estruturas pelos serviços municipais (cfr. REAL, Manual e TAVARES, Rui — op. cit., p. 19). Este caso foi investigado por um grupo de alunos do 1º ano do curso da Arquitectura da E.S.B.A.P. num trabalho que orientámos e que, brevemente, julgamos poder publicar no âmbito das edições de trabalhos escolares da Faculdade da Arquitectura.

115. BARROS, José Augusto Correia de — op. cit.

VI — CARTA DE BARRY PARKER AO PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, EM 22 DE ABRIL DE 1918 [128]

Ao cuidado da

City of S. Paulo Improvements
& Freehold Land Company Ltd.,

Rua Libero Badaró, 71-73,

Caixa Postal, 1110,

S. Paulo, Brasil.

Segunda-feira, 22 de Abril de 1918.

Illm. e Exm. Sr.

M.D. Presidente da Camara Municipal de Porto.

Am.º e Sr.,

Saudações.

Tenho ouvido que ha mudanças na administração de Porto e que dr. Santos Silva agora não se acha Presidente da Camara Municipal. Neste caso é bem provavel que a copia da conta que vae inclusa, e que já foi enviada para elle, não tenha sido apresentada a V. Ex. Visto que a conta já venceu-se ha muito tempo, tomo a liberdade de apresentar mais uma copia para trazel-a á sua noticia e ficaria muito obrigado si ella recebesse a sua estimada attenção.

Com a maior estima e consideração, sou

De V. Ex.
Am.º att.º e Obg.do

Barry Parker

---

[128] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 275, fl. 178.

Trindade; a articulação entre a baixa ribeirinha e a parte alta da cidade, quer na zona central pelo alargamento da rua do Bonjardim (entre a rua de Sé da Bandeira e a rua de Santo António — estabelecendo, assim, uma ligação franca com a rua de Mouzinho da Silveira), quer na zona ocidental pela rua de D. Pedro V (desde a ponte de Vilar até à Alameda de Massarelos); e, por último, a articulação transversal no centro da cidade pelo prolongamento da rua de Passos Manuel até ao Largo de Sento André.

Um importante arranjo urbanístico proposto era «...desafrontar a fachada da Associação Comercial (Palácio da Bolsa) fazendo uma praça no terreno limitado pelas ruas dos Ingleses, Congostas, D. Fernando e Ferreira Borges, convenientemente arborizada, ajardinada e iluminada, em cujo centro se coloque uma fonte monumental...»[116].

O «Plano de Melhoramentos» regista, ainda, a urgente necessidade de se realizarem obras no Arquivo da Municipalidade, que se achava instalado no edifício da Câmara, isto «na impossibilidade de propor-vos a construção duns Paços do Concelho dignos desta cidade»[117].

Esta última ideia, associada à de construir um mercado no extinto Convento das Carmelitas, viria a dominar a atenção das Vereações que se seguiram. Assim se iniciava um ciclo de reordenação monumental do centro da cidade, do qual resultaria a ideia de abertura de uma Avenida Central que ligaria a Praça de D. Pedro à Praça da Trindade.

Entretanto, na sessão plenária de 31 de Outubro de 1889 (oito anos depois da apresentação do «Plano de Melhoramentos») submetia-se à aprovação o relatório da Câmara «...na parte respeitante à construção dos novos Paços do Concelho e novo Mercado (Carmelitas)»[118]. Nessa sessão, o Presidente anunciava a intenção de mandar estudar «…aproveitando as luzes de engenheiros hábeis...» quais as condições a que deveria satisfazer o edifício dos Paços do Concelho para «...sobre essas bases se abrir um Concurso Internacional estabelecendo prémios para apresentação de projectos para uma edificação digna da cidade e do fim a que se destinava»[119].

Mas, antes que os «engenheiros hábeis» fossem consultados, a Câmara exploraria uma outra solução a dar ao problema dos novos Paços do Concelho, que se revelaria um curioso «intermezzo», digno de registo. Cobiçaria, sem mais, o edifício do Hospital de Santo António e em 14 de Novembro de 1889, decide oficiar à Mesa da Santa Casa da Misericórdia convidando-a a entrar em negociações sobre a cedência do Hospital para ser transformado em «...casa dos Paços do Concelho, recebendo a Santa Casa a indemnização que se acordar para construir um ou dois hospitais com, as condições higiénicas que a ciência moderna aconselha a bem da humanidade enferma»[120].

---

116. Idem, Ibidem.
117. Idem, Ibidem.
118. A.H.M.P. — Vereações, Livro 132, fl. 50 V.º e 51.
119. Idem, Ibidem.

VII — RESPOSTA DA CÂMARA A BARRY PARKER, EM 11 DE JUNHO DE 1918 [129]

Exmo. Snr. Engenheiro Barry Parker.

Acuso recebido o ofício de V. Ex.ª de 22 de Abril do corrente áno, que acompanhava a cópia de uma conta já remetida em 22 de Julho do áno passado, ao Snr. Dr. Santos Silva, Presidente da Comissão Executiva da Camara Municipal do Porto, ao qual vim substituir em principios de Janeiro do corrente áno.

A conta original acompanhada do ofício a que V. Ex.ª se refere, foi encontrada entre os papeis deixados na sua Secretaria pelo Snr. Dr. Santos Silva.

A Comissão Administrativa a que presido, depois de apreciar a conta, não encontrou nada que justifique o seu pagamento, em vista das quantias que já foram pagas, na importância de Escudos 7.859$94 & da pouca atenção que a Camara da Presidencia do Snr. Dr. Santos Silva ligou á conta, que a não inscreveu em qualquer dos orçamentos que elaborou e aprovou, o que leva a crer que entendeu haver pago generosamente todos os serviços de que incumbiu V. Ex.ª.

É isto o que se me oferece informar a V. Ex.ª em resposta ao oficio recebido. Saude e Fraternidade.

Porto e Paços do Concelho, 11 de Junho de 1918.

O Presidente da Comissão Administrativa,
(Assignado) Arthur Jorge Guimarães.

---

[129] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 281, fl. 101.

As condições que o Provedor da Misericórdia exigiu[121] apresentaram-se, no entender da Câmara, bastante onerosas e em 7 de Dezembro do mesmo ano, deliberou abandonar a ideia[122].

Logo nessa mesma reunião, a Câmara decide formar uma Comissão para dar parecer sobre a construção do novo edifício dos Paços do Concelho e do novo Mercado, composta pelos engenheiros: António Ferreira de Araújo e Silva, Augusto César Justino Teixeira, Adriano Abílio de Sã, José Matos Cid, José de Macedo Araújo Júnior, João Thomaz da Costa e Manuel da Terra Pereira Viana[123]. Todos aceitam o convite e a Comissão inicia os trabalhos antes do final do ano[124] e no fim do ano imediato dará por concluída a tarefa que lhe foi confiada elaborando um relatório, que envia à Câmara em 26 de Dezembro, iniciando-se a sua discussão logo nos princípios de 1891[125].

O relatório que a Comissão de Engenheiros apresenta[126] pode (e deve) ser entendido como o primeiro plano de reforma do centro da cidade; tendo por base a localização de dois grandes edifícios (os Paços Municipais e o Mercado) e procurando o seu desafogo, o trabalho da Comissão acaba por propôr uma completa reordenação da estrutura viária da zona central. Desse relatório fazem parte, ainda, os projectos de «anúncio e programa» para os concursos de apresentação dos projectos para os Paços do Concelho e para o Mercado, tendo sido acompanhado de, pelo menos, uma planta com o traçado das propostas[127].

A questão base que a Comissão tinha para resolver era a localização do novo edifício da administração municipal, acabando por se decidir pela sua construção junto à Praça de D. Pedro[128] depois de ter considerado a hipótese de o implantar no espaço compreendido entre as Praças dos Voluntários da Rainha, de Carlos Alberto e de Santa Teresa; a estrutura urbana do centro da cidade assentaria, então, na localização de três grandes edifícios — o Mercado das Carmelitas, em cota

---

120. A.H.M.P. — Actas da Comissão Executiva. Livro 2, fl. 24 v.° e 25. O ofício é de 20 de Novembro de 1885 a nele se evoca a «...época em que os sentimentos de caridade e filantropia se manifestam por todas se formas…», pare se justificar e intenção de «…subordinar o pensamento da edificação dos novos Paços do Concelho à prática simultânea daquelas virtudes...», propondo a cedência do Hospital (A.H.M.P. — Copiador Geral. 1889-1891, fl.28.28 v.º e 29).

121. As condições eram: construção, por conta do município, de 2 hospitais, nos bairros oriental e ocidental, com capacidade para 800 doentes e dotados dos necessários anexos com lavandarias, enfermarias de isolamento, casa mortuária e uma área de terreno anexo e cada um pare futuro alargamento (A.H.M.P. — Próprias, Livro 175. fl. 531).

122. A.H.M.P. — Actas da Comissão Executiva, Livro 2, fl, 27 v.º; o ofício de resposta encontra-se em: A.H.M.P. — Copiador Geral. 1889-1891, fl.37 v.º e 38.

123. A.H.M.P. — Actas da Comissão Executiva. Livro 2, fl. 28.

António Ferreira de Araújo e Silva era Director das Obras Públicas do Distrito do Porto; Augusto César Justino Teixeira era Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; Adriano Abílio de Sá era Tenente de Engenharia; José Matos Cid era Engenheiro Chefe da Exploração dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro; José Macedo de Araújo Júnior era Engenheiro da 1.ª Circunscrição Hidráulica-Melhoramentos do Douro Inferior; João Thomaz da Costa era Director da 1.ª Circunscrição Hidráulica-Melhoramentos do Douro Inferior.

O ofício de convite é de 11 de Dezembro de 1889 (A.H.M.P. — Copiador Geral. 1889-1891, fl.33 v.°).

124. A primeira reunião foi no dia 21 de Dezembro de 1889, sábado, pelas 13 horas (A.H.M.P. — Copiador Geral. 1889-1891, fl.44 v.° e 45).

VIII — NOVA CARTA DE BARRY PARKER À CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, A 8 DE JULHO DE 1918 [130]

Exmo. Snr. Dr. Arthur Jorge Guimarães,
M. D. Presidente da Camara Municipal de Porto.

Amigo e senhor,
Saudações.

Acabo de receber a sua estimada carta de 11 de Junho do corrente anno, a qual muito lhe agradeço.

Posso entender facilmente como essa questão da minha conta lhe parece na vista das informações actualmente na sua possessão e posso bem apreciar e respeitar o seu desejo de evitar que a Camara Municipal pague qualquer dinheiro que não seja justo. Ao mesmo tempo tenho certeza que, si eu expôr perante V. Ex. os factos verdadeiros, V. Ex. verá a situação toda de um modo muito differente.

A Camara Municipal de Porto pediu-me a declarar a quantia que eu cobraria para ir a Porto e dar-lhe conselhos profissionaes. Cotei as minhas condições, as quaes consistiam de um emolumento de duzentos e cincoenta guineas e as minhas despezas, declarando que isso incluiría uma demora de duas ou tres semanas em Porto. Essas condicções foram acceitas e fui a Porto. Acabando o prazo estipulado a Câmara Municipal me pediu ficar em Porto mais algum tempo e as minhas condicções por isso foram as seguintes — vinte-cinco libras (£25) por semana e as minhas despezas, por todas as semanas que fiquei e recebi o emolumento original de duzentos e sessenta e duas libras e meia (£262-10-0). Quando a Camara Municipal não precisava mais da minha presença em Porto, elles me pagaram o resto da minha conta como já combinado e eu voltei para Inglaterra, mas, antes de voltar para Inglaterra, e como assumpto completamente independente do serviço que tinha feito enquanto estava em Porto, a Camara Municipal pediu-me a fazer-lhes um trabalho para ser feito na Inglaterra. Agora explicarei de que consistiu esse trabalho.

Primeiramente, enquanto estava em Porto, tinha preparado diversos relatorios provisorios, os quaes foram impressos e publicados, mas Dr. Santos Silva, junto com Snr. Elysio de Mello e Dr. Annibal de Barros e outros, pediu-me a escrever um relatorio completo. Esse relatorio que escrevi, incluindo nelle as gravuras necessarias. Mandei imprimil-o e enviei copias a Porto.

Em segundo logar emquanto estava em Porto, fui consultado pela Camara Municipal acerca d'uma avenida desde a Estação de S. Bento

---

[130] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 281, fl. 106-108. Trata-se da respectiva tradução, que vem assinado pelo próprio B. Parker. É precedida da versão em inglês. (**idem,** fl. 102-105). Mais tarde, o arquitecto enviará uma 2.ª via, numa outra carta dirigida ao Dr. Santos Silva (**idem,** fl. 92-99).

mais elevada e a ocidente; os Paços Municipais, ao centro: e a Estação de S. Bento que aparece já implantada), em cota mais baixa e a oriente.

A articulação entre aqueles três edifícios não poderia continuar a fazer-se pela malha viária que então existia; por isso, a Comissão de Engenheiros entende dever complementar o seu trabalho com um plano de rectificação e alargamento das ruas existentes junto aos edifícios propostos e, por outro lado, um plano de novas ruas a abrir que não só facultassem o acesso ao conjunto edificado, mas também melhorassem as comunicações entre as partes oriental e ocidental da cidade. Este último propósito encontrava-se resolvido pela proposta de «...abertura da uma nova rua espaçosa, com 16m de largura, no prolongamento da rua de Passos Manuel, atravessando as ruas de Sã da Bandeira, Bonjardim, D. Pedro e Laranjal, seguindo pela rua dos Lavadouros, cujo alinhamento do lado norte, se aproveita, e cruzando as ruas da Picaria, da Sá Noronha e das Oliveiras, vai terminar na Praça de Carlos Alberto, no local hoje ocupado pela casa do Conde da Trindade»[129]. Esta ideia é o contributo mais importante do trabalho da Comissão de Engenheiros; trata-se, de facto, da primeira proposta para a principal via de articulação transversal pelo centro da cidade, facilitando a comunicação entre as eminências da Batalha e Cordoaria, em alternativa às ruas de 31 de Janeiro e Clérigos. É, realmente, uma ideia definitiva, já que em todos os trabalhos posteriores ela será considerada.

Um melhoramento indispensável — como se refere no relatório — é a regularização da Praça de D. Pedro indicando-se na planta os novos alinhamentos.

Toda esta discussão em torno do novo edifício da municipalidade e Mercado não se encerra nas salas da Vereação e, muito cedo, salta para as páginas dos jornais, tornando-se uma questão do domínio público[130].

---

125. Na sessão de 26 de Dezembro resolve-se que todos os elementos constantes do relatório fossem impressos e distribuídos a todos os vereadores (A.H.M.P. — Actas da Comissão Executiva. Livro 2. fl. 77 V.º). Também se resolveu expor ao público, antes de se iniciar a discussão do relatório, todas as peças desenhadas que o acompanharam bem como o ante-projecto do novo mercado («já anteriormente apresentado») (A.H.M.P. — Vereações. Livro 132. fl. 116).

126. Relatório da Comissão nomeada pela Ex.ma Câmara Municipal do Porto para dar parecer sobre a escolha do local mais conveniente para a construção d'um edifício destinado aos Paços do Concelho e sobre a construção de um novo mercado no terreno das Carmelitas. Porto. Tip. A. J., da Silva Teixeira, 1891.

127. Planta de implantação dos edifícios dos Paços do Concelho e do Mercado, com os respectivos alinhamentos de ruas, na escala 1/500, tendo por base o levantamento topográfico de Teles Ferreira, datada de 23 de Dezembro de 1890 e assinada por José Thomás da Costa, Augusto César Justino Teixeira e José Macedo de Araújo Júnior (C.M.P.-C.C. - Caixa 9, vol. 13).

128. «O terreno escolhido consta de um trapézio limitado pela Praça de D. Pedro, pelas actuais ruas do Laranjal e dos Lavadouros convenientemente alargadas, e por uma nova rua, no prolongamento da rua ocidental daquela praça até à rua dos Lavadouros, obtido pela expropriação dos prédios contíguos àquele onde actualmente estão instaladas as administrações dos bairros, e dos quintais das casas da rua do Almada» (Relatório da Comissão… Porto, 1891, p. 13).

129. Relatório da Comissão... Porto, 1891, p. 17.

até á Ponte Luiz I. Fiz suggestões para essa avenida e pediu-me a preparar o relatorio completo e os desenhos necessarios, na Inglaterra. Me pediu tambem a mandar fazer na Inglaterra um modelo de meu projecto para uma Praça e as ruas intervindo entre a Praça Trindade e a Praça Liberdade. Declarei que cobraria nada em superintender os fabricantes do modelo e mesmo não cobrei. Immediatamente depois da minha chegada a Inglaterra comecei todo esse serviço.

De tempos a tempos, pelo Snr. Dr. Albert C. Kendall, do Consulado Brittanico em Porto, recebia diversos pedidos de Snr. Elysio de Mello e de Dr. Santos Silva e de Dr. Annibal de Barros, para mais desenhos e tambem para desenhos mais amplos do que os que estava enviando e a toda a pressa possivel. Por essa razão deixei o trabalho para Porto tomar precedencia de todo o outro trabalho e durante o espaço de quasi doze meses, eu com alguns dos meus empregados trabalhamos todo o tempo nelle e por alguns mezes todos os meus empregados estavam occupados todo o tempo. Mesmo assim os desenhos e relatorios não eram tão completos e amplos como eu desejára mas em vista da urgencia dos pedidos e representações feitos de Porto para mim, de tempos a tempos, senti que era imperativo que só os desenhos absolutamente necessarios fossem preparados. Talvez V. Ex. pediria a Dr. Annibal de Barros o favor de recolher e mostrar-lhe todos os desenhos que enviei. Fazendo isso V. Ex. logo se convencerá que o preço para esse serviço é mutissimo razoavel e módico.

Agora é impossível que Dr. Santos Silva e Snr. Elysio de Mello tivessem a idêa que não incorreram responsabilidade em encarregar-me com todo esse serviço addicional. Elles nunca me perguntaram que seria o custo e naturalmente eu não poude levantar a questão. Para mim ter feito assim teria suggerido que tinha duvidas quanto ao seu poder de pagar contas justamente e devidamente incorridas por commissões dadas por elles, e taes duvidas eu nunca tinha.

É impossível suggerir que Dr. Santos Silva o Snr. Elysio de Mello supponharam que pagamentos feitos a mim enquanto estava em Porto incluiram trapalho que pediram-me a fazer na Inglaterra. Esses pagamentos foram combinados d'antemão e foram devidamente pagos no cumprimento do trabalho. Suggerir que Dr. Santos Silva e Snr. Elysio de Mello supponharam que incluiram trabalho elles pediram que eu fizesse na minha volta para Inglaterra, seria suggerir que pagaram contas adiantadamente por trabalho ainda não feito para a Camara Municipal e seria fazer uma suggestão que não seria justo a elles.

Eu sinto que houve uma demora em apresentar a conta. Essa demora aconteceu assim. Os pedidos para mim chegar aqui (no Brasil) foram urgentes e eu estava ficando na Inglaterra para acabar o trabalho para Porto. Os ultimos desenhos que enviei a Porto foram despachados o dia antes da minha partida para o Brasil e os relatorios despachados depois da minha partida de Inglaterra. Deixei instrucções na minha secretaría que a

É precisamente pelos jornais, que um engenheiro com responsabilidades no urbanismo da cidade, Carlos Filipe Júlio de Pezerat [Cfr. Adenda – I] toma conhecimento da vontade da Câmara e resolve elaborar, por «moto próprio», um «Projecto d'embelezamento da cidade do Porto para servir a edificação dos novos Paços do Concelho e outros edifícios públicos)[131] [fig. 1](Figura 2) e oferecê-lo à Câmara acompanhado de uma carta que servirá, em breves referências, como sua memória descritiva[132].

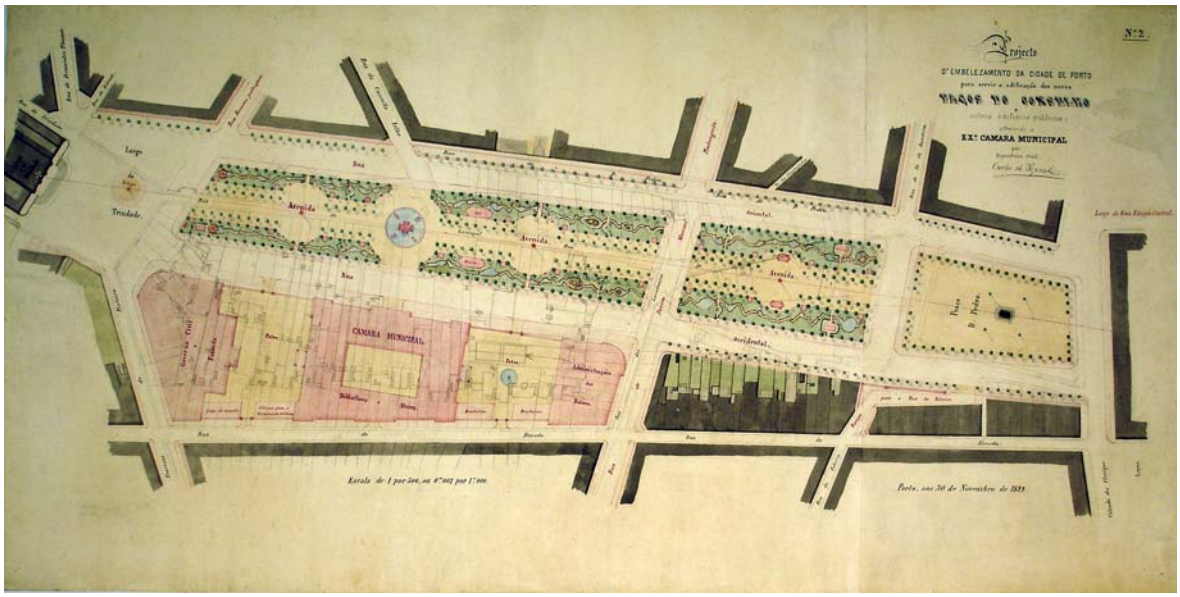


Figura 2 - Projecto de uma Avenida para a Instalação dos novos Paços do Concelho e outros edifícios públicos, por Carlos de Pezerat
(AHMP)

Carlos de Pezerat, engenheiro civil, então Director da «Companhia Geral das Águas do Porto» movido por um elevado desinteresse e desejando, apenas, prestar «...modesta homenagem à ilustre municipalidade do Porto...», concebe um Plano-Avenida na continuidade das tradições do seu

130. Por exemplo o «Primeiro de Janeiro» publica, já em 14 de Agosto de 1889, uma carta de um anónimo que diz ter sabido da intenção da Câmara de construir um novo edifício dos Paços do Concelho e vem propôr a sua construção no próprio sítio onde actualmente se encontram, ocupando toda a área que lhe fica nas traseiras, recuando para o alinhamento de Sá da Bandeira dando lugar a uma Avenida que lhe passava em frente e progredia até à Praça Carlos Alberto («O Primeiro de Janeiro», Porto, 14 Ago. 1889).

    Outra carta dirigida ao redactor e assinada por E.L. refere-se ao mesmo assunto («O Primeiro de Janeiro», Porto, 10 Nov. 1889).

131. Projecto d'embelezamento da cidade do Porto para servir a edificação dos novos Paços do Concelho e outros edifícios públicos oferecido à Ex.mo Câmara Municipal pelo Engenheiro Carlos de Pezerat. Datado de 30 de Novembro de 1889, está representado na escala de 1/500 e tem por base o levantamento topográfico de Teles Ferreira; tem, ainda, a indicação - n.º 2, o que faz supôr tratar-se de uma segunda planta, mas até ao momento é a única folha encontrada (A.H.M.P. - Plantas).

132. Carta de 12 de Dezembro de 1889 (A.H.M.P. - Próprias. Livro 175. fl. 542-543; Cfr. Adenda - II).

conta fosse enviada a Dr. Santos Silva mas infelizmente houve um engano acerca d'isso e a cota foi enviada para mim aqui e eu tinha de envial-a para Dr. Santos Silva.

Tive correspondencia com Dr. Santos Silva, correspondencia por intermédio do Snr Dr. Albert C. Kendall, e correspondencia direita com Dr. Santos Silva e mostrada ao Dr. Kendall a respeito da tradução e imprensa dos meus relatorios. Finalmente como a minha chegada aqui foi tão urgente, imprimi os relatorios em Inglez e os enviei a Porto, deixando a tradução a arranjar-se em Porto. Eu mesmo já paguei as despesas de imprimir os relatorios em Inglez, visto que em parte foi feito para conveniencia minha.

Agora que tenho exposto perante V. Ex. os factos, sei que o assumpto terá outro aspecto bem differente áquelle que tinha quando V. Ex. escreveu a carta de 11 de Junho pp., e não tenho duvida que V. Ex. passará e pagará minha conta. V. Ex. verá que uma parte d'ella é para gastos actualmente feitos por mim em favor da Camara Municipal de Porto e reconhecerá que uma grande parte d'ella representa pagamentos feitos por mim aos desenhistas no meu escriptorio por trabalho feito para a Camara Municipal de Porto e comprehenderá que todos os pagamentos já feitos a mim pela Camara Municipal de Porto foram pagos em cumprimento de um contrato determinado feito entre a Camara Municipal de Porto e eu mesmo quanto aos preços da minha viagem a Porto e aconselhando-a e ficando lá e que esses preços nada tinham com o serviço feito na minha volta para Inglaterra.

Si essa carta não explicar plenamente a situação toda talvez seria melhor para mim vir a Porto afim de conversamos a esse respeito, mas me parece que essa carta removerá todo o mal entendido e duvida, e assim, com todo o respeito e estima, subscrevo-me

De V. Ex.ª
Am.º Att.º e Obg.º
Barry Parker

308

pai (Pierre Joseph de Pezerat) «...a quem se deve primordialmente a ideia da construção em Lisboa da Avenida da Liberdade...»[133].

O Plano-Avenida, desenhado de forma «...facilmente compreendida pelas pessoas menos versadas em assuntos de engenharia…» achava-se subordinado, no entender do autor, a uma série de objectivos que justificavam a solução encontrada: «…facilidade de trânsito e de comunicação entre os bairros oriental e ocidental; aformoseamento indispensável de uma parte da cidade que, sendo inegavelmente o seu coração e forum tradicional, exige agora, com a construção de uma estação de caminho-de-ferro em S. Bento, condições de perspectiva que impressionem agradavelmente os viajantes; e finalmente a modificação das condições higiénicas determinada pelo ar e pela luz largamente difundidas»[134].

Nestas observações, Pezerat revela argúcia e clareza na análise dos problemas urbanos e na observação dos factores influentes na estrutura urbanística; ao mesmo tempo parece estar consciente das preocupações que o planeamento oitocentista manifestava e dos ingredientes de solução correntemente adoptados. Assim parece, de facto, quando apreende as dificuldades de articulação transversal, quando aponta as repercussões e exigências ao nível do tratamento urbanístico provenientes da localização da estação de S. Bento, quando evoca a impressão da amplitude e da rectilinearidade do traçado, quando introduz a vegetação como elemento dominante e animador do espaço aberto, quando, por último, objectiva a higienização e arejamento da zona a transformar. Mas, contudo, o exercício sobre o tema faz transparecer um grande «academismo» e a solução encontrada revela-se um tanto elementar no seu recorte urbanístico.

Dominado pela ideia da Avenida-Jardim, o plano de Pezerat foi concebido como um «Passeio Público» na base da forma e alinhamento das duas praças e a sua composição pretende-se subordinada a um eixo Norte/Sul (de simetria apenas na placa central, ajardinada) que unia a entrada da igreja da Trindade com o monumento a D. Pedro IV.

Exercitando um desenho de pormenorização muito romântica, o traçado do Plano-Avenida fará mais apelo ao «gosto» do que à «disciplina»: é muito mais um «tom» que sobressai, quando se pretende introduzir o elemento natural na composição da forma urbana.

Ainda que com certo exagero, o uso da vegetação como elemento compositivo é o aspecto mais saliente da proposta de Pezerat. Este concebe uma Avenida subordinada à ideia de um ajardinamento extensivo a toda a área de passeio, que tinha expressão numa larguíssima placa central ladeada por duas ruas de circulação. Nesta placa compunha um «Passeio Público» diferenciando uma ala central, arborizada, de uma zona de grandes canteiros, simétrica à ala central, por onde serpenteavam cursos de água pontualizados por pequenos lagos; a presença da água revela-

133. A.H.M.P. - Próprias. Livro 175. fl. 542-543.

134. Idem, fl. 542 V.º e 543.

IX — DUAS CARTAS ENVIADAS À CÂMARA POR ALBERT C. KENDALL, DO CONSULADO BRITÂNICO NO PORTO, SOBRE A RECLAMAÇÃO FEITA POR BARRY PARKER, A RESPEITO DO PAGAMENTO DE TRABALHOS EXTRAORDINÁRIOS FEITOS EM INGLATERRA [131]

Porto, 31 de Dezembro 1918

Exmo. Snr. Presidente da Camara Municipal do Porto.

O engenheiro e architecto Snr. Barry Parker, que planeou a nova Avenida do Porto, péde me por telegrama, mandado de San Paulo, Brazil, para avisar V. Ex.ª que parte por estes dias para Inglaterra e que na sua passagem por Lisboa desembarcará para vir ao Porto, onde visitará V. Ex.ª.

Provavelmente o motivo da sua visita será para dar explicações sobre uma reclamação que fez por trabalhos extraordinarios feitos em Inglaterra.

Com a maior consideração subscrevo-me

De V Ex.ª
Mt.º Att.º e V.or
Albert C. Kendall

Porto, 11 de Dezembro de 1919

Exmo. Snr. Dr. Armando Marques Guedes.

Dmo. Presidente da Commissão Executiva da Camara Municipal do Porto.

O Engenheiro e Architecto Barry Parker, que veio ao Porto a convite da Camara Municipal em 1917, para planear a nova Avenida e fazer estudos sobre outros embellezamentos da cidade, fez varios trabalhos depois da sua volta á Inglaterra, incluindo o plano da projectada Avenida da Ponte á Estação de S. Bento, e apresentou uma conta d'esses trabalhos extraordinarios, e como até ao presente não fosse attendido o seu pedido de pagamento, elle escreveu-me ultimamente pedindo-me para fazer entrega ao Exmo Snr. Dr. Santos Silva, unico vereador que elle conhéce da presente Camara e Presidente, que foi, na occasião da vinda do Snr Parker ao Porto, de varios documentos que se relacionam com o seu pedido. Esses documentos, que já se acham na Camara, deviam ser entrégues a V. Exª como Presidente da Commissão Executiva.

Peço portanto a V. Ex.ª para tomar em consideração o dito pedido, em face dos documentos explicativos e em tempo opportuno avisar-me da resolução tomada pela D.ma Commissão Executiva para eu d'ella fazer a traducção e remeter ao Snr. Parker.

Com subida consideração, subscrevo-me

De V. Ex.ª
Mt.º Att.º e V.or Ob.º
Albert C. Kendall

---

[131] A.H.M.P. — **Próprias.** Livro 281, fl. 90-91. Existe uma carta anterior de A. Kendall sobre o mesmo assunto, datada de 7 de Junho de 1918 (Livro 275, fl. 89).

se um interessante aproveitamento das condições naturais do sítio onde Pezerat propõe a abertura da Avenida — tira partido de um dos braços do rio da Vila que por aí passava e que alimentou fontes ao longo desse pequeno vale como, por exemplo, a setecentista fonte d'Arca, integrada na antiga Praça das Hortas.

Um conjunto de estátuas, coretos e pequenas pontes, animavam romanticamente os diferentes percursos deste «Passeio Público».

E como «Passeio Público», o exercício de Pezerat não deixa de se afirmar uma interessante peça de desenho urbano: mas se considerarmos a dimensão urbanística de toda e solução ressaltam algumas fragilidades.

A proposta de Pezerat integra, aliás, uma contradição que não é resolvida; aparentemente toda a composição se subordina a um eixo principal — Norte/Sul — mas ao colocar-se lateralmente a esse eixo o conjunto de maior monumentalidade (Paços do Concelho, Biblioteca e Museu) introduz-se, então, um outro movimento, desta feita transversal, que tira à fachada do edifício da Municipalidade qualquer domínio sobre a Avenida; o que se verifica é que deixa de haver uma hierarquia de valores entre estes dois eixos e, por outro lado, fractura-se o Plano-Avenida em três zonas distintas, quanto à valorização arquitectónica e significado urbanístico, sem que haja um correspondente tratamento individualizador.

Mas, deverá ressalvar-se que a importância do trabalho de Pezerat não se anula por si próprio; ele tem o mérito de fixar a primeira imagem da Avenida, imagem essa que acabaria por influenciar definitivamente a proposta final, ainda que a Câmara, na altura, tivesse reduzido o seu impacto a um lacónico apreço e a um reconhecido agradecimento[135].

É preciso esperar pelos primeiros anos do século XX para reconhecer a continuidade dessa ideia: agora não de uma solitária avenida, mas de uma sequência de avenidas.

Após a eleição da chamada «lista da cidade», em 1907, alguns Vereadores que a integraram — com destaque para Jaime Cortesão, Duarte Leite e Xavier Esteves — iniciam com os técnicos da 3.ª Repartição o estudo de uma extensa rede de Avenidas[136]. Reconhecendo que «…o rasgamento de novas Avenidas na cidade deve obedecer às vantagens de um plano geral de arruamentos e melhoramentos…» propõem, então, a conveniente ligação dos pontos centrais da cidade através de uma sequência de Avenidas: «…da Praça da Liberdade à Trindade; da Trindade Praça da República; da Praça da República à Praça Carlos Alberto; da Praça Carlos Alberto ao Palácio»[137].

---

135. Em sessão de 14 de Dezembro de 1889 a Câmara decide agradecer a oferta consignando na acta que fora recebida com apreço (A.H.M.P. - Actas da Comissão Executiva. Livro 2. fl. 29). O ofício de resposta (16 de Dezembro) diz apenas que «A Comissão recebeu aquele trabalho com o apreço que merecia e agradece a V. Ex. o interesse que toma pelos melhoramentos do Porto» (A.H.M.P. - Copiador Geral. 1889-1891. fl. 42 V.º).

136. Numa carta publicada no jornal «A Província», Xavier Esteves refere os estudos de gabinete, na 3.ª Repartição, entre 1907 e 1910, de 50 km de Avenidas principais e 70 km de Avenidas secundárias («A Província». ano I, Porto, 5 Maio, 1915).

Deste processo resultará, mais tarde, a proposta de um concurso público para o «Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto» feita por Elísio de Melo no fim do ano de 1914.

O «Plano de Melhoramentos e Ampliação» desejava-se «...elaborado em conformidade com os princípios da moderna arte de construção das cidades, tendo-se em vista as circunstâncias locais...» e as propostas seriam apreciadas «...em mérito absoluto e relativo sob o quíntuplo ponto de vista higiénico, técnico, artístico, económico e social por uma comissão idónea (…) da qual fará parte, se esta comissão executiva o tiver por bem, um profissional estrangeiro de nome consagrado nesta arte»[138]. Este plano deveria dar especial atenção ao centro da cidade exigindo-se a utilização de diversas escalas de apresentação (1/2500 e 1/200) e os perfis transversais dos novos arruamentos propostos.

É na sequência destas preocupações que a 3.ª Repartição Técnica, sob a orientação de Elísio de Melo[139] e na continuidade de trabalho já desenvolvido, elabora um processo que contém os elementos considerados fundamentais para a reforma do centro da cidade, designado — «Praça da Liberdade e Trindade. Projecto de uma Avenida ligando estas Praças»[140]. Integra, portanto, um projecto para a abertura da Avenida da Cidade que é apresentado à Câmara e aprovado em 3 de Fevereiro de 1915 [fig. 2](Figura 3).

Este processo revela-se um documento muito interessante para a história da forma urbana do Porto, pois contém elementos cadastrais de grande importância sobre a zona central, desde os nomes dos proprietários das construções, às funções e cérceas[141].

O projecto que aí se apresenta para a Avenida retoma o traçado do plano que Pezerat oferecera à Câmara em 1889. Implicando a demolição dos Paços do Concelho sem indicar alternativa para a sua localização, a 3.ª Repartição risca uma Avenida com 55m de largura e 489m

---

137. Esta última Avenida «...deverá ser considerada avenida de luxo, sendo as respectivas casas recuadas do alinhamento 5 metros tendo uma vedação pouco alta e jardim à frente»; da proposta consta ainda o levantamento topográfico da zona de Matosinhos, que iria ser anexada à cidade, para poder ser integrada no plano que estava sendo desenvolvido na 3.ª Repartição - sessão de 11 de Junho de 1914 (A.H.M.P. - Actas da Comissão Executiva. Livro 5, fl. 15).

    Cfr. REAL, Manuel e TAVARES, Rui - op. cit., p. 19-20.

138. Sessão de 31 de Dezembro de 1914 (A.H.M.P. - Actas da Comissão Executiva. Livro 6, fl. 103).

139. Em todo o processo de reforma do centro da cidade, quer nesta fase quer nas posteriores, está patente um empenhamento pessoal de Elísio de Melo, Vereador do Pelouro de Obras, ora elogiado, ora criticado, mas atribuindo-se-lhe sempre um papel de grande impulsionador. Em sessão de 17 de Setembro de 1915, um Vereador (sr. Frederico) afirmava que: «é devido a ele, ao seu grande amor pelo Porto e à sua perseverante energia, que vai dever-se a transformação da cidade» (A.H.M.P. – Actas da Comissão Executiva. Livro 8, fl. 50 v.º); numa carta de Xavier Esteves (publicada em «A Província», Porto, 5 de Maio de 1915) podia ler-se jocosamente: «por isso sua Ex.ª pode, por exemplo, prescindir dos conselhos dos engenheiros, ao esboçar uma avenida, contentando-se em buscar, em mesas de club, a inspiração dos seus vastos planos reformadores».

140. C.M.P.-C.C. - Caixa 6, vol. 13. Esse processo é constituído por: planta corográfica (escala 1/500); planta geral (escala 1/500); planta cadastral (escala 1/1000); perfil longitudinal (escalas 1/500 e 1/200); perfis transversais (escala 1/200); cálculo de Volumes; medição de muros; mapa de expropriações; orçamento. Está assinado por Constantino M. Martins e A. Maximiano Barbosa, com a data de 18 de Janeiro de 1915 e com o visto de Elísio de Melo em 20 de Janeiro de 1915.

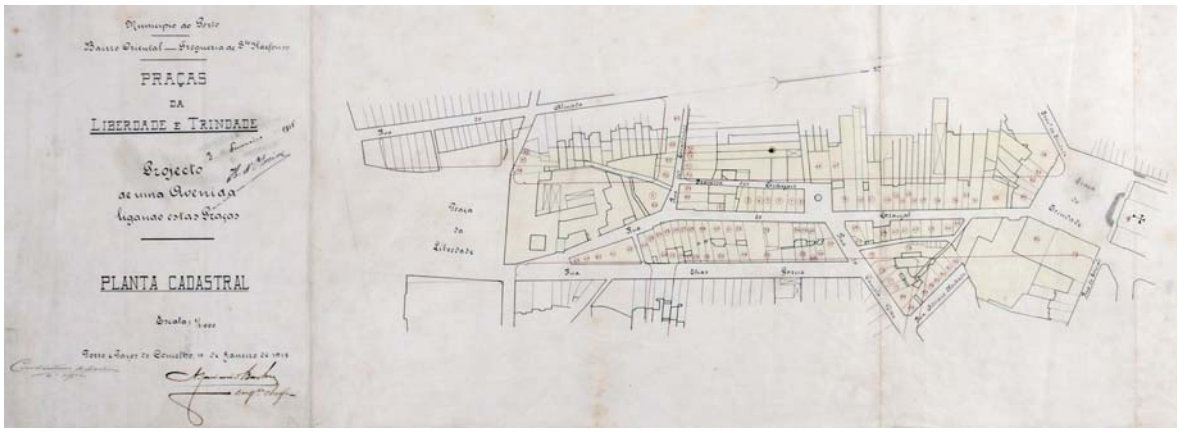


Figura 3 - Projecto de uma Avenida ligando as Praças da Liberdade e Trindade, realizado pela 3ª. Repartição da Câmara Municipal do Porto
(AHMP)

de extensão, alinhando a Este e a Oeste pelos correspondentes limites da Praça da Liberdade e daí progredindo em linhas paralelas até à Praça da Trindade. Esta praça inseria-se duma forma que praticamente implicava a sua anulação: e Avenida invadia-a por completo, tal como, aliás, também acontecia com a Praça da Liberdade, onde nenhuma diferenciação existia entre os espaços da Avenida e da Praça.

As articulações desta Avenida repetiam, também, a situação proposta por Pezerat: a oriente e a ocidente no prolongamento da Rua Passos Manuel e apenas a oriente no prolongamento da Rua Formosa.

É este projecto, uma vez aprovado, que irá ser apresentado à Comissão Técnica especialmente constituída para apreciar «…o plano de melhoramentos que a Câmara resolveu executar...»; integravam essa Comissão: Gaudêncio Pacheco, Casimiro Barbosa, Aníbal de Barros, Ventura Terra[142], os membros de Comissão de Estética (entre eles Marques da Silva), Barry Parker

141. O n.º total de parcelas a expropriar era de 99 e entre os nomes de proprietários aparecem: Condessa de Calheiros, Maria Eugénia Castro Barbosa Napoles Corte Real (com 3 parcelas), herdeiros do Conde Correia de Bettencourt, Companhia União de Crédito Popular, António Augusto Inácio de Carvalho (com 5 parcelas). António José Rodrigues Ferreira (com 2 parcelas).

    Outro elemento importante que o processo contém é relativo às cérceas; dominava a casa de 2 andares: na rua do Laranjal em 58 casas a expropriar havia 34 de 2 andares, 12 de 1 andar e 10 de 3 andares; no Largo do Laranjal em 3 casas a expropriar havia 2 de 2 andares e 1 de 1 andar; na rua dos Lavadouros em 11 casas a expropriar havia 4 de 2 andares, 4 de 3 andares e 1 de 4 andares; na Praça da Liberdade em 3 casas a expropriar havia 2 de 3 andares e 1 de 4 andares; na rua Elias Garcia (lado ocidental) em 18 casas a expropriar havia 9 de 2 andares, 5 de 3 andares e 1 de 1 andar; na rua da Cancela Velha em 7 casas a expropriar havia 2 de 2 andares e 2 de 3 andares; na rua Adriano Machado em 6 casas a expropriar havia 3 de 2 andares e 1 de 3 andares; na viela do Cirne em 10 casas a expropriar havia 5 de 2 andares, 3 de 1 andar e 1 «grupo de casas em forma de ilha»; no Largo da Trindade em 6 casas a expropriar havia 4 de 2 andares, 1 de 3 andares e 1 «terreno de quintal».

142. Pelos registos documentais posteriores não transparece que Ventura Terra tenha vindo a participar nesses trabalhos.

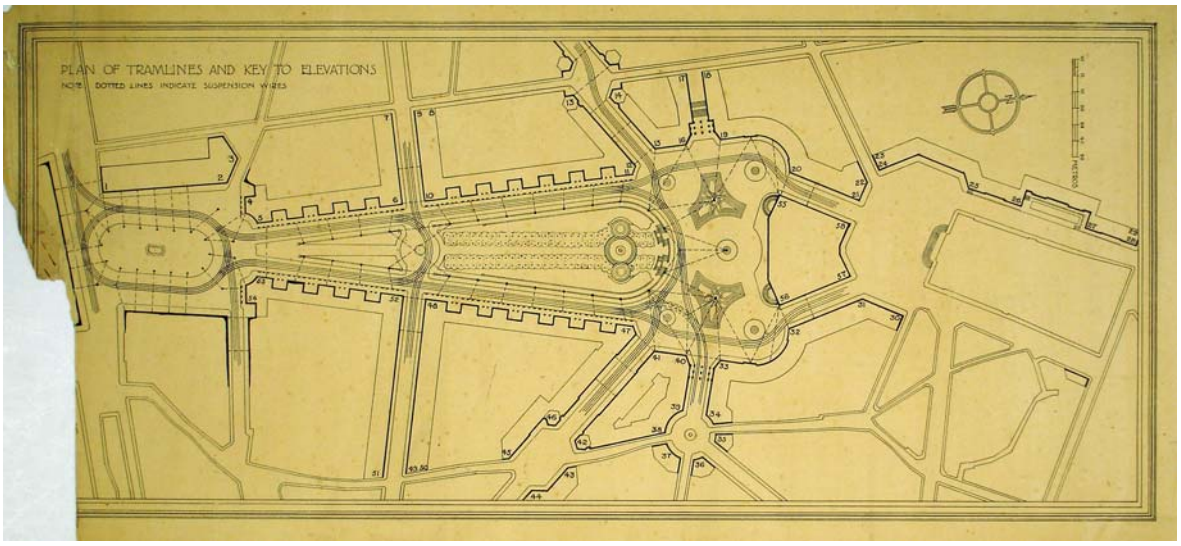


Figura 4 - Plano geral da Avenida, com a implantação dos carris de viação eléctrica e a chave para localização dos alçados, por Barry Parker
(AHMP)

(«...ilustre técnico inglês que se encontra no Porto a convite da Câmara…»)[143] e o primeiro oficial-arquitecto Correia da Silva (funcionário municipal)[144].

Inicia-se então um processo que viria a ultrapassar e a dissolver o projecto da 3.ª Repartição[145] e do qual resultaria a formulação de um plano para a zona central — integrando a Avenida, mas abrangendo toda e área da Sé à Trindade — desenvolvido por Barry Parker e cuja discussão tem início ainda no ano de 1915.

3. O Plano

Quando a Câmara decidiu constituir a Comissão Técnica, ainda não se considerava a ideia de estender a reforma do centro da cidade para além da criação de uma Avenida que ligasse as praças mais importantes dessa zona (Liberdade e Trindade).

Com efeito, pode hoje dizer-se que a discussão em torno das soluções para essa Avenida (cedo se designaria de Avenida da Cidade) é a primeira fase do processo que viria a conduzir, num momento posterior, à formulação do Plano para a Zona Central. E Barry Parker, arquitecto inglês, convidado pela Câmara a integrar a Comissão Técnica, estará na origem das propostas que deram expressão formal a cada uma dessas fases.

143. Barry Parker era «o profissional estrangeiro de nome consagrado nesta arte» que Elísio de Melo indicava na proposta de 1914.

144. Sessão de 26 de Agosto de 1915 (A.H.M.P. - Actas da Comissão Executiva. Livro 8. fl. 29 V.º e 30).

145. Esse projecto contém a seguinte anotação: «substituido pelo projecto aprovado em 29 de Novembro de 1915».

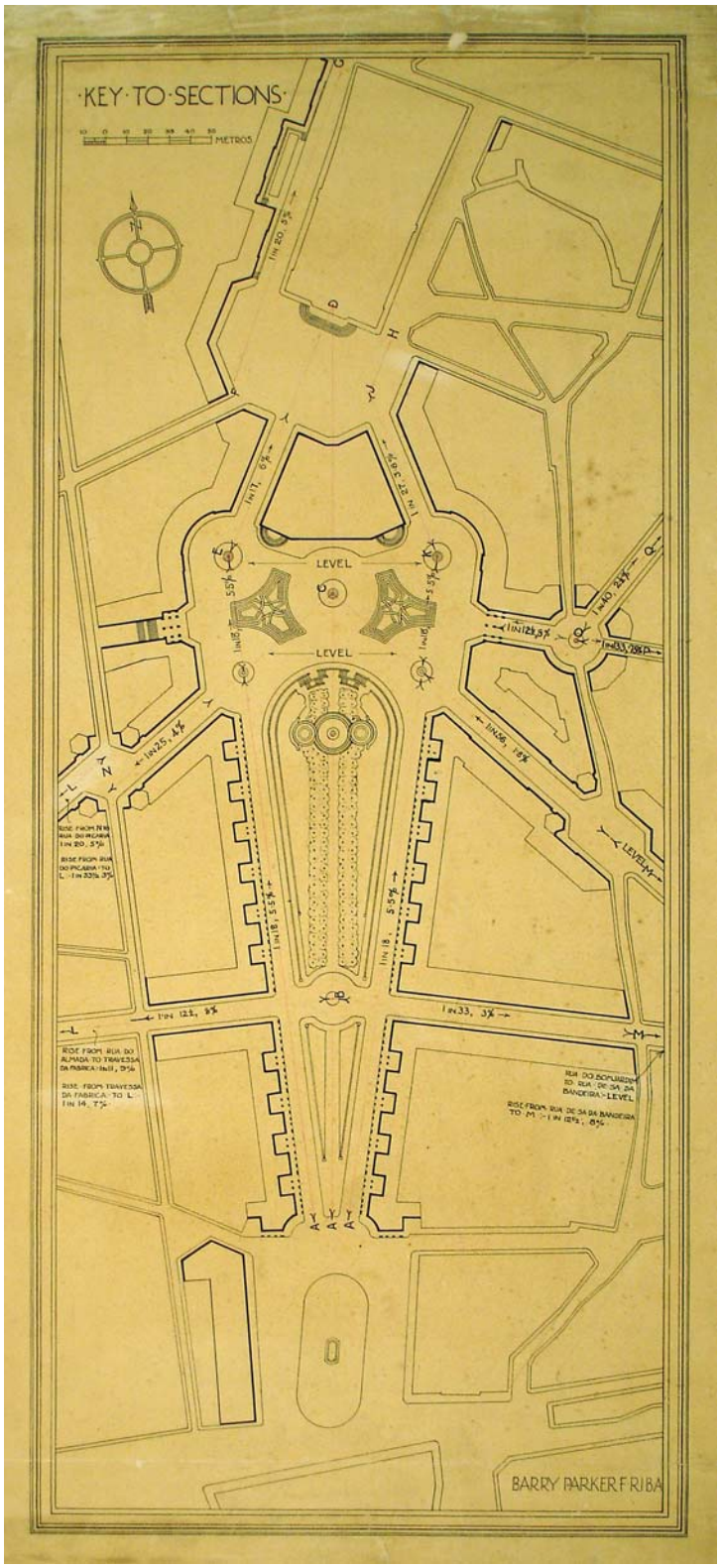


Figura 5 - Planta geral da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

A primeira referência ao seu nome é feita na sessão de 12 de Agosto de 1915, quando o Presidente Santos Silva anunciava que «…a comissão de técnicos convidados para emitir parecer acerca dos melhoramentos projectados, deve iniciar os seus trabalhos na próxima semana, aguardando-se apenas a chegada do engenheiro inglês Parker, uma autoridade em obras deste género»[146].

Aquela última expressão faz-nos reflectir sobre o teor em que a Câmara formulou o convite[147]: certamente não se convidaria uma «autoridade em obras deste género» na perspectiva de um trabalho de equipa que criticasse (e reelaborasse) um projecto já realizado; com toda a certeza esse convite foi formulado na perspectiva de um trabalho de autor que partiria dos elementos de base projectadas pelos serviços técnicos de Câmara e que seria, então, apreciado pela Comissão Técnica. Na realidade, tanto quanto sugerem os documentos que até nós chegaram sobre os trabalhos da Comissão[148], foram as propostas de Barry Parker que, desde a primeira reunião, aí se analisaram não havendo registo de outra qualquer proposta apresentada pelos restantes elementos da Comissão, nem mesmo da discussão do próprio projecto elaborado pela 3.ª Repartição.

A colaboração de Barry Parker inicia-se na última semana de Agosto do ano de 1915 (altura em que chega ao Porto) e desenvolve-se em dois momentos distintos; em cada um deles Parker circunscreveria o seu trabalho a diferenciados programas de projecto urbanístico e, por isso, as suas propostas afectariam áreas de tecido urbano de dimensões também distintas. Numa primeira, fase a questão restringe-se à Avenida da Cidade e Barry Parker elabora as suas propostas enquanto dura a sua estada no Porto[149]; na fase seguinte, concretizada em Inglaterra, o seu trabalho integrava o projecto para a Avenida da Cidade, mas abrangia a área compreendida entre o Bairro da Sé e o conjunto da Trindade ou seja, a zona central da cidade.

---

146. A.H.M.P. - Actas da Comissão Executiva. Livro 8, fl. 20 v.º

147. As razões e as circunstâncias que rodearam o convite não são ainda claras. Da correspondência expedida pela Câmara entre 1913 e 1917 não encontrámos uma única carta dirigida a Barry Parker. Sabe-se, porém, que a sua estadia no Porto foi acompanhada pelo cônsul britânico Alberto Kendall que lhe serviu de intérprete, e é também por seu intermédio que a Câmara recebe a correspondência que Barry Parker dirige ao Município [Cfr. Adenda].

    Por outro lado, é particularmente evidente o empenhamento pessoal de Elísio de Melo, republicano e um «comerciante dos mais activos e acreditados no Porto» (RAMOS, J. e DEROUET, Luís - Album Republicano. I, Lisboa, 1908); lembremos ainda que Barry Parker pertencia à Liga Socialista de William Morris (ver Adenda - III). Para além das circunstâncias da guerra, que aproximaram ainda mais Portugal de Inglaterra, o quadro das relações partidárias poderá ser outra hipótese para explicar o convite ao arquitecto Inglês.

148. Os documentos são: um relatório designado «Considerações que fez Joaquim Gaudêncio Rodrigues Pacheco sobre o projecto da Avenida da Cidade (da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade) apresentado por Mr. B. Parker, na primeira conferência havida para a sua apreciação», datado de Setembro de 1915 (A.H.M.P.); uma publicação da Câmara Municipal do Porto intitulada Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade (da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade) pelo engenheiro Barry Parker, de Setembro de 1915, que inclui: os resumos dos relatórios apresentados por Parker nas reuniões da Comissão Técnica; a «Acta da última reunião de técnicos promovida pela Câmara Municipal para apreciar o projecto da Avenida da Cidade» (11 de Outubro de 1915); e a «Resposta do autor do projecto, engenheiro sr. Parker, às considerações feitas pelos técnicos, as quais consistem da acta da última sessão» - contém ainda 2 desenhos de duas soluções para a Avenida.

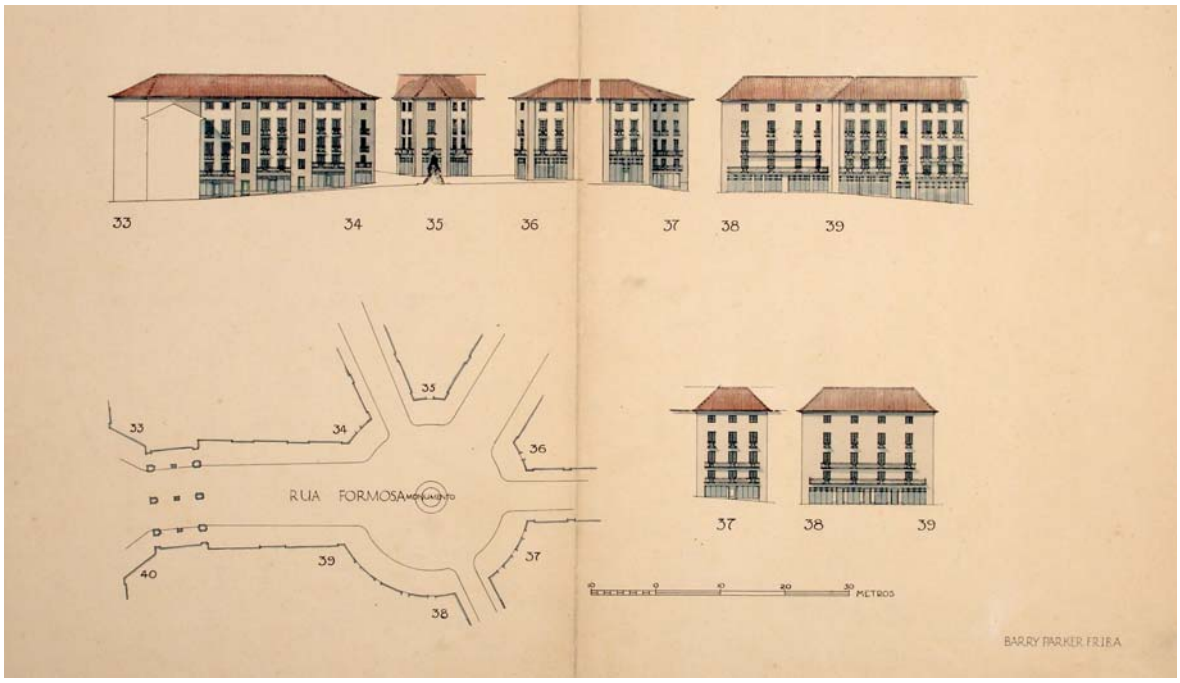


Figura 6 - Estudos para a praceta da Rua Formosa e respectiva ligação à Praça do Município **(AHMP)**

Relativamente à primeira fase, os documentos que dispomos para a sua compreensão resumem-se aos relatórios apresentados pelos intervenientes na discussão (salientando-se os do próprio Parker, de Gaudêncio Pacheco e de Marques da Silva)[150], já que, até ao momento, não se encontraram os registos gráficos das três soluções apresentadas por Barry Parker à apreciação da Comissão[151]; dos relatórios procuraremos deduzir a formalização das diversas propostas até à última solução, aprovada em 29 de Novembro de 1915[152].

O programa que a Câmara pretende concretizar é — como acentua o próprio Parker: «Abrir e alargar uma parte da cidade que está muito congestionada (...) abrir uma Avenida larga, que deverá

149. No fim da sessão da Comissão executiva de 28 de Outubro de 1915 é apresentado o balancete do cofre onde é referido: «pagamento a Barry Parker, engenheiro, prolongamento da sua demora no Porto, além de quinze dias primeiros, desde seis de Setembro até trinta e um (sic) de Novembro e outras despesas por ele abonadas; ao mesmo, sua hospedagem no Hotel Mary Castro, durante onze semanas e outras despesas» (A.H.M.P. - Actas da Comissão Executiva, Livro 8, fl. 106 v.º).

Existe ainda uma lista dos pagamentos efectuados pela Câmara entre 1915 e 1917, onde se refere a estadia de Barry Parker no Hotel do Porto desde 23 de Agosto de 1915 até 10 de Setembro e no Hotel Mary Castro durante 11 semanas. O pagamento dos serviços prestados refere-se até à data de 21 de Novembro (A.H.M.P. - Próprias, Livro 275, fl. 91; Cfr. Adenda - IV).

150. Ver nota 69.

151. «O projecto apresentado ao exame da Comissão - esclarecia Santos Silva - era o terceiro que o sr. Parker elaborava, tendo portanto sofrido importantes modificações que melhoraram consideravelmente o plano primitivo» (Acta da última reunião de técnicos promovida pela Câmara Municipal para apreciar o projecto da Avenida da Cidade in Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade... p. 17).

152. A.H.M.P. - Vereações. Livro 170, fl. 118.

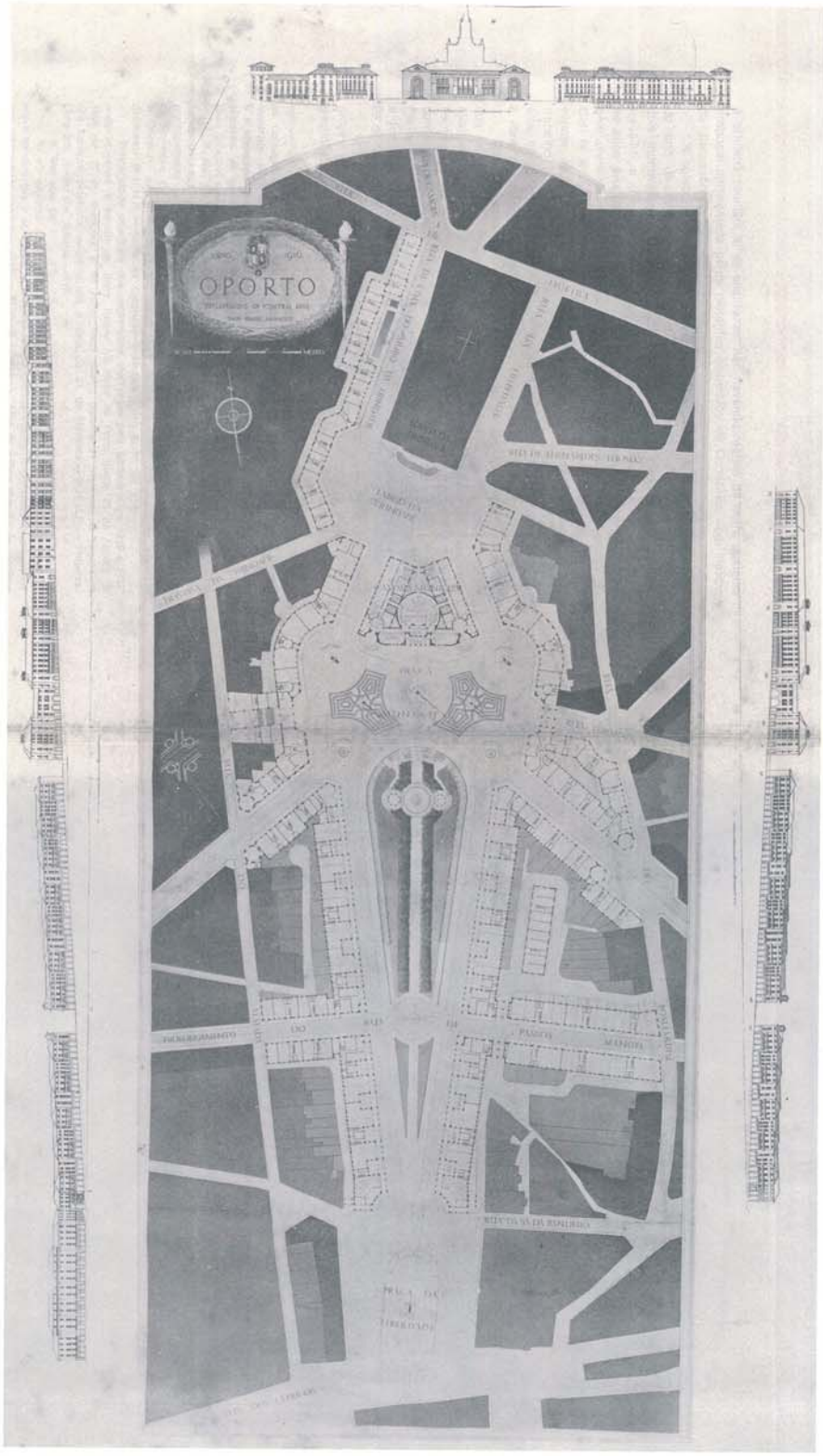


Fig. 3 — **Centro Cívico do Porto.** Plano geral e alçados, publicados por Barry Parker em «The Builder».

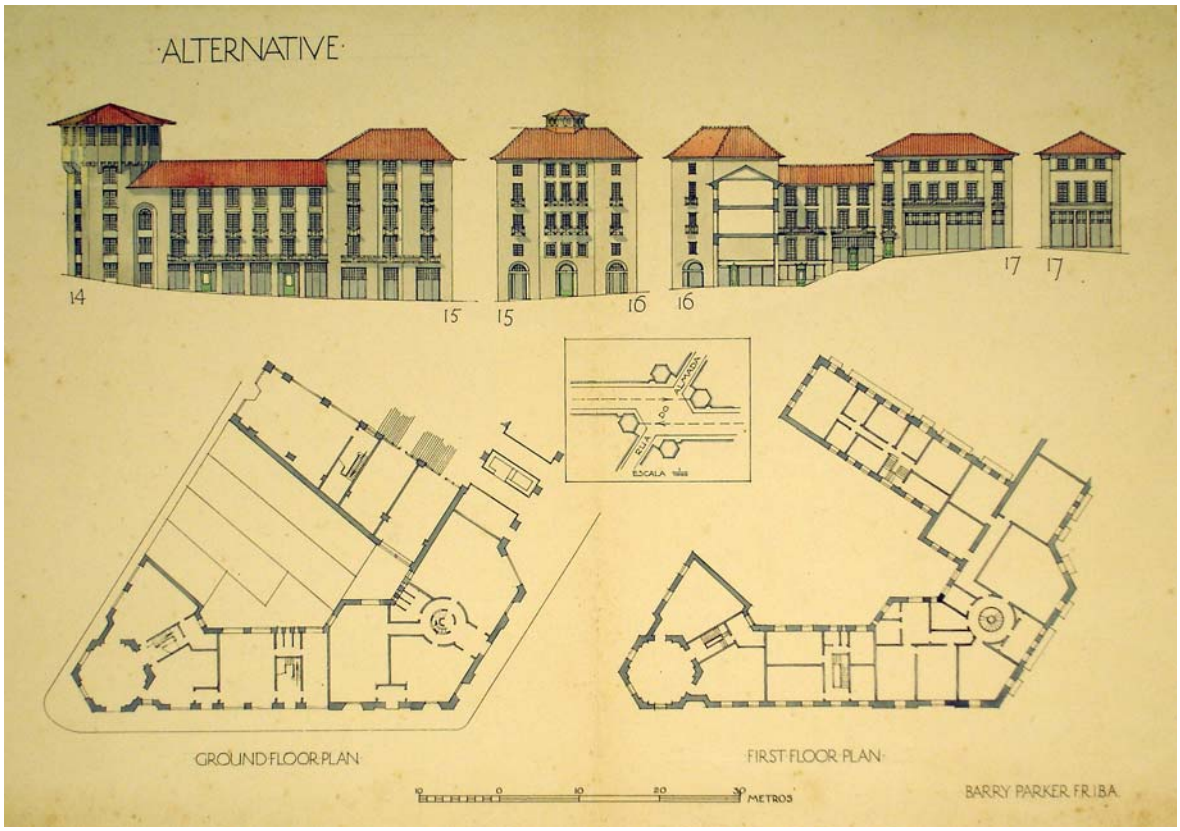


Figura 7 - Estudos para o quarteirão situado entre a passagem de peões para a Rua do Almada e a projectada Rua Ramalho Ortigão
(AHMP)

ser, antes de tudo, muito dignificante (...) rasgar o centro da cidade o crear um verdadeiro Centro Cívico e um centro de estabelecimentos...»[153].

Para conseguir um projecto que responda aos quesitos enunciados, a sólida experiência urbanística de Barry Parker [Cfr. Adenda - III] sugere-lhe um caminho que, em seu entender, deve ser seguido por todo o «...planeador de cidades chamado para remodelar uma área já coberta com casas…»: «…resumir o que teria sido a configuração do terreno antes de edificado. Daí tirará guia e inspiração para o seu trabalho. Daí lhe virá a mais fecunda fonte de encantos, e para que o seu plano seja de todo feliz, é preciso que o planeador tire todo o partido possível da primitiva conformação do terreno»[154]. Com efeito, procurar no «sítio original» valores que, no essencial, se transformem em indicadores significantes do projecto, é uma questão metodológica a que parece agarrar-se todo o trabalho desenvolvido e da qual Parker procurará inteligir argumentos de carácter económico acentuando, por exemplo, a redução de custos com a remoção de terras para nivelamentos[155].

153. Memórias sobre a projectada Avenida da cidade.... p. 7 e 8.
154. Idem, p. 5.
155. Idem, p. 15.

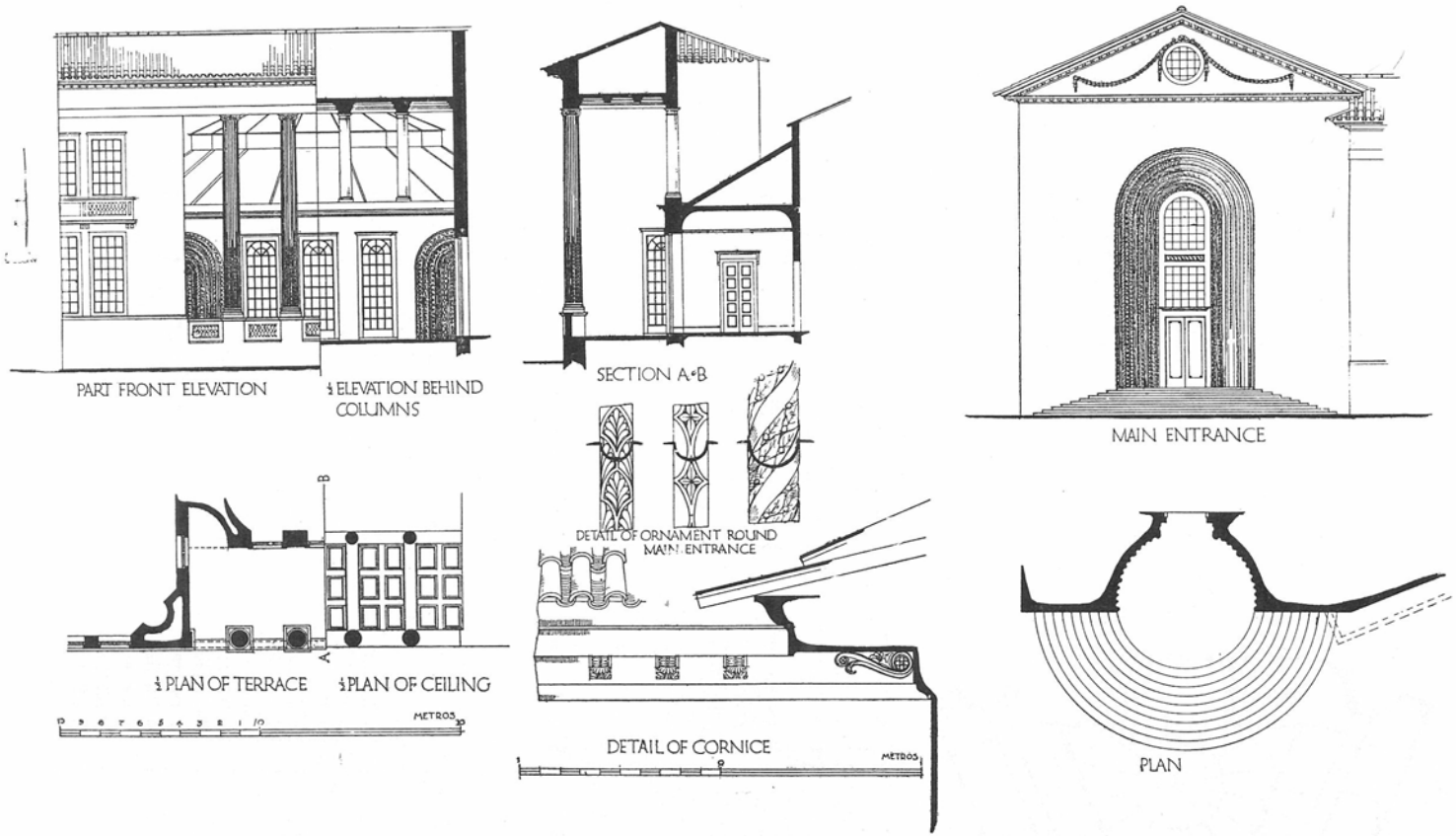


Fig. 11 — Detalhes sobre a decoração do projectado edifício dos Paços do Concelho, publicados em «The Builder».

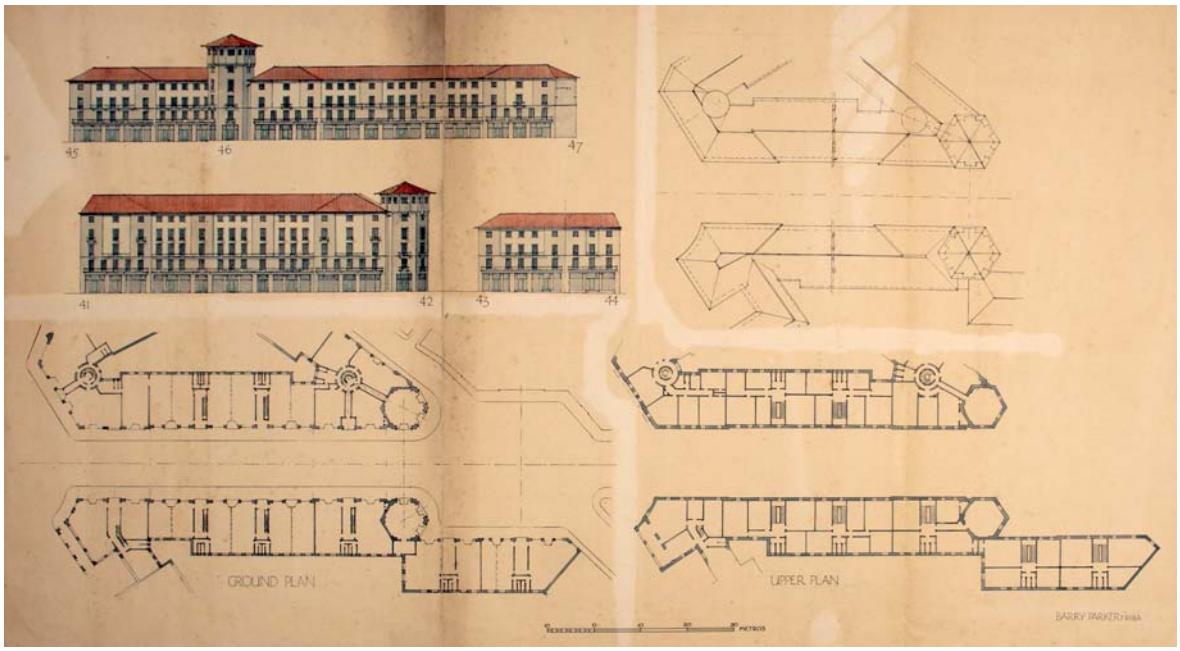


Figura 8 - Estudos para a futura Rua Rodrigues Sampaio e respectivo cruzamento com a Rua do Bonjardim **(AHMP)**

O «sítio original» da zona a remodelar afigura-se a Parker como: «Um pequeno vale ou depressão na encosta de um monte. A parte inferior deste vale está agora tomada pela rua do Laranjal, e de sorte que os sítios mais amplos ficarão onde este vate termina, na Praça da Liberdade, e nas linhas diagonais que cruzam com as linhas de maior declive das vertentes desse vale ou depressão»[156]. Com estes indicadores, que se prendem com as zonas de maior e de menor estabilidade de cota, procura uma distribuição dos elementos essenciais constantes no programa: «A primeira destas situações deveria, a meu ver, ser ocupada pelo novo edifício da Câmara Municipal, as duas outras por crescentes, ou formas de meia-lua, uma das quais poderia destinar-se, por exemplo, para um bom hotel. Nos declives do pequeno vaie, colocaria eu o ajardinamento que vós me sugeris para o centro da Avenida. No fundo do pequeno vale ou depressão, faria um passeio largo entre uma avenida e árvores»[157].

Para além da leitura do «sítio original», as primeiras soluções de Parker para a Avenida da Cidade continham outros pressupostos de base relacionados com aspectos de carácter disciplinar, que ele próprio expressa nos relatórios apresentados à Comissão Técnica. Uma das suas maiores preocupações relaciona-se com a identidade das diversas situações urbanas e a articulação que elas poderão estabelecer entre si; procura-se, no caso concreto, que tanto a Avenida como as Praças tenham uma formalização clara de modo a garantir a respectiva identidade. Este era um aspecto que, em seu entender, o projecto já elaborado pela 3.ª Repartição não salvaguardava: «...nem era uma

156. Idem, p. 5.

157. Idem, p. 8.

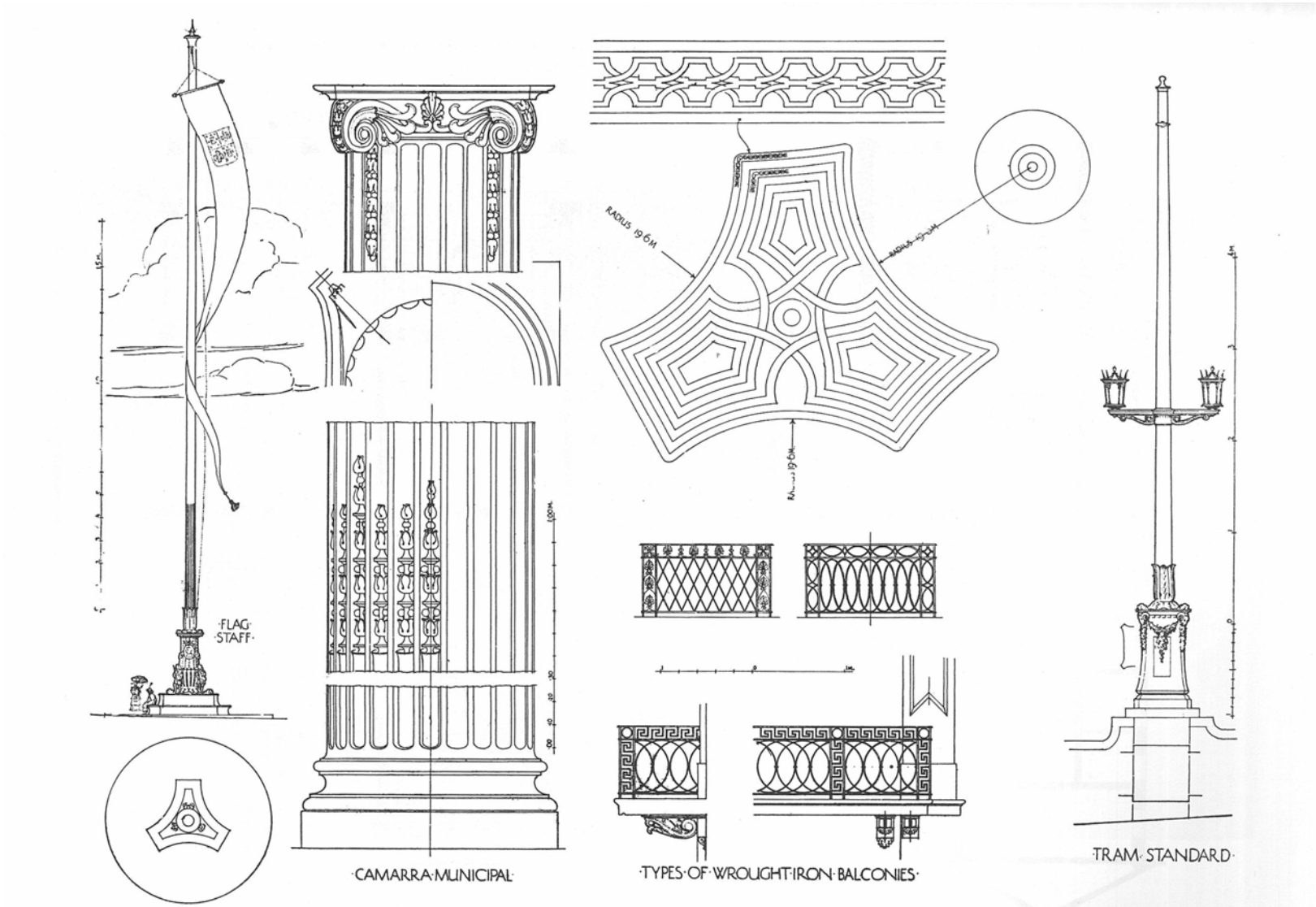


Fig. 12 — Detalhes para o mesmo edifício, assim como para os porta-estandartes e candeeiros, publicados em «The Builder».

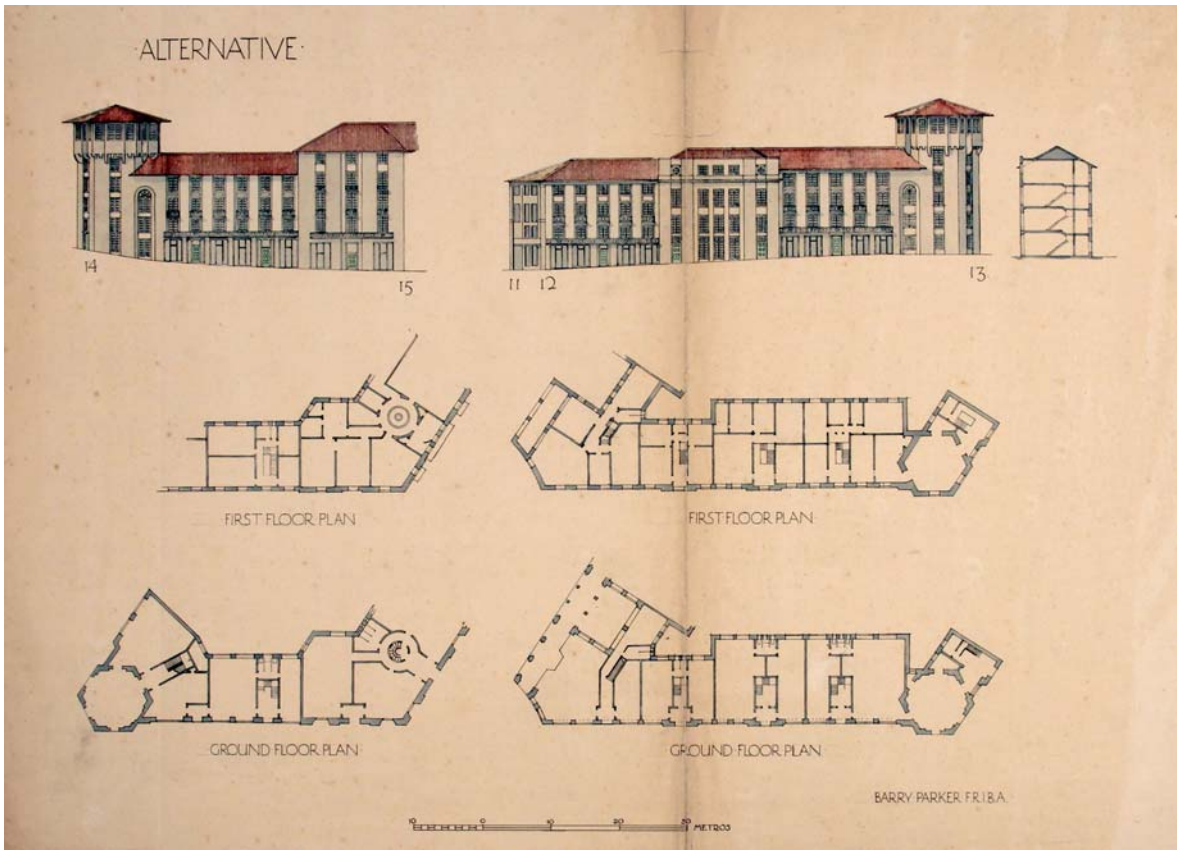


Figura 9 - Estudos para a futura Rua Ramalho Ortigão
(AHMP)

Avenida nem uma Praça — larga demais para rua tão curta, e comprida demais para uma praça. Além de que destruiria a vossa bem proporcionada Praça da Liberdade, que desapareceria mesmo. Igual sorte tendo a que esperava a Praça da Trindade. (...) O resultado seria ficar a Praça da Liberdade com o carácter de um simples alargamento da Avenida no seu extremo Sul, e a Praça da Trindade um remate informe da extremidade do Norte»[158].

Nesta linha de pensamento, Barry Parker procura reforçar o carácter da Avenida que liga duas praças, perseguindo para cada uma delas a ideia de encerramento: «Senti que era meu dever melhorar e não destruir a boa forma e as proporções das vossas praças da Liberdade e da Trindade, aumentando mesmo, em cada uma delas, a impressão de encerramento e protecção, a que os planeadores de cidades dão tanta importância, quando tratando de praças como estas»[159]. Este aspecto revela não só a grande consciência urbanística de Parker, mas, ao mesmo tempo, indica que o arquitecto inglês acompanhava e dominava as formulações teóricas e os preceitos metodológicos da disciplina[160].

158. Ibidem, p. 5.
159. Idem, p. 8.

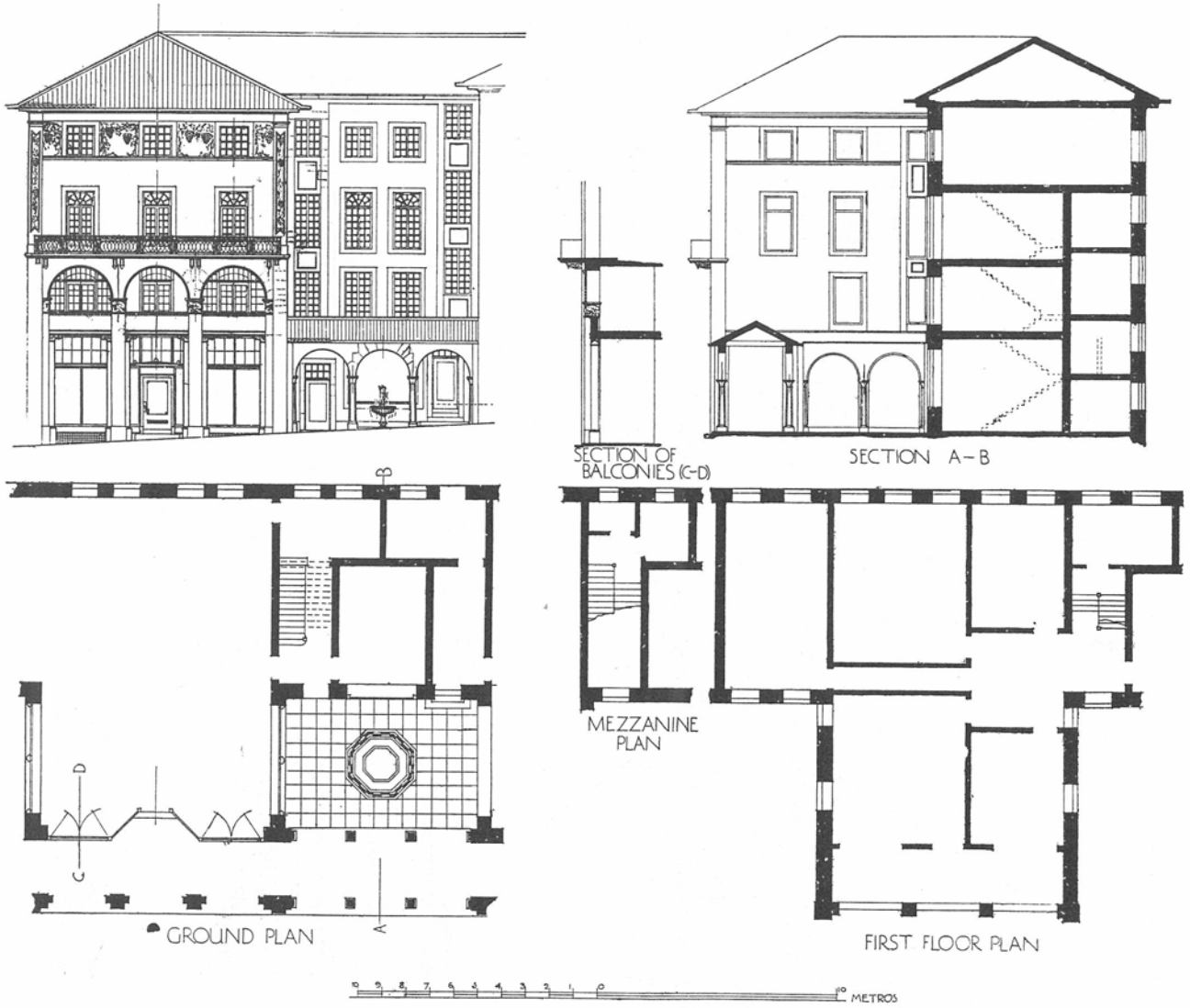


Fig. 13 — Pormenor das lojas abertas para o lado da Avenida, bem como da zona de circulação para peões, publicado em «The Builder».

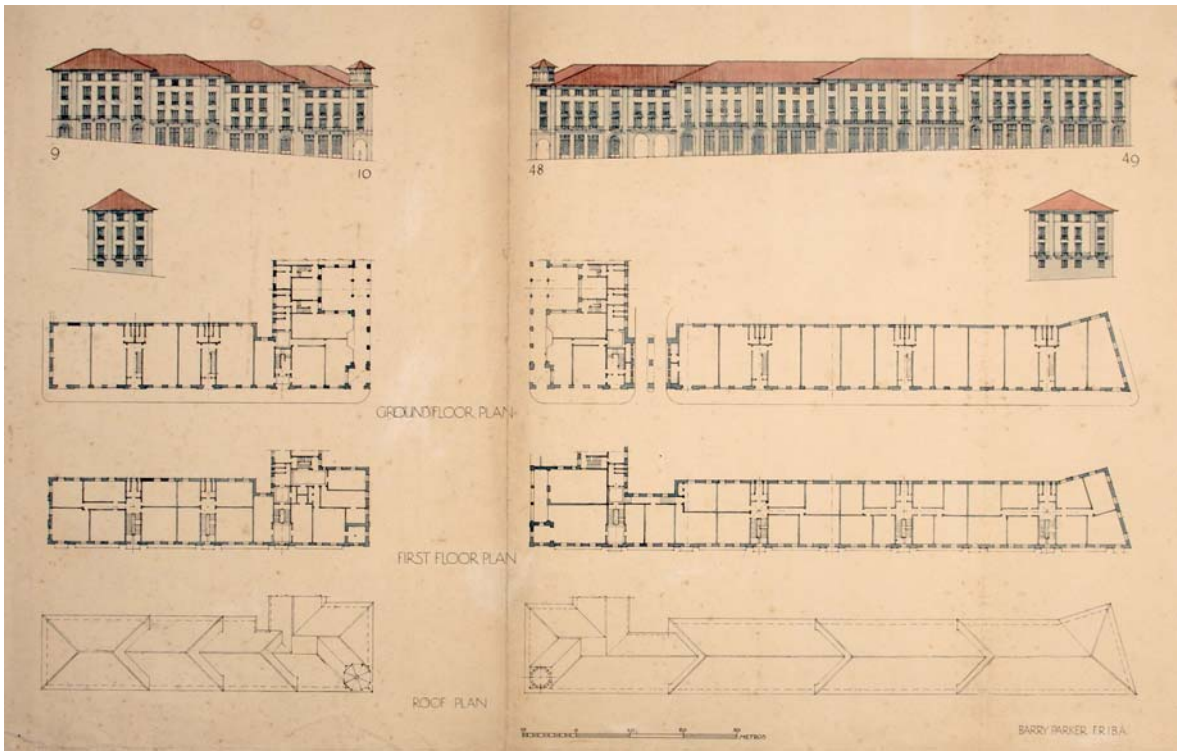


Figura 10 - Estudos para as futuras Ruas Dr. Magalhães Lemos e Dr. Elísio de Melo **(AHMP)**

No primeiro projecto para a Avenida da Cidade, Parker reforçava o encerramento da Praça da Liberdade colocando o novo edifício da Câmara Municipal a Sul da Avenida, separando esta de própria Praça. O edifício era atravessado ao centro por um arco que garantia a vista do eixo central da Avenida, desde a estátua da Praça da Liberdade até à torre da Igreja da Trindade, ao longo de um passeio entre árvores que ocupava a placa central. Com esta avenida de árvores (como é designada) pretendia-se afirmar a simetria axial, princípio a que se subordinou toda a composição: «…terminando quando vista de um lado com a torre da Igreja da Trindade e, quando vista na direcção oposta, com a estátua da Praça da Liberdade, e atravessada pela ponte que dá passagem à rua de Passos Manuel sobre o pequeno vale (...) prolonga através do arco que fica atravessando o novo edifício da Câmara Municipal, o que fará com que este não se sinta»[161].

160. «A place, then, in the sense in which we wish to use the word, should' be an enclosed space. The sense of enclosure is essential to the idea; not the complete enclosure of a continuous ring of buildings, like a quadrangle, for example; but a general sense of enclosure resulting from a fairly continuous frame of buildings. The breaks in which are small in relative extent and not too obvious», escrevia Raymond Unwin em Town Planning in Practice. An Introduction to the Art of designing cities and suburbs. Londres. T. Fisher Unwin. 1914. p. 197 (a 1.ª edição é de 1909). Cfr. Outros escritos deste período: GEDDES, P. - City Development. A study of Parks, Gardens and Culture Institutions (A Report to the Carnegie Dunfermline Trust): Edimburgo. 1904; TRIGGS, I. - Town Planning. Past, Present and Possible. Londres. 1909; NETILEFOLD, J. S. - Practical Town Planning. Londres. 1910; POLLOCK, Horatio M. e MORGAN, William S. - Modem Cities. Nova Iorque e Londres. Funk and Wagnalls. 1913; HOWE, Frederic C. - European Cities at Work. Londres. T. Fischer Unwin. 1913; LEWIS, Nelson P. - The planning of the Modem City. Londres. 1916 e PARKER, Barry e UNWIN, Raymond - The Art of Building a Home. Londres. 1901.

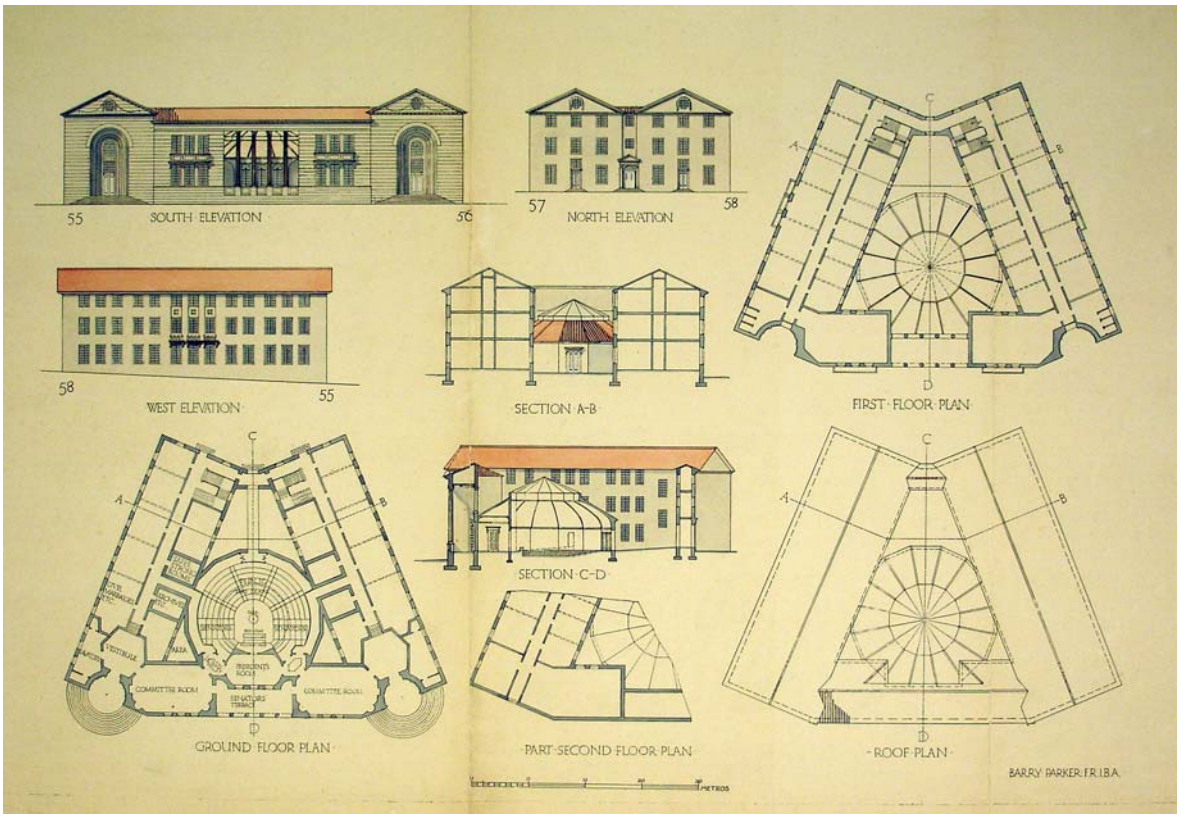


Figura 11 - Projecto para o edifício dos Paços do Concelho
(AHMP)

O princípio de simetria foi também adoptado no desenho proposto para a Praça da Trindade, desta feita ao eixo tirado à fachada da igreja, uma vez que a implantação da Praça não se encontra alinhada, nem a Este nem a Oeste, pelos respectivos alinhamentos da Avenida; Parker ao referir a proposta para a Praça dirá que: «O seu arranjo simétrico, com relação ao eixo da vista principal, será muito mais aparente no sítio do que no plano. Apesar de muitas ruas desembocarem nesta Praça, duas das novas — as que punham em comunicação a Praça com a Avenida, a Este e a Oeste — têm as vistas ao fundo delas terminadas pelo configurado saliente dos dois crescentes, restabelecendo assim o efeito de encerramento da Praça. Também uma das principais ruas que sai desta Praça — a rua Oeste — fica construída na principal linha axial da igreja da Trindade, o que contribui para regularizar a aparência da Praça»[162].

Mais uma vez é a ideia de encerramento que se persegue quando se valorizam determinados pontos de vista, se privilegiam enfiamentos e se elegem alguns elementos como dominantes: é o caso da torre da igreja da Trindade, explorada de forma a constituir uma referência obrigatória de todos os pontos da solução projectada, aspecto que se revela uma interessante e enriquecedora

161. Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade …, p. 9.

162. Idem, p. 9.

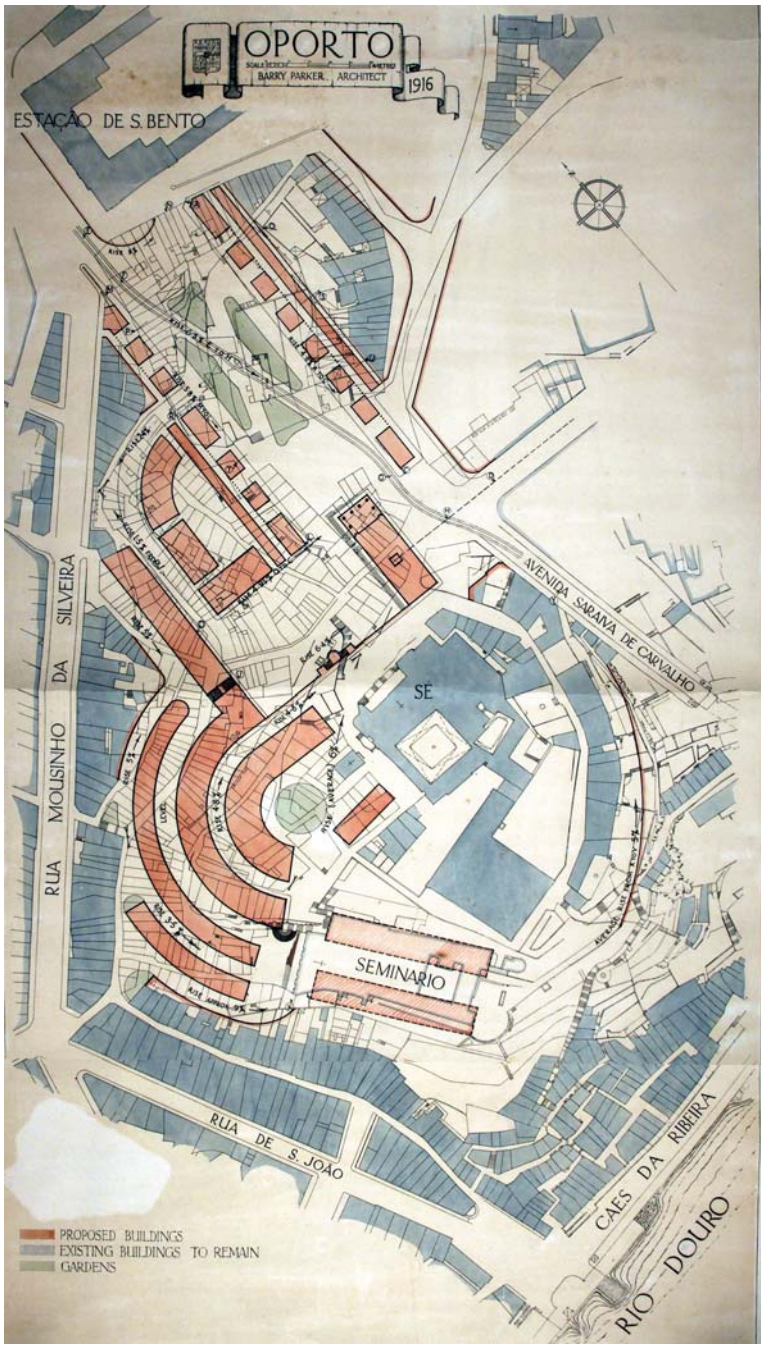


Figura 12 - Avenida da Ponte e urbanização do morro da Sé. Projecto de Barry Parker
(AHMP)

manipulação do factor surpresa: «um projecto em que todos os seus elementos são compreendidos num simples relance — explica Parker — nunca pode ter o encanto de um que nos reserva surpresas»[163].

Neste primeiro projecto para a Avenida vigora já a ideia de a desenvolver, não em alinhamentos paralelos, mas convergentes no sentido da Praça da Liberdade, mais concretamente ao arco que se abrira no centro do edifício da Câmara, no mesmo alinhamento da estátua de D. Pedro.

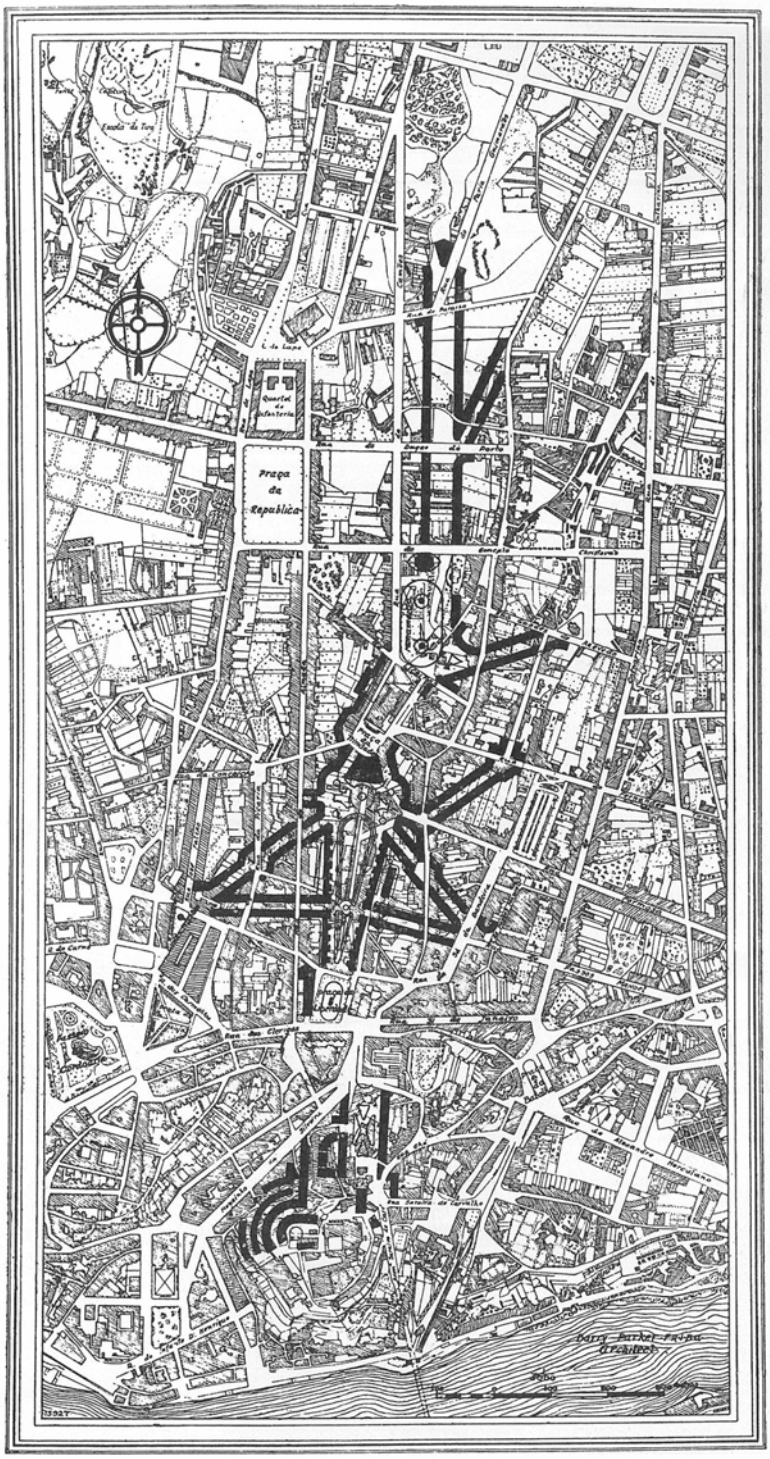


Fig. 16 — Plano global de Barry Parker para o Porto e sua relação com a antiga malha urbana. Publicado em «The Builder».

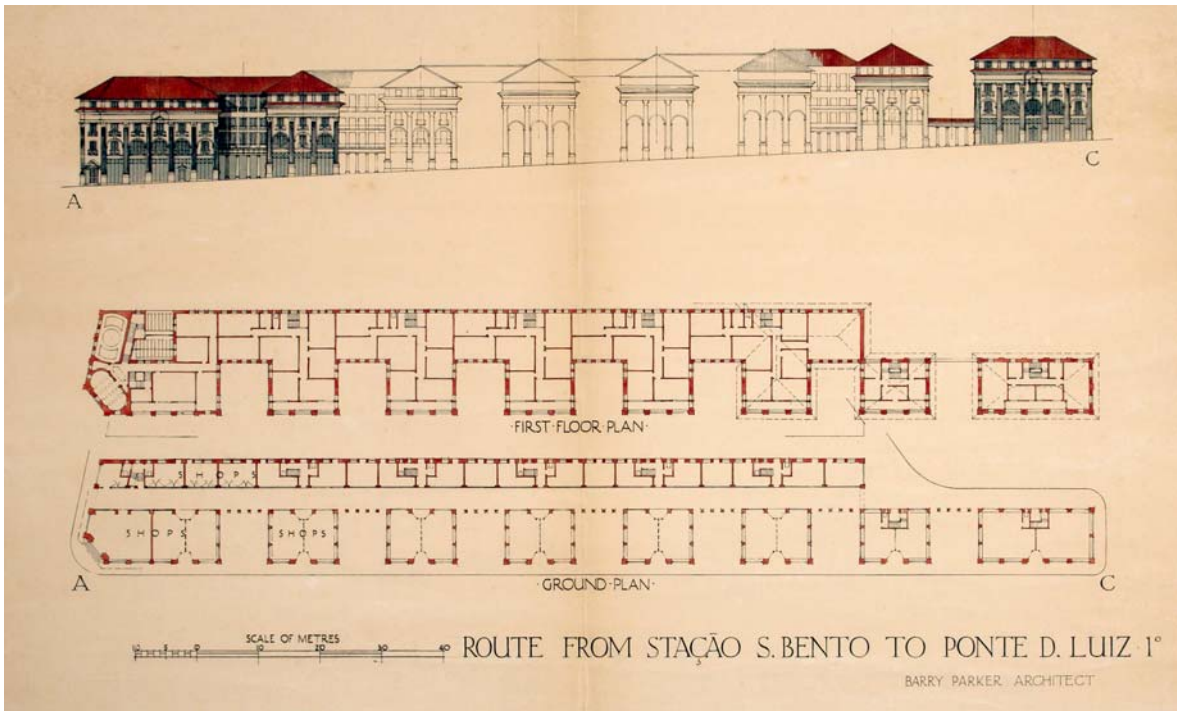


Figura 13 - Estudos para a Avenida da Ponte
(AHMP)

Também já se propõe que a Avenida seja flanqueada por uma colunata, enriquecendo-se, assim, os percursos oferecidos.

O projecto previa, naturalmente, articulações transversais: na zona setentrional, próximo da Praça da Trindade, abriam-se dois arcos nos edifícios com planta em forma de crescente, os quais punham a Avenida em contacto, ora com a rua do Almada, ora com a rua Formosa; na zona central era o prolongamento da rua Passos Manuel que resolvia as ligações com a envolvente de ambos os lados da Avenida.

A insuficiência destas articulações afigura-se a principal crítica que Joaquim Gaudêncio Pacheco, um dos elementos da Comissão Técnica, fará à proposta de Barry Parker, Em seu entender, com as comunicações indicadas, a Avenida tornava-se «um quasi perfeito cul-de-sac, contribuindo decisivamente para o seu «insucesso comercial», uma vez que, assim, a Avenida perdia o contacto «com as grandes correntes de tráfico» desertificando-se de «empresas comerciais e industriais»[164]. O projecto de Parker atribuía à Praça da Liberdade o papel de principal centro de tráfico da cidade, aspecto que deveria ser corrigido. Neste sentido, Gaudêncio Pacheco entendia que o sucesso da Avenida seria bem maior se «lhe proporcionarmos um outro ponto de contacto que se avizinhe do largo da Trindade (…) pelo cruzamento (…) de duas outras avenidas radial ou diagonalmente

163. Idem, p. 9.

164. Considerações que fez o engenheiro Joaquim Gaudêncio ... 4.ª e 5.ª p.

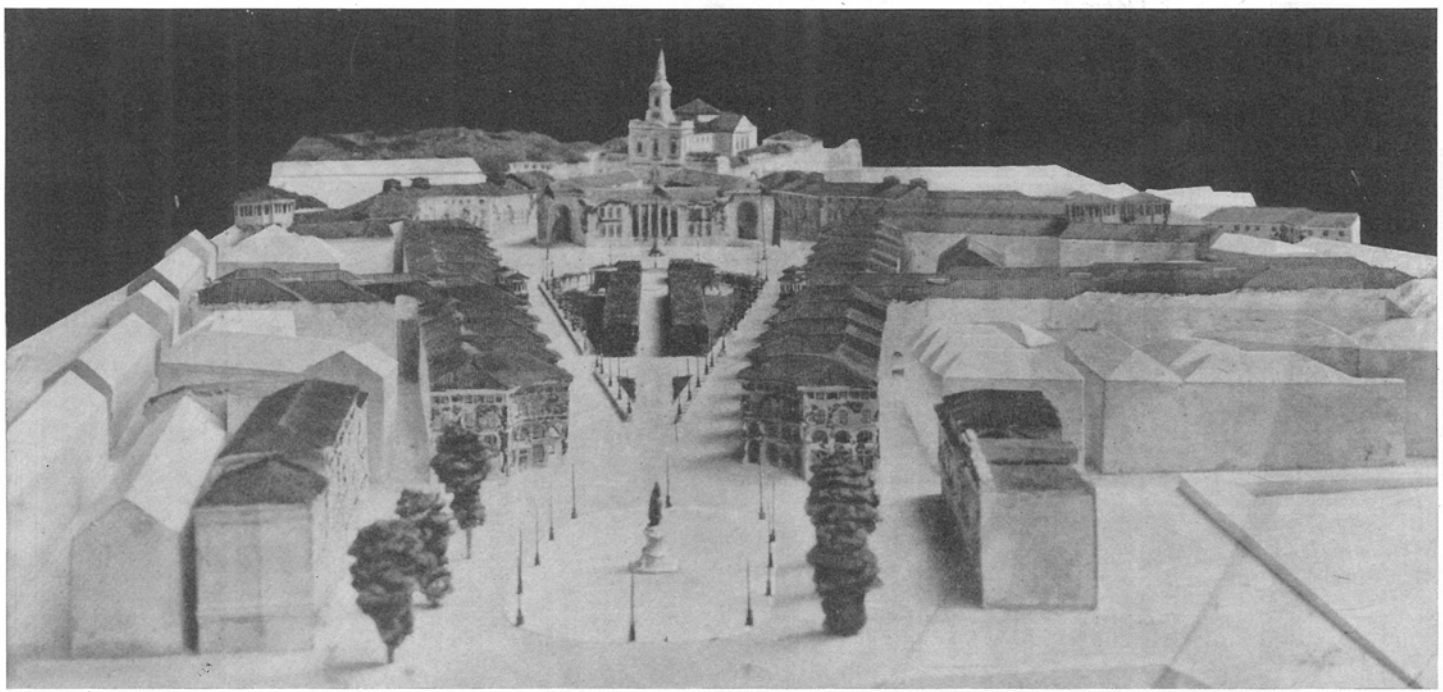


Fig. 17 — Fotografia da maqueta apresentada por Barry Parker. Vista do lado Sul.

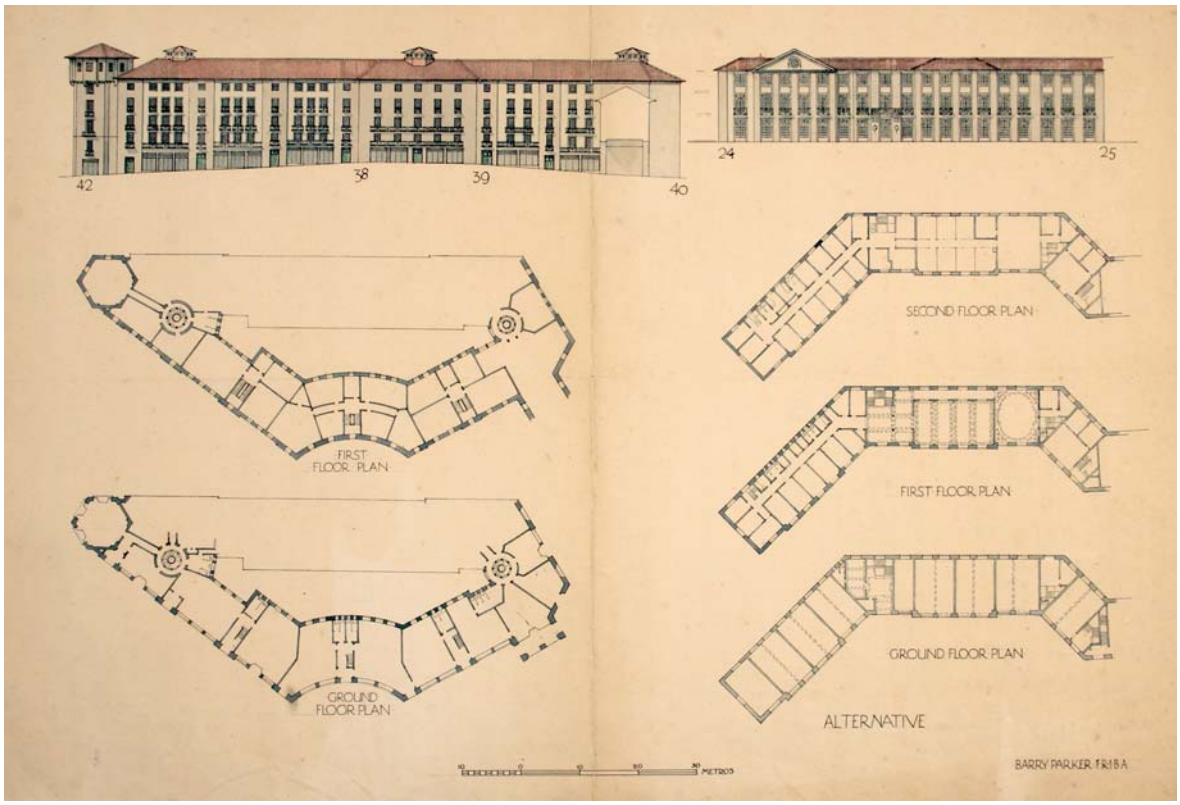


Figura 14 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

dispostas, uma partindo de um ponto da rua de Fernandes Tomás, vizinho do mercado do Bolhão e terminando na antiga Praça de Santa Teresa, a outra partindo da rua de Sá da Bandeira, em frente à de Passos Manuel, para terminar em um ponto vizinho do Largo do Coronel Pacheco»[165].

As críticas do engenheiro Gaudêncio Pacheco incidem essencialmente sobre os problemas de circulação e vão no sentido de uma melhor integração do projecto da Avenida num plano geral para a cidade. A sua proposta de criar outras «Avenidas» diagonais seria um contributo para resolver as difíceis articulações transversais no centro da cidade, criando alternativas às ruas de 31 de Janeiro e Clérigos; e, de facto, virá a tornar-se uma ideia definitiva, integrada por Barry Parker quando este revê o projecto inicial.

O problema da integração da Avenida num plano mais geral é também motivo de preocupação para Marques da Silva, outro dos elementos da Comissão Técnica, na qualidade de membro da Comissão de Estética. O arquitecto portuense chega mesmo a interrogar-se se «num projecto de conjunto, abrangendo a cidade, será a solução apresentada a melhor?»; em sua opinião, a Câmara, ao invés do convite a um técnico, deveria ter «aberto concurso para os novos arruamentos e talvez … então aparecesse um trabalho completo»[166].

165. Idem, 1.ª p.

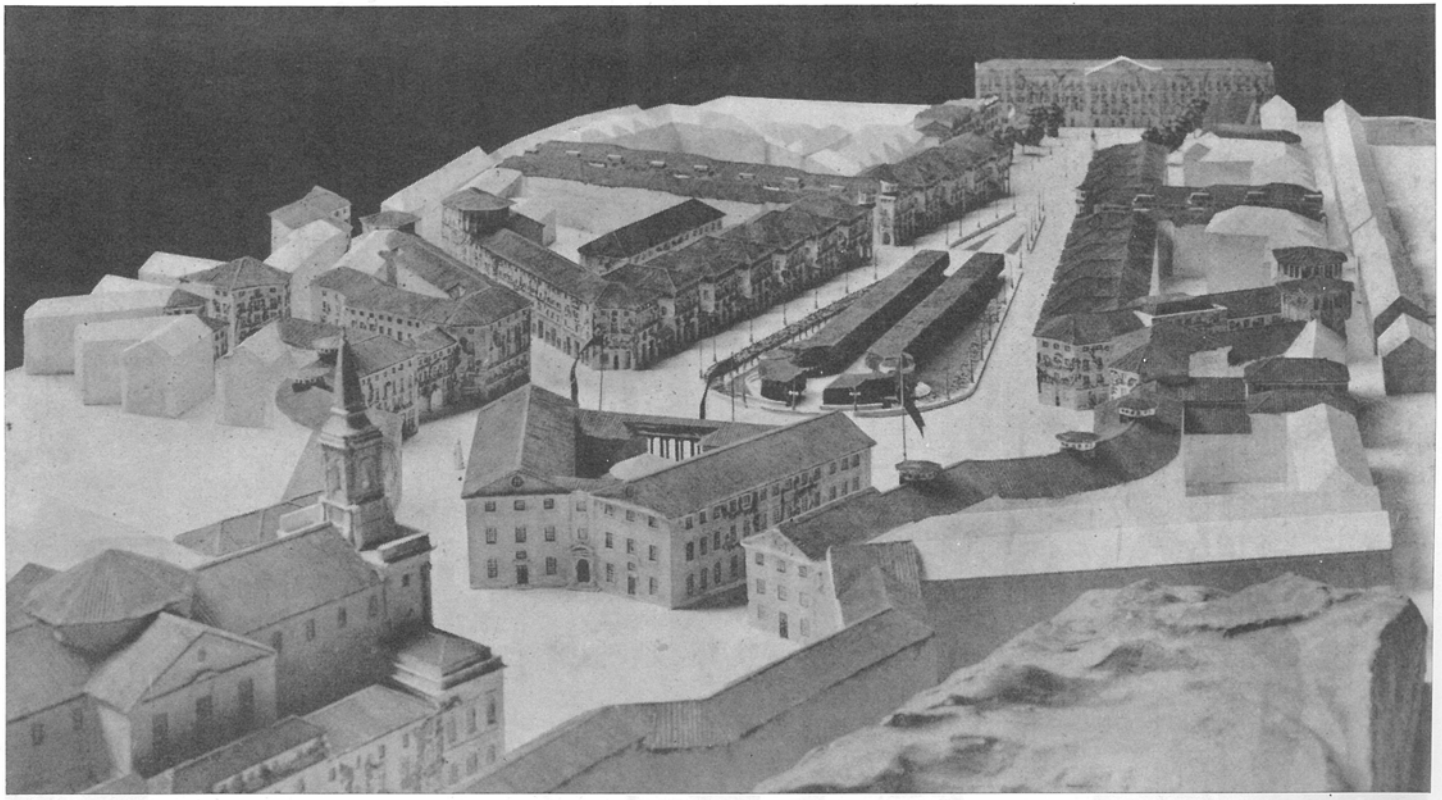


Fig. 18 — Fotografia da maqueta apresentada por Barry Parker. Vista do lado norte.

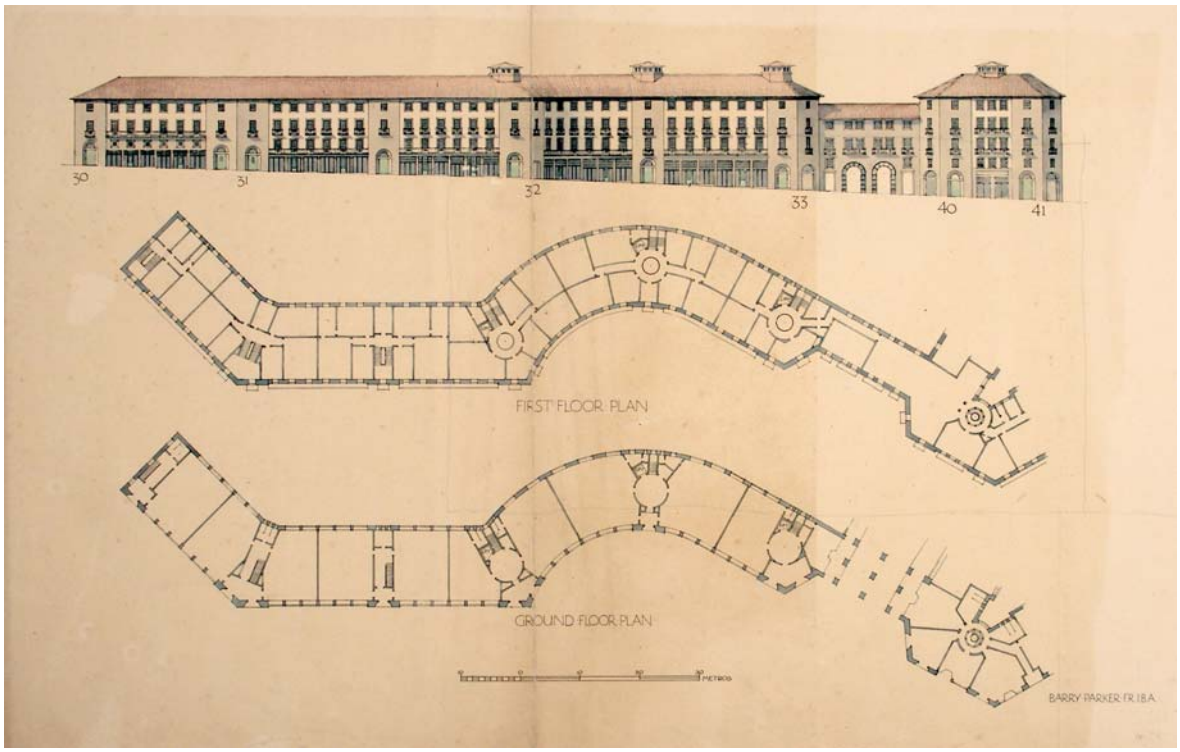


Figura 15 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

Mas as críticas do arquitecto Marques da Silva, afora aquela interrogação sobre o problema geral das ligações da Avenida com a cidade existente, parecera dirigir-se mais para os aspectos parcelares da proposta. Ainda que incidindo sobre pontos importantes da composição, tais críticas raramente afloram os aspectos gerais da própria composição. Parece-nos que as observações de Marques da Silva são conduzidas mais por um parcelar e individualizado entendimento dos problemas que haveria a resolver e menos por uma reflectida compreensão da interacção dos elementos do conjunto urbano. O que ressalta é, de facto, uma leitura mais arquitectónica do que urbanística.

Apenas uma vez o arquitecto portuense se refere a um aspecto da composição geral da Avenida, criticando o alinhamento do seu eixo principal. Em seu entender ele não deveria convergir ao centro da fachada da Igreja da Trindade, mas ao ponto em que os eixos da Praça da Trindade se cruzam; desviando então a linha axial da Avenida para poente, obter-se-ia — na opinião de Marques da Silva — não só mais amplas comunicações com a Praça da Trindade, mas sobretudo uma maior regularidade desta praça o dos edifícios que a enquadravam. É, mais uma vez, a dimensão arquitectónica a sobrepor-se à dimensão urbanística.

166. Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade …, p. 17 e 19.

Fig. 19 — Fotografia da maqueta apresentada por Barry Parker. Perspectiva da frente Ocidental.

A fragilidade urbanística das críticas de Marques da Silva acaba por ficar bem patente na sua proposta de abertura de uma rua do ângulo noroeste da Praça da Trindade à Praça da República, constituindo um ponto de vista sobre o monumento à República que, na altura, se pretendia erigir na praça do mesmo nome. O próprio Parker acentuará a dificuldade da sua execução e argumentará que a diferença de cota entre um ponto e outro impediria uma visão mútua.

Contudo, o aspecto mais saliente das críticas da Marques da Silva e que viria a ter uma repercussão imediata quando Parker revê a sua proposta inicial, diz respeito à localização do edifício da Câmara. A posição proposta não permitia um digno enquadramento do edifício exigido pela importância das funções que abrigava. «Num croquis explicativo — são palavras de Marques da Silva — tive a honra de indicar que o edifício deveria ser precedido de uma praça de honra que constituiria o parvis Municipal (...) que a praça Municipal não deve ser ajardinada (...) mas de amplas circulações»[167].

Das críticas formuladas, Barry Parker aproveitará ideias para rever o seu projecto. Aceitará as considerações sobre a localização do edifício da Câmara e introduzirá a alteração mais significativa ao escolher o topo norte da Avenida para a nova situação; entende agora que a Câmara deve ficar «num ponto de onde domine toda a Avenida ou seja, no ponto mais alto dela. Se para o edifício se olhasse de um ponto mais alto da Avenida, o efeito não seria tão digno»[168]. Dominando todo o conjunto, a Câmara seria um edifício de frente dupla, em articulação, ora com a Praça Municipal e Avenida, ora com a Praça da Trindade, e contribuindo ao mesmo tempo para reforçar o encerramento desta última praça. A sua implantação integrada na axialidade da própria Avenida, impedia, no entender de Parker, que se dotasse o edifício de uma torre central: «Uma torre ali colocada ficaria próxima demais da torre da igreja da Trindade para ter bom efeito arquitectural — de muitos pontos se veria a torre da Trindade aparecer por cima da Câmara Municipal, e portanto a torre da Câmara estaria na linha directriz da Avenida e teria, fazendo-lhe concorrência, outra torre ainda mais alta, o que faria confusão e seria de mau efeito»[169].

Outra alteração, igualmente significativa, prende-se directamente com as críticas apresentadas por Gaudêncio Pacheco e diz respeito à introdução de mais articulações da Avenida com a envolvente. Ainda que sugeridas pelas anotações de um homem da cidade, elas resultam de um exercício de leitura do traçado urbano pré-existente, onde Parker revela a sua enorme capacidade da urbanista e a sua grande experiência como «town planner» — «uma das coisas que primeiro chamou a minha atenção, ao chegar ao Porto, foi: que todas as suas linhas de tráfico convergem para dois pontos altos; que as principais estradas vindas do campo, tomam a mesma direcção, e que o único meio de ir dum destes pontos para o outro, é descendo uma rua muito acidentada até à Praça da

167. Idem, p. 18.

168. Idem, p. 14.

169. Idem, p. 14.

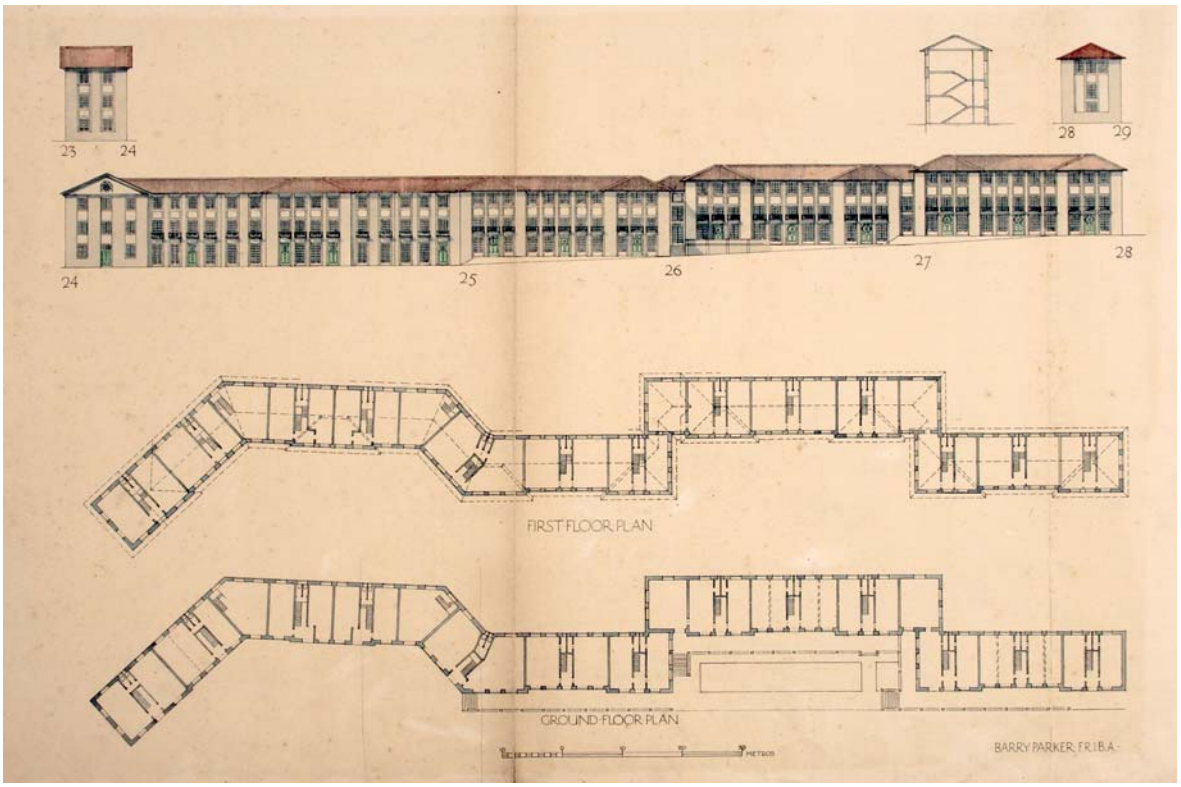


Figura 16 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

Liberdade para subir outra, igualmente íngreme, que parte da mesma Praça. Notei também que a maior parte das ruas, nas vizinhanças da Avenida, têm a direcção de Norte/Sul, sendo cruzadas por vias mais curtas, de Leste para Oeste. Que entre estas a única contínua através desta área, é a formada pelas ruas 31 de Janeiro e dos Clérigos, e finalmente que nesta área não há ruas diagonais»[170].

Nesta linha de pensamento, Barry Parker proporá uma nova solução, com duas ruas diagonais, de um e outro lado da Avenida, articulando-a respectivamente com a rua de Sá da Bandeira e a Praça de Santa Teresa, e divergindo a partir da zona fronteira ao edifício municipal; uma vantagem acrescida era o partido que o seu traçado procurava tirar do movimento do terreno, já que a implantação destas artérias era praticamente de nível. Assim, tornar-se-iam alternativas à circulação transversal reduzindo os movimentos dos pendentes entre a Avenida e as eminências da Batalha e da Cordoaria.

Com esta proposta para a Avenida da Cidade. Barry Parker fixava a sua definitiva estrutura urbanística, resultante do processo de apreciação no seio da Comissão Técnica; ela viria a ser

170. Idem, p. 13.

aprovada em Novembro de 1915, encerrando a primeira fase da intervenção do arquitecto inglês no Porto.

Mas é ainda durante a estadia de Barry Parker na cidade, que se colocará a hipótese de alargar a sua colaboração a outros projectos; é a figura de consultor para os trabalhos urbanísticos em estudo nos serviços técnicos, que a Câmara, sob proposta do Elísio de Melo, pretende ver na pessoa de Parker; «é de grande vantagem para o município aproveitar a estada nesta cidade do distinto engenheiro inglês Mr. Barry Parker para o encarregar do estudo e projecto de outros melhoramentos municipais além daquele para que especialmente foi chamado (...) como outras avenidas em projecto, pareceres sobre obras aprovadas, etc., encargo a que o insigne engenheiro da melhor vontade e muito pouco exigentemente, atenta a sua alta competência, se prestou...»[171].

Entre os «melhoramentos municipais» colocados à consideração de Parker, contam-se projectos de reforma urbanística que se articulavam directamente com a Avenida da Cidade e cuja preocupação, em alguns casos, era já bastante anterior; é o caso da penetração Sul na cidade, à cota do tabuleiro superior da ponte Luís I, que se pretendia resolver através da abertura de uma avenida que terminasse na zona fronteira à estação de S. Bento[172]. Esta ideia reveste-se agora de um interesse acrescido, uma vez que a sua criação permitia um acesso directo ao «centro cívico», projectado, tornando a sua imagem extensiva à zona de recepção da cidade.

Parece poder depreender-se que a Câmara antevê já a conveniência de integrar o projecto do «centro cívico» num plano mais vasto, que abrangesse toda a área central e que viesse resolver os acessos à cidade e as articulações longitudinais e transversais, questão que aliás, tanto preocupava a Comissão Técnica[173]. Na sequência, a Câmara acordará então com o próprio Barry Parker as condições para o desenvolvimento de um outro trabalho, que seria concretizado em Inglaterra e durante o ano de 1916, inaugurando assim a segunda fase da sua intervenção no Porto[174].

---

171. A.H.M.P., Actas da Comissão Executiva, Livro 8, fl. 89 e 89 v.º.

172. A construção da ponte Luís I motivou uma série de projectos que pretendiam melhorar as comunicações com o centro da cidade e já em 1889 (3 anos após a inauguração) se noticiava em «O Monitor - Semanário de Leça da Palmeira» um projecto de uma rua aérea desde a Sé à Cordoaria «por onde passava também o Americano» (reproduzida em «O Tripeiro», Porto, 5.ª série, ano VIII, 12 Abr. 1953, p. 359); a esta notícia se refere Monteiro de Andrade quando regista um outro projecto concretizado em 1913 pela 3.ª Repartição Técnica e designado «Avenida da Ponte» cuja planta reproduz («O Tripeiro», Porto, 5.ª série, ano IX, 4 Ago. 1953, p. 123) e que continha também uma ligação aérea aos Clérigos além da ligação à Praça da Batalha; é certamente a este projecto que a Vereação da Câmara em 1913 dá o seu voto favorável (A.H.M.P. - Vereações. Livro 166, fl. 93 v.º e 123 v.º).

173. Um plano geral para a cidade não era questão que preocupasse apenas os membros da Comissão Técnica; torna-se uma questão pública havendo lugar para a apresentação de planos da exclusiva iniciativa dos próprios autores, como sucede com o «Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto» de A. C. Cunha Moraes datado de Janeiro de 1916 e publicado pelo próprio (Porto, Tipografia Pereira, 1916). A propósito do centro da cidade faz-se aí a seguinte consideração: «Pelo que respeita à Avenida da Praça da Liberdade à Trindade (…) nunca imaginei possível construir uma boa Avenida entre duas praças tortas e desalinhadas (…) Contudo (…) o sr. Barry Parker com os seus profundos conhecimentos resolveu tecnicamente bem o intrincado problema: não como Avenida mas como Passeio». Ver mais referências a este Plano e reprodução da planta em REAL, Manuel e TAVARES, Rui - op. cit., p. 20 e 21.

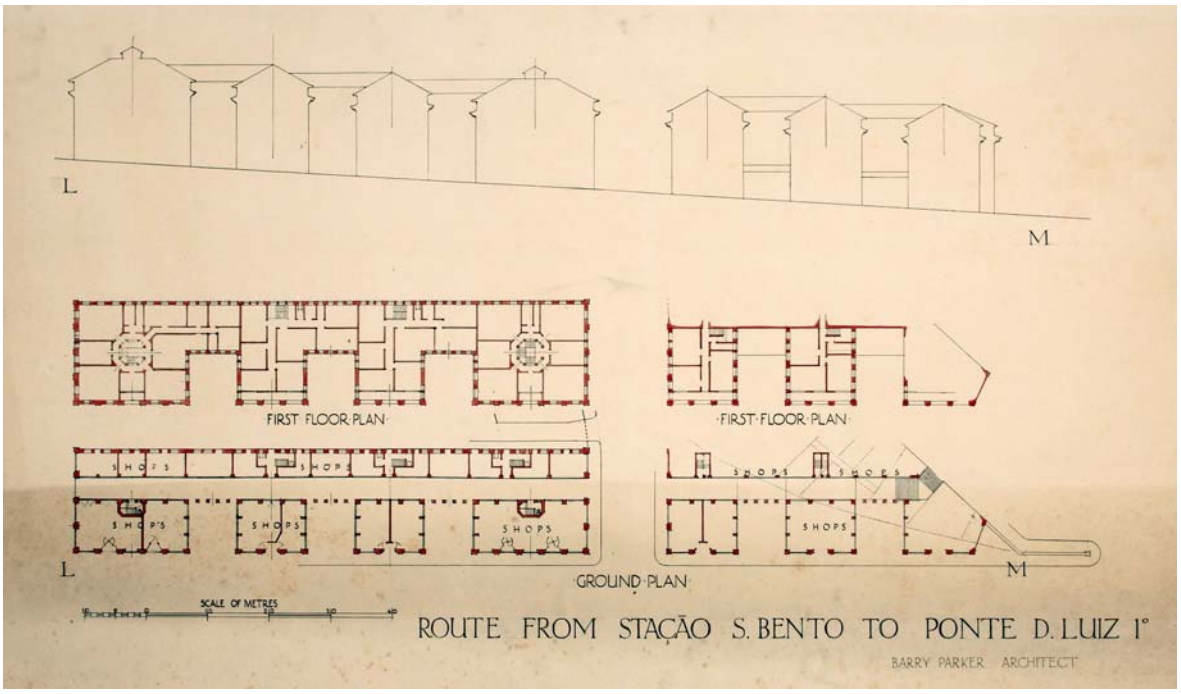


Figura 17 - Plantas e alçados da Avenida da Ponte, Barry Parker
(AHMP)

O Plano viria a compreender toda a área central, desde a entrada Sul da cidade (logo à saída do tabuleiro superior da ponte Luís I) até ao topo norte do conjunto da Trindade. Estruturava-se em três sectores: o primeiro, abrangendo o bairro da Sé e zona da Cividade, compreendia o espaço limitado pela avenida Saraiva de Carvalho, rua Mouzinho da Silveira e Estação de S. Bento [fig. 14]; o segundo sector, integrando a Avenida da Cidade, abarcava a zona entre a Praça da Liberdade, a Praça da Trindade, a rua do Bonjardim e a rua do Almada [fig. 3]; por último, o terceiro sector tratava a própria Praça da Trindade e a rua de Cima do Muro da Trindade, a ocidente da Igreja [fig. 3][175].

Barry Parker desenvolve agora um trabalho de conjunto, complementando as suas propostas urbanísticas com a concepção arquitectónica de todo o projecto, definindo os alçados e plantas de

174. Numa das cartas enviadas por Barry Parker à Câmara em que este solicita o pagamento do trabalho elaborado em Inglaterra, relatam-se os passos mais importantes da sua participação e refere-se que - a Câmara Municipal pediu para fazer um trabalho diferente do que tinha feito, a elaborar em Inglaterra, e que, de tempos a tempos, recebe por intermédio de A. C. Kendall, pedidos de Elísio de Melo, Santos Silva e Aníbal de Barros, para enviar «mais desenhos e mais amplos» (A.H.M.P. - Próprias. Livro 281, fl. 106-108; Cfr. Adenda VII).

175. O A.H.M.P. conserva 20 desenhos referentes a esse Plano (senda 1 original sobre tela de grandes dimensões e os restantes sobre papel). No núcleo integram-se dois desenhos do conjunto das implantações, datados de 1916, aos quais se referem os alçados e plantas das edificações. Sabemos que esse núcleo não se acha completo, não tendo sido ainda localizados os desenhos de pormenorização que Parker também realizou e fez publicar, no próprio ano em que desenvolveu o plano, num exemplar de «The Builder. A Record of Architecture and Construction». vol. CXI. Londres, Out. 13, 1916.

todas as construções que flanqueavam as artérias propostas. Tais estudos apresentam-se, de facto, como um plano global para reformar o centro da cidade.

De grande coerência formal, o plano evidencia notável segurança disciplinar que se alicerça numa assinalável consciência urbanística; aí se exercita uma concepção de cidade em que esta se acha dimensionada mais por uma arquitectura de conjunto e menos por um conjunto de arquitecturas. Neste sentido, Parker elege uma feição neoclassicizante como extensiva caracterização arquitectónica de toda a proposta, a que não será estranha uma sensibilizada leitura do carácter da cidade existente. Atente-se, a este propósito, no facto do plano se desenvolver numa área directamente articulada com as zonas projectadas na segunda metade do século XVIII, sob a direcção da Junta das Obras Públicas, onde predominam soluções espaciais de facies neoclássico[176]. Não se tratará de seguir uma elementar e mimética influência mas antes procurar garantir uma linha de continuidade integradora da nova estrutura urbanística.

A simetria axial, a rectilinearidade dos traçados e a regularidade formal são princípios subordinadores de toda a composição.

O intuito de higienizar e descongestionar é outro vector que norteou as soluções adoptadas no plano, conduzindo em alguns sectores a um sacrifício quase total da estrutura urbana pré-existente. É o que acontece numa parte significativa do primeiro sector, onde a proposta para o Bairro da Sé implicava a destruição de toda a malha que envolvia a Catedral, incluindo a que se desenvolvia pela encosta do Morro da Penaventosa [fig. 14]; só era poupada a estrutura adjacente às ruas dos Mercadores e Mouzinho da Silveira. Em sua substituição propunha-se uma escalonada implantação radial ao longo da encosta até ao Terreiro da Sé, procurando adaptar às curvas de nível os volumes a edificar.

> Na proposta para este sector é notório a procura de um dignificante enquadramento da Catedral, pretendendo que as suas fachadas, quer a principal quer a setentrional, fossem desafogadas de construções e a sua visualização fosse contida por pequenas praças. Para o Terreiro da Sé, uma praça de feição semi-circular enquadrava a frontaria, enquanto que outra praça, quadrangular, permita a visualização do alçado setentrional, valorizando assim a galilé nasoniana.

176. Sobre este período do urbanismo portuense, ver: MANDROUX-FRANÇA, Marie-Thérèse – op. cit.; FERRÃO, Bernardo José - Projecto e Transformação urbana do Porto na época dos Almadas (1758/1813). Uma contribuição para o estudo da cidade pombalina. Dissertação expressamente elaborada para o concurso de habilitação para a obtenção do título de Professor Agregado do Curso de Arquitectura da Escola Superior de Belas Artes do Porto, 1985; e ALVES, Joaquim Jaime Barros Ferreira - O Porto na Época dos Almadas (1757-1804). Arquitectura. Obras Públicas. Dissertação de Doutoramento em História da Arte, apresentada à Faculdade de Letras do Porto, Porto, 1987.

Uma série de interessantes trabalhos sobre este período foram recentemente elaborados por alunos finalistas da Faculdade de Arquitectura, no âmbito de um seminário de pré-profissionalização onde se desenvolveu o tema - As tipologias edílicas de habitação na transformação almadina portuense - sob a orientação do Prof. Arq., Bernardo Ferrão.

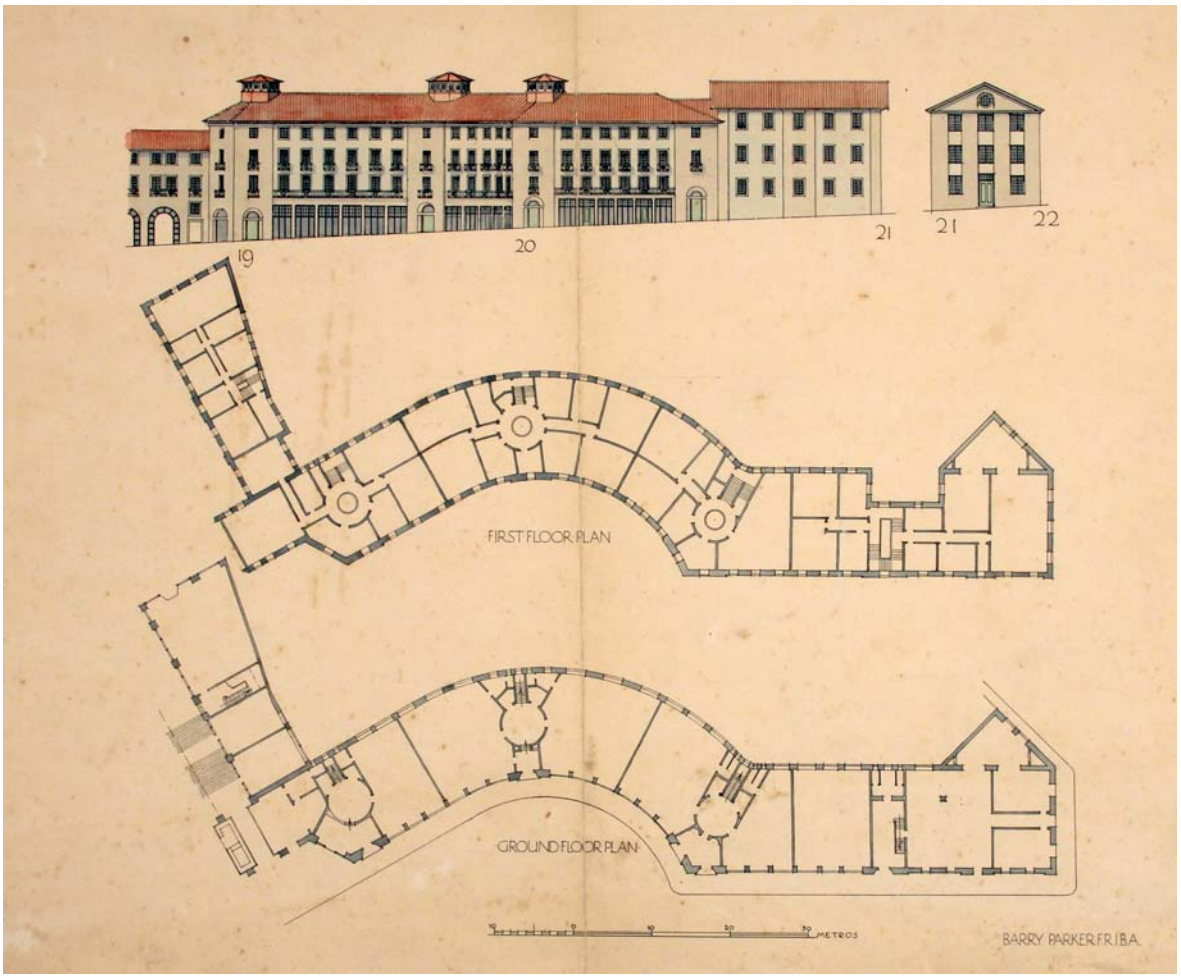


Figura 18 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

Completava as propostas para este sector, a solução para uma avenida entre a estação de S. Bento e o topo norte da avenida Saraiva de Carvalho. Concebida como uma verdadeira praça comercial, na base da um programa de lojas e escritórios, a avenida era contida a Norte e a Sul por estrangulamentos o flanqueada por alçados [fig. 15] que, não sendo rigorosamente simétricos, repetiam as mesmas propostas de fachada. Projectados como «alçados de conjunto», estes são ritmados por uma sucessão de corpos para os quais se propõem dois tipos de fachada, distribuídos alternadamente e rematadas nos extremos por elementos mais fortes. Em planta [fig. 15], aquela distribuição faz-se avançando e recuando os diferentes corpos, originando uma agradável sequência de pátios quadrangulares para os quais se abrem fachadas Norte e Sul, um passeio interior, situado por detrás dos pátios e separado destes por uma pequena colunata, articula os próprios pátios com um corpo de lojas mais pequenas; por aqui se distribuem os acessos aos andares superiores, situados naquele último corpo.

Uma singular dignidade que se imprimia a esta avenida é-lhe conferida pelo projecto das fachadas dos corpos avançados, cuja composição retomava elementos de um neoclassicismo da tradição de finais de setecentos que a cidade integrava: um coroamento ático encima uma forte e rica

cornija que, por sua vez, remata superiormente quatro magistrais colunas que se elevam até ao piso nobre, definindo esta colunata um plano avançado ao das aberturas. É imediata a sugestão dos elementos centrais da fachada do Hospital de Santo António, o que vem reforçar o ponto de vista, que atrás expressámos, da garantia de continuidade para a imagem urbana.

A proposta para o segundo sector do Plano integrava o projecto da Avenida da Cidade, mantendo no essencial o traçado previsto em 1915. Porém, a área de intervenção alargava-se às imediações da Avenida, uma vez que se prestava agora mais atenção aos problemas de articulação do chamado centro cívico, com o resto da cidade [Cfr. fig. 3]. Neste sentido, o autor chega a prever a continuidade do Plano para Norte, acima da Trindade e na direcção da Praça do Marquês; procurava, assim, tirar partido da inflexão do conjunto da Trindade, preocupando-se em resolver essa parte do Plano de forma a que, no futuro, essa extensão se pudesse fazer.

O projecto do «centro cívico» articulava-se com a envolvente através de seis transversais, que se distribuíam segundo uma rigorosa simetria ao eixo principal da composição. Quatro dessas transversais concentravam-se na zona setentrional, abrindo directamente sobre a praça que enquadrava o edifício da Câmara: sensivelmente a meio da praça e sob os edifícios que a limitavam, duas aberturas em arco estabeleciam ligações ora com a rua Formosa e Bonjardim, ora com a rua do Almada (esta era uma passagem de peões); imediatamente a sul daquelas aberturas, partiam da mesma praça duas ruas diagonais em direcção à rua Sá da Bandeira e à praça de St.ª Teresa. Mais a Sul, o prolongamento da rua Passos Manuel, articulando-se perpendicularmente, completava as transversais propostas.

Parece evidente que essas transversais, para além de resolverem os problemas do atravessamento da zona central contribuíam, pela sua distribuição, para afectar diferenciadamente as áreas do centro cívico, à dinâmica das circulações. Enquanto, a meio da Avenida, o prolongamento da rua Passos Manuel constituía um atravessamento rápido, na zona setentrional, a maior concentração de transversais concorre para tornar a praça do Município numa área de confluência das circulações periféricas. Assim se pretendia aliviar a grande concentração de circuitos que a estrutura urbana pré-existente atribuía à Praça da Liberdade.

Ainda, no referente à articulação com o rasto da cidade, o projecto continha soluções de grande sentido urbanístico, destinadas a resolver os problemas de encontro das novas transversais com as vias preexistentes. Significando quase sempre mudanças de direcção, Parker pretendeu discipliná-las através da criação de pequenas praças de formalização muito regular [Cfr. figs. 3 e 4]. Assim, surgem duas praças nos cruzamentos das artérias diagonais com as ruas do Almada e do Bonjardim, como uma interessante solução de torreões para as esquinas, contribuindo para a sua regularização e, por vezes, explorados de forma a conter as perspectivas (como acontecia na praceta da rua do Almada [Cfr. figs. 4 e 6]. Outra praça, desta feita uma pequena rotunda, disciplinava o cruzamento da uma das transversais à praça municipal com a rua do Bonjardim e rua Formosa [figs. 4 e 5]. A forma de rotunda justificar-se-ia pelo número de direcções possíveis pois, além das indicadas, daí partia uma outra artéria que tomava a direcção do Bolhão; assim se reforçava a

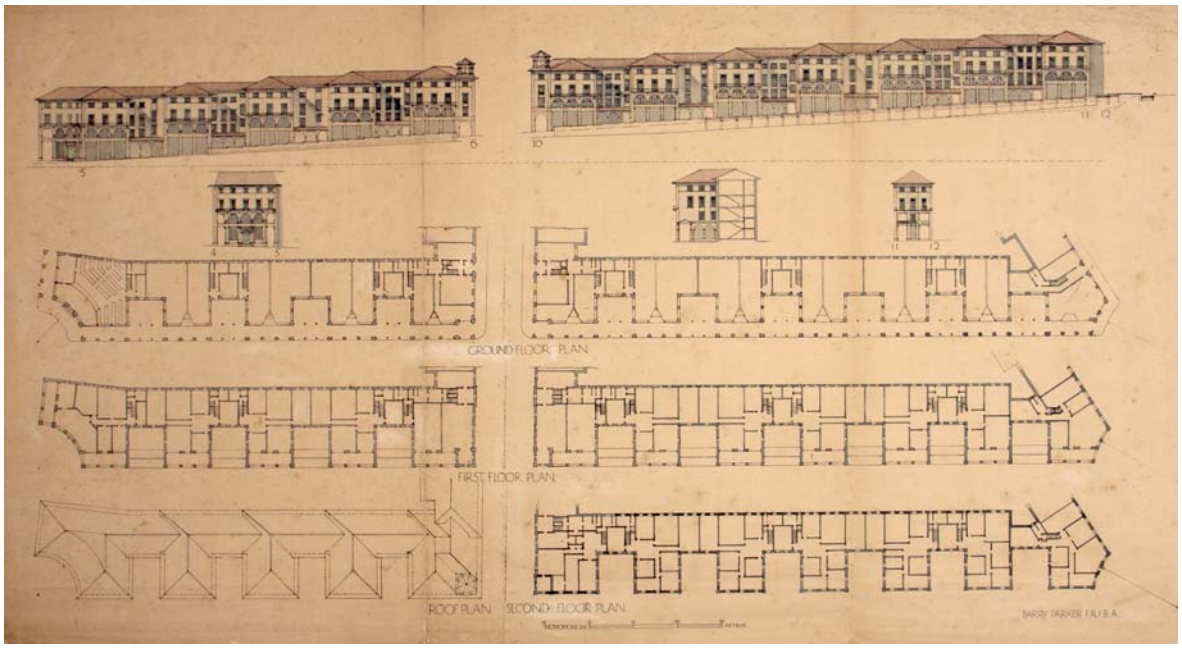


Figura 19 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

articulação oriental por uma melhoria das comunicações com áreas de especializada afectação funcional (neste caso um mercado).

Nas soluções adoptadas para os pontos de cruzamento. Barry Parker integra algumas indicações que a tratadística inglesa da época veiculava: é o caso, por exemplo, da contenção das perspectivas através da introdução de estrangulamentos que sincopavam os traçados[177].

Outro aspecto da proposta de Parker, de marcável alcance urbanístico, é a introdução de formas disciplinadoras da circulação de acordo com a natureza do tráfego. Pretendia-se isolar os circuitos de serviços das restantes áreas de percurso. Adoptando uma solução muito corrente na urbanística inglesa da época[178], propunham-se pequenas artérias no interior dos quarteirões, imediatamente por detrás dos edifícios, para onde seriam canalizados todos os serviços de abastecimento, necessariamente intensos em virtude de se tratar de uma zona de comércio e serviços [Cfr. fig. 3]. Em alguns casos eram autênticos «cul-de-sac» — circuitos únicos com alargamento no extremo oposto à entrada para facilitar o retorno — mas, noutras situações, apresentavam-se como circuitos independentes, por vezes aproveitando, de forma notável, a malha urbana pré-existente (o que acontecia nos quarteirões do lado oriental da avenida entre esta e a rua do Bonjardim).

177. Ver, por exemplo, alguns esquemas publicados em UNWIN, Raymond - op. cit.

178. Trata-se dos característicos «cul-de-sac», muito vulgarizados nos projectos das «cidades-jardim» de Unwin e Parker e, depois, generalizados ao planeamento urbanístico inglês: «The Hampstead Garden Suburb Act of 1906 (...) opened the way for the introduction of cul-de-sac on the estate plan» (BEATTIE, Susan - A Revolution in London Housing. Londres, The Architectural Press, 1980. p. 108).

A proposta para o chamado «centro cívico» estruturava-se em três áreas de diversa caracterização urbana: - a Praça da Liberdade, para a qual se propõe a reformulação do seu alçado ocidental; a Avenida propriamente dita, que estabelecia a ligação entre as duas praças, progredindo para Norte em linhas divergentes; e a Praça Municipal, enquadrada pelo edifício da Câmara, cuja implantação no topo Norte dominava toda a composição. Esta acha-se rigorosamente submetida ao princípio da simetria axial, tirada ao eixo que unia a estátua de D. Pedro com a torre da igreja da Trindade, integrando o próprio edifício da Câmara. Procura garantir-se uma clara identidade urbana das áreas em que o projecto se estruturava, ou seja, nunca se perder a noção de que a avenida liga duas praças. Para tanto contribuía o traçado proposto para a avenida, não em linhas paralelas, mas convergentes no sentido da Praça da Liberdade, assegurado a sua contenção. Também para a Praça Municipal se procurava essa mesma contenção, ao introduzir uma descontinuidade nos alinhamentos da avenida e da praça; enquanto nó caso da avenida os alinhamentos se aproximavam do eixo central da composição, na praça eles afastavam-se.

Para além destas razões, Parker aponta outras que justificavam a opção sobre o traçado da avenida: a convergência dos seus alinhamentos procurava criar uma situação de paralelismo com as ruas do Almada e Sá da Bandeira que significassem um maior aproveitamento económico do uso do solo, ao permitirem um loteamento mais regular; por outro lado, procurava tirar partido de um efeito visual, parecendo assim aumentada a extensão da avenida[179]. O tratamento urbanística que se propunha para aquela avenida fazia dela não uma mera área de circulação, mas uma zona de passeio. Uma vez que para aí se previa a distribuição dos estabelecimentos comerciais, era natural que fosse esse o espaço de maior animação. O projecto oferecia assim alternativas de percurso: um passeio colunado definindo uma arcada em toda a extensão era o que se propunha para flanquear a avenida; na placa central, duas pérgolas construídas de um e outro lado do eixo principal da composição constituíam a hipótese de passeio, sombreado pela vegetação.

O esquema encontrado para a distribuição das edificações ao longo da avenida, tornava-as na zona mais enriquecida do projecto. Uma sequência alternada de corpos avançados e recuados dava origem a pátios situados por detrás do passeio colunado [figs. 3 e 13]. Animados por fontes, os pátios tornavam-se um elemento enriquecedor dos espaços de circulação. Por outro lado, introduziam planos de fachada Norte e Sul que, segundo Parker, praticamente dobravam a frontaria da avenida, tornando-se num forte incremento do valor financeiro dos sítios construídos[180].

A proposta de pátios foi ainda determinada por razões de ordem ambiental. Parker, impressionado pelo clima — glorioso clima, como ele próprio exclama — e considerando a orientação da avenida, pretendeu criar zonas de sombra de modo a que cada construção, dada a organização do loteamento, pudesse dispor de uma zona mais fresca[181].

---

179. PARKER, Barry - Report on civic centre, Oporto. «The Builder», Londres, Out. 13, 1916, p. 231.

180. Idem, Ibidem, p. 231.

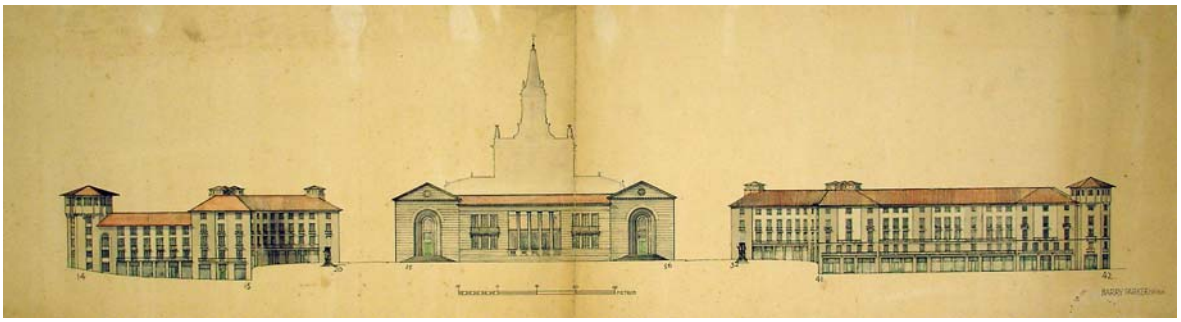


Figura 20 - Alçados dos edifícios do topo norte da Avenida e do edifício da Câmara Municipal, Barry Parker **(AHMP)**

Mas o aspecto mais interessante da criação dos pátios é o que ressalta da sua incidência ao nível do desenho dos alçados. Compuseram-se fachadas diferentes para os corpos avançados e recuados que, se exceptuarmos os elementos extremos, se repetem alternadamente, contribuindo para ritmar todo o conjunto. Para além daquele aspecto, é notória e notável a incidência da solução proposta na redução dos efeitos das pendentes sobre o desenho dos alçados. Enquanto a composição dos corpos avançados é sempre a mesma, as fachadas recuadas variam de acordo com o lugar que o respectivo corpo ocupa ao longo da avenida; de facto, fazendo oscilações verticais na fenestração dos corpos recuados, para obter concordância com o alinhamento das aberturas dos corpos imediatos, reforça-se o alinhamento horizontal e minimizam-se as quebras que a progressão da pendente da avenida fatalmente introduz nesse alinhamento [Cfr. fig. 3].

O desenvolvimento da arcada contribui igualmente para se alcançar aquele efeito, ao mesmo tempo que acentua o ritmo do alçado da avenida: enquanto na zona dos pátios a arcada atinge apenas a base do primeiro piso, nos corpos avançados ela integra-se na fachada e atinge praticamente o piso nobre, logo acima do mezanino [Cfr. figs. 3 e 13].

Já antes acentuámos que a caracterização da arquitectura proposta para todo o conjunto segue de perto uma inspiração neoclassicizante. Parece-nos que ela significa uma opção clara no sentido de assegurar uma sensível continuidade da imagem urbana, procurando manter a caracterização dominante na arquitectura da cidade. Alguns projectos de fachada propostos, como é o caso dos corpos avançados da avenida, têm fortes sugestões na arquitectura portuense da segunda metade do século XVIII (arcada, mezanino. andar nobre e andar ático)[182]. Ainda que uma maior simplicidade seja dominante no resto do conjunto, ressalta a grande regularidade do desenho de todos os edifícios [Cfr. figs. 7 e 9]. Tratando-se de uma proposta relativamente baixa (nunca se ultrapassa a cércea de 4 andares, sendo dominante a de 3 andares) é aquela regularidade que confere uma marcante monumentalidade a todo o conjunto.

181. Idem, Ibidem, p. 231.

182. Cfr., por exemplo, o projecto para a fachada ocidental da Praça da Ribeira da autoria de John Whitehead (MANDROUX-FRANÇA, Marie-Thérèse - op. cit.).

Para essa regularidade contribuía a simétrica modulação repetitiva que se introduziu no desenho das fachadas de todas as artérias propostas, onde vigorava uma acentuada marcação horizontal e vertical das linhas de composição, conseguida pelos alinhamentos da fenestração. Acrescia ainda a pretensão de ritmar a evolução dos alçados, salientando as zonas de acessos que avançavam ligeiramente ao plano contínuo das fachadas.

Figura 21 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

A linha classicizante que marcava a arquitectura de todo o conjunto, foi igualmente adoptada para o único edifício que se singularizava. O edifício da Câmara [figs. 10, 11 e 12], dominando toda a composição, não tinha porém a monumentalidade que certamente essa situação exigiria, Relativamente baixo e de dimensões reduzidas, era um edifício com uma planta de feição trapezoidal, adaptada aos traçados propostos para articular a praça do Município com a Praça da Trindade: numa posição de charneira entre aquelas duas praças, organizava-se em duas frentes hierarquizadas, que o desenho das respectivas fachadas acentuava, ainda que de ambas sobressaísse uma grande sobriedade. A própria fachada principal não tinha a imponência que o enquadramento da praça do Município poderia sugerir: um corpo central, alongado, onde se abria um porticado sem qualquer coroamento, era enquadrado por dois corpos dominados por portarias monumentais, e encimados por um frontão clássico, oculado, que acentuava uma inspiração classicizante. Essa inspiração é ainda mais sensível na fachada posterior: quebrada em ângulo no eixo central, era composta por dois corpos simétricos, regularizados e também eles encimados por um frontão oculado.

O sentido da integração no conjunto terá, em certa medida, condicionado a solução para todo o edifício, isto é particularmente evidente na fachada posterior, em que a sua total integração na regularidade das fachadas do lado Sul da Praça da Trindade, acabava por diluir a sua presença nos restantes edifícios da praça. O mesmo projecto proposto para a fachada posterior do edifício da Câmara, repete-se nos corpos que se lhe sucedem imediatamente a poente, regularizando a parte do alçado da praça que ficava em frente da fachada da Igreja da Trindade.

Quanto aos restantes alçados da Praça da Trindade, sendo de igual modo regulares, não continham as mesmas propostas de fachadas [Cfr. fig. 3]. O oriental era uma continuação dos projectos propostos para os edifícios da praça Municipal; o ocidental enriquecia-se a partir do primeiro módulo, que repetia a solução da fachada posterior do edifício da Câmara, e progredia para Norte até ao topo do corpo da Trindade, gerando um grande conjunto de fachadas ordenadas, bi-modularmente composto, de acentuada verticalidade.

As propostas para o sector a Este do conjunto da Trindade estariam certamente dependentes da hipótese de prolongamento do Plano para Norte e no sentido oriental. Indicámos já essa intenção

Figura 22 - Plantas e alçados da Avenida, Barry Parker
(AHMP)

e ainda que até ao momento não se tenham localizado elementos gráficos desses estudos, Parker terá desenvolvido algumas sugestões, a ajuizar por um esquema publicado em «The Builder» [fig. 16]. Conforme o que aí se acha registado, previa-se a criação de uma grandiosa praça imediatamente por detrás do conjunto da Trindade, que disciplinava a inflexão para Norte e da qual partia uma larguíssima avenida, paralela à rua de Camões, até entroncar na rua Faria Guimarães. Sensivelmente a meio dessa avenida, previa-se uma articulação oriental no sentido da Praça do Marquês. Também para Este, uma outra artéria principiando no ângulo sudeste daquela praça tomaria a direcção da rua de Santa Catarina.

Ressalta a intenção de articular o centro da cidade com o sector oriental, melhorando assim as comunicações com a área mais densamente urbanizada.

Os objectivos da proposta, entre os quais se salienta a sua regularidade, só seriam atingidos se o projecto fosse concretizado no seu conjunto de forma muito controlada. Essa preocupação expressa-a o próprio Parker propondo-se desenvolver pormenorizadamente toda a solução, fazendo acompanhar os desenhos do «centro cívico» de um modelo em maqueta[183]. Esse modelo viria a ser realizado [figs. 17 e 18], chegando ao Porto em Maio de 1916 conforme informação que Elísio de Melo presta à Câmara[184].

Mas, na realidade, esses estratagemas não foram suficientes para evitar que a concretização do projecto se afastasse, e muito, da proposta.

E essa possibilidade é aberta no ano imediato à inauguração das obras, que se limitam à abertura da ainda chamada Avenida da Cidade, realizada no dia 1 de Fevereiro de 1916 e da qual se lavrou o seguinte Auto:

> *«No primeiro dia do mez de Fevereiro de mil novecentos e dezasseis, sexto anno da Republica, n'esta cidade do Pôrto e Praça da Liberdade, às dezasseis horas, estando presentes Sua Excellencia, o Senhor Presidente da Republica. Doutor Bernardino Luiz Machado Guimarães. e os Excellentissimos Senhores*

183. Memórias sobre a Projectada Avenida da Cidade... p. 23.

184. Sessão de 24 Maio (A.H.M.P., Vereações, Livro 171, fl. 96). Fotografias do modelo foram publicadas em «The Builder», Londres, Out. 13, 1916.

Presidente do Governo e ministro das Finanças Doutor Affonso Augusto da Costa, e ministros do Fomento e da Instrução, Presidente do Senado da Republica, General da Divisão, Governador Civil do Distrito do Pôrto, Presidente da Camara Municipal de Lisboa e Presidente da Comissão Executiva e Vereadores d'esta Camara, auctoridades civis e militares e demais cidadãos que este auto assignam, procedeu-se. perante grande concurso de Povo, à cerimonia da inauguração das obras da «Avenida da Cidade», arreando-se a primeira pedra do cunhal sudoeste do edificio que tem servido de Paços do Concelho, desde mil oitocentos e desassete (sic), fim para que foi adquirido em março de mil oitocentos e desasseis, e onde têem estado instaladas as quatro Repartições da Secretaria Municipal, collocando-se duas lapides, uma no cunhal oriental e outra no cunhal ocidental da mesma avenida, tendo cada uma a seguinte legenda: «Avenida da Cidade — projecto approvado em sessão do Senado Municipal em vinte e nove — onze — mil novecentos e quinze — inaugurada em um — segundo — novecentos e dezasseis» —. Esta Avenida, que ligará a Praça da Liberdade com a Praça da Trindade, é mandada construir pela excellentissima Camara Municipal do Porto, segundo o projecto aprovado na referida sessão, sobre proposta do Senhor Vice-Presidente da Commissão Executiva e Vereador do Pelouro das Obras, excellentissimo Senhor Elysio de Mello. Para constar se lavrou o presente que por todos vai ser assignado e d'elle se tirará uma cópia para ser enviada ao Arquivo Nacional da Tôrre do Tombo, ficando este original no Arquivo do Municipio. Eu, José Marques, chefe da secretaria da Camara Municipal do Porto o subscrevi e também assino»[185].

A publicação, em 1917, do «Regulamento para a concessão de prémios destinados às melhores edificações sob o ponto de vista estético»[186] onde se estabelecia que o primeiro prémio, denominado «Prémio de Honra da cidade do Porto», era concedido «à mais bela fachada de edifício construído na futura grande avenida da cidade já iniciada», abre a possibilidade de individualizar as construções do projecto do «centro cívico» subtraindo-se ao proposto ordenamento de conjunto. E, lentamente, a grande regularidade que a proposta continha, vai sendo substituída por individualizados valores arquitectónicos de grande monumentalidade e luxo. «A um conjunto neoclassicizante — como refere António Cardoso — sucede um gosto europeu da uma outra renascença, com referentes na arquitectura francesa e flamenga»[187].

185. BASTO, A. de Magalhães - op. cit. p. 302-303.

186. Porto, Imprensa Social, 1917.

187. Catálogo J. Marques da Silva, Arquitecto. Porto, 1986. p. 22. Acerca da construção da Avenida e da Influência do Arquitecto Marques da Silva ver também:

FRANÇA, José Augusto - A Arte em Portugal no século XIX. vol. II, Lisboa, Bertrand, 1966, p. 156, 330-332; e FRANÇA, José-Augusto - A Arte Portuguesa de Oitocentos. Lisboa, Instituto de Cultura Portuguesa, 1979, p. 100.

Significou, na realidade, um corte com a imagem urbana caracterizadora da cidade, que o projecto retomava da tradição da segunda metade do século XVIII, aquando da gestão dos Almadas.

As alterações atingem o próprio traçado, particularmente o da avenida, empobrecendo o valor urbanístico do conjunto. Aquela alarga-se numa progressão de alinhamentos quase paralelos que anulam praticamente a contenção das praças que liga — da Liberdade e Municipal. Perde-se, assim, um dos aspectos mais conseguidos e de maior sentido urbanístico que a proposta contemplava — a respectiva identidade das diferenciadas situações urbanas (praça e avenida).

A supressão da arcada, que dum lado e do outro flanqueava a avenida da proposta de Parker, significou uma importante alteração do programa eliminando uma área de passeio, com evidentes consequências na animação do espaço do «centro cívico».

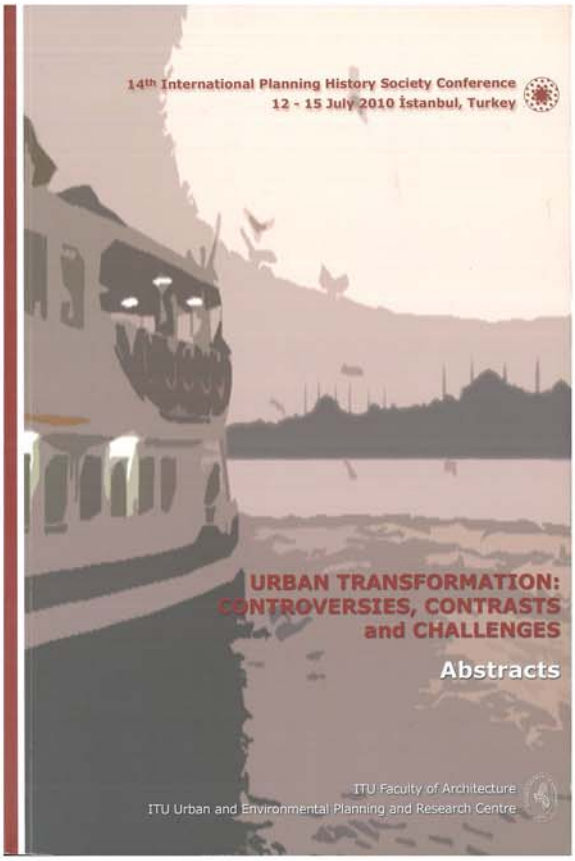
Assim, a Avenida foi-se transformando num local de passagem, perdendo o sentido que Barry Parker introduzira no seu projecto — um centro de comércio e uma zona de passeio.

2 . Urban and Architectural Reconfiguration in the Opening to Modernity - The Construction of the City Of Porto (PORTUGAL) Between The Influence of Beaux-Arts And The Modern Movement

1. Principais mudanças na ordem política e urbana

Portugal sofreu profundas mudanças na primeira metade do século XIX que transformaram radicalmente as suas estruturas políticas, a sua hierarquização social e económica e todo o seu sistema administrativo estatal e municipal, aos níveis do território e das cidades. Esta transformação abriu um ciclo político e económico liberal, constitucional e democrático, que viria a determinar uma alteração formal e arquitectónica do espaço urbano. Esse ciclo, vigorou por todo o regime monárquico até à instauração do regime republicano (1910) e só seria interrompido pela revolução militar (1926) e pelas radicais mudanças políticas impostas pelo regime ditatorial (1933).

A Revolução Liberal (1820), iniciada no Porto, é o acontecimento político directamente responsável pela mutação ideológica próxima dos princípios da libertação revolucionária francesa (1789), que altera a base religiosa dos quadros culturais impondo uma ordenação civil que transforma as estruturas administrativas – desde então, o papel do rei é profundamente secundarizado e é no Parlamento democrático, sede do confronto político e social, que se determina toda a política de desenvolvimento, que se definem os principais objectivos, as prioridades e os respectivos meios. O principal objectivo político foi a revogação de ancestrais privilégios do Antigo Regime, extinguindo imediatamente as ordens religiosas masculinas e nacionalizando os seus bens que, posteriormente, serão parcialmente reapropriados pelas entidades públicas e sociais.



TAVARES, Rui; VALE, Clara Pimenta do – Urban and architectural reconfiguration in the opening to modernity: the construction of the city of Oporto (Portugal) between the influence of Beaux-Arts and the Modern Movement. Istambul, 2010.

Na cidade do Porto, essas novas preocupações e ordenação civil implicam uma nova estratégia urbana impondo uma re-funcionalização que altera as referências urbanas, as estruturas arquitectónicas e a imagem da cidade, pela apropriação civil de muitas unidades funcionais religiosas – a Real Biblioteca Pública e Museu Municipal (1839) ocupa o antigo convento de Santo António; - o cemitério público municipal (1838) nos jardins da residência episcopal de verão; - o mercado público municipal do Anjo (1839) no antigo edifício religioso do Recolhimento; - o Palácio do Comércio para sede da Associação Comercial (1833/1840) no antigo convento de S. Francisco.

Face a estas alterações, na segunda metade do século XIX e após a normalização da vida política (Governo da Regeneração Constitucional, 1851), Portugal era um País com uma estratificação social em evolução, que tentava libertar-se da herança medieval e introduzir as vertentes da modernidade continental europeia. As próprias municipalidades, principalmente das duas maiores cidades (Lisboa e Porto), com maior ou menor autonomia, promulgam legislação e encetam obras urbanas com esse intuito de modernização, desde a questão das infra-estruturas de saneamento e abastecimento de água, iluminação pública, até ao desenho, embelezamento e higiene do espaço público. A grande questão que se coloca nesta época é uma ideia de bem público e social, pelo conforto e segurança da vida urbana.

O caminho ao investimento e ao desenvolvimento do capitalismo industrial é aberto pela intervenção estatal na rede de infra-estruturas, dando prioridade às vias terrestres e marítimas e ao reequipamento dos portos tradicionais. A criação do ministério das obras públicas (1852) centraliza as acções da administração estatal para os principais projectos ao nível das vias de comunicação e, sobretudo, da construção das grandes infra-estruturas portuárias e ferroviárias, o que tem consequências directas na reestruturação urbana das principais cidades (Lisboa e Porto). A prioridade local centra-se nas articulações com as áreas marítimas e com as zonas de implantação industrial – a expressão mais importante na cidade do Porto é a remodelação da área fluvial do núcleo portuário, com construção da Nova Alfândega (iniciada em 1860), a continuação da abertura do grande eixo de ordenamento da expansão Oeste da cidade e ligação com o mar (Avenida da Boavista, 1854) e as travessias do rio Douro que articulam a cidade com o sul do país (ferroviária, em 1877, e rodoviária, em 1880).

Para enquadrar esta política de obras públicas territoriais e urbanas, o novo ministério estrutura uma base técnica centralizada num corpo de engenharia, cuja formação e acção se inspira no planeamento francês. Essa influência é evidente na obrigação de elaborar "Planos Gerais de Melhoramentos" para as duas principais cidades (Lisboa e Porto), decretada em 1864/1865. Esse planeamento era entendido como uma ferramenta estratégica para mudar o alinhamento tradicional da sociedade urbana, alterando os quadros formais e funcionais introduzindo as vertentes de modernidade urbana. A elaboração imediata desses planos ficou comprometida devido à inexistência de cartografia urbana cientifica e actualizada das duas cidades, cujos trabalhos se iniciaram precisamente nessa altura e que, no caso do Porto, resultariam na planta registada na escala de 1/500 e referenciada ao ano 1892.

14th IPHS CONFERENCE
12-15 July 2010 Istanbul-TURKEY
URBAN TRANSFORMATION: CONTROVERSIES, CONTRASTS and CHALLENGES

Urban and Architectural Reconfiguration in the Opening to Modernity - The Construction of the City of Porto (Portugal) between the Influence of Beaux-Arts and the Modern Movement

Rui TAVARES, Prof.
University of Oporto, Faculty of Architecture, Portugal
rjbtavares@gmail.com

Clara Pimenta DO VALE, Assistant Professor
University of Oporto, Faculty of Architecture, Portugal
clara.vale@gmail.com

The nineteenth-century's urban life, based on economic and political liberalism, required a profound re-functionalization of the city that transformed the structure and architecture of the urban space. At the turning of 1900, these changes radicalized, when associated with the radical changes in the political order, until the period between the wars, with the successive changes in the political reality from monarchy to republic, from democracy to dictatorship. The case of Porto (Portugal) permits to evaluate these urban transformations for that period, in which the municipal politic changes from constitutional monarchy to democratic republic and to dictatorship, setting the urban and architectural public projects to the new ideas and cultural purposes, adjusting images and the architectural vocabulary. The introduction of new building systems and the use of the new materials were driven by the public works, national or municipal, or by the building construction of citizen or professional associations. New images for new buildings, designed for the new public functions, which should be representative of the new ideals and new political agendas, opened an urban transformation that was structured between the centers of communication and administration and peripheral areas of socially demarcated residence. The use of new materials, particularly reinforced concrete structures appears, initially, with municipal regulations to address issues of fire safety. Specially applied to public architecture, these measures were extended to the private construction despite opposition and resistance from the owners and architects. The construction materials and systems transformation process, due to the lines of cultural and architecture modernity was slow as the common construction, in particular residential programs, individual or collective, maintained the use of systems and materials rooted in the constructive tradition. Thus, it is possible to follow an alignment of the architecture of public nature, between the images of the "beaux arts" and modernists, between traditional construction and new structural demands and possibilities allowed by the new construction materials.

KEY WORDS: Urban, public architecture, building construction history, planning history, beaux-arts, modern movement, Porto, Portugal.

Este quadro ordenador de planeamento e melhoramentos urbanos não teve as consequências programadas imediatas, mas abriu uma conjuntura de legislação para os níveis essenciais de segurança, salubridade e comodidade da vida urbana que viriam a marcar toda a arquitectura e as estruturas construídas, públicas e privadas, entre os últimos anos do século XIX e a primeira metade do século XX.

A cidade do Porto já apostara na modernização na cidade, tentando inserir-se no contexto da contemporaneidade europeia em matéria de administração civil e polícia urbana, quando colige as antigas posturas dispersas, coordenando a elaboração de um novo código de posturas, promulgado em 1855. Estas posturas são as primeiras que correspondem efectivamente a um esforço organizado e sistemático de dotar a cidade de um quadro legal que regule o uso dos espaços públicos, a salubridade e a segurança geral da população, bem como o licenciamento da edificação particular, que antes de mais deve respeitar as questões de uso e imagem pública da cidade. Para a sua elaboração é consultada, para referência, não apenas posturas de cidades nacionais, mas também à legislação de polícia municipal de algumas das mais importantes cidades da Europa. Estas posturas em diversos aspectos anteciparam-se à própria legislação nacional (1864).

Em 1903, é publicado o regulamento geral de salubridade urbana, o primeiro regulamento nacional efectivamente aplicado à construção dos edifícios, e que acabou por servir de referência à legislação municipal da cidade do Porto (e de outras cidades) publicadas a partir dessa data.

Durante toda a segunda metade do século XIX, a cidade do Porto aumenta a sua população residente a ritmos de crescimento acelerado (taxa de 2000 hab./ano), chegando a duplicar a população urbana entre 1864 e 1911. Agravam-se os problemas de infra-estruturação e as enormes carências ao nível da habitação, gerando uma incontrolada concentração e densificação no interior da malha urbana existente. As questões de saúde pública e salubridade urbana tornam-se prementes.

Apesar de alguns trabalhos isolados anteriores, relativos a saneamento e abastecimento, a rede de abastecimento de água ao domicílio só é contratada em 1873, aumentada e renovada em 1882 para permitir o abastecimento a zonas mais elevadas. A rede de saneamento só começa a ser sistematicamente instalada, em 1896, pela firma inglesa Hughes & Lencaster, mas as dificuldades técnicas arrastam o processo e só entra em funcionamento em 1927, e em 1934 só serve uma parte muito reduzida (1178) da totalidade dos edifícios abrangidos (25 000).

A cidade acusa, então, um desenvolvimento a dois ritmos com índices de especialização funcional e urbana: - uma presença extensiva das actividades industriais e a fixação do operariado, que consolidam a reestruturação urbana das periferias; - o reforço de actividades específicas ligadas ao sector financeiro, que se fixam no centro da cidade e que acelera a urgência da reconversão urbana e arquitectónica da área central.

Assim se levanta o problema da diferenciação e especialização do espaço urbano, entre o centro principal e os outros centros de especialização funcional, equacionando-se prioritariamente a renovação e actualização das áreas centrais, recorrendo a novas arquitecturas para novos programas urbanos de serviço comunitário, numa base de grande representatividade política e social.

Desde os anos 80 do século XIX, que esta dinâmica foi criando factos urbanos que reconverteram pontualmente a estrutura física da cidade. Um dos mais significativos e de consequências definitivas na criação de um centro de serviços e comunicações é o projecto de estender as ligações ferroviárias ao centro urbano, construindo uma estação central (S. Bento, 1900/ 1909) [Fig. 4] que se deveria articular com a estação periférica oriental (Campanha, desde 1877). A par da problemática das comunicações e acessibilidades ao centro, abre-se igualmente a discussão sobre outras funções de natureza urbana de nível superior, tendo em conta o governo municipal, e que viriam igualmente afectar o centro urbano e a criar uma dinâmica de reestruturação funcional, urbana e arquitectónica. Neste caso, trata-se das principais e mais simbólicas entidades na relação política e social da vida urbana, nos modelos da modernidade europeia – por um lado, a unidade arquitectónica que representa o poder municipal e que se afirmará como elemento mais representativo da centralidade urbana – os paços do concelho; e, por outro lado, as unidades que integram a política de abastecimento de géneros, reestruturando a sua distribuição urbana e criando uma unidade central – mercado central do Bolhão. Estes edifícios conjuntamente com outras intervenções pontuais, afirmam-se capazes de introduzir a modernidade arquitectónica que orientava já a reforma dos centros urbanos nas principais capitais europeias.

A administração e a gestão urbanística municipal cria mecanismos regulamentares para controlar as acções privadas sobre o espaço urbano e, ao mesmo tempo, promove programas públicos de reconversão das áreas mais pressionadas por essa dinâmica económica. Pretende-se criar condições físicas mais favoráveis, mais cómodas, mais apropriadas aos novos programas funcionais, mais higiénicas e com maior qualidade de vida urbana. Sobretudo, mais conformes ao espírito e à imagem de um poder democrata, popular, socialmente justo, que obedece já a uma Nova Ordem Política Republicana, implantada em 1910. O que se pretende iniciar é um novo ciclo de desenvolvimento urbano que, politicamente, se alicerça na capacidade municipal de programar e de executar acções urbanísticas autónomas do poder central, que assegurem uma afirmação regional da cidade ao nível económico e cultural.

2. Novo centro urbano - novas arquitecturas entre Beaux-Arts e modernismo

Na abertura ao século XX, entre 1890-1900, a cidade do Porto impõe-se como importante centro financeiro nacional, devido ao crescente número de sociedades bancárias e companhias de seguros, cujas sedes tendiam a fixar-se, preferencialmente, na área central, polarizada na principal praça oitocentista (Praça de D. Pedro). A funcionalização desse espaço como centro da vida urbana deve-se à confluência, nessa zona, dos transportes urbanos articulados com os transportes ferroviários nacionais, facilitados pela inauguração da estação central de S. Bento (1909). Essa renovada funcionalização acompanha a actividade financeira e bancária e sustenta-se na instalação de grandes armazéns, casas comerciais de artigos de luxo, grandes cafés com salão de jogos, hotéis e pensões, além de muitos dos principais escritórios de advocacia e outros serviços. Esses

acontecimentos económicos conferem ao novo centro excepcionais valores de localização e representatividade que motivam uma ambição política municipal para a sua renovação e criação de um Centro Cívico, moderno e monumental. As primeiras ideias ainda se baseiam num programa de salubrização e de renovação viária, em modelo de avenida-boulevard, mas o novo governo municipal republicano promove, então, uma operação de grande prestígio e afirmação do carácter representativo das funções administrativas, cujo plano foi encomendado ao arquitecto britânico Barry Parker (1867-1947), em 1915 [Fig.1].

O programa do plano era *"...abrir e ampliar uma parte da cidade que está muito congestionada, abrir uma ampla avenida que deverá ser, sobretudo muito dignificante, rasgar o centro da cidade e criar um verdadeiro centro cívico e um centro de estabelecimentos"* (Tavares, 1985/86, 2004).

O plano de Parker reestrutura todos os acessos à área central, desenvolve projectos globais de desenho urbano e arquitectónico de todas as edificações do conjunto axial central, quer as que se destinam aos programas administrativos (complexo dos novos Paços do Concelho) quer as dos novos programas comerciais (hotéis, grandes armazéns, grandes cafés com salão de jogos), desenhando arquitecturas inspiradas na imagem neoclássica das arquitecturas locais existentes e nos modelos britânicos.

As condições do governo municipal para a execução do plano colocam a prioridade no seu elemento central (Avenida dos Aliados – Praça principal representativa), onde pontua o complexo administrativo municipal (Paços do Concelho) que domina o eixo de composição, e restringe a acção municipal ao espaço urbano, deixando aos agentes privados a liberdade da edificação complementar de todo o conjunto – condicionada às regras do "Prémio de Arquitectura Municipal Cidade do Porto", criado especialmente para a zona central dos Aliados. Este facto leva à substituição da imagem arquitectónica proposta no plano Parker por novas referências da arquitectura Beaux-Arts, projectadas pelos principais arquitectos portuenses que tinham complementado as suas formações disciplinares em Paris, já profissionalmente activos e dos quais se destacam Marques da Silva (1869-1947) e Correia da Silva (1880-?).

Na nova concepção cultural urbana é essa imagem que se considera mais prestigiante por se encontrar mais próxima dos modelos das cidades continentais europeias. Deste modo, a imagem neoclássica proposta por Barry Parker, que se inspirava na arquitectura urbana dominante no Porto até início do século XX, acaba sendo substituída pelo modelo Beaux-Arts que, por sua vez, domina grande parte dos edifícios do novo Centro Cívico do Porto.

A importância do "Primeiro Prémio de Arquitectura Municipal Cidade do Porto", é determinante na consolidação, até ao final da década de 30, de uma imagem representativa, institucional e de algum modo ligada à influência Francesa das "Beaux-Arts" (por oposição à imagem do Movimento Moderno que começava a despontar pela Europa Ocidental e Central). Aliás "aos estrangeirados de formação académica, conhecedores das novas técnicas de construção, caberá as respostas às encomendas do Estado" (Fernandez, 1988). Igualmente lhe caberá a encomenda

municipal, quando se trate de edifícios com carácter representativo na cidade, como seja o caso do mais emblemático e dominante do novo centro urbano, precisamente os Paços do Concelho (1917/ 1919) [Fig.2], projectado pelo vencedor do concurso especificamente aberto, o arquitecto municipal Correia da Silva, e que respeita a implantação prevista por Parker afirmando a sua monumentalidade. Do mesmo modo se destaca outro dos edifícios municipais, complementares ao plano de reforma do centro e igualmente representativo da nova linguagem arquitectónica - o Grande Mercado Central do Bolhão (1914) [Fig.3], projectado também por Correia da Silva.

Esta operação de renovação urbana e arquitectónica, dominada pelos principais edifícios públicos municipais, tem como contraponto a própria iniciativa privada ou associativa sociocultural, através de recentes construções e de edifícios monumentais renovados ou reconstruídos completamente que igualmente contribuem para modificar a imagem da área central, já que grande parte dos projectos são da autoria de Marques da Silva, outro dos arquitectos de formação parisiense. Além do Teatro de S. João (1909), localizado nas franjas orientais do plano de reforma do centro, estão os dois casos mais paradigmáticos da encomenda privada do novo centro - Sede de Seguros A Nacional (1919) e Banco Inglês (1922) [Fig.5] - que definem, a par do vértice público municipal, a nova urbanidade monumental, de forte influência francesa na decoração e vocabulário Beaux-Arts.

A escolha destes arquitectos, formados essencialmente pela École de Beaux-Arts de Paris, coloca-os ao corrente das novas tendências estilísticas europeias (entre “fin de siècle” e “la belle époque”), mas essa experiência no estrangeiro também os levou a ter um contacto mais extenso e directo, com os novos programas "modernos" e com materiais de construção que em Portugal não eram usados, ou eram apenas usados de forma incipiente. Falamos essencialmente do ferro (fundido, laminado, e não o forjado) e do betão armado. Nestas obras de encomenda municipal, pelo programa, pela dimensão, mas também pela monumentalidade e representatividade requeridas (que levavam a espaços amplos, de dimensões avantajadas), os novos materiais são já utilizados e concorrem para o resultado final atingido. Estas obras, que pontuam a cidade do ponto de vista urbanístico, são também referências do ponto de vista construtivo pois permitiram ir formando os trabalhadores da construção civil, familiarizando-os com materiais e formas de execução que ainda não tinham caído no domínio publico como mais tarde sucederá.

Apenas como referência, o primeiro Regulamento Nacional para o Emprego de Betão armado é somente publicado em 1918, partindo da iniciativa da Associação dos Engenheiros Portugueses, e abraçada posteriormente pelo governo. E relativamente às construções metálicas as mesmas foram sendo executadas sem um regulamento de enquadramento. O primeiro regulamento sobre construção metálica aplicado a edifícios é publicado apenas em 1965, o que significa que todos os grandes vãos construídos em estruturas metálicas foram baseados em saberes e normas estrangeiras, adoptadas e adaptadas por engenheiros nacionais. A maior parte das construções metálicas dessa altura são estruturas isostáticas, muitas vezes facilmente calculadas por métodos gráficos.

O ajuste das novas linguagens aos novos materiais torna-se evidente nos principais edifícios de ancoragem do novo centro, como verdadeiras unidades inaugurais de um percurso arquitectónico exemplar. Assim, o Mercado do Bolhão usa o betão armado num sistema de lajes vigadas cruzadas, para garantir as consolas e os vãos necessários. A estrutura resistente vertical, das paredes portantes continua a ser executada em alvenaria de pedra à semelhança do que se fazia anteriormente, e se continuará a fazer durante mais cerca de duas décadas, mas, nas fachadas exteriores, era usado o betão armado em elementos decorativos ao nível da cimalha e da cornija. Outro caso, igualmente situado no novo centro cívico e igualmente paradigmático das novas funcionalidades, para as quais se requerem novas soluções construtivas e novos materiais, é o edifício da Garagem do Comércio do Porto (1930) [Fig. 6] projectado pelo arquitecto Rogério de Azevedo (1898-1984), um dos discípulos de Marques da Silva. Aqui se explora já abertamente a linguagem do modernismo para obter uma imagem que recolhe influências francesas e alemãs, e que faz uso dos novos materiais sem os quais não teria sido possível a sua execução. Programaticamente também é interessante pela miscigenação funcional que faz, fazendo coexistir garagem, escritórios e habitação. Apesar de existir circulação automóvel em Portugal a partir do início do século XX, as garagens públicas são um novo programa que aparece no final da década de 20 e década de 30, que utiliza os novos materiais e formas estruturais, como as rampas helicoidais em betão armado.

Estas características arquitectónicas e construtivas, que assim se identificaram na edificação pública e privada mais representativa da nova centralidade urbana, só muito lentamente viriam a influenciar a arquitectura corrente. Os novos materiais construtivos e o uso de betão armado, mais próximos do modernismo arquitectónico e alternativos às soluções convencionais de alvenaria de pedra e madeira, implicavam novas dificuldades tecnológicas e significativos aumentos de custos. O betão armado começa a ser utilizado em habitações essencialmente a partir do final da década de 20, em situações pontuais e muitas vezes por imposição directa da Inspecção de Incêndios.

Mas a abertura dos arquitectos portugueses à modernidade implicou que, apesar da manutenção da forma de construir tradicional, as imagens arquitectónicas adoptassem influências entre as Beaux-Arts e o movimento moderno, pontuando a urbanidade do Porto até à implantação do Estado Novo (1933).

Referências

Fernandez, S. (1988) Percurso: Arquitectura Portuguesa 1930/1974, Porto, FAUP.

Ferreira-Alves, J. J. B. (1994) "L'influence anglaise dans la cite du vin, l'architecture palladienne de Porto," Monuments historiques 94, November

Harris, J. (1989) "Port wine and Palladianism," Country Life 89 (12), 23 March,

Miller, M. (2004) "Garden city urbanism?: Barry Parker and Oporto," 11th Conference of the International Planning History Society. Barcelona.

Real, M.L. and Tavares, R. (1987) “Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto,” Povos & Culturas, ii, 389-417

Tavares, R. (1985-6) “Da avenida da cidade ao plano para a zona central: A intervenção de Barry Parker no Porto,” Boletim Cultural, iii/iv, 261-325

Tavares, R. and Gunther, A. and Domingues, A. (1994) “Oporto,” Atlas Histórico de las Ciudades Europeas. Barcelona, Salvat Editores

Tavares, R. (2004) "Urban Recentering - Memory and Urban Refoundation. The Oporto Replanning of Central Area by Barry Parker (1916)". 11th Conference of the International Planning History Society. Barcelona.

Vale, C.P. (2010) "Os processos de licenças de obra na cidade do Porto. Caracterização construtiva do património edificado entre 1911 e 1940, no Eixo da Boavista. In: LNEC (ed.) Reabilitar. Lisboa.

PORTO REPUBLICANO – PROPRIEDADE E CADASTRO (REGISTOS CARTOGRÁFICOS)

Os textos reunidos nesta parte foram escritos em contextos especiais de investigação e divulgação[188]. Neles se procura identificar a linha política e técnica que permitiu a criação de uma cartografa cientifica, civil e urbana, e recolher os principais momentos e exemplares históricos da cartografia urbana do Porto. Releva-se o contexto histórico dos esforços municipais (e nacionais) para obter instrumentos de representação rigorosa da realidade física da cidade, que permitisse uma gestão do espaço urbano e do território que viria a integrar a cidade em desenvolvimento, implicando profundas alterações do estatuto da propriedade (do rural ao urbano).

Assim sendo, interessa relevar, antes de mais, que a representação cartográfica da cidade do Porto é de âmbito municipal, abrangendo todo o território administrado pela Câmara e não apenas o núcleo urbano, como se encontra representado nas cartas da primeira metade do século XIX. Nessas cartas, a representação do núcleo núcleo urbano tinha um rigor meramente locativo (o que estava onde). Em alguns casos, esa representação era complementada com algumas vistas do conjunto urbano (reproduzindo os quadros que o visitante tinha na aproximação à cidade) e até descrições" de edifícios (destacados e numerados); mas o que se pretendia era ter uma "base-memória" do conjunto edificado urbano, facilmente reconhecível. O rigor topográfico – só possível com o

188. A primeira cirusntância (1992) foi a exposição comemorativa da edição da Carta do Porto de 1892 e que integrou o IV Congresso Ibérico de Geografia, organizado pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Aí se integraram os texto: Tavares, Rui - A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 – Uma base cartográfica para a gestão urbanística municipal. In *Uma Cartografia Exemplar. O Porto em 1892. Exposição Comemorativa do 1º Centenário da Carta Topográfica de A. G. Teles Ferreira*. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1992, p. 29-39; Tavares, Rui - A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892. In *Porto - Projectar a Cidade.* Álbum n.º 4, Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1992. A segunda circusntância (2011) foi a exposição que acompanhou o IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, realizado no Porto, igualmente pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, que permitiu rever o primeiro texto para incorporar o catálogo *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo.* Porto: Câmara Municipal, 2011.

nivelamento por cotas refenciadas ao nível médio das águas do mar, só aparece nas cartas do final século XIX. As alterações territoriais que o ciclo de obras públicas abre a partir da segunda metade do século XIX, exige que a representação cartográfica seja mais rigorosa e forneça todos os dados que devem permitir uma gestão dos acontecimentos projectados.

É nessa conjuntura que o município do Porto vai abrir o processo de elaboração da sua Carta Topográfica, nivelada, cientifica, extensiva a todo o território municipal. Assim se procurava dotar os serviços administrativos de uma representação cartogtáfica urbana de nível europeu e obdecendo à moderna ciência de observação e registo do espaço concreto.

A demarcação do território concelhio da cidade do Porto só se estabiliza no ano de 1885. A partir de então pode efectuar-se o trabalho de levantamento topográfico que se concluiu em1892. Com essa carta, a administração municipal ficará munida de uma base muito rigorosa e muito pormenorizada (entre as escalas de 1/500 e as reduções para a escala de 1/2500 e 1/5000). Essa base, de elevada pormenorização informativa, repercutida em desenho planimétrico ao nível do parcelar, permite um elevado controlo de todos os actos urbanísticos e criar o gabinete técnico para a sua gestão. É exactamente o que a administração vai fazer, criando a Divisão da Carta da Cidade pela qual se exigia que todos os projectos apresentados fossem acompanhados de cópia da carta (na escala 1/500) na área respectiva ao projecto.

Essa Divisão torna-se a estrutura de uma moderna e consequente gestão urbanística, tendo por base o cadastro figurado urbano.

3 . A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 — Uma Base Cartográfica para a Gestão Urbanística Municipal

Este texto tem por base o que incorporou o grupo de textos elaborados expressamente para o catálogo da exposição comemorativa do centenário da edição da Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892, promovida pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto (A.H.M.P.) (*Uma Cartografia Exemplar: O Porto em 1892*. Porto, Câmara Municipal) e que acompanhou o VI Colóquio Ibérico de Geografia, organizado pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, em 1992.

Foi agora revisto, actualizado nas referências e anotações bibliográficas e, sobretudo, ampliado em algumas abordagens do domínio disciplinar da história urbana, que lhe introduziram maior rigor, mas que, no essencial, mantém a perspectiva que já se abordava – a da gestão urbanística municipal – por se manter absolutamente pertinente, já que esta base cartográfica foi a que se manteve como único suporte representativo rigoroso na escala de 1:500 do espaço urbano do Porto até meados do século XX, e foi sempre o modelo para actualizações que se reclamaram pela necessidade de elaboração de planos urbanísticos, cujo estudo se iniciou com rigor precisamente nos anos 40/50 do século XX.

Quanto ao rigor da leitura histórica dos elementos representados na Carta e referenciados como exemplares de uma aproximação compreensiva e contextual da história urbana do Porto, ao ano da sua edição, esses mantém igualmente a actualidade do texto elaborado em 1992 e, por essas razões, se considerou como base indispensável para a nova edição a incorporar neste catálogo.

1. A representação cartográfica foi um dos processos que o Homem desenvolveu para facilitar a apreensão da complexidade e interdependência do espaço natural e do espaço humanizado, através de visões de conjunto que pudessem ser comunicadas. Em cada momento histórico é possível referenciá-la profundamente articulada com os progressos económicos e sociais, políticos e tecnológicos, mas é durante os séculos XVIII e XIX que a representação cartográfica regista uma decisiva evolução técnica e ultrapassa os meios profissionais restritos onde circulavam um certo

TAVARES, Rui – A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892: uma base cartográfica para a gestão urbanística municipal. In *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo*. Porto: Câmara Municipal, 2011, pp. 14-18.

número de cartas utilitárias — as cartas celestes, as cartas marítimas ou as cartas militares — para afirmar as preciosas vantagens de uma cartografia prática, moderna e analítica. Vantagens essas que se revelariam na interpretação rigorosa e no controlo mais racional do espaço, contribuindo para uma maior compreensão e uma melhor gestão das actividades humanas sobre o território[189].

Desde os finais do século XVII que a reflexão sobre a representação gráfica "objectiva" e "racional" vinha acompanhando o desenvolvimento científico e tecnológico, afirmando-se como o modo privilegiado para registar e pensar a realidade. Através de relações de semelhança e de medida entre o real e a imagem do real, a representação gráfica rigorosa permite então dispor de um código verificável que a liberta da interpretação subjectiva e a impõe como científica[190]. A representação cartográfica da segunda metade do século XIX baseia-se em dois importantes recursos técnicos que a distinguem da precedente: por um lado, a representação topográfica através da curva de nível, após a fixação da referência ao nível do mar estabelecida em França nos inícios de oitocentos; por outro, a integração da componente da propriedade através da representação do parcelar — o cadastro — fazendo convergir no mesmo plano a linguagem figurativa e a linguagem numérica. Ambas as conquistas técnicas impuseram, em definitivo, a cartografia com uma base instrumental imprescindível à gestão física, económica e política do território, especialmente do espaço urbano. Neste âmbito, a representação topográfica através da curva de nível significa, do ponto de vista altimétrico, um salto qualitativo muito importante para o conhecimento da realidade urbana, possibilitando relacionar todas as suas partes e dar resposta aos novos problemas infraestruturais da cidade (abastecimento de água, saneamento, novas estruturas ferroviárias e viárias, etc.), que se generalizarão pelas necessidades do crescimento urbano.

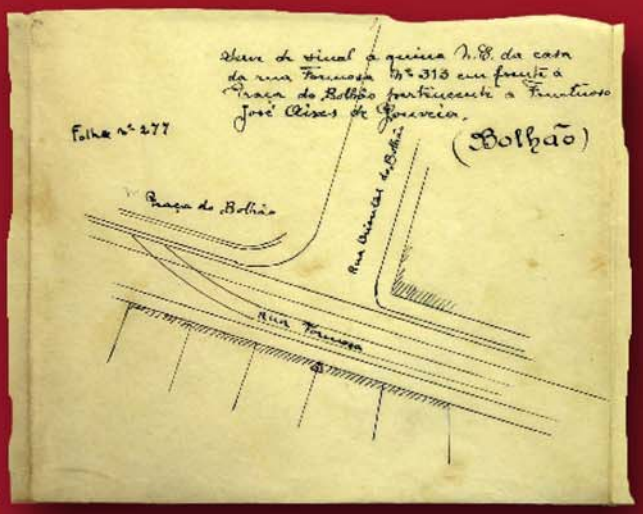
A cartografia, em especial a da cidade, torna-se cada vez mais relevante pelas duas funções complementares, ora registando o existente, ora comunicando o que se projecta existir; apresenta-se, assim, como uma base indispensável ao planeamento urbanístico em afirmação desde meados do século XIX. É o conjunto destes aspectos que distingue o processo de que resultou a Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892, já que ela veio a ser o primeiro levantamento da cidade por curvas de nível, constituiu uma excelente base figurativa do parcelar urbano da época e, além disso, foi a base cartográfica rigorosa que apoiou toda a gestão urbanística municipal no final do século XIX e nas primeiras décadas do século XX.

2. As primeiras representações cartográficas da cidade do Porto, conhecidas até hoje, realizaram-se durante a primeira metade do século XIX. Não são levantamentos topográficos científicos, pois não se encontram referidos a qualquer nivelamento, embora tratem com rigor os aspectos locativos e da identidade dos elementos que constituíam a cidade, principalmente edifícios singulares e espaços viários.

---

189. Ver AAVV — Cartes et Figures de la Terre. Paris, centre Georges Pompidou, 1980.

190. Ver SAVIGNAT, J. M. — Dessin et architecture du moyen âge au XVIII° siècle. Paris, Ecole Nationale Supérieur des Beaux-arts, 1983; e AAVV — La Cartografia per l'urbanistica e l'architettura. Milão, Clup, 1985.



35

A Carta Topographica da Cidade do Porto de 1892 uma base cartográfica para a gestão urbanística municipal *

Rui Tavares[1]

** Este texto tem por base o que incorporou o grupo de textos elaborados expressamente para o catálogo da exposição comemorativa do centenário da edição da Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892, promovida pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto (A.H.M.P.) (Uma Cartografia Exemplar: O Porto em 1892. Porto, Câmara Municipal) e que acompanhou o VI Colóquio Ibérico de Geografia, organizado pelo Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto, em 1992.*

Foi agora revisto, actualizado nas referências e anotações bibliográficas e, sobretudo, ampliado em algumas abordagens do domínio disciplinar da história urbana, que lhe introduziram maior rigor, mas que, no essencial, mantém a perspectiva que já se abordava – a da gestão urbanística municipal – por se manter absolutamente pertinente, já que esta base cartográfica foi a que se manteve como único suporte representativo rigoroso na escala de 1:500 do espaço urbano do Porto até meados do século XX, e foi sempre o modelo para actualizações que se reclamaram pela necessidade de elaboração de planos urbanísticos, cujo estudo se iniciou com rigor precisamente nos anos 40/50 do século XX.

Quanto ao rigor da leitura histórica dos elementos representados na Carta e referenciados como exemplares de uma aproximação compreensiva e contextual da história urbana do Porto, ao ano da sua edição, esses mantém igualmente a actualidade do texto elaborado em 1992 e, por essas razões, se considerou como base indispensável para a nova edição a incorporar neste catálogo.

Tendo em conta a origem dessas cartas, os seus objectivos e as suas características, é possível distinguir dois grandes grupos. Um primeiro grupo de cartas intimamente relacionadas com episódios militares — sejam as invasões francesas, seja o posterior Cerco do Porto — marcadas pela influência da engenharia militar e que, a par do rigor já referido, procuram salientar os pontos topográficos considerados militarmente estratégicos. Um segundo grupo de cartas mais influenciadas pela necessidade de apoiar determinados aspectos da vida urbana, como por exemplo a actividade portuária ou a gestão do espaço urbano, elaboradas já não exclusivamente por engenheiros militares, mas por outros técnicos, nomeadamente arquitectos.

Entre os exemplares, de um e de outro grupo, considerados mais significativos, podem referir-se: no primeiro conjunto — a *"Planta do Porto e suas Visinhanças",* litografada em Londres, aguarelada é conhecida como a carta do Cerco do Porto — ou a célebre planta redonda, intitulada *"Cidade do Porto. Dedicado ao III.mo e Ex.mo Senr. Brigadeiro Gen. I Sir Nicolao Trant. Commendador da Ordem da Torre e Espada, Encarregado do Governo das Armas do Partido do Porto pelo George Balck. Assistente do Quartel Mestre General do Exército Britânico",* litografada em Londres em 1813; no segundo conjunto — *"o Plano da Cidade do Porto para este servir aos novos alinhamentos projectados. Praças precisas na extensão do mesmo plano, para igualmente servir de governo à iluminação da cidade..."*, em cor, desenhada por José Francisco de Paiva e anterior a 1824, ano da morte do autor — a *"Oporto",* que inclui um pequeno registo *"The Environs of Oporto"* e uma vista *"View of Oporto from Torre da Marca",* por W. B. Clarcke, em cor e litografada em Londres em 1833 — a *"Planta Topographica da Cidade do Porto. Aonde se vêem exactamente marcados todos os Edifícios Praças publicas e ruas novamente abertas, bem como alguns projectos aprovados pelas Authoridades Municipaes, para maior comodidade dos seus habitantes e beleza da mesma Cidade. Ampliada e corrigida a Graphometro em 1839 por J. C. Lima"* e a *"Planta da Cidade do Porto. Desenhada em Lisboa em 1844 por Frederico Perry Vidal"*.

Aquelas últimas cartas inscrevem-se numa política mais ampla de controlo do desenvolvimento do espaço urbano; contudo, não só se mantém as características da cartografia não científica, como só se engloba a área mais urbanizada. Por outro lado, e apesar de na sua maioria aqueles levantamentos dependerem mais do poder central do que do poder local, não é clara a sua articulação com os trabalhos geodésicos do reino reimpulsionados em 1834, culminando na aprovação dos relatórios apresentados por Filipe Folque, em 1840; muito menos, ainda, com a problemática do cadastro topográfico parcelar, cuja difícil institucionalização foi, porém, reequacionada após o triunfo definitivo da Revolução Liberal e estudada por uma comissão presidida por António José de Ávila, publicando-se os seus relatórios em 1848, que coligiam os modelos adoptados *«nos países mais adiantados na ciência administrativa»*[191].

3. Já durante os anos 50, o programa de desenvolvimento do país empreendido pela política de Regeneração altera o quadro da gestão do território, acentuando a necessidade de um conhecimento mais rigoroso, sobretudo das cidades. A criação do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria, em 1852, integrando a Direcção dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos,

século XVIII; — as Quintas da zona do Campo Alegre, cuja original estrutura agrária se achava "apenas perturbada" pela rua de *António Cardoso*, propositadamente aberta no alinhamento do eixo da Quinta do Salabert (posteriormente dos Andreson). Estes grandes espaços verdes surgem como contraponto aos numerosos pequenos jardins particulares, bem como aos Jardins Públicos, cuja cuidada e rigorosa representação torna esta Carta um singular documento cartográfico para a história da Jardinagem.

Mas a Carta de 1892 é, como já foi referido, um ponto de situação no desenvolvimento urbano do Porto, referenciando alguns projectos em execução ou em vias de serem executados, como por exemplo: — a Avenida da Boavista, que se achava aberta até à Fonte da Moura, indicando-se a sua sequência daí até ao Castelo do Queijo; — a futura rua Júlio Dinis, articulando o Palácio de Cristal com a rotunda da Boavista (esta ainda sem a respectiva monumentalização e ajardinamento), indicando-se um traçado recto bem diferente do que se tornaria definitivo; — ou o início da urbanização da chamada Foz Nova, já na faixa Atlântida e para Norte do núcleo de S. João da Foz, considerado, em 1869, como uma "vila urbana com o seu subúrbio".

Outro aspecto que a Carta de 1892 nos revela é a rigorosa implantação de determinados edifícios, hoje desaparecidos, e que se encontram ligados a significativos quadros da vida urbana, como a Praça de Touros na Boavista; o gasómetro, entre a Arrábida e o Monte de Santa Catarina, junto à marginal; o Museu Comercial e Industrial nos jardins do Palácio de Cristal, também já modificados pela rua do Palácio de Cristal; o Convento e Cerca das Carmelitas, junto do antigo Largo do Correio, que seria substituído pelo Bairro das Carmelitas já no início do século XX; ou o Convento de S. Bento da Avé Maria, que daria lugar à Estação Central de S. Bento, em 1900.

Do ponto de vista urbanístico, a Carta de 1892 permite, ainda, revelar a importante presença que determinados fragmentos urbanos detêm no território — pelo seu isolamento, dimensão ou estrutura — como os *cemitérios* (oriental e ocidental), os *hospitais* (Conde Ferreira, Militar e Sto. António), os *quartéis* (o de Infantaria, na rua do Triunfo, futura rua D. Manuel II, ou o da Regeneração, na futura Praça da República), as *gares e estruturas ferroviárias* (na Boavista e no Pinheiro de Campanhã); os *mercados* (do Bolhão, do Anjo, de Ferreira Borges e do Peixe); os *matadouros;* as *instalações portuárias* (em Miragaia, com a Alfândega Nova, brevemente substituídas pelo porto de Leixões); ou ainda as *instalações industriais* (um dos agrupamentos situava-se junto ao rio, entre o *cais do Bicalho* e o *cais das Pedras,* com a Cerâmica de Massarelos e as fundições do Barão de Massarelos) que marcariam profundamente o tecido urbano ao gerarem núcleos de concentração habitacional — as *ilhas* (com pontos mais importantes na zona de S. Victor) ou já os *bairros* (com maior destaque para o de *Alexandre Herculano)* — núcleos esses que muito contribuíram para densificar a zona oriental da cidade.

Por último, importa acentuar que o levantamento topográfico de 1892 é o derradeiro registo cartográfico da estrutura urbana de algumas zonas da cidade que, poucos anos depois, viriam a ser profundamente transformadas: assim aconteceu com o antigo Bairro dos Laranjais que desapareceu após a execução do Plano da Avenida dos Aliados durante a 1ª República; também a zona do *Largo* e *Rua do Correio,* onde se localizava o mercado dos Ferros Velhos, deu lugar à edificação de um novo Bairro, projectado pelo Arquitecto Marques da Silva no início do século XX. Por outro lado, o registo da Carta de 1892 permite um interessante confronto com a estrutura que resultou da rectificação de velhos traçados viários ou da abertura de novas vias já nos meados do século XX: são exemplos, a Rotunda da Boavista e alguns tramos do eixo da Avenida da Boavista, a rua Alvares Cabral, a rua doCampo Alegre, a avenida de Marechal Gomes da Costa, a rua de Fernão de Magalhães ou toda a zona da Foz Nova.

A *Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892,* independentemente do seu valor cartográfico — justamente modelar — possui um valor histórico inestimável, pois trata-se de uma importante fonte documental para o conhecimento e o estudo da transformação da forma urbana do Porto entre o século XIX e o século XX.

35

18 | 19

abre perspectivas de um trabalho coordenado e centralizado ao nível das políticas de actuação sobre o território.

Abre-se então uma conjuntura de "melhoramentos", que não se acha ainda totalmente investigada mas parece preencher as décadas de 50 e 60, dominada por um programa que procura transformar e ampliar as vias de circulação no país e que abrange, igualmente, as cidades e as vilas onde as consequências desse programa se fazem sentir mais directamente. Nesta conjuntura, são também adoptadas medidas de carácter administrativo que visam contribuir para um maior conhecimento do território, sua ocupação e organização, bem como garantir uma maior eficácia da política de transformação. Recorde-se a criação da Comissão Central de Estatística do Reino, em 1857, que empreende o primeiro recenseamento sistemático da população publicado em 1864; ou, ainda, a publicação do Código Administrativo, em 1867, que consagra a política de apropriação particular dos terrenos baldios. Já no que respeita aos "melhoramentos urbanos", eles vieram a ser enquadrados pelo Decreto de 31 de Dezembro de 1864 e publicado no Diário de Lisboa de 13 de Janeiro de 1865. Assim se procurava disciplinar diversas acções e iniciativas já implementadas por alguns municípios, convergindo na elaboração de "Planos Gerais de Melhoramentos" para as principais cidades e vilas do reino. Entre essas iniciativas podem citar-se a do município de Guimarães, que fez elaborar em 1863 um "Plano de Melhoramentos" por encomenda ao Engenheiro Manuel de Almeida Ribeiro, professor de arquitectura civil e naval da Academia Portuense de Belas-Artes[192]; ou a do próprio município do Porto, que desde 1856 procurava obter da Direcção Geral de Obras Públicas as condições técnicas para o estudo *«dos melhoramentos que devem efectuar-se»*[193] e que, após a publicação do Decreto de 1864 e por solicitação governamental, nomeou, em Maio de 1865, o seu engenheiro civil Gustavo Adolfo Gonçalves e Sousa para fazer parte da *«Comissão que há-de elaborar o plano de melhoramentos do Porto»*[194].

Mas esta dinâmica de planeamento urbanístico teria, necessariamente, de ser acompanhada (ou antecedida) de levantamentos topográficos rigorosos, que registassem as correspondentes realidades urbanas e apoiassem a projectação dos respectivos "melhoramentos". A criação, em 1869, de um organismo como a Direcção-Geral dos Trabalhos Geodésicos, Topográficos,

---

191. ÁVILA, António José de — Relatório sobre o cadastro. Lisboa, Imprensa Nacional, 1848. Sobre estes aspectos ver GUNTHER, Anni e TAVARES, Rui — A representação gráfica rigorosa como instrumento, técnica e linguagem da gestão espacial - a institucionalização do cadastro topográfico parcelar, texto incluído no Volume de Homenagem ao Professor Artur Nobre de Gusmão, editado pelo Departamento de História da Arte da Faculdade de Ciências Sociais e Humanas da Universidade Nova de Lisboa. AAVV — Estudos de Arte e História. Homenagem a Artur Nobre de Gusmão. Col. Artes / História, Vega, 1ª ed., Assírio Bacelar, 1995, pp. 325-337.

192. Compõe-se de 13 folhas e um preâmbulo em que foram estabelecidas as distâncias trigonométricas e encontra-se no Arquivo Municipal Alfredo Pimenta, Guimarães. Em 1869 a câmara nomeou uma "comissão de Melhoramentos". Ver Guimarães do Passado e do Presente. Guimarães, 1985 e OLIVEIRA, Manuel Alves de — Guimarães numa resenha urbanística do século XIX.

193. Pedia-se a nomeação de um Engenheiro que seria «encarregado... do projecto dos melhoramentos.., e de uma linha de circunvalação da cidade»; A.H.M.P., Copiador das representações a Sua Magestade, ao Governo, etc., L.° 2, fl. 60 v.°.

194. A.H.M.P., Copiador do Governo Civil, L.º 6, fl. 240 v.º; ver também as Próprias do Governo Civil, L.º 111, fl. 41.

Hidrográficos e Geológicos do Reino parecia ser a entidade que deveria coordenar esses trabalhos, já que se tratava da primeira instituição civil a centralizar toda a actividade cartográfica. Na prática, a acção e o esforço económico dos municípios foi muito relevante. Embora sem uma inventariação exaustiva, parecem significativos os casos de Lisboa (1855 e 1871), Viseu (1863), Viana do Castelo (1868-1869 e datada de 1882), Coimbra (1873) ou Braga (1884-1885).

4. No Porto, o problema é exposto ao Governo pela Municipalidade logo em 1856[195], mas a solicitação não foi atendida, argumentando-se com a falta de verba e com o facto *«de que o eventual deferimento de tal pedido originaria muitas outras reclamações de outros municípios»*; o Governo, porém, autorizaria a requisição de pessoal se a Câmara Municipal se prontificasse a pagar os vencimentos[196]. Essa circunstância motivaria o engenheiro Carlos de Pézerat a oferecer-se à Câmara, em 1859, para executar o levantamento da Carta. A Câmara Municipal do Porto — que não aceitou a disponibilidade de Pézerat apesar da recomendação de Filipe Folque, Director dos Trabalhos Geodésicos do Reino — viria a abrir concurso, cerca de 10 anos mais tarde, com um programa publicado no Diário do Governo de 20 de Setembro de 1869, após ter recebido do Instituto Geográfico o processo relativo à triangulação da cidade solicitado em 1862[197].

No programa, elaborado pelo engenheiro civil da Câmara, refere-se a escala a que deveria obedecer o levantamento (1:500) e a área a respeitar: «na 1.ª secção compreenderá o terreno incluído dentro da linha de circunvalação da cidade, e bem assim a margem direita do rio Douro a jusante da cidade até cerca de 200 metros de distância ao norte da estrada marginal, que corre paralela à mesma margem, e a parte povoada da villa de S. João da Foz, a qual será limitada pelos pontos trigonométricos — Sobreiras, Olivaes, Cunha 1ª, Senhora da Luz e Carreiros; na 2.ª secção compreenderá o terreno dos suburbios da cidade, parte da freguesia de Lordelo do Oiro, os suburbios da villa de S. João da Foz, e a margem esquerda do rio Douro, desde a Pedra Salgado até a Pedra do Cão».

A área abrangida pelo levantamento perfazia um total de 3:150 hectares e já não se resumia às zonas mais urbanizadas; posteriormente, a área foi ampliada para 3:975 hectares, sensivelmente até ao limite da nova estrada da circunvalação, procurando englobar o território sob administração municipal.

Impunha-se ainda um nivelamento rigoroso, absoluto e relativo de 2 em 2 metros, bem como a representação por massas distinguindo os edifícios dos terrenos, em ambos diferenciando os de domínio público, estatal, corporativo ou particular. Relativamente aos terrenos da parte não

195. Ver nota 5; o engenheiro nomeado deveria encarregar-se do levantamento da planta e nivelamento da cidade.

196. A.H.M.P., Próprias do Governo Civil, L.º 92. fl. 186.

197. A.H.M.P., Copiador das representações a sua Magestade, ao Governo, etc., L.º 2, fl. 127. A despesa desse trabalho ficou a cargo da municipalidade.

edificada, deveria diferenciar-se aqueles «em que se dá qualquer espécie de cultura d'aqueles em que a não houver por estarem applicados a outros usos».

As propostas apresentadas a concurso foram abertas em sessão da Câmara de 21 de Outubro de 1869[198], constando as de: *Bartholomeu AchilIes Dejante,* propondo-se tomar a referida empresa sem modificações ao programa pelo preço total de 2.800$000 reis p/hect.; *J. C. Chelmich,* propondo-se executar a carta, com modificações ao programa, pelo preço total de 7.800$000 reis p/ hect.; *Carlos Pézerat,* também com modificações ao programa e um preço de 8.600$000 reis p/hect.; *João Joaquim de Matos — José Augusto Correa de Barros — António Maria Kopke de Carvalho,* sem modificações ao programa e um preço de 9.700$000 reis p/hect.; e *Frederico Perry Vidal — Manuel do Couto Guimarães,* sem modificações ao programa e um preço de 10.000$000 reis p/hect.

Os trabalhos viriam a ser adjudicados a Bartholomeu Achilles Dejante, uma vez que se tratava da proposta mais favorável economicamente[199]. Tão favorável que gerou desconfiança em alguns dos concorrentes e a equipa de Joaquim de Matos, Correa de Barros e Kopke de Carvalho apresentou mesmo um protesto contra qualquer indemnização que no futuro viesse a ser concedida ao engenheiro Dejante, pois reconheciam a manifesta impossibilidade de executar, com rigor, o levantamento da Planta da Cidade pelo preço de 2.500$000 reis[200]. Fosse ou não por estas razões, o facto é que em 1877 morria o engenheiro Achilles Dejante sem ter praticamente iniciado os trabalhos.

A Câmara Municipal decide, em 1877, adoptar o sistema de administração directa e encarregar o engenheiro municipal Agnelo José Moreira de executar a tarefa[201]. Este reclamaria o apoio do Capitão Augusto Gerardo Teles Ferreira (da Repartição dos Trabalhos Geodésicos, nomeado topógrafo de 1ª classe em 1856), que se apresentou ao serviço da Câmara em Agosto de 1877. O Capitão Teles Ferreira havia executado o levantamento da Carta Cadastral de Viana do Castelo, também na escala de 1:500 e tinha já «25 annos de pratica d'estes trabalhos»[202] .

A empresa conheceu então um decisivo avanço e, apesar da necessária correcção dos pontos de triangulação para os adaptar à escala 1:500, em Maio de 1878 estavam já levantados 52 hectares da planta da cidade «na sua parte mais difícil, que é a das freguesias da Sé e da Victoria... começando-se [então] um trabalho mais regular... e achando-se hoje levantados 275 hectares, distribuídos em 30 folhas de desenho, e d'estas desenhadas completamente 3, e mais 2 bastante adiantadas»[203]. Reconheceu-se, então, que o trabalho de desenho, «exclusivamente feito pelo

198. A.H.M.P., Vereações, L.º 123, fI. 14.

199. A.H.M.P., Nota, L.º 54, fI. 115 v.º.

200. A.H.M.P., Vereações, L.º 123, fl. 15-16.

201. A.H.M.P., Vereações, L.º 126, fl. 99.

202. Augusto Gerardo Telles Ferreira, Memória Descritiva sobre o Levantamento da Planta da Cidade do Porto, Porto e repartição da planta da cidade, 12 de Março de 1890.

203. Relatório da Gerência da Câmara Municipal do Porto durante o Biennio de 1878 e 1879., p. 21.

desenhador da Câmara nas horas que lhe sobram dos trabalhos a que é obrigado como empregado do município»[204], não acompanhava o ritmo do levantamento e propõe-se entregar esta tarefa a desenhadores fora do quadro da Câmara.

É já intenção declarada da Câmara de proceder à redução do levantamento da escala 1:500 para 1:5000 e «fazer-se a competente publicação, o que dará também alguma receita, diminuindo assim o sacrifício pecuniário que se faz com este trabalho»[205].

O ritmo dos trabalhos foi então intensificado e, em 1892, o levantamento da planta da cidade na escala 1:500 estava praticamente concluído, faltando apenas algumas rectificações para a referir àquele mesmo ano, como expôs Augusto Gerardo Teles Ferreira à Câmara em relatório de 30 de Março de 1892[206]. Para esse bom andamento muito deve ter contribuído a formação de uma espécie de Gabinete coordenado por Teles Ferreira, onde trabalharam o capitão Fernando da Costa Maia (entre Setembro de 1882 e Dezembro de 1888), Manuel Pereira da Costa, José Baptista Figueiredo e Moysés Augusto. A actividade daquele Gabinete acha-se meticulosamente registada nos *"Mapas do Levantamento da Planta da Cidade do Porto",* elaborados pelo próprio Teles Ferreira entre Dezembro de 1887 e Fevereiro de 1892[207].

Mas a tarefa daquele Gabinete não se esgotou no levantamento à escala 1:500; daí foram reduzidas duas cartas: uma cadastral, na escala 1:2500; e outra de "gabinete", na escala de 1:5000. Esta última viria a ser gravada pelo grupo de gravadores da Direcção Geral dos trabalhos Geodésicos, representados por Cassiano Augusto Vidal da Maia, que se apresentaram ao concurso aberto pela Câmara em 11 de Maio de 1892 e cuja proposta foi apoiada por Teles Ferreira, pois considerava que "no paíz só [eles] são reconhecidos de merecimento n'este género de trabalho..., por ser sua especialidade a gravura em pedra"[208]. O original foi enviado para Lisboa em Junho de 1893 e as pedras, acompanhadas da respectiva carta gravada, foram recebidas no Porto em Junho de 1895.

Para obviar ao "aparente excesso" da verba de 5.000$000 reis do custo dos 1500 exemplares da gravação da carta, Teles Ferreira indica algumas possibilidades para angariar uma receita compensadora: a carta poderia ser vendida às repartições públicas ou ao público, e, numa hipótese curiosa e significativa, ela «encontrará uma venda rápida no Brazil, onde a maioria da nossa colónia é filha das províncias do norte, que de certo adquire com prazer a planta do Porto, onde lerá mil recordações da pátria, sempre tão grata aos expatriados». Por outro lado, e ainda no capítulo das receitas possíveis, Teles Ferreira propõe uma medida que evidencia a sua competência técnica

204. Ibidem.

205. Idem.

206. Relatório da Comissão Executiva da Câmara Municipal do Porto. 1892, pp. 13-16.

207. A.H.M.P., Mapas do Levantamento da Planta da Cidade do Porto da autoria de Augusto Gerardo Telles Ferreira.

208. Telles Ferreira — Relatório..., 1892.

aliada a um esclarecido sentido administrativo: refere-se à possibilidade de permanência do Gabinete que levantou e desenhou a planta, agora dedicado à sua conservação e actualização, diminuindo os encargos deste Gabinete através da medida que tornasse obrigatório a todos os projectos apresentados à Câmara a respectiva localização em cópias da sua planta geral.

A centenária Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 é hoje um documento raro da nossa cartografia urbana, de inestimável valor histórico, composto de duas versões do levantamento na escala de 1:500, referenciadas a 464 peças por cada versão, sendo uma a preto e branco e conservada em 453 tolhas de 51 cm / 81 cm, e outra a cor (aguarelada) e conservada em 446 tolhas de 64 cm / 94 cm. Ambas as versões desse levantamento encontram-se no Arquivo Histórico Municipal do Porto, e dessa base se executou uma redução à pena para a escala 1:5000, publicada numa edição litografada de seis folhas, em 1895, intitulada — *"Carta topographica da Cidade do Porto. Reduzida da que foi mandada levantar na escala de 1:500 por ordem da Camara Municipal da mesma cidade. Referida ao anno de 1892. Dirigida e levantada por Augusto Gerardo Telles Ferreira. General de Brigada Reformado Cuadjuvado pelo capitão de cavallaria Fernando da Costa Maya e mais empregados"*.

5. A importância da Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 não se restringe às peças que a constituíram e, portanto, aquilo que ela de facto é, mas alarga-se também ao que ela poderia ter sido. O trabalho desenvolvido por Teles Ferreira não se resumia a um mero exercício de levantamento territorial, mas tinha por objectivo dotar a Municipalidade de uma base cartográfica rigorosa para a gestão do espaço urbano, como ele próprio nos revela no seu relatório à Câmara. Procurou criar os elementos de inquérito e registo de toda a informação imprescindível ao rigoroso conhecimento da realidade urbana.

Quando, por exemplo, se refere à carta cadastral na escala 1:2500 não deixa de apontar as vantagens de «se poder lançar n'ella o nivelamento, curvas de nível, divisão de folhas, de freguesias, enfim tudo quanto seja necessário apreciar conjuntamente o que se não poderia fazer na Planta geral»; por outro lado, aquela planta serviria «para se poder melhor apreciar os novos estudos de ruas que forçosamente se hão-de abrir nas freguesias annexadas, depois de concluída a nova estrada da circunvalação»; mas o mais interessante é a sua referência ao cadastro, pois aquela carta «é enfim uma perfeita carta cadastral com a propriedade toda dividida, sobre a qual se poderá fazer uma perfeita matriz predial, sem os erros e as contestações provenientes das más e incorrectas medições que geralmente se praticam nestes trabalhos, provenientes da insuficiência de quem os executa, e da falta d'uma boa carta»[209].

É importante referir que, passados cem anos sobre aquele relatório, o cadastro urbano mantinha-se ainda inexistente.

---

209. Ibidem.

Por último, e após levantar o problema da conservação e actualização dos originais da planta geral, Teles Ferreira indica a possibilidade de, partindo das bases criadas, se iniciar «O estudo da planta subterrânea da cidade, para se conhecerem os diversos encanamentos do munícipio e particulares». A este propósito, deve ter-se em conta a plena oportunidade desta observação já que estava em curso o plano de abastecimento de água ao domicílio e o plano de saneamento iria, em breve, começar a ser estudado.

6. Um dos aspectos mais importantes da Carta Topográfica é sem dúvida o seu valor documental para a história urbana ou, mais concretamente, para a história da forma urbana do Porto. Ela é um precioso registo da cidade existente ao fim do século XIX. Situação que se pode considerar como uma fronteira entre dois importantes momentos do desenvolvimento do Porto: por um lado, a cidade que resultou de programas de industrialização e programas de infraestruturação básica, sobretudo ao nível dos transportes; por outro lado, a cidade que veio a resultar das tentativas de corrigir as assimetrias de um crescimento desregrado, procurando implementar um Plano Geral de desenvolvimento como instrumento de gestão urbanística. A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 é, assim, um ponto de situação e, neste sentido, a sua leitura torna-se muito interessante.

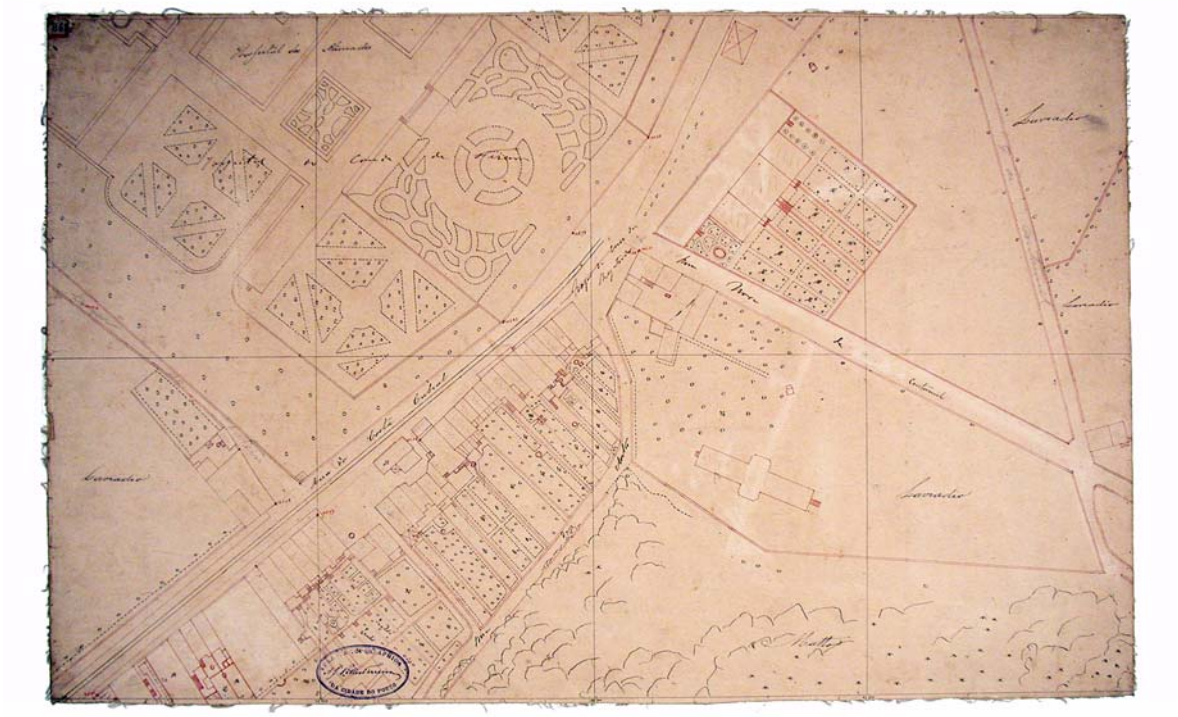


Figura 23 - Carta de Teles Ferreira, folha de levantamento de campo da zona do hospital do Conde de Ferreira (1888)
(AHMP)

É nesta Carta que, pela primeira vez, surge representada a estrada da Circunvalação, estruturada na sequência da última linha de barreiras alfandegárias e que viria a definir o limite administrativo da cidade, a norte do rio Douro.

É igualmente nesta Carta que pela primeira vez se cartografa as duas novas travessias do Douro, construídas no último quartel do século XIX: a travessia rodoviária, a duas cotas, que substituiu a Ponte Pênsil (Ponte Luís I, 1886); e a nova travessia ferroviária, que assegurou a ligação ao Sul do país articulada com a Estação de Campanhã (Ponte D. Maria, 1877). São ainda visíveis as restantes estruturas da rede de circulações ferroviárias, nomeadamente o caminho de ferro da Ervilha e a Estação de Cadouços. No capítulo dos transportes, é de assinalar também o registo do Elevador dos Guindais, entre a margem do rio e a antiga Porta do Sol.

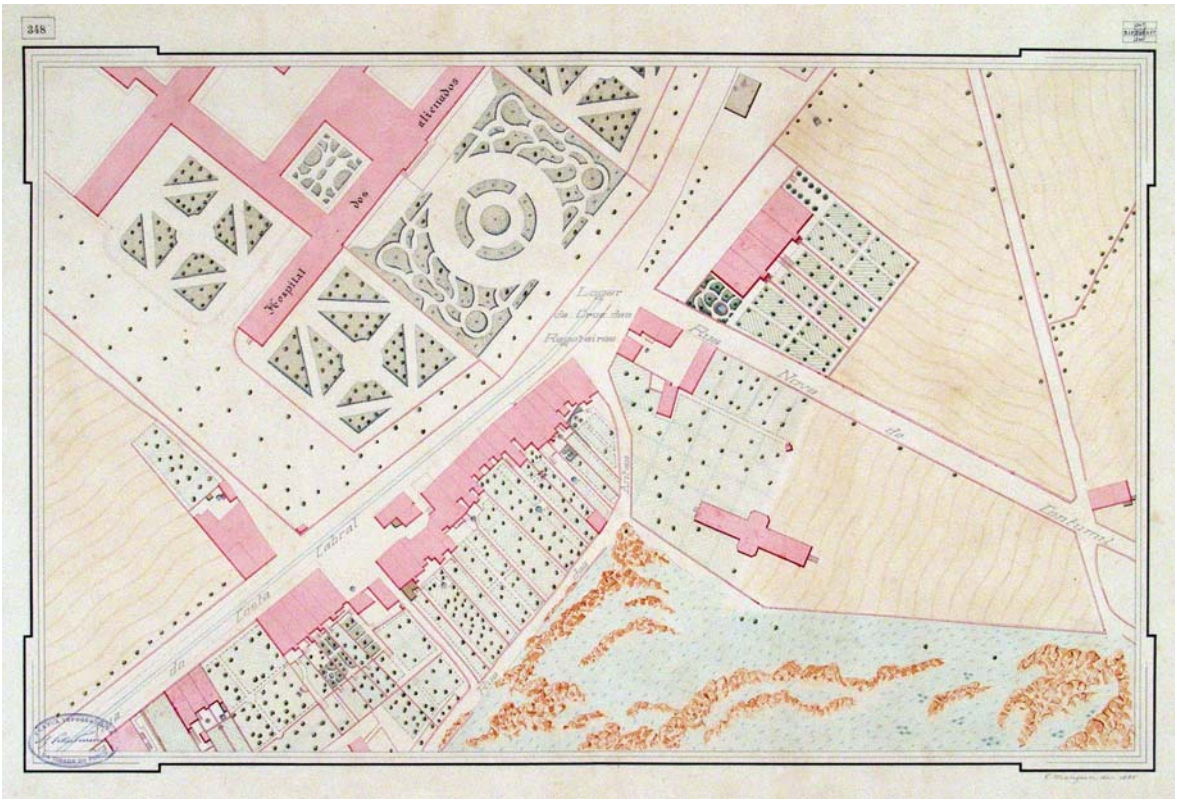


Figura 24 - Carta de Teles Ferreira, folha final da zona do hospital do Conde de Ferreira (1892) **(AHMP)**

Em relação ao rio Douro é de acentuar a inclusão da margem Sul, com um levantamento igualmente rigoroso da marginal de Vila Nova de Gaia, sobretudo o tratamento da marginal marítima.

Outro aspecto que esta Carta torna evidente é uma estrutura perfeitamente rural para norte da linha da Boavista / Marquês, onde é ainda reconhecível a implantação territorial da "malha de póvoas" de tradição medieval, que se articulavam com o núcleo urbano através dos caminhos que se dirigiam das portas da muralha aos principais centros urbanos do norte, e que marcaram a

persistente estrutura radiocêntrica da cidade do Porto. Articuladas com esta estrutura rural estão as imensas linhas de água (ribeiros) que irrigavam este território e que, muitas delas, são ainda visíveis na Carta.

Este levantamento topográfico é um importante documento pela riqueza toponímica e locativa dos numerosos lugares e montes, que hoje raramente se podem memorizar no tecido urbano — por exemplo, o lugar da *Vila Nova de Cima* e da *Vila Nova de Baixo,* na zona ocidental; ou os lugares de *Fatum, Outeiro do Tine, Tirares* e os *Montes da Bella* ou de *Marganchos,* na zona oriental.

Esta Carta permite, ainda, documentar a existência e a estrutura de grandes espaços verdes privados, que viriam a sofrer profundas transformações ou mesmo a desaparecer, como por exemplo: — a Quinta dos Pamplonas, junto ao *Campo da Regeneração* (hoje Praça da República), sobre cujo eixo se abriria a futura rua Alvares Cabral; — a Quinta da Prelada, onde se pode ler o seu extenso eixo compositivo traçado no século XVIII; — as Quintas da zona do Campo Alegre, cuja original estrutura agrária se achava "apenas perturbada" pela rua de *António Cardoso,* propositadamente aberta no alinhamento do eixo da Quinta do Salabert (posteriormente dos Andreson). Estes grandes espaços verdes surgem como contraponto aos numerosos pequenos jardins particulares, bem como aos Jardins Públicos, cuja cuidada e rigorosa representação torna esta Carta um singular documento cartográfico para a história da Jardinagem.

Mas a Carta de 1892 é, como já foi referido, um ponto de situação no desenvolvimento urbano do Porto, referenciando alguns projectos em execução ou em vias de serem executados, como por exemplo: — a Avenida da Boavista, que se achava aberta até à Fonte da Moura, indicando-se a sua sequência daí até ao Castelo do Queijo; — a futura rua Júlio Dinis, articulando o Palácio de Cristal com a rotunda da Boavista (esta ainda sem a respectiva monumentalização e ajardinamento), indicando-se um traçado recto bem diferente do que se tornaria definitivo; — ou o início da urbanização da chamada Foz Nova, já na faixa Atlântida e para Norte do núcleo de S. João da Foz, considerado, em 1869, como uma "vila urbana com o seu subúrbio".

Outro aspecto que a Carta de 1892 nos revela é a rigorosa implantação de determinados edifícios, hoje desaparecidos, e que se encontram ligados a significativos quadros da vida urbana, como a Praça de Touros na Boavista; o gasómetro, entre a Arrábida e o Monte de Santa Catarina, junto à marginal; o Museu Comercial e Industrial nos jardins do Palácio de Cristal, também já modificados pela rua do Palácio de Cristal; o Convento e Cerca das Carmelitas, junto do antigo Largo do Correio, que seria substituído pelo Bairro das Carmelitas já no início do século XX; ou o Convento de S. Bento da Avé Maria, que daria lugar à Estação Central de S. Bento, em 1900.

Do ponto de vista urbanístico, a Carta de 1892 permite, ainda, revelar a importante presença que determinados fragmentos urbanos detêm no território — pelo seu isolamento, dimensão ou estrutura — como os *cemitérios* (oriental e ocidental), os *hospitais* (Conde Ferreira, Militar e Sto. António), os *quartéis* (o de Infantaria, na rua do Triunfo, futura rua D. Manuel II, ou o da Regeneração, na futura Praça da República), as *gares e estruturas ferroviárias* (na Boavista e no

Pinheiro de Campanhã); os *mercados* (do Bolhão, do Anjo, de Ferreira Borges e do Peixe); os *matadouros;* as *instalações portuárias* (em Miragaia, com a Alfândega Nova, brevemente substituídas pelo porto de Leixões); ou ainda as *instalações industriais* (um dos agrupamentos situava-se junto ao rio, entre o *cais do Bicalho* e o *cais das Pedras,* com a Cerâmica de Massarelos e as fundições do Barão de Massarelos) que marcariam profundamente o tecido urbano ao gerarem núcleos de concentração habitacional — as *ilhas* (com pontos mais importantes na zona de S. Victor) ou já os *bairros* (com maior destaque para o de *Alexandre Herculano)* — núcleos esses que muito contribuíram para densificar a zona oriental da cidade.

Por último, importa acentuar que o levantamento topográfico de 1892 é o derradeiro registo cartográfico da estrutura urbana de algumas zonas da cidade que, poucos anos depois, viriam a ser profundamente transformadas: assim aconteceu com o antigo Bairro dos Laranjais que desapareceu após a execução do Plano da Avenida dos Aliados durante a 1ª República; também a zona do *Largo* e *Rua do Correio,* onde se localizava o mercado dos Ferros Velhos, deu lugar à edificação de um novo Bairro, projectado pelo Arquitecto Marques da Silva no início do século XX. Por outro lado, o registo da Carta de 1892 permite um interessante confronto com a estrutura que resultou da rectificação de velhos traçados viários ou da abertura de novas vias já nos meados do século XX: são exemplos, a Rotunda da Boavista e alguns tramos do eixo da Avenida da Boavista, a rua Alvares Cabral, a rua do Campo Alegre, a avenida de Marechal Gomes da Costa, a rua de Fernão de Magalhães ou toda a zona da Foz Nova.

A *Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892,* independentemente do seu valor cartográfico — justamente modelar — possui um valor histórico inestimável, pois trata-se de uma importante fonte documental para o conhecimento e o estudo da transformação da forma urbana do Porto entre o século XIX e o século XX.

4 . Carta Topográfica da Cidade do Porto - 1892

1. Ao longo da História, o Homem sempre ambicionou a um maior conhecimento do mundo e em particular, do território. Na base desse conhecimento esteve sempre a observação directa, mas desta muito cedo o Homem procurou desenvolver outros processos que permitissem a apreensão das diferenciadas unidades territoriais que constituíam o suporte físico e material da sua própria existência. Processos que facilitassem a compreensão da complexidade e interdependência do espaço natural e do espaço humano, através de visões de conjunto que pudessem ser comunicadas.

A representação cartográfica foi um dos meios que mais contribuiu para a desejada compreensão do mundo, sendo praticada desde os primeiros tempos da comunicação por escrito. Em cada momento histórico é possível referenciá-la profundamente articulada com os progressos económicos e sociais, políticos e tecnológicos, mas é durante os séculos XVIII e XIX que a representação cartográfica regista uma decisiva evolução técnica e ultrapassa os meios profissionais restritos onde circulavam um certo número de cartas utilitárias — as cartas celestes, as cartas marítimas ou as cartas militares — para afirmar as preciosas vantagens de uma cartografia prática, moderna e analítica. Vantagens que se revelariam na interpretação mais rigorosa e no controle mais racional do espaço, contribuindo para criar uma das maiores convicções do homem moderno: que, graças à observação directa dos fenómenos e à informação acumulada, seria possível aspirar a uma maior compreensão e a uma melhor gestão das suas próprias actividades.

Mas o decisivo avanço da cartografia verificar-se-ia durante os séculos XVIII e XIX no sentido de uma maior precisão representativa e da implantação e difusão de características convencionais, que permitissem generalizar o conhecimento das diversas unidades territoriais.

TAVARES, Rui – A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892. In Porto: projectar a cidade. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1992. n.º 4.

A cartografia da segunda metade do século XIX baseia-se em dois importantes recursos técnicos que a distinguem da precedente: por um lado, a representação topográfica através da curva de nível, após a fixação da referência ao nível do mar estabelecida em França nos inícios de oitocentos; por outro, a integração da componente da propriedade através da representação do parcelar — o cadastro — fazendo convergir no mesmo plano a linguagem figurativa e a linguagem numérica. Ambas as conquistas técnicas impuseram, em definitivo, a cartografia como um instrumento imprescindível à gestão do território, especialmente à gestão do espaço urbano.

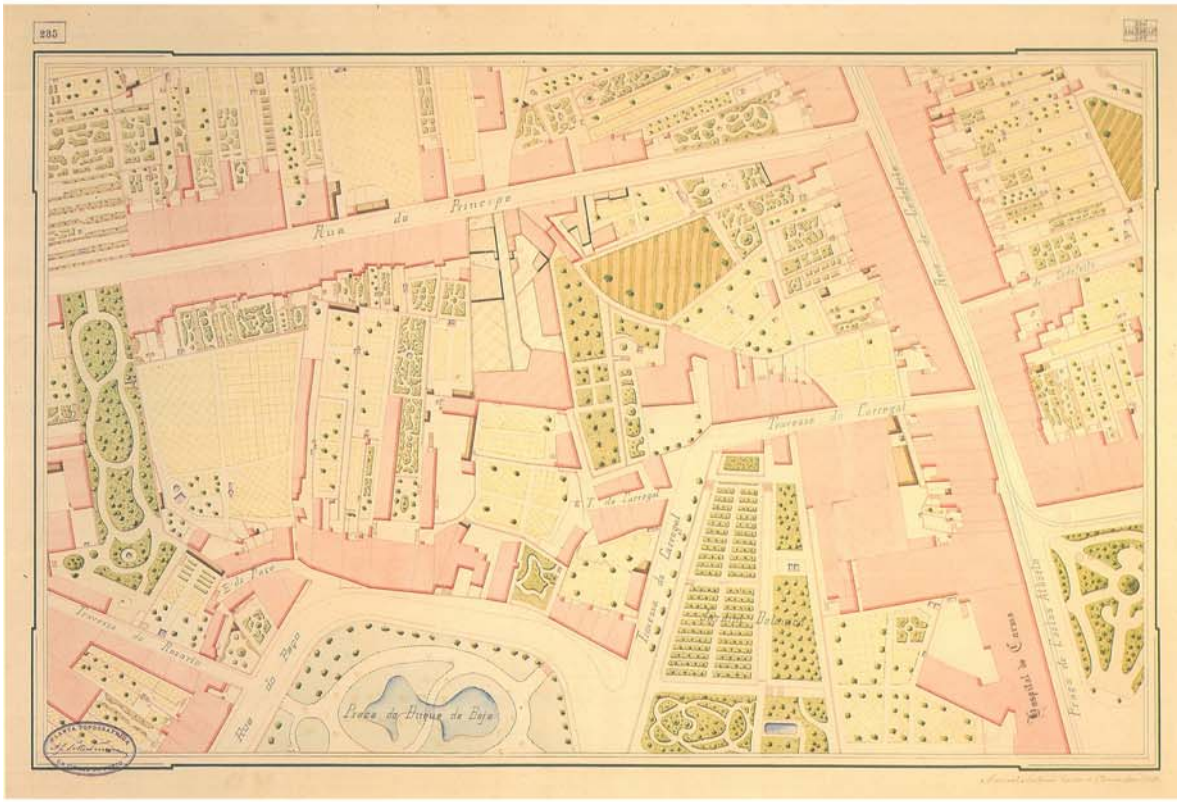
A representação topográfica através da curva de nível significa, do ponto de vista altimétrico, um salto qualitativo muito importante para o conhecimento do território, possibilitando relacionar todas as suas panes e dar resposta aos problemas infraestruturais da cidade (abastecimento de água, saneamento, novas vias e ferrovias, etc.), que se generalizarão pelas necessidades do crescimento urbano.

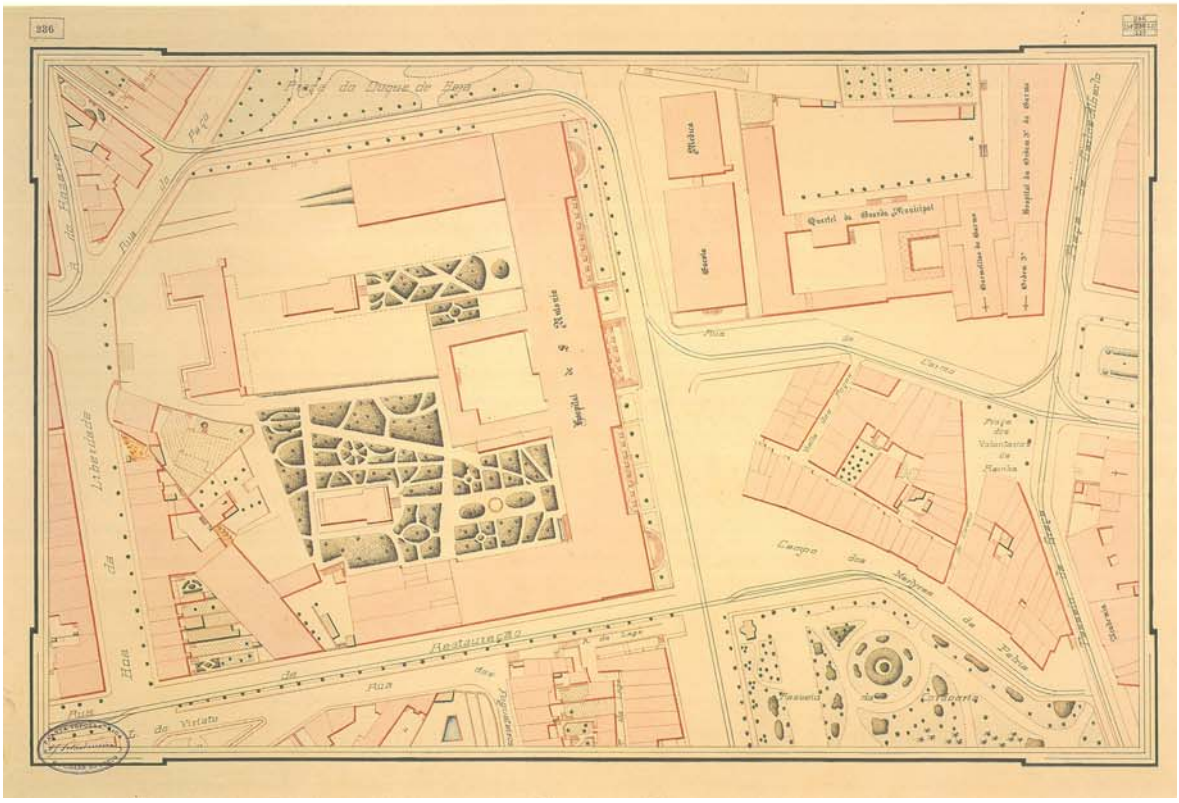
A **Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892** veio a ser o primeiro levantamento por curvas de nível da cidade do Porto, constituindo, além disso, uma excelente base figurativa do parcelar urbano da época, circunstâncias que fazem dela um verdadeiro modelo da cartografia urbana portuguesa.

2. As primeiras representações cartográficas da cidade do Porto, conhecidas até hoje, realizaram-se durante a primeira metade do século XIX. Não são levantamentos topográficos científicos, pois não se encontram referidos a qualquer nivelamento, embora tratem com rigor os aspectos locativos e da identidade dos elementos que constituíam a cidade, principalmente edifícios singulares e espaços viários.

Tendo em conta a origem dessas cartas, os seus objectivos e as suas características, é possível distinguir dois grandes grupos. Um primeiro grupo de cartas intimamente relacionadas com episódios militares — sejam as invasões francesas, seja o posterior Cerco do Porto — marcadas pela influência da engenharia militar e que, a par do rigor já referido, procuram salientar os pontos topográficos considerados militarmente estratégicos. Um segundo grupo de cartas mais influenciadas pela necessidade de apoiar determinados aspectos da vida urbana, como por exemplo a actividade portuária ou a gestão do espaço urbano, elaboradas já não exclusivamente por engenheiros militares, mas por outros técnicos, nomeadamente arquitectos.

Entre os exemplares, de um e outro grupo, considerados mais significativos, podem referir-se: no primeiro conjunto — a ***"Planta do Porto e suas Visinhanças"***, litografada em Londres, aguarelada e conhecida como a carta do Cerco do Porto — ou a célebre planta redonda, intitulada "*Cidade do Porto. Dedicado ao Ill.mo e Ex.mo Senr. Brigadeiro Gen.l Sir Nicolao Trant. Commendador da Ordem da Torre e Espada. Encarregado do Governo das Armas do Partido do Porto pelo George Balck, Assistente do Quartel Mestre General do Exército Britanico*", litografada em Londres em 1813, no segundo conjunto — o "*Plano da Cidade do Porto para este fazer aos novos alinhamentos do mesmo plano, para acautelar o construção dos Edifícios, para (..) e*


235
Rua do Principe
Praça do Duque de Loulé
Hospital de Lazaros

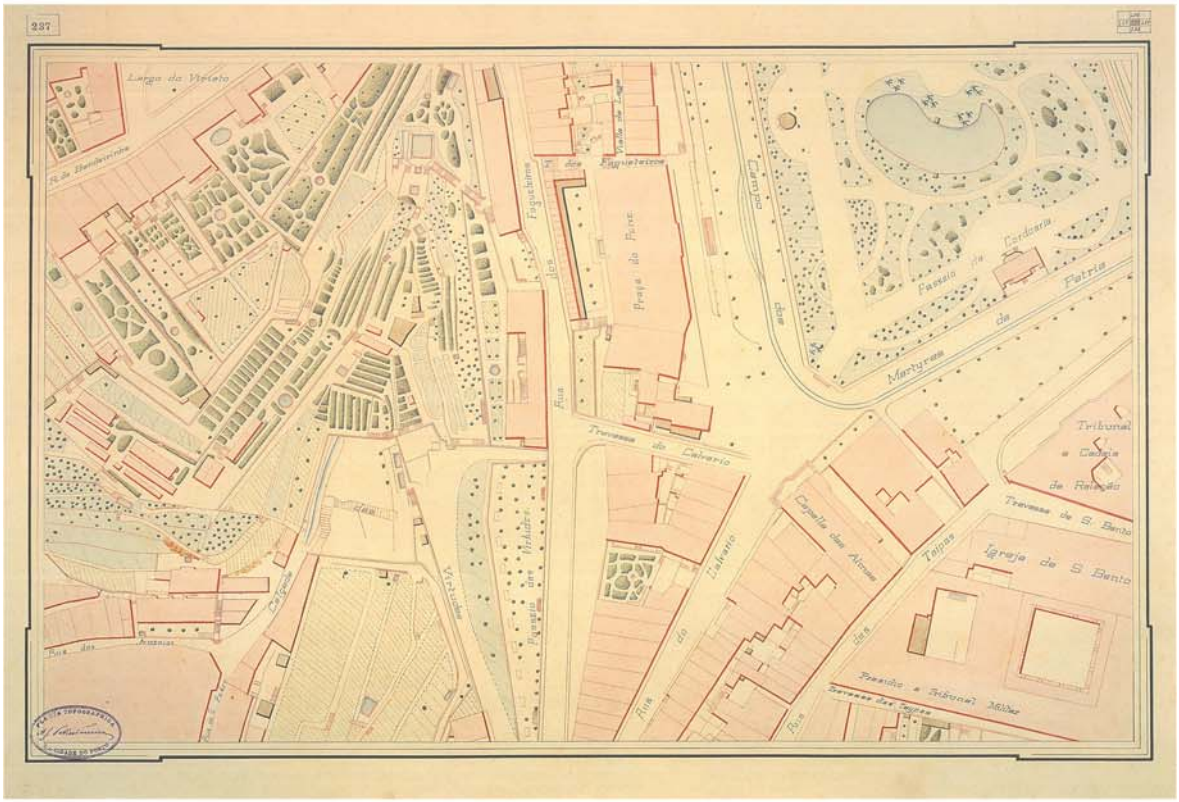

236
Praça do Duque de Loulé
Hospital de S. Marcos
Quartel da Guarda Municipal
Rua da Liberdade
Rua da Restauração
Campo dos Mártires da Pátria

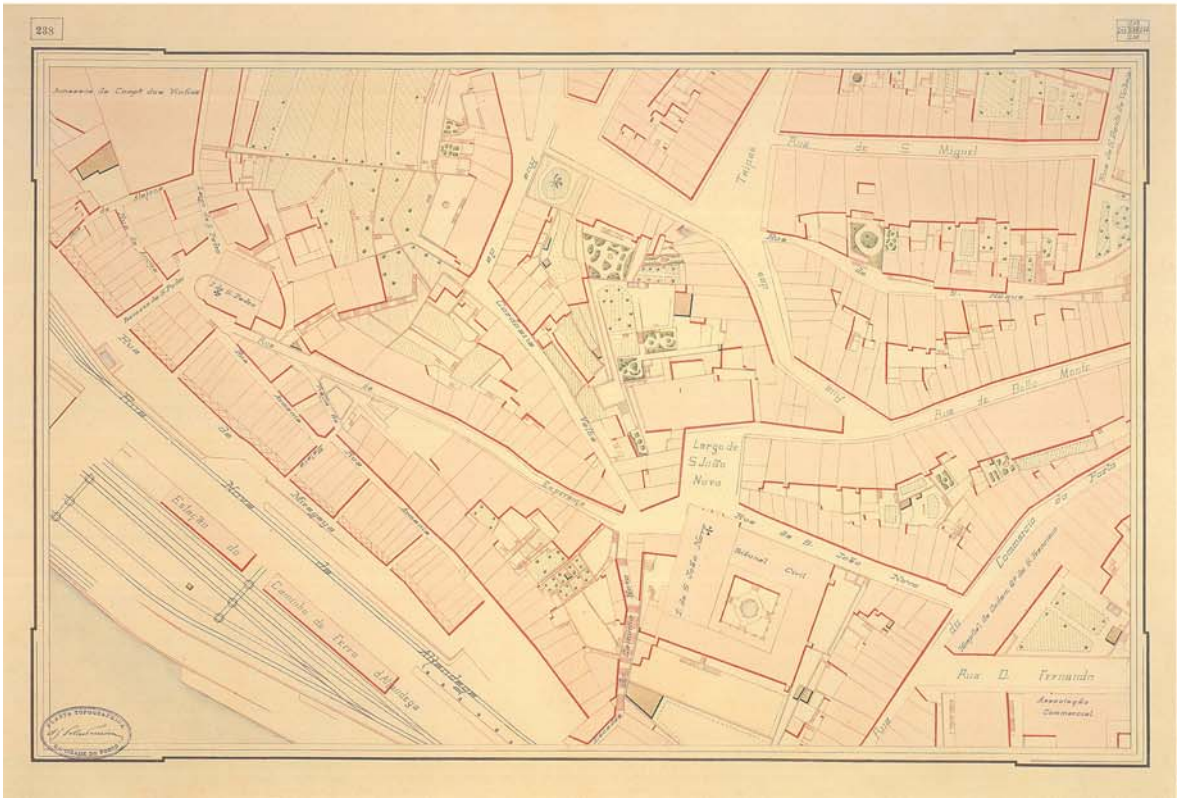
igualmente servir de governo à iluminação da cidade...”, em cor, desenhada por José Francisco de Paiva e datada de 22 de Fevereiro de 1824 — a “*Oporto*”, que inclui um pequeno registo “*The Environs of Oporto*” e uma vista “*View of Oporto from Torre da Marca*”, por W. B. Clarcke, em cor e litografada em Londres em 1833 — a “Planta Topographica da Cidade do Porto, Aonde se vêem exactamente marcados todos os Edifícios Praças e ruas novamente abertas, bem como alguns projectos approvados pelas Authoridades Municipaes, para maior comodidade dos seus habitantes e beleza da mesma Cidade, Ampliada e corrigido a Graphometro em 1839 por J. C. Lima” — e a “*Planta da Cidade do Porto. Desenhada em Lisboa em 1844 por Frederico Perry Vidal*”.

As duas últimas cartas inscrevem-se numa política mais ampla de controlo do desenvolvimento do espaço urbano chegando mesmo uma delas — a de 1839 — a indicar alguns projectos de arruamentos.

Mas o programa de desenvolvimento do país empreendido pela política de Regeneração, durante os anos 50, altera o quadro da gestão do território, acentuando a necessidade de um conhecimento mais rigoroso, sobretudo das principais cidades do Reino. Desenvolveram-se, então, importantes trabalhos de cartografia nas duas principais cidades, trabalhos que viriam a ficar integrados nas actividades do recém-criado Ministério das Obras Públicas (através da Direcção dos Trabalhos Geodésicos e Topográficos, 1852). Em Lisboa, tinham-se já iniciado levantamentos entre 1841 e 1843 para a carta dos arredores da cidade (à escala 1:10000, dirigida por Carlos Chelmicki) e vieram a publicar-se cartas da cidade referidas ao ano de 1855 (por Pézerat) e ao ano de 1871 (pela Comissão Geodésica). No Porto, o problema é exposto ao Governo Civil em ofício dirigido pela Municipalidade em 1856, facto que motivaria o engenheiro Carlos de Pézerat a oferecer-se à Câmara em 1859 para o levantamento da Carta. A Câmara Municipal do Porto — que não aceitou a disponibilidade de Pézerat apesar da recomendação de Filipe Folque, Director dos Trabalhos Geodésicos do Reino — viria a abrir concurso, cerca de 10 anos mais tarde, com um programa publicado no Diário do Governo de 20 de Setembro de 1869, exactamente um ano após ter recebido do Instituto Geográfico o processo relativo à triangulação e nivelamento da cidade.

No programa elaborado pelo engenheiro civil da Câmara, refere-se a escala a que devia obedecer o levantamento (1:500) e a área a respeitar: “*na 1ª secção compreenderá o terreno incluído dentro da linha de circunvalação da cidade, e bem assim a margem direita do rio Douro a jusante da cidade até cerca de 200 metros de distância ao norte da estrada marginal, que corre paralela à mesma margem, e parte povoada da villa de S. João da Foz, a qual será limitada pelas pontos trignométricos — Sobreiros, Olivaes, Cunha 1ª, Senhora da Luz e Carreiros; na 2ª secção compreenderá o terreno dos suburbios da cidade, parte da freguesia de Lordelo do Oiro, os suburbios da villa de S. João da Foz, e a margem esquerda do rio Douro, desde a Pedra Salgada até a Pedra do Cão*”. A área abrangida pelo levantamento perfazia um total de 3:150 hectares. Impunha-se ainda um nivelamento rigoroso, absoluto e relativo de 2 em 2 metros, bem como a representação por massas distinguindo os edifícios dos terrenos, em ambos diferenciando os de domínio público, especial, corporativo ou particular. Relativamente aos terrenos da parte não


237
Largo do Visconde
Praça do Rato
Passeio da Cordoaria
Tribunal e Cadeia da Relação
Igreja de S. Bento
Travessa de S. Bento


238
Rua de S. Miguel
Largo de S. João Nova
Rua D. Fernando

edificada deveria diferenciar-se aqueles "*em que se dá qualquer espécie de cultura d'aqueles em que a não houver por estarem applicados a outros usos*".

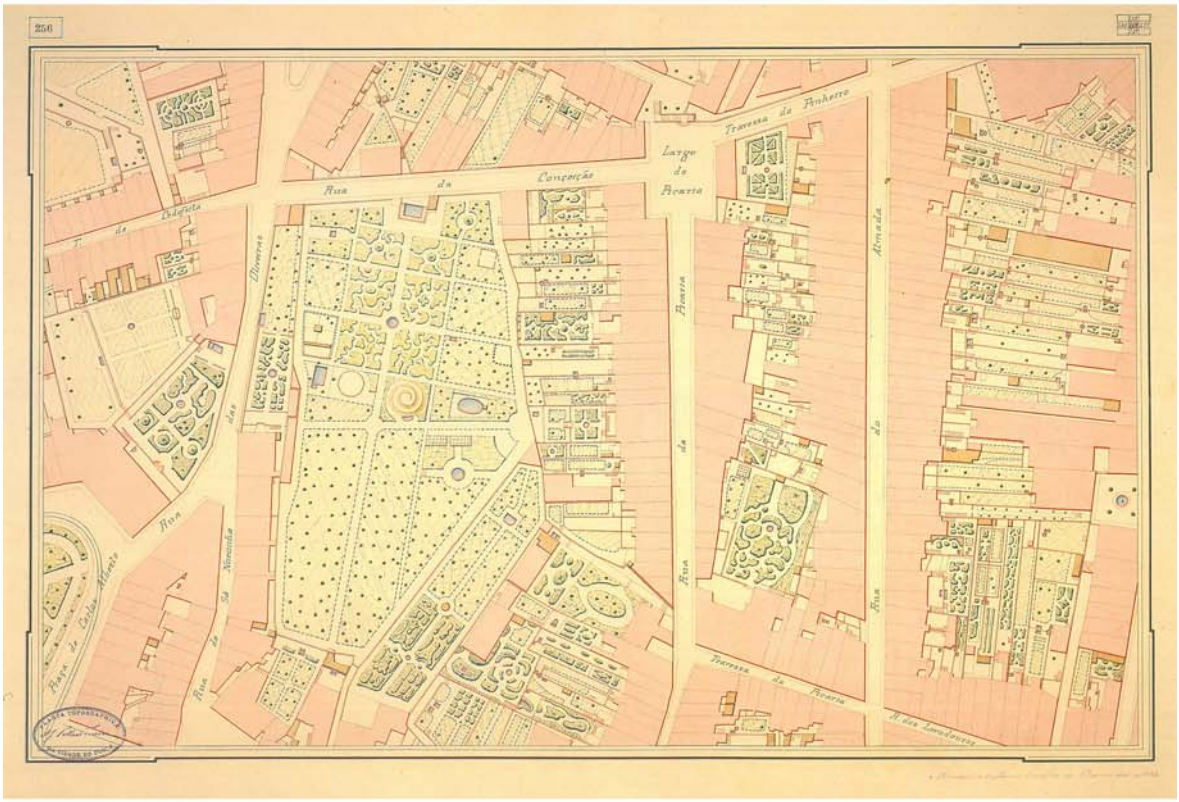
As propostas apresentadas a concurso foram abertas em sessão da Câmara de 21 de Outubro de 1869, constando as de: Bartholomeu Achilles Dejante, propondo-se tomar a referida empresa sem modificações ao programa, pelo preço total de 2.800$000 reis p/hect.; J. C. Chelmich, propondo-se executar a carta, com modificações ao programa, pelo preço total de 7.800$000 reis p/hect.; Carlos de Pézerat, também com modificações ao programa e um preço de 8.600$000 reis p/hect.; João Joaquim de Matos — José Augusto Correa de Barros — António Maria Kopke de Carvalho, sem modificações ao programa e um preço de 9.700$000 reis p/hect.; e Frederico Perry Vidal — Manuel do Couto Guimarães, sem modificações ao programa e um preço de 10.000$000 reis p/hect.

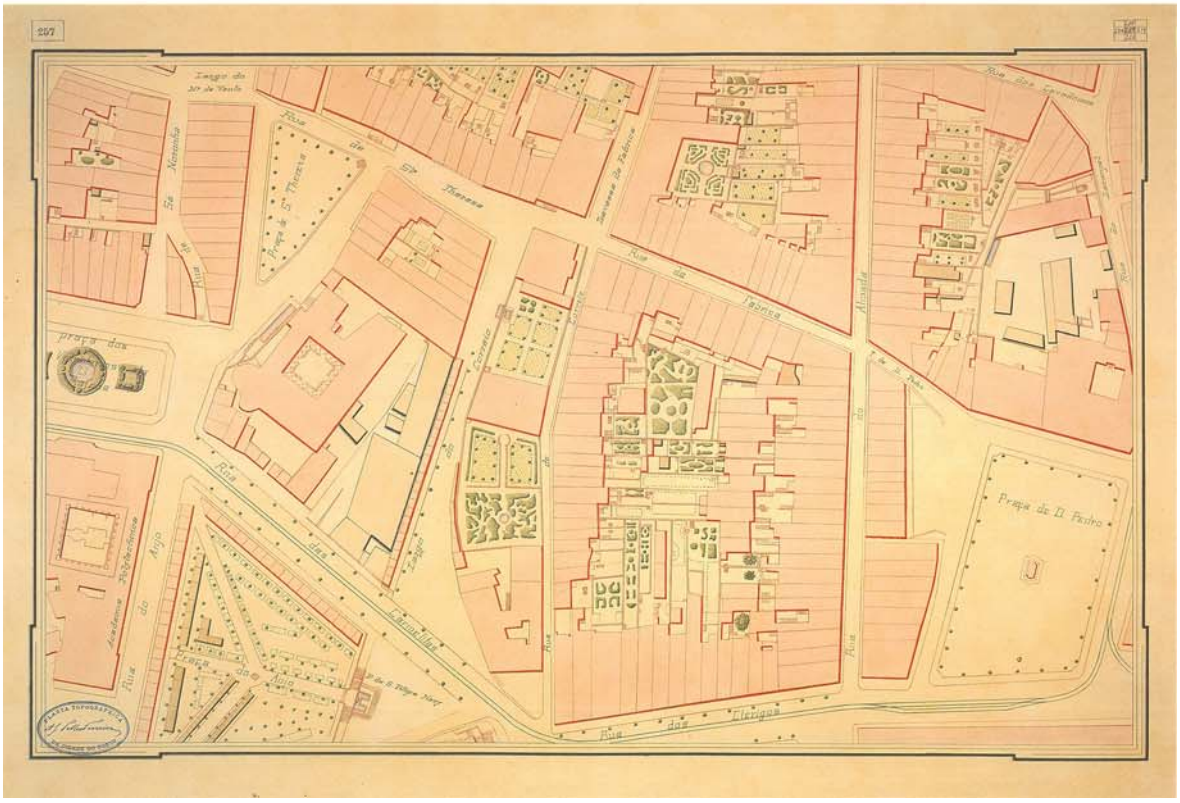
Os trabalhos viriam a ser adjudicados a Bartholomeu Achilles Dejante, uma vez que se tratava da proposta mais favorável economicamente. Tão favorável que gerou desconfiança em alguns dos concorrentes e a equipa de Joaquim de Matos, Correa de Barros e Kopke de Carvalho apresentou mesmo um protesto contra qualquer indemnização que no futuro viesse a ser concedido ao engenheiro Dejante, pois reconheciam a manifesta impossibilidade de executar, com rigor, o levantamento da Planta da Cidade pelo preço de 2.500$000 reis. Fosse ou não por estas razões, o facto é que em 1877 morria o engenheiro Achilles Dejante sem ter praticamente iniciado os trabalhos.

A Câmara Municipal, reconhecendo a absoluta necessidade de obter um actualizado levantamento geral da cidade — imprescindível instrumento de gestão de um espaço urbano que já acusava os efeitos da localização industrial, com importantes transformações ao nível da circulação (por ex. a ponte ferroviária Maria Pia, 1877) — decide, em 1877, adoptar o sistema de administração directa e encarregar o engenheiro municipal Agnelo José Moreira de executar a tarefa. Este reclamaria o apoio do capitão Augusto Gerardo Teles Ferreira (da Repartição dos Trabalhos Geodésicos, nomeado topógrafo de 1.ª classe em 1856), que se apresentou ao serviço da Câmara em 7 de Agosto de 1877. A empresa conheceu então um decisivo avanço e, apesar da necessária correcção dos pontos de triangulação para os adaptar à escala 1:500, em Maio de 1878 estavam já levantados 52 hectares da planta da cidade "*na sua parte mais dificil, que é a das freguesias da Sé e da Victória... começando-se [então] um trabalho mais regular... e achando-se hoje levantados 275 hectares, distribuidos em 30 folhas de desenho, e d'estas desenhadas completamente 3, e mais 2 bastante adiantadas*", de acordo com o registo do "*Relatório da Gerência da Câmara Municipal do Porto durante o Biennio de 1878 e 1879*".

No mesmo relatório, reconhecia-se que o trabalho de desenho, *"exclusivamente feito pelo desenhador da Câmara nas horas que lhe sobram dos trabalhos a que é obrigado como empregado do município"*, não acompanhava o ritmo do levantamento e propõe-se entregar esta tarefa a desenhadores fora do quadro da Câmara.

É já intenção declarada da Câmara de proceder à redução do levantamento da escala 1:500 para 1:5000 e *"fazer-se a competente publicação, o que dará também alguma receita, diminuindo*


256
Rua da Conceição
Largo de Arroios
Travessa de Arroios
Rua de Arroios
Rua da Almeda
Travessa de Arroios
Rua das Janellas Verdes

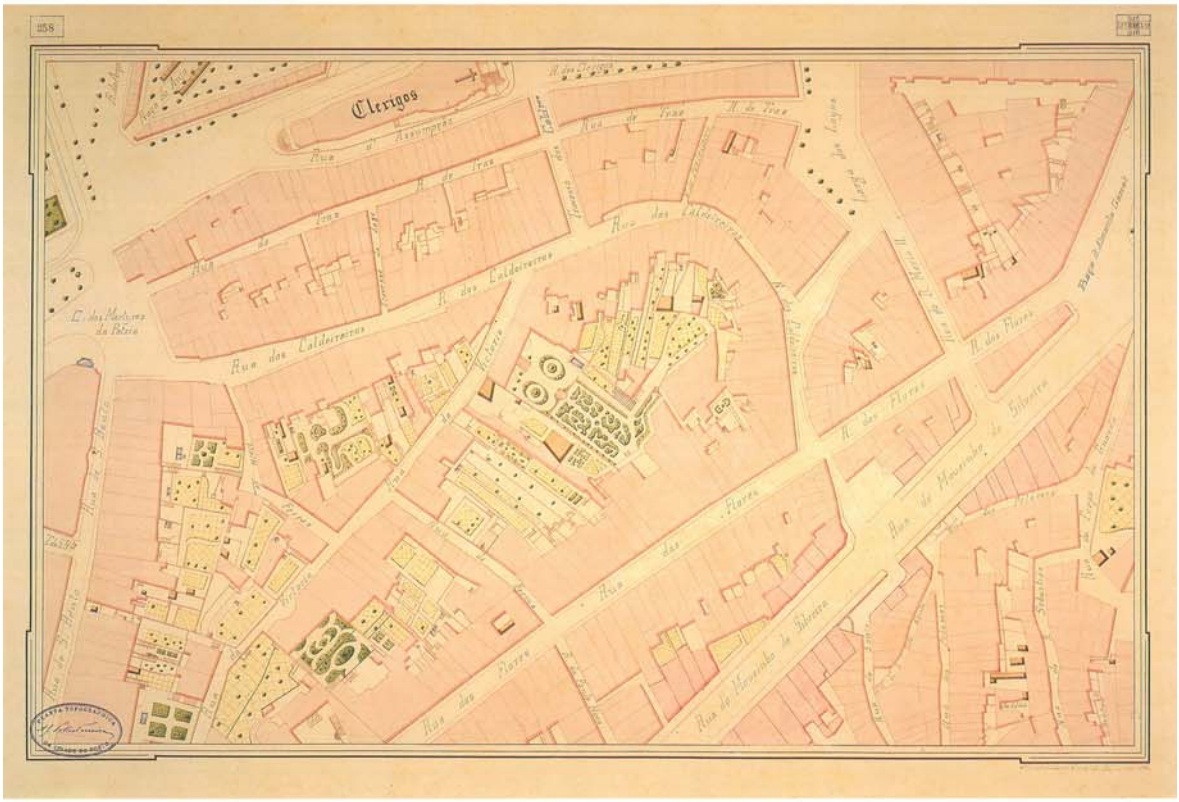

257
Rua de Santa Thereza
Travessa de Santa Thereza
Rua da Fabrica
Rua da Almeda
Praça dos Restauradores
Rua do Arco
Rua das Flores
Praça de D. Pedro

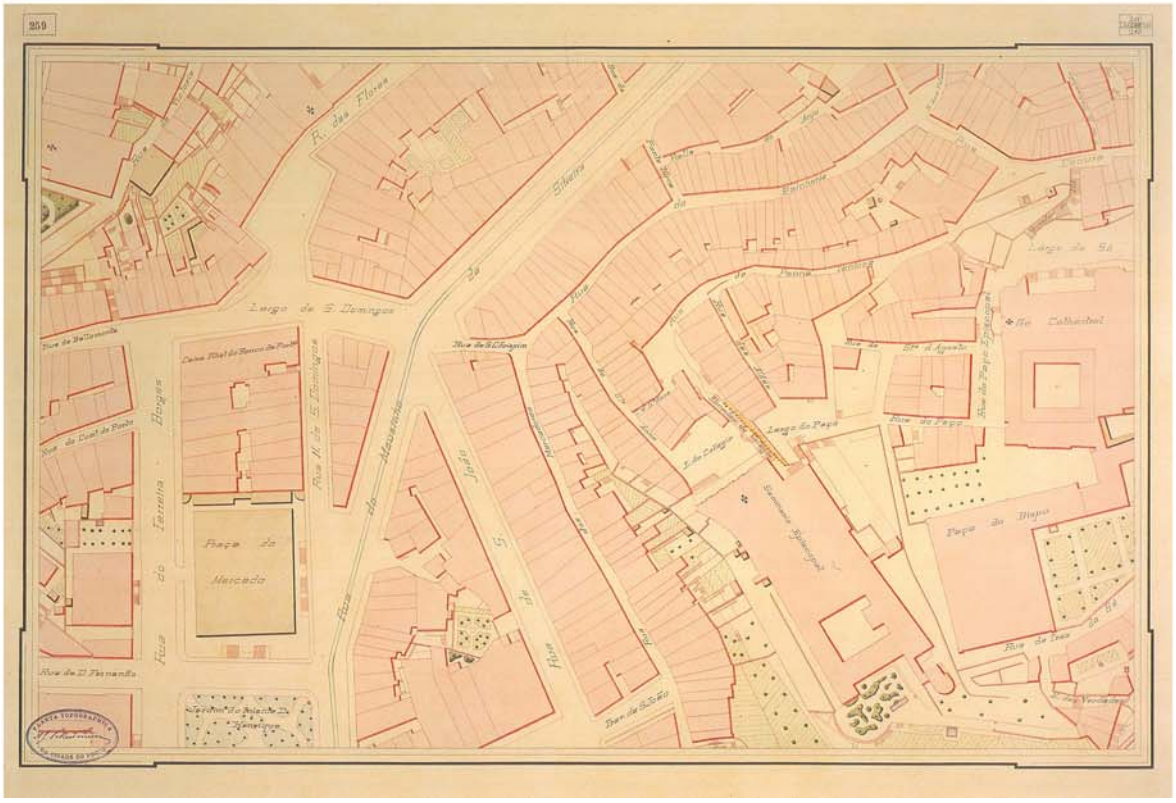
assim o sacrifício pecuniário que se faz com este trabalho". O ritmo dos trabalhos foi então intensificado e, em 1892, o levantamento da planta da cidade na escala 1:500 estava praticamente concluído, faltando apenas algumas rectificações, para a referir àquele mesmo ano, como expôs Augusto Gerardo Teles Ferreira à Câmara em relatório de 30 de Março de 1892. Para esse bom andamento muito deve ter contribuído a formação de uma espécie de Gabinete coordenado por Teles Ferreira, onde trabalharam o capitão Fernando da Costa Maia (entre Setembro de 1882 e Dezembro de 1888), Manuel Pereira da Costa, José Baptista Figueiredo e Moysés Augusto. A actividade daquele Gabinete acha-se meticulosamente registada nos *"Mapas do Levantamento da Planta da Cidade do Porto"*, elaborados pelo próprio Teles Ferreira entre Dezembro de 1887 e Fevereiro de 1892, documento que igualmente se conserva no Arquivo Histórico Municipal do Porto.

Mas a tarefa daquele Gabinete não se esgotou no levantamento à escala 1:500; daí foram reduzidas duas cartas: uma cadastral, na escala de 1:2500; e outra de "gabinete", na escala de 1:5000. Esta última viria a ser gravada pelo grupo de gravadores da Direcção Geral dos Trabalhos Geodésicos, representados por Cassiano Augusto Vidal da Maia, que se apresentaram ao concurso aberto pela Câmara em 11 de Maio de 1892 e cuja proposta foi apoiada por Teles Ferreira, pois considerava que *"no paíz só [eles] são reconhecidos de merecimento n'este género de trabalho…por ser sua especialidade a gravura em pedra"*. O original foi enviado para Lisboa em Junho de 1893 e as pedras, acompanhadas da respectiva carta gravada, foram recebidas no Porto em Junho de 1895.

Para obviar ao "aparente excesso" da verba de 5.000$000 reis do custo dos 1:500 exemplares da gravação da carta, Teles Ferreira indica algumas possibilidades para angariar uma receita compensadora: a carta poderia ser vendida às repartições públicas ou ao público, e, numa hipótese curiosa e significativa, ela *"encontrará uma venda rápida no Brazil, onde a maioria da nossa colónia é filha das províncias do norte, que de certo adquire com prazer a planta do Porto, onde lerá mil recordações da patria, sempre tão grata aos expatriados"*. Por outro lado, e ainda no capítulo das receitas possíveis, Teles Ferreira propõe uma medida que evidencia a sua competência técnica, aliada a um esclarecido sentido administrativo: refere-se à possibilidade de permanência do Gabinete que levantou e desenhou a planta, agora dedicado à sua conservação e actualização, diminuindo os encargos deste Gabinete através da medida que tornasse obrigatório, para todos os projectos apresentados à Câmara, a respectiva localização em cópias da sua planta geral.

A centenária "Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892" é hoje um documento raro da nossa cartografia urbana, de inestimável valor histórico, composto de duas versões do levantamento na escala 1:500, referenciadas a 464 peças por cada versão, sendo uma a preto-e-branco e conservada em 453 folhas de 51cm/81cm, e outra a cor (aguarelada) e conservada em 446 folhas de 64cm/94cm. Ambas as versões desse levantamento encontram-se no Arquivo Histórico Municipal do Porto, e da versão a cor editam-se pela primeira vez (cem anos após a sua conclusão) as folhas correspondentes à zona central da cidade, que incorporam o presente álbum.


258
Clerigos
Rua dos Caldeireiros
Rua das Flores
Rua de Santa Maria
Rua do Heroismo
Rua de Trav.
Rua da Assumpção


259
Largo de S. Domingos
Rua das Flores
Rua do Heroismo
Rua de S. Domingos
Praça do Mercado
Largo da Sé
Largo do Paço
Rua de S. Fernando
Rua do Duque de Ponte
Rua da Fabrica das Borgas

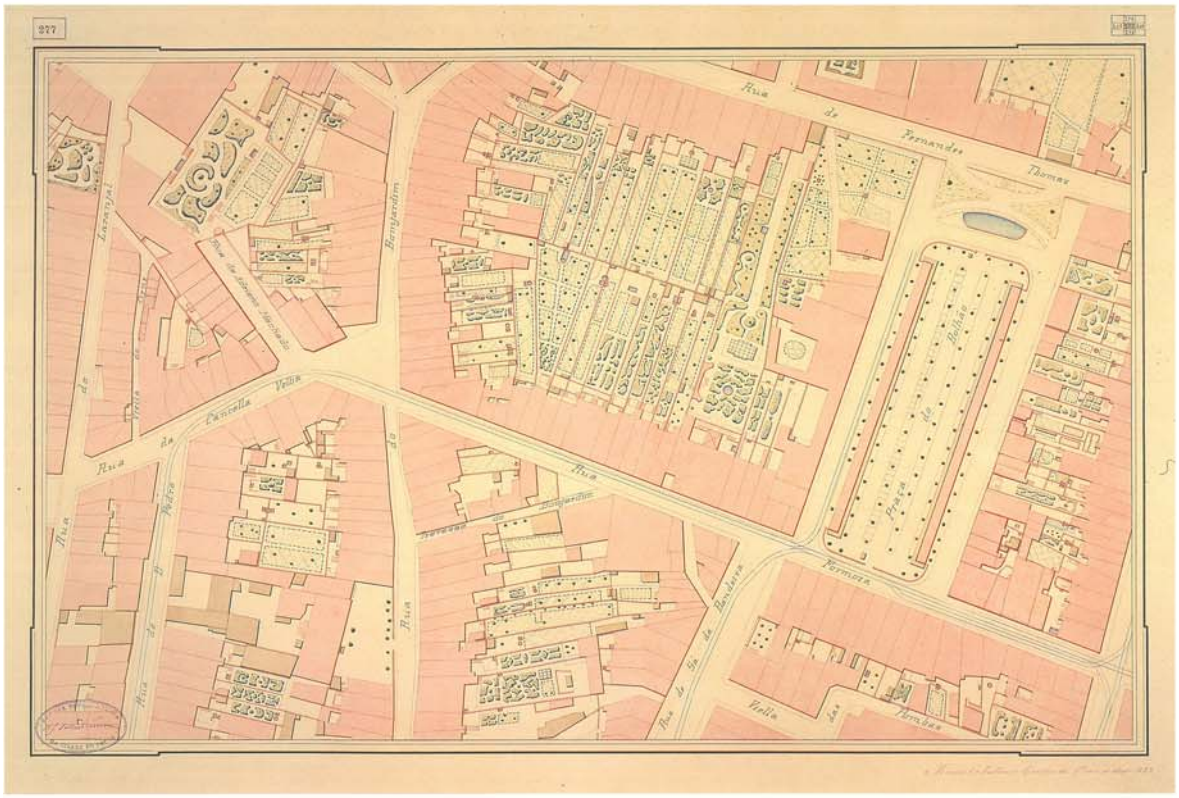
3. A importância da Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 não se restringe às peças que a constituíram e, portanto, aquilo que ela de facto é, mas alarga-se também ao que ela poderia ter sido. O trabalho desenvolvido por Teles Ferreira não se resumia a um mero exercício de levantamento territorial, mas tinha por objectivo dotar a Municipalidade de um eficaz instrumento de gestão do espaço urbano, como ele próprio nos revela no seu relatório à Câmara. Procurou criar as bases de inquérito e registo de toda a informação imprescindível ao rigoroso conhecimento da realidade urbanística.

Entre aquela informação, Teles Ferreira incluía a que se refere à propriedade — o cadastro — constituindo o levantamento de 1892 uma excelente base figurativa para o seu registo, pois tratava-se de *"uma perfeita carta cadastral com a propriedade toda dividida, sobre a qual se poderá fazer uma perfeita matriz predial, sem os erros e as contestações provenientes das más e incorrectas medições que geralmente se praticam nestes trabalhos, provenientes da insuficiência de uma boa carta"*. A perfeição desta carta com vista ao cadastro urbano deriva não só do facto de ela permitir uma rigorosa identificação da propriedade, mas também um pormenorizado registo gráfico da configuração e constituição dessa mesma propriedade urbana. Neste aspecto, a Carta de 1892 é um importante documento para o estudo do parcelar urbano da época, quer ao nível da sua forma, quer ao nível do seu preenchimento edificado. Note-se que a Carta permite reconhecer os diversos ritmos da divisão da propriedade (as dimensões da frente e profundidade dos lotes) de acordo com a evolução do espaço urbano — a este propósito comparem-se por ex. as folhas 259-260 e 256-257, correspondentes, respectivamente, à cidade medieval e à cidade setecentista. Por outro lado, é possível reconhecer a ocupação do lote, tendo em conta a relação entre as áreas edificadas e as áreas não edificadas, estas últimas maioritariamente preenchidas por jardins, cuja riqueza e variedade dos desenhos registados na Carta fazem dela um notável documento gráfico para a história da Jardinagem.

É importante referir que, passados praticamente cem anos sobre aquele relatório, o cadastro urbano mantém-se ainda inexistente.

Neste relatório, Teles Ferreira indicava ainda a possibilidade de se iniciar, partindo das bases criadas, *"o estudo da planta subterrânea da cidade, para se conhecerem os diversos encanamentos do município e particulares"*. A este propósito, deve ter-se em conta a plena oportunidade desta observação já que estava em curso o plano de abastecimento domiciliário de água e o plano de saneamento iria, em breve, começar a ser estudado.

Mas um dos aspectos mais importantes da Carta Topográfica de 1892 é sem dúvida o seu valor documental para a história urbana ou, mais concretamente, para a história da forma urbana do Porto. Ela é um precioso registo da cidade existente ao fim do século XIX e, neste sentido, a sua leitura torna-se muito interessante. Por um lado, é nesta carta que são representadas pela primeira vez muitas das novas situações urbanas, decorrentes das transformações implementadas pela política da Regeneração e realizadas entre as décadas de 50 e 70; por outro lado, esta Carta é o


277
Rua de Fernandes Thomaz
Rua do Bonjardim
Rua de Santa Catharina
Travessa do Bonjardim
Rua de S. Victor
Rua de S. Victor
Rua de S. Victor

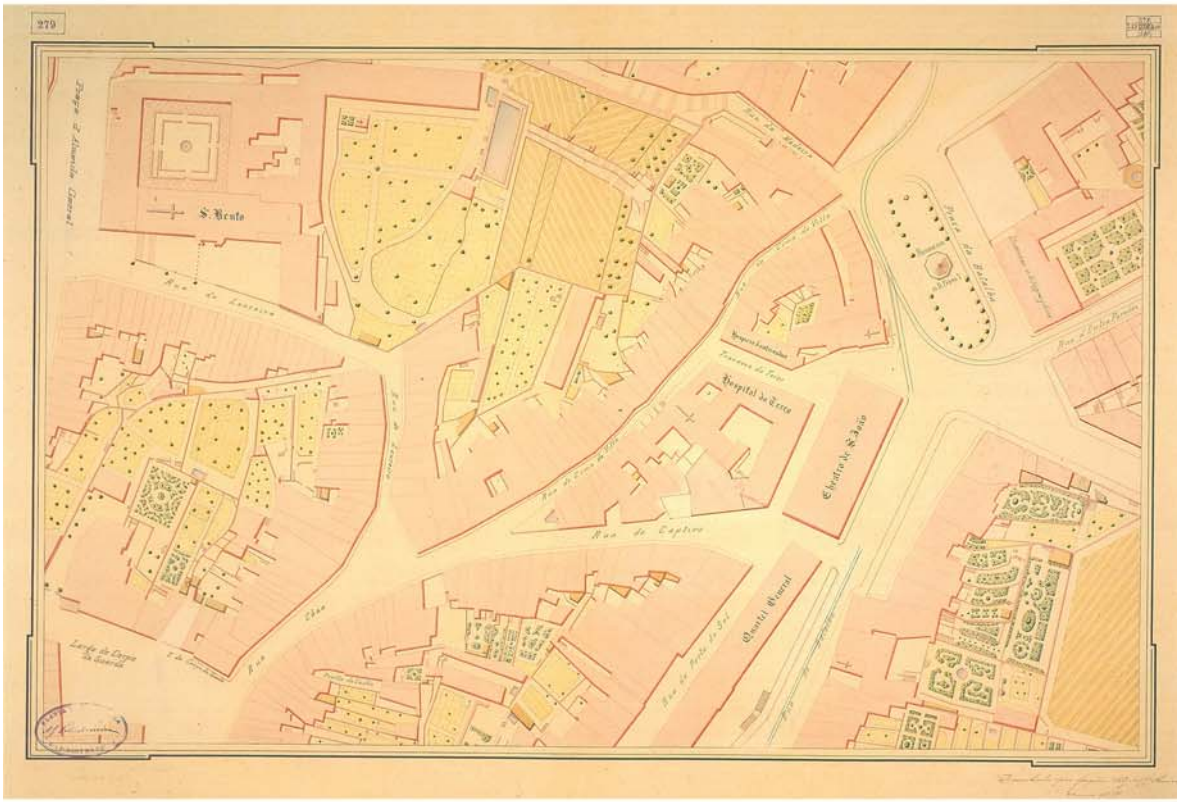
derradeiro registo gráfico, de conjunto, de muitas outras situações que viriam a ser profundamente transformadas no decurso da gestão republicana e após a instauração do Estado Novo.

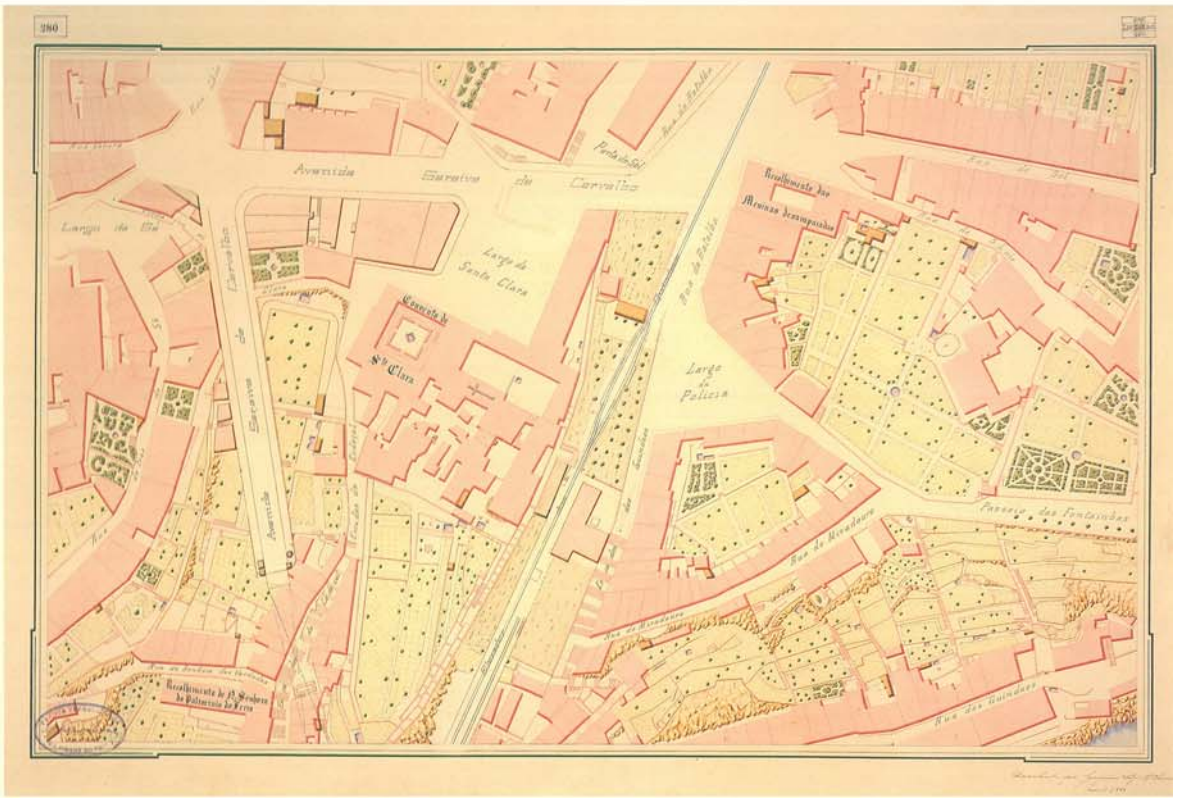
Relativamente à área central da cidade, correspondente às folhas que são editadas neste álbum, veja-se o exemplo da actual zona do Infante/Largo de S. Domingos com a Rua Nova de S. Domingos, o Jardim do Infante D. Henrique ou a Praça do Mercado (Ferreira Borges, 1885-88), acontecimentos recentes tendo em conta a data da Carta e, em cena medida, sucedâneos da abertura do eixo da Rua do Mouzinho da Silveira (1872-75) que, pela primeira vez, surge cartografado (folhas 258, 259, 260). Outro acontecimento próximo da data da Carta foi a construção da nova travessia rodoviária do rio Douro — a Ponte de D. Luís 1 (1866) — que substituiu a Ponte Pênsil (1843) e cujo tabuleiro superior originou a abertura dos dois tramos da Avenida Saraiva de Carvalho, sendo esta a sua primeira representação cartográfica no conjunto da cidade (folhas 279, 280).

Em confronto com as situações anteriores, a Carta de 1892 é o último levantamento topográfico rigoroso do conjunto de algumas estruturas urbanas hoje desaparecidas: assim aconteceu com o antigo Bairro dos Laranjais sobre o qual se abriria a Avenida dos Aliados (1917), segundo um plano estudado durante a gestão republicana pelo arquitecto inglês Barrv Parker, fazendo desaparecer as Ruas do Laranjal, D. Pedro, da Cancela Velha e dos Lavadouros, bem como a estrutura da Praça de D. Pedro onde figuravam, a norte, os antigos palácios da Praça Nova (1727), um dos quais viria a ser ocupado pelos Paços do Concelho em 1819 (folhas 256, 257, 277); o mesmo sucedeu com a estrutura da zona do Largo e Rua do Correio, que envolvia o antigo Convento das Carmelitas, substituída pelo novo Bairro projectado no início do século pelo arquitecto Marques da Silva (folha 257); ou, ainda, na zona da Sé Catedral, cuja malha urbana formalizada na Idade Média dará lugar a amplos terreiros, inseridos no plano de monumentalização executado nos anos 40 deste século (folhas 259).

Outro aspecto que a Carta revela prende-se com a localização e configuração — aqui com notável pormenor — de alguns espaços urbanos significativos, sendo mesmo um dos raros documentos de um determinado momento da vida desses espaços, tais como o Jardim Botânico que existiu nas traseiras do Hospital do Carmo à Travessa do Carregal (folha 235), os diversos espaços de mercado que na sequência do Plano Correa de Barros (1881) se dispersaram pela cidade — aqui se referenciam a Praça do Bolhão (folha 277), a Praça do Anjo (folha 257), a Praça do Mercado (Ferreira Borges) (folha 259) e a Praça do Peixe (folha 237) — ou a praças urbanas onde se destacam arborizações hoje inexistentes e monumentos de recente construção — são exemplos as Praças da Batalha (folha 279), D. Pedro (folha 257), dos Voluntários da Rainha (folha 236), da Ribeira (folha 260), ou do Largo dos Lóios (folha 258).

A Carta de 1892 permite ainda documentar a inserção urbana — e em alguns casos a própria estruturação espacial — de edifícios singulares, muitos dos quais já desaparecidos e outros posteriormente transformados, como o Convento das Carmelitas, o Convento de S. Bento da Avé-


279
S. Bento
Hospital de Terra
Quartel
Rua do Capitão


280
Largo de Santa Clara
Largo da Polícia
Rua do Mirador

Maria, o Convento de Sta. Clara, o Convento de S. João Novo, o Hospital de Sto. António, o Tribunal e Cadeia da Relação, o Teatro de S. João e a Academia Politécnica.

Por último, importa assinalar o valor documental da Carta ao registar diversas estruturas intimamente relacionadas com significativos quadros da vida urbana, como os transportes públicos — destaque-se a rigorosa cartografia do traçado das linhas dos carris de ferro e o efémero Elevador dos Guindais (folhas 279, 280, 281) — ou o movimento portuário — neste caso os diversos cais e guindastes ao longo da margem norte do rio Douro.

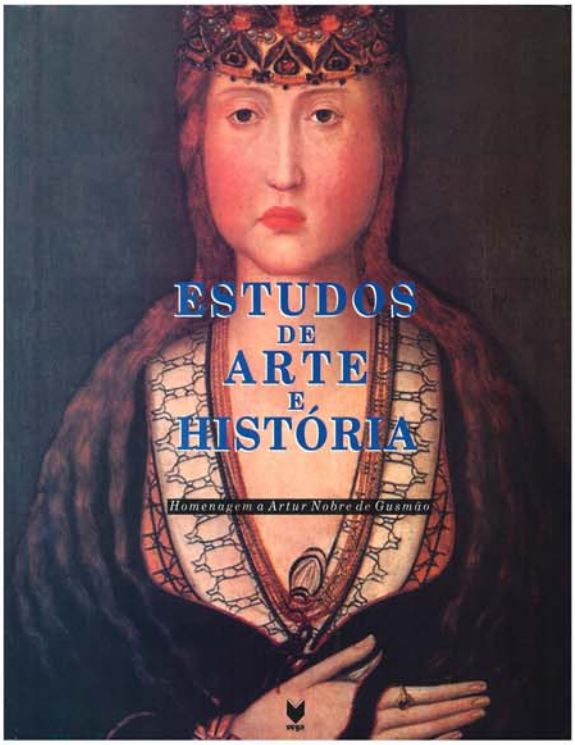
A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892, independentemente do seu valor cartográfico — justamente modelar — e da beleza da sua versão colorida, possui um valor histórico inestimável, pois trata-se de uma importante fonte documental para o conhecimento e o estudo da transformação da forma urbana do Porto entre o século XIX e século XX.

5 . A Representação Gráfica Rigorosa como Instrumento, Técnica e Linguagem da Gestão Espacial. A Institucionalização do Cadastro Topográfico Parcelar

No âmbito de uma pesquisa mais ampla sobre a evolução da forma urbana do Porto, integrada nos trabalhos de doutoramento que ambos os signatários desenvolvem, sobre a evolução da forma urbana da cidade do Porto, Anni Günther no período Liberal, Rui Tavares no período Republicano, tem vindo a interessar-nos a relação que se estabelece entre os instrumentos e técnicas que permitem imaginar e projectar a cidade, e as possibilidades reais da sua utilização pelos mais directos intervenientes na gestão e transformação do espaço urbano. Para uma história da configuração e edificação da cidade importa, com efeito, confrontar a qualidade e adequação desses instrumentos e técnicas específicas com a importância e significado que assumem na projectação.

Técnica e objecto do projecto, a representação gráfica rigorosa, situando-se entre a realidade e a aparência das coisas, é sempre parte de um processo mais amplo que lhe dá sentido e a condiciona. No âmbito da concepção do espaço, isso mesmo é reconhecido quando, a partir de finais do século XVII, a reflexão sobre a representação gráfica «objectiva» e «racional» acompanha o desenvolvimento científico e tecnológico[210]. Assiste-se, então, à progressiva aceitação da redução da imagem da realidade à limitação da bidimensionalidade da folha.

210. Cf. J.-M. Savignat, Dessin et architecture du moyen âge au XVIII siècle. Paris, École Nationale Supérieure des Beaux-Arts 1983, p. 130 e segs.



NONELL, Anni Günther; TAVARES, Rui – A Representação gráfica rigorosa como instrumento, técnica e linguagem da gestão espacial: a institucionalização do cadastro topográfico parcelar. In Estudos de Arte e História: homenagem a Artur Nobre de Gusmão. Lisboa: Vega, 1994. p. 325-337.

A representação gráfica rigorosa, como objecto privilegiado para registar e pensar a realidade, tanto em termos físicos como técnicos ou económicos, tende então a assumir duas funções principais e complementares: registo do existente, por um lado; meio para dar forma e comunicar o inexistente, por outro.

Com efeito, através de relações de semelhança e de medida entre o real e a imagem do real, a representação gráfica rigorosa permite dispor de um código verificável que, ao pressupor uma relação clara entre a linguagem e o conhecimento, se considera liberta da interpretação subjectiva e se assume como científica[211].

No Porto, a partir da segunda metade do século XVIII, é fácil verificar um progressivo aumento da quantidade e qualidade dos elementos gráficos utilizados na gestão espacial. Apesar de esse progresso se dever, em grande parte, a uma maior participação dos engenheiros militares, parecem ser evidentes as dificuldades da administração local em dispor de técnicas e instrumentos adequados para a gestão corrente, uma vez verificada a insuficiência dos métodos tradicionais de gestão urbana.

Por um lado, o rápido crescimento urbano e o desenvolvimento de funções não residenciais que escapam ao controlo da fiscalidade tradicional e, por outro lado, os novos e mais complexos problemas para os quais se tomam necessários maiores recursos financeiros, agudizam a consciência da necessidade de um conhecimento, tão exacto quanto possível, dos bens imobiliários municipais, e do seu registo rigoroso. A nível local, uma longa tradição de gestão municipal, apoiada numa política de imposições fiscais sobre a propriedade urbana ou rural, parece levar a confundir o ordenamento do território com a administração dos bens concelhios. A tendência, que então se acentua, para a transformação da propriedade vinculada em propriedade livre e alodial, irá informar todo o processo de gestão do espaço urbano, e estará sempre presente quando se colocar a questão de alterar o seu uso. Por essas — e outras — razões, a discussão do estatuto jurídico da terra surge frequentemente ligado à definição das características morfológicas e tipológicas, da divisão da propriedade existente e a criar. De facto, a localização e configuração da propriedade, tanto ou mais do que sua natureza, passam a influir no seu valor e na consequente tributação, pelo que a dupla natureza, jurídica e topológica, da propriedade imobiliária colocará novos problemas ao registo e inventário dos bens imobiliários. O registo da divisão da propriedade passa a ser um dos campos em que se fará sentir a necessidade de utilizar uma nova linguagem, tão rigorosa quanto possível, que dê conta de uma realidade complexa — e que se sabe em alteração nos seus aspectos jurídicos e económicos.

---

211. Para um maior desenvolvimento destes aspectos ver Roberto Masiero, II rilievo e ia gestione della conoscenza critico-storica dell' architettura, in AA.VV — La cartografia per l'urbanistica e l'architettura. Milão, Clup, 1985, pp. 231-235.

A Representação Gráfica Rigorosa como Instrumento, Técnica e Linguagem da Gestão Espacial A Institucionalização do Cadastro Topográfico Parcelar

Por *Anni Günther* e *Rui Tavares*

No âmbito de uma pesquisa mais ampla sobre a evolução da forma urbana do Porto, integrada nos trabalhos de doutoramento que ambos os signatários desenvolvem, sobre a evolução da forma urbana da cidade do Porto, Anni Günther no período Liberal, Rui Tavares no período Republicano, tem vindo a interessar-nos a relação que se estabelece entre os instrumentos e técnicas que permitem imaginar e projectar a cidade, e as possibilidades reais da sua utilização pelos mais directos intervenientes na gestão e transformação do espaço urbano. Para uma história da configuração e edificação da cidade importa, com efeito, confrontar a qualidade e adequação desses instrumentos e técnicas específicas com a importância e significado que assumem na projectação.

Técnica e objecto do projecto, a representação gráfica rigorosa, situando-se entre a realidade e a aparência das coisas, é sempre parte de um processo mais amplo que lhe dá sentido e a condiciona. No âmbito da concepção do espaço, isso mesmo é reconhecido quando, a partir de finais do século XVII, a reflexão sobre a representação gráfica «objectiva» e «racional» acompanha o desenvolvimento científico e tecnológico[1]. Assiste-se, então, à progressiva aceitação da redução da imagem da realidade à limitação da bidimensionalidade da folha.

A representação gráfica rigorosa, como objecto privilegiado para registar e pensar a realidade, tanto em termos físicos como técnicos ou económicos, tende então a assumir duas funções principais e complementares: registo do existente, por um lado; meio para dar forma e comunicar o inexistente, por outro.

Com efeito, através de relações de semelhança e de medida entre o real e a imagem do real, a representação gráfica rigorosa permite dispor de um código verificável que, ao pressupor uma relação

A propriedade: do inventário ao levantamento — o tombo geométrico

É notório, desde finais do século XVIII, o número de publicações que se debruçam sobre a propriedade, quer colocando questões teóricas, como a do exercício do direito de propriedade, «o direito de dispor»[212], quer fornecendo indicações para uma correcta avaliação[213], quer, ainda, procurando resolver problemas práticos de inventariação e registo, e dando indicações para uma administração eficaz dos bens fundiários, tanto públicos como particulares[214]. Prática antiga, a «acção de tombar» parece assumir, para os diversos tratadistas que então dela se ocupam, uma relevância especial, tanto para «designar e avivar os limites» como para «a declaração dos direitos» de propriedade[215]. Definido como «hum inventario que//se faz com authoridade Regia, dos predios, suas demarcações, medições, confrontações, rendas, fóros, pensões, dominios, luctuosas, e de todos os encargos a que estão sujeitos; (…)»[216], o Tombo exige a observância de preceitos legais e a exacta descrição dos limites, medição e confrontação da propriedade. Um «Tombo» responde, pois, a um duplo objectivo: «serve para marcar e para reconhecer os Titulos de Propriedade e posse»[217]. Pressupõe, pois, conhecimentos jurídicos e topográficos.

Se o inventário e descrição se afiguram suficientes para o registo da natureza da propriedade, a maior exigência de rigor na determinação da localização, medição e confrontações alargam, obrigatoriamente, o âmbito dos conhecimentos necessários à elaboração do Tombo.

De facto, as limitações nos métodos tradicionais de localização, medição e confrontação da propriedade fundiária são referidas por João Pinto de Queirós[218], em 1823, e vão desde a incorrecta determinação do Nascente, como ponto fixo, à falta de método para a medição das configurações irregulares, até à descrição, confusa ou incompleta, dos confrontantes. Apesar disso, João Pinto de Queirós não faz qualquer referência à vantagem que resultaria da utilização de um tombo «geométrico» ou «topográfico». Em contrapartida, o Desembargador Alberto Carlos de Meneses, na

212. Vicente António Esteves de Carvalho, Reflexões Filosóficas sobre a origem e primeiros progressos da propriedade. Lisboa, Imprensa Régia, 1815. p. III.

213. Vicente José Ferreira Cardoso da Costa, Memória sobre a Avaliação dos Bens de Prazo, oferecida a Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor pelo Desembargador..., Lisboa, na Régia Oficina Tipográfica, 1802.

214. João Pinto de Queirós, Directório para os Procuradores, que administram os Bens Enfitêuticos Dedicado ao IImº e Ex.mº Sr. Aires Pinto de Sousa, Brigadeiro dos Reais Exércitos, e Governador da Justiça na Relação e Casa do Porto, Lisboa, na Oficina da Horrorosa Conspiração, 1823.

215. Bernardo José de Carvalho, Tratado Teórico e Prático sobre os tombos, acomodado ao uso moderno do foro; e modo de levantar as plantas ou cartas topográficas dos terrenos, sem maior aparato de engenharia. Tomo II. Coimbra, na Real Imprensa da Universidade, 1827, p.4.

216. João Pinto de Queirós, ob. cit., pp.25/26.

217. Definição de Alberto Carlos de Meneses, Practica dos Tombos, citada por Bernardo José de Carvalho, ob. cit., p.5.

218. João Pinto de Queirós, ob. cit., pp.19/24.

Porto, Largo de S. Roque (hoje desaparecido)

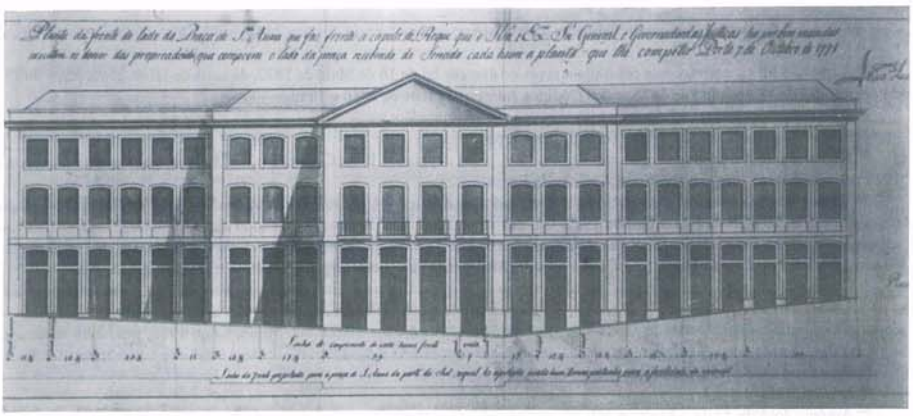


Fig. 1 — 1771, Projecto para o Alçado de um dos lados do Largo, indicando a divisão parcelar

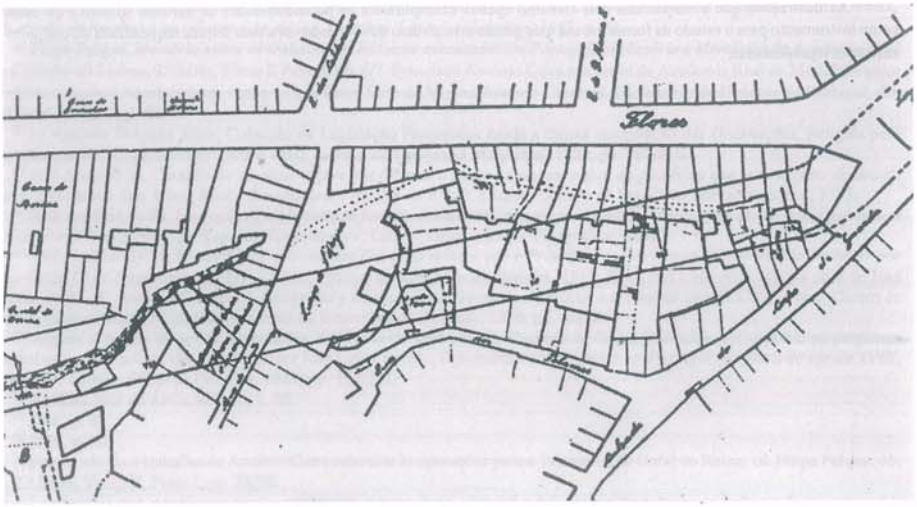


Fig. 2 — 1872, Projecto para a abertura da Rua Mousinho da Silveira

sua obra Practica dos Tombos, publicada em 1819[219], considera ser conveniente adicionar ao Tombo, após a sua conclusão, «Cartas Topográficas» levantadas por um Professor Engenheiro.

Um pouco mais tarde, o Tractado Theorico e Practico sobre os Tombos, publicado por Bernardo José de Carvalho[220] em 1827, revela uma evolução nas exigências de rigor, em especial no campo dos conhecimentos topográficos necessários à acção de tombar[221]. Pronuncia-se contra a redução da prática do Tombo a «medições trigonométricas», descurando-se o lado jurídico da questão, erro que considera ter sido cometido por Luiz Gonzaga de Carvalho e Brito, na sua Memória. Pronuncia-se igualmente contra a opinião expressa por Alberto Carlos de Meneses, segundo a qual o Engenheiro não deveria acumular as funções de Juiz do Tombo, O Tractado é escrito com o objectivo expresso de fornecer a «Juristas curiosos» «mais algumas ideias trigonométricas, quantas bastassem, para a formação das plantas sem dependência dos Engenheiros»[222], de modo a evitar «o embrulho, o empate, a confusão e a intriga». Ao ter por inseparáveis as duas operações necessárias para ordenar um Tombo, verificando assim a especificidade de ambos os campos de conhecimento e a sua complementaridade, Bernardo José de Carvalho coloca muitas das questões que vinham sendo consideradas, na Europa, pelos promotores do Cadastro, e que serão discutidas em Portugal a partir de 1832.

E com António José de Ávila, no seu Relatório sobre o Cadastro de 1847[223], que a relação entre a linguagem jurídica e a linguagem topográfica do Tombo se coloca no centro da problemática do Cadastro, encerrando a polémica que se vinha desenvolvendo.

Engenheiro militar, a António José de Ávila não escapa a idêntica natureza dos problemas que envolve a realização do Cadastro e dos Tombos,

Ao contrário de Bernardo José de Carvalho, é para ele evidente a necessidade de relacionar as medições cadastrais com um levantamento cartográfico, científico e de base, feito a partir de triangulações geodésicas, único modo de garantir as relações de semelhança e medida e, como tal, incompatível com uma prática que leve à «formação das plantas, sem dependência dos Engenheiros»[224].

Considerado já indispensável em 1722 por Azevedo Fortes[225], o levantamento cartográfico tardará a ser realizado, dificultando assim, até hoje, a realização de um Cadastro, ou Tombo Geral da propriedade, também ele já previsto no Alvará de 9 de Junho de 1801[226]. De igual modo se verá

---

219. Ver nota 8.

220. Bernardo José de Carvalho, ob. cit.

221. Ibid., pp.67 e segs.

222. Ibid., p.120.

223. António José de Ávila, Relatório sobre o Cadastro. Lisboa, Imprensa Nacional, 1848, 2.ª Edição. António José de Ávila foi presidente e um dos relatores da Comissão do Cadastro criada em 8 de Novembro de 1846, cujo trabalho consubstancia as questões que desde 1832 vinham sendo discutidas.

224. Bernardo José de Carvalho, ob. cit., p.120.

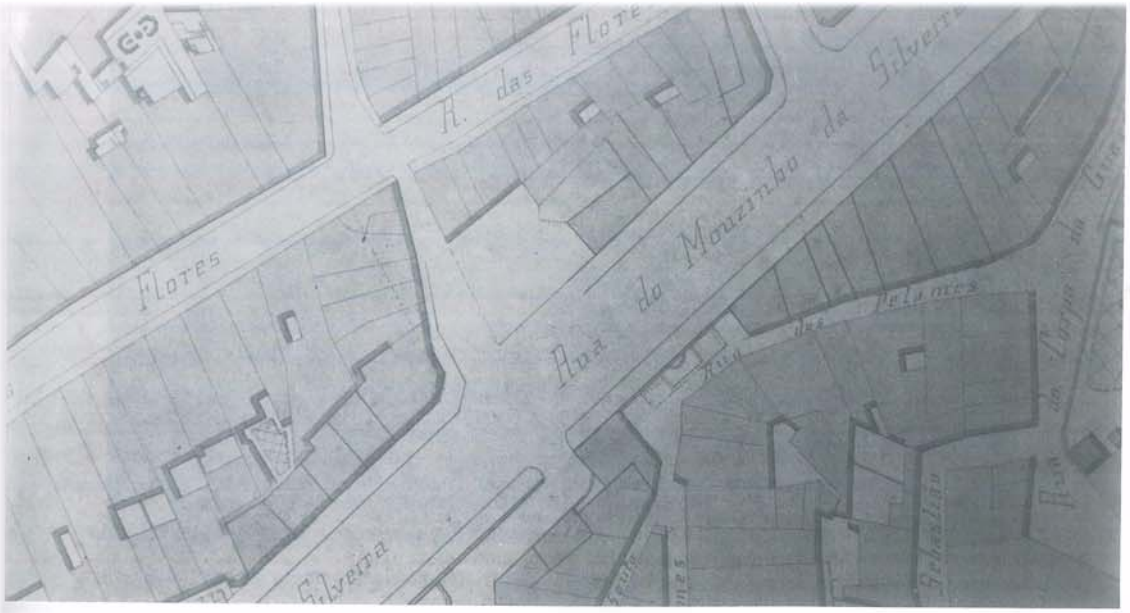


Fig. 3 — 1892, na «Carta Topográfica», de Gerardo Teles Ferreira

limitado, como instrumento de projectação do espaço, o uso de uma nova linguagem gráfica, rigorosa e codificada, que, alargando o campo dos objectos comparáveis e mensuráveis, permitisse também alargar o espaço da própria disciplina e da sua crítica.

Políticas de organização do território e instituição cadastral

Embora não seja nosso objectivo traçar aqui as linhas históricas da instituição cadastral, não será, contudo, de mais recordar alguns dos seus contornos pois permitirão enquadrar melhor os aspectos disciplinares que lhe estilo subjacentes.

A promoção do cadastro insere-se, desde o início, num objectivo mais amplo, visando a realização do levantamento cartográfico, científico e de base, do território nacional.

A necessidade de uma boa cartografia fora já salientada por Azevedo Fortes quando, por incumbência da Academia Portuguesa de História, criada em 1720, pretendera encarregar-se da «fábrica das Cartas Geográficas»[227]. Mas a consolidação das relações de domínio sobre os territórios ultramarinos exigirá que, no reinado de D. João V, seja sobretudo o Brasil[228] a beneficiar das atenções dos militares e cientistas que colaboram com a Administração Central na política de organização do território[229]. Isso explica, certamente, ter ficado por realizar o projecto de Manuel de Azevedo Fortes, dada a dificuldade em completar um levantamento cartográfico, científico e de base, partindo de triangulações geodésicas, como o que estava então a ser levado a cabo em França[230].

Fortes terá de limitar-se a publicar, em 1722, o Tratado do modo o mais fácil e o mais exacto de fazer as cartas geográficas, assim da terra como do mar, e tirar as plantas das praças, cidades e edifícios com instrumentos e sem instrumentos, onde procura reunir ensinamentos actualizados e fundamentais sobre cartografia; pouco depois publicará O Engenheiro Português. Nessa obra, embora as técnicas preconizadas nada tenham de original, é de assinalar a importância atribuída à representação gráfica, «a Pratica do Dessenho» como instrumento privilegiado da gestão militar do território[231].

---

225. António Alberto Andrade, Manuel de Azevedo Fortes, primeiro sequaz por escrito, das teses fundamentais cartesianas em Portugal. Lisboa, XIII Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências. Separata do Tomo VII, 1950, p.259.
226. António José de Ávila, ob. cit., p.86.
227. António Alberto Andrade, ob. cit., p.259.
228. Pereira Osório, Sobre a História e Desenvolvimento da Astronomia em Portugal, p. 122, in AA.VV. — História e Desenvolvimento da Ciência em Portugal. Lisboa, Publicações do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, 1986, pp.111-142.
229. Cf. Sonsa Viterbo, Expedições Científico-Militares Enviadas ao Brasil. Lisboa, Edições Panorama, S.N.I., 1962.
230. Ver Bruno-Henri Vayssiare, «La» carte de la France», in Cartes et figures de la terre. Paris, Centre Georges Pompidou. 1980, pp.252-265.

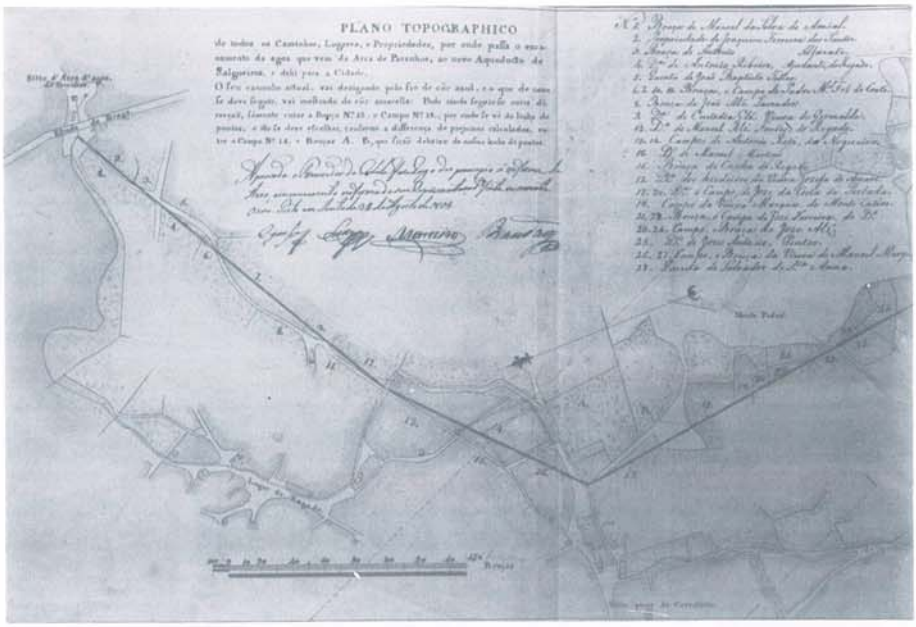


Fig. 4 — 1826, no «Plano Topographico» para o encanamento da água da Arca de Paranhos

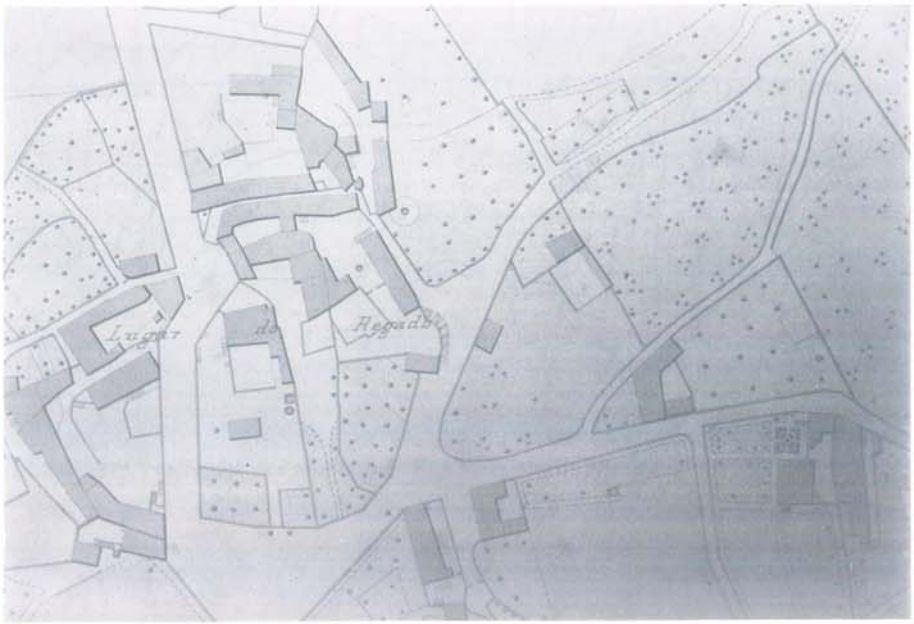


Fig. 5 — 1892, na «Carta Topográfica», de Gerardo Teles Ferreira

No reinado de D. José, com a criação do Observatório Astronómico na Universidade de Coimbra e a nomeação do Engenheiro Miguel António Ciera como Lente de Astronomia[232], é dado o primeiro passo para a institucionalização de um organismo de tutela científica, capaz de promovera pesquisa cosmográfica indispensável ao projecto de um mapa geral do Reino.

As mudanças na orientação política ocorridas após a morte de D. José e o afastamento de Pombal explicam que, só em 1788, o Ministro de Estado Luís Pinto de Balsemão tenha encarregado o Doutor Francisco António Ciera de «formar a Triangulação Geral do Reino de modo que tirasse dela a duplicada vantagem de fornecer não só as bases à teoria da figura da terra, mas principalmente para servir de sólido, único e incontestável fundamento à perfeita construção da Carta Geográfica do Reino»[233]. Tratava-se de uma decisão política que, mais uma vez, procurava aproximar o país dos progressos que se registavam na Europa ao nível das operações geodésicas, mercê dos trabalhos de Jacques Cassini, sobretudo em França (1683/1718) e era Inglaterra (1784).

Com a promulgação do Alvará de 9 de Junho de 180l[234], pretende-se dar um novo impulso aos trabalhos cartográficos, que deveriam incluir a elaboração de plantas cadastrais de acordo com as recomendações inscritas nos trabalhos do Desembargador José António de Sá, que, de certo modo, se acham articulados com o mesmo Alvará.

Com efeito, José António de Sá vinha defendendo a necessidade de promover um levantamento, tão rigoroso quanto possível, das potencialidades do reino: já em 1783 publicara a obra pioneira «Compêndio de observações que formam o plano de viagem política, e filosófica que se deve fazer dentro da pátria»[235] em 1801, publica as «Instruções gerais para se formar o cadastro, ou mapa— aritmético — político do Reino»[236]. Ambas tiveram sequência no «Plano para o alistamento Geral do Reino»[237], publicado pelo mesmo autor em 1812, cumprindo uma Portaria de 15 de Novembro de 1811.

---

231. Manoel de Azevedo Fortes, O Engenheiro Português. Lisboa, na Oficina de Manuel Fernandes da Costa, Tomo 1, 1728, p.411.

232. Miguel António Ciera fizera parte da comissão de cientistas encarregada de estabelecer os limites das possessões na América do Sul; ver Dicionário de História de Portugal, dir. Joel Serrão. Porto, 1985, vol. II, p. 68; ver também Joaquim Ferreira Gomes, O Marquês de Pombal e as reformas do ensino. Coimbra, Livraria Almedina, 1982, p. 82.

233. Filipe Folgue, Memória sobre os trabalhos geodésicos executados em Portugal, in História e Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa, 2ª Série, Tomo I Parte I, pp.6/7. Francisco António Ciera era Lente da Academia Real da Marinha e autor de vários trabalhos astronómicos; supõe-se que fosse filho de Miguel António Ciera; cf. Dicionário de História de Portugal, dir. Joel Serrão, vol. II, p.68.

234. In António Delgado Silva, Colecção de Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, redigida pelo Desembargador... Legislação de 1802 a 1810. Lisboa, na Tipografia Maigrense, 1826, pp.707/710.

235. José António Sá, Compêndio de observações que formam o plano de viagem política e filosófica que se deve fazer dentro da pátria, dedicado a Sua Alteza Real o Sereníssimo Príncipe do Brasil. Lisboa, Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783.

236. José António de Sá, Instruções gerais para se formar o cadastro, ou o mapa aritmético-político do reino, feitas por ordem de Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor, Lisboa, Oficina Régia Tipográfica, 1801.

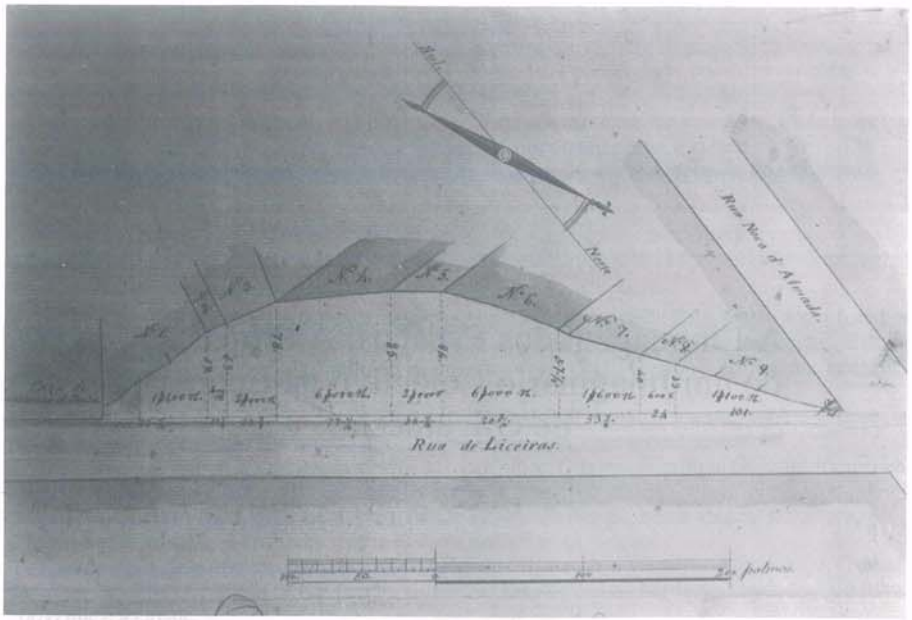


Fig. 6 — 1835, na planta para o alinhamento da Rua de Liceiras

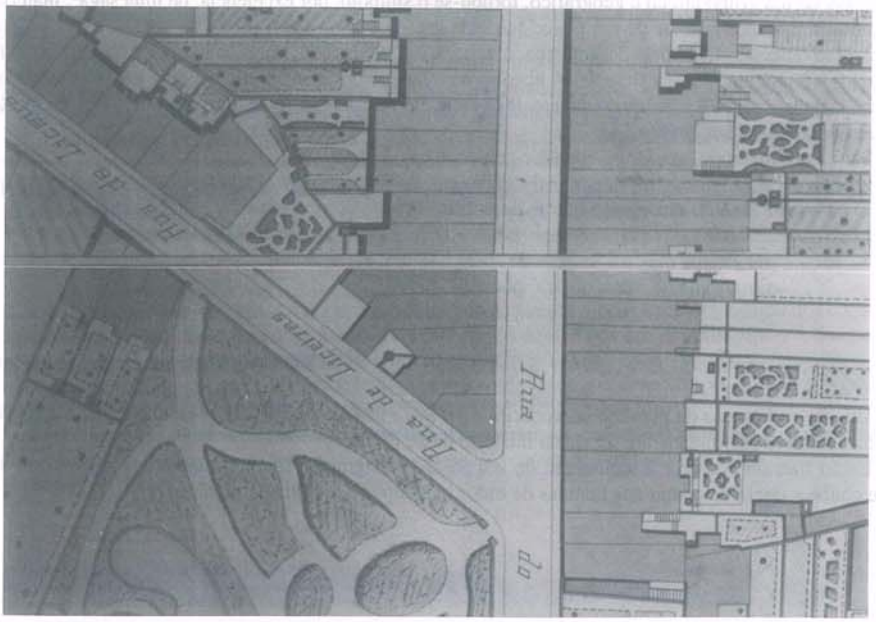


Fig. 7 — 1892, na «Carta Topográfica», de Gerardo Teles Ferreira

Constituíram, de facto, os suportes teóricos daquela circunstância político-legislativa, fornecendo as orientações práticas para a realização de um Tombo Geral da Propriedade baseado na complementaridade das operações jurídicas e topográficas. Na introdução ao Plano - onde se evoca a acção reformadora do Ministro Conde de Linhares que presidia ao Erário Régio em 1801[238] - torna-se explícito que se tratava de um «Cadastro Territorial, pela maneira praticada na Prussia, Bochmia, Saboia, Milão, França e outras partes»[239], tendo por base Cartas Cadastrais das diversas Comarcas, Vilas e Concelhos, levantadas em referência à Carta Geográfica e Corográfica do Reino; a conservação deste Cadastro era igualmente prevista, criando um Livro de Registo Geral das propriedades onde «se consignassem todas as mutações porque a mesma houvesse de passar»[240].

Tratando-se portanto de um Cadastro que tinha por base as operações topográficas, o Alvará de 1801 já previa a criação de um lugar de Cosmógrafo em cada uma das comarcas do Reino, «com a obrigação de levantar a Carta Geral da sua Comarca contendo todas as propriedades conforme as possuíssem os seus respectivos proprietários»[241]. O trabalho desse Cosmógrafo haveria de submeter-se à Administração estabelecida para o levantamento da Carta Geográfica e Corográfica do Reino, cujas operações se tinham iniciado, como vimos, em 1788. Mas a intempestiva interrupção em 1803 dessas operações, não obstante a qualidade e eficácia dos trabalhos realizados por Francisco António Ciera[242], viria a comprometer, de novo, a realização do levantamento cartográfico e adiar a elaboração de um Cadastro Territorial, tal como se encontrava delineado nos planos de José António de Sá.

No essencial, a implementação de um Cadastro topográfico parcelar afirma-se, então, como um dos aspectos mais salientes da administração pública em geral (tanto central como local), com evidentes repercussões político-económicas, já que a sua institucionalização obrigará a requalificar as vertentes administrativas do território, tanto ao nível da forma como se encara a gestão espacial e dos recursos, como ao nível dos intervenientes nessa mesma gestão.

As dificuldades surgidas na promoção do Cadastro são muito mais de natureza política e não tanto de natureza disciplinar ou técnica; o problema parece, de facto, situar-se ao nível do equilíbrio

---

237. José António de Sá, Plano para o alistamento Geral do reino a que o Príncipe Regente Nosso Senhor manda proceder por Portaria de 15 de Novembro de 1811. Lisboa, Oficina de Simão Tadeu Ferreira, 1812. Para mais elementos sobre a obra de José António de Sá cf. António Cruz (cd.), Geografia e Economia da Província do Minho nos Fins do Século X VIII. Porto, Centro de Estudos Humanísticos, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1970, pp.41/52.

238. Alguns aspectos da acção governativa do Conde de Linhares, D. Rodrigo de Sousa Coutinho, em especial as propostas financeiras e económicas, são analisados por José Luís Cardoso, O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIIÍ, 1780-1808. Lisboa, Editorial Estampa, 1989, pp.127/211.

239. António José de Ávila, ob. cit., p.88.

240. Ibid., p.87.

241. Ibid., p.86.

242. Folque elogia o trabalho de António Ciera referente às operações para a Triangulação Geral do Reino; cf. Filipe Folgue, ob. cit., 2.ª Série, Tomo II, Parte I, pp.28/29.

de influências entre as diversas entidades que intervêm na administração pública, se bem que, a partir de 1803, parecem ser reais as dificuldades em levar a cabo as operações técnicas necessárias, e dispor dos meios adequados para a elaboração do cadastro[243].

A polémica que sucede à legislação promulgada entre 1801/1811, e que já enunciamos, não esconde a verdadeira natureza política do problema, não obstante a sua expressão nitidamente disciplinar. Com efeito, o Alvará de 1801 cometia aos Cosmógrafos das Comarcas o registo dos títulos de cada um dos possuidores das respectivas propriedades, virando assim a questão ao contrário relativamente ao que era tradicional na realização dos tombos; ou seja, a introdução da linguagem topográfica parecia subalternizar a linguagem jurídica, podendo tornar dispensável a intervenção do poder judiciário na elaboração do Tombo Geral da Propriedade, O receio desperta reacções imediatas, vindo a questão a ser ultrapassada quando se reequaciona a instituição do cadastro, já nos meados dos anos 40[244].

Assim, o enquadramento político-económico da institucionalização do cadastro topográfico parcelar, envolvendo questões tão delicadas quanto as de uma verdadeira distribuição de poderes no seio da Administração Pública (em especial nos aspectos que se referem à gestão da propriedade), não só permite compreender melhor as resistências à sua promoção, como também explicará o facto de se achar sempre presente, como questão que urge resolver, em momentos de intensa conturbação política.

Daí que o problema do Cadastro tenha sido reequacionado após o triunfo definitivo da Revolução Liberal[245], nomeando-se, por decreto de 8 de Novembro de 1846, unia comissão presidida por António José de Ávila, que deveria «investigar, coligir e coordenar nos países mais adiantados na ciência administrativa os trabalhos, esclarecimentos e materiais necessários e mais adequados para a formação e progressivo aperfeiçoamento de um Cadastro Geral do Reino»[246] pouco tempo antes tinham sido reimpulsionados os Trabalhos de Triangulação Geral do Reino pela Portaria de 13 de Setembro de 1834 e aprovados os relatórios sobre os «trabalhos geodésicos do Reino», apresentados por Filipe Folque, em Portaria de 5 de Maio de l840[247].

Apesar dos avanços referidos nos relatórios daquela comissão (nomeadamente os de António José de Ávila e Francisco António Fernandes da Silva Ferrão), na prática o Cadastro não registou

243. Lembremos que, por alguns anos, a conjuntura internacional obrigará a Administração a dar prioridade a todas as operações tendentes à defesa do Reino.

244. Francisco António Fernandes da Silva Ferrão, O Cadastro e a propriedade predial ou sobre a questão se a organização do cadastro pode ter lugar de forma que não só fique sendo o tombo da propriedade predial servindo do seu título, para demonstração e prova de domínio e posse e forneça base segura a um bom regime hipotecário, Lisboa, 1849. in Três Relatórios sobre o Cadastro. Lisboa, 1963.

245. A questão foi sucessivamente colocada através do decreto-lei de 16 de Maio de 1832, da carta de lei de 25 de Abril de 1835, do decreto-lei de 18 de Julho de 1835, e dos Códigos Administrativos de 1836 e 1842.

246. Três Relatórios sobre o Cadastro. Lisboa, 1963. Ver Introdução.

247. Filipe Folque, ob. cit., 2.ª Série, Tomo I, Parte I, pp.2 e 14.

grandes progressos, o que motivou a sua reconsideração após a implantação da República. Uma comissão nomeada em l924[248] elaboraria as bases do Cadastro, que integraram, em grande parte, as soluções formuladas pela Comissão do Cadastro que tinha sido presidida por António José de Ávila; o trabalho então desenvolvido está na origem da criação do Instituto Geográfico e Cadastral, por Decreto de 22 de Novembro de 1926, organismo que tem vindo a encarregar-se de todas as operações cadastrais, praticamente cingidas ao cadastro rústico.

Porém, o problema do Cadastro ainda hoje persiste, atendendo à lentidão no processamento do cadastro rústico (consequentemente desactualizado) e à inexistência de cadastro urbano, como foi recentemente reconhecido num Seminário Internacional promovido pelo Instituto Geográfico e Cadastral[249] - situação que, já em 1980, motivou uma reestruturação do Instituto Geográfico e Cadastral, sequenciada pela Resolução do Conselho de Ministros de 21 de Setembro de 1989, que criou uma Comissão para a reestruturação do mesmo Organismo com vista à reforma do sistema cartográfico nacional.

Importa referir, no entanto, que o registo cadastral, dizendo respeito a uma realidade complexa e em contínua alteração, é motivo de reflexão constante nos aspectos da sua multifuncionalidade disciplinar, mesmo em países que detêm já uma tradição em bases cadastrais[250].

A vertente histórica do cadastro topográfico parcelar

Relativamente aos aspectos que pretendemos realçar, o momento mais decisivo foi, sem dúvida, o que derivou da conjuntura liberal, em que os problemas do cadastro e da cartografia geográfica foram colocados como aspectos complementares da Administração do território, equacionando as questões da natureza e operatividade do cadastro (na sua dimensão jurídica), bem como as do registo rigoroso das «entidades» cadastrais (na sua dimensão topográfica).

As bases então adiantadas para a institucionalização do cadastro nacional podem considerar-se tão claras, rigorosas e correctas, ao ponto de constituírem uma referência operativa nas fases

248. Na sequência das propostas apresentadas em 1911 pelos deputados Brito Camacho e José Relvas, que seriam retomadas em 1920 pelos ministros Joaquim Ribeiro e António da Fonseca.

249. Tratou-se do Seminário Internacional sobre Cadastro Rústico e Urbano Multifuncional — Face as Novas Tecnologias Lisboa/Funchal 20 a 25 de Novembro de 1989. Um dos signatários (Rui Tavares) apresentou neste Seminário uma comunicação subordinada ao tema A Vertente Histórica do Cadastro Urbano — Um suporte metodológico para a investigação em História da Forma Urbana e da Gestão Urbanística onde introduziu algumas das questões que o presente texto procura ampliar.

250. Como por exemplo em Itália, país que aliás serviu de inspiração para muitos cadastros europeus onde em 1982 se realizou o «1º Seminário sulla cartografia — Governo, programmazzione e salvaguardia sociale per l'architettura, la città e il territorio» cujas Actas publicadas sob o título La cartografia per l' urbanística e l' archiettura, Milão, Clup, 1985 permitem situar hoje algumas das questões mais pertinentes.

adoptadas em 1929 para a execução e conservação do Cadastro. Com efeito, o trabalho da Comissão nomeada em 1846, tendo por base os dois relatórios mais importantes assinados por José de Ávila e Silva Ferrão, não só avançou soluções para a polémica sobre a caracterização jurídica do Cadastro, como projectou as bases rigorosas e científicas para a institucionalização de um cadastro topográfico parcelar com carácter permanente.

Assim, do ponto de vista jurídico, o

«Cadastro não irá prescrutar os segredos das famílias», como afirma Silva Ferrão; a confecção do Cadastro não constituirá, pois, qualquer ameaça de dissolução do poder judiciário, já que apenas averiguará «o facto da posse, simples, material, referindo aos tribunais competentes as questões de domínio, e mesmo outras quaisquer, sobre melhor posse ou melhor direito a ela»[251].

Neste sentido o Cadastro ficará reduzido ao que «pode e deve ser — planta e tombo geral da propriedade predial portuguesa, com a descrição exacta da quantidade, qualidade e valor de cada uma das suas parcelas e encargos, e nomes dos seus respectivos possuidores, confeccionado administrativamente»[252].

Por outro lado, António José de Ávila demonstrará que um Cadastro verdadeiramente operativo não poderá deixar de ser topográfico parcelar, organizado de acordo com os princípios jurídico-administrativos que presidiram à institucionalização dos principais cadastros europeus[253], englobando as três principais operações cadastrais»: medição das terras e levantamento das plantas topográficas, avaliação do rendimento dos prédios, e a conservação do Cadastro, isto é, a consignação sobre as plantas e sobre as matrizes cadastrais, de todas as mutações que depois do acabamento do Cadastro experimentar a propriedade predial, para aquela instituição poder representar fielmente o estado da mesma propriedade»[254].

Esta conjuntura colocou o problema do Cadastro em Portugal ao nível dos modelos correntemente adoptados na Europa pela «ciência administrativa», ao tomar claro a necessária conveniência em fazer convergir na mesma instituição as vertentes mais essenciais à administração do território — seja a de um reconhecimento jurídico e económico-tributário ao nível da gestão dos recursos seja a de um rigoroso conhecimento da realidade física ao nível da gestão do espaço. Este último aspecto abre caminho para o progresso da cartografia em geral, permitindo assim obter uma representação gráfica rigorosa praticando uma linguagem codificada, que tornara verificável, não só a realidade existente mas também a que pode existir — «juntem-se as vantagens de uma planta geral, que descreva completamente a superfície do país, que indique as estradas, os canais, que

251. Francisco António Fernandes da Silva Ferrão, ob. cit., p.140.

252. Ibid., p.139.

253. António José de Ávila, o& cit., p.23.

254. Ibid., p.28.

cumpre abrir, as expropriações que para isso é necessário fazer, sem ser necessário levantar todos os dias, para esses objectos, plantas especiais», acentua José de Ávila[255].

Mas os progressos registados na cartografia geográfica poderão, igualmente, ter contribuído para a inércia que, em termos práticos, se registou na instituição cadastral. Os levantamentos cartográficos do país e as plantas topográficas de algumas áreas urbanas que desde então se realizam, em geral de grande qualidade, parecem ser entendidos como elementos mais do que suficientes para o conhecimento da realidade. De facto, ainda que elaboradas à margem da instituição cadastral, muitas dessas plantas apresentam-se como verdadeiros levantamentos parcelares, com notável pormenorização ao nível da representação gráfica das propriedades (ver ilustrações).

Entre os diversos exemplos cabe referir as situações das duas principais cidades portuguesas. Para Lisboa, destacam-se a Carta Topográfica e Cadastral dos arredores de Lisboa, na escala 1/10 000, levantada entre 1841 e 1843[256], bem como as de 1855 e 1871[257], Para a cidade do Porto 6 de salientar a notável Carta Topográfica da Cidade do Porto, dirigida e levantada desde 1877 por Augusto Gerardo Teles Ferreira na sequência de um concurso promovido pela Câmara Municipal em l869[258].

Aqueles levantamentos e as «plantas especiais» — de que falava José de Ávila — elaboradas para os diversos projectos urbanísticos, evidenciam uma riqueza em elementos gráficos de natureza cadastral que ultrapassa uma imediata identificação das «entidades» urbanas e territoriais as informações que se podem colher sobre a natureza, localização e configuração da propriedade existente e a criar, permitem caracterizar os aspectos morfológicos e tipológicos que, em cada momento, se acham presentes na formação do tecido urbano. Por outro lado, aqueles registos gráficos, quando susceptíveis de uma seriação cronológica, tomam identificáveis as mutações formais que, ao longo do tempo, se verificaram na propriedade imobiliária[259] essas mutações, quando cruzadas com outras fontes respeitantes à titularidade imobiliária, tomam perceptível a evolução dos processos de intervenção sobre o território, e permitem enquadrar o papel desempenhado pelos diversos agentes com influência nessa intervenção.

---

255. Ibid., p.27.

256. Foi levantada pelo Tenente de Engenharia José Conrado Carlos Chelmicki, é constituída por 12 folhas, a traço e aguarela, e encontra-se depositada na Mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral.

257. São da autoria, respectivamente, de Pézerat e da Comissão Geodésica. Cf. A. Vieira da Silva, Plantas Topográficas de Lisboa, 1950.

258. Foi levantada à escala 1:500, sendo composta por 332 folhas, e dela foi feita uma redução, à escala 1/5.000. Concluída em 1892, foi publicada em 1895. O original encontra-se no Arquivo Histórico Municipal do Porto.

259. As ilustrações que acompanham este trabalho apenas exemplificam as potencialidades da vertente histórica do cadastro como instrumento para o estudo da forma urbana e da gestão urbanística; deve atender-se a uma leitura sequenciada do conjunto das situações representadas.

A vertente histórica do cadastro, em confronto com outras fontes de carácter económico, político e institucional, afirmar-se-á, assim, como um instrumento privilegiado para estabelecer a relação entre as diversificadas componentes materiais e humanas que fazem da realidade territorial e urbana uma totalidade física e cultural.

PORTO REPUBLICANO - ESTRUTURAS PORTUÁRIAS

A primeira publicação deste texto foi integrada no catálogo da exposição sobre a Alfandega e o Despacho Aduaneiro, promovida pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto[260]. Focado, essencialmente, no edifício inaugural daquela função portuária, construído pelo rei no século XIV para administração das rendas do movimento de mercadorias, cruzava a análise arquitectónica e urbana com a da estratificação arqueológica. Essa circunstância foi motivada pelo facto do edifício estar a ser projectado[261] para uma profunda intervenção de reabilitação e ampliação arquitectónica, adequando a existência às modernas práticas arquivísticas, mantendo aí o riquíssimo espólio administrativo da vida urbana da cidade do Porto. Assim se deu uma maior ênfase à observação documental relacionada com a unidade arquitectónica que iria ser objecto de intervenção, entendida esta também na sua qualidade de documento físico, procurando cruzar as diversas fontes textuais, gráficas e fotográficas com a própria realidade construída, recuperando a memória da sua intervenção integrada nos monumentos e edifícios nacionais[262]. Procurava, nesse texto, uma narrativa e uma visualização reconstrutora do edifício-base medieval que pudesse ser um primeiro estudo para uma aproximação tipológica (procurando aí a linha inaugural de uma especificidade arquitectónica para edifícios de funções administrativas e de armazenamento portuário) que se constituísse como uma base de informação fundamental ao projecto e, por outro lado, se constituísse

260.Tavares, Rui - Do Almazém Régio à Alfândega Nova. Evolução de um tipo de arquitectura portuária. In *A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro, Exposição Organizada pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto – Casa do Infante*, Porto: 1990.

261.Projecto do Arquitecto Nuno Tasso de Sousa, 1995. Ver Real, Manuel Luís Campos ; Sousa, Nuno Jennings Tasso de, Casa do Infante. Remodelação do arquivo histórico municipal do Porto. *Arquitextos*, ano 06, abr., 2006 http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/06.071/360 (acedido em 2012,02,09).

262.Obra coordenada pelo Arquitecto Rogério de Azevedo. Ver - Casa da Rua do Infante da Alfândega Velha,. *Boletim da DGMEN*, 103, 1961; Azevedo, Rogério - A Casa do Infante: Elementos para o estudo da sua reconstituição. *Boletim Cultural*, 22 (1-2), Porto: Câmara Municipal, Março/ Junho 1960, p. 264-290.

como um suporte para elaboração de um programa de intervenção arqueológica integrada na obra de reabilitação, como, aliás, veio a acontecer.

Assim se conseguiu, nesse cruzamento fino e em constante inquérito ao existente material, identificar e reconstituir a base arquitectónica do edifício medieval, inscrito nos padrões mais usuais de unidades torre e pátio, frequentes na época e com imensos paralelos urbanos em cidades europeias da Idade Média. Com essa característica excepcional no quadro da edificação medieval do Porto e, dado os acontecimentos históricos que rodearam a visita da família real aquando da nascimento do Infante D. Henrique, foi igualmente possível provar a plausibilidade desse acto ter ocorrido precisamente nesse edifício, contribuindo para mais um acontecimento histórico que enriqueceu a presença monumental do edifício da Alfândega medieval da cidade do Porto.

Quando este texto foi de novo revisitado, ampliado e publicado verificou-se uma situação idêntica à que motivou a primeira aproximação ao tema, o facto de o novo edifício da Alfândega Nova estar igualmente em fase de projecto para uma adaptação ao Museu de Transportes e Comunicações, que viria a desafectar a componente alfandegária[263]. Foi, então, criada uma comissão instaladora que veio a comissariar uma memória histórica do edifício, dando origem a uma exposição e a uma publicação específica[264]. Foi possível realizar uma investigação histórica sobre o edifício e o lugar que, pela primeira vez, deu a conhecer o quadro institucional e técnico que esteve na origem da solução e da sua concretização construtiva, que passou pelo envolvimento directo do ministro Fontes Pereira de Melo junto do governo francês e da obra emblemática da renovação do Louvre, em Paris, a fim de contratar aí o principal técnico que viria coordenar os projectos: o engenheiro Jean Colson, assistente directo do Arquitecto Visconti, responsável pela obra do Louvre

Essa investigação histórica foi realizada no Arquivo do Ministério das Obras Públicas (AMOP/Lisboa), no Arquivo Histórico Municipal do Porto (AHMP/ Porto) e em duas instituições de Paris (a Biblioteca Nacional e o Centro de Documentação de Orsay.

263.Projecto do Arquitecto Eduardo Souto de Moura, iniciado em 1985.

264.A proposta desse comissariado foi formulada a mim próprio (memória histórica documental do edifício e do lugar) e a Teresa Siza (registo fotográfico para uma memória do uso, coordenando o trabalho de reconhecidos artistas como Gabriele Basílico, Paul den Hollander, Debbie Fleming Caffrey, José Manuel Rodrigues, Humberto Rivas e Jorge Molder). Tavares, Rui, - A Alfândega Nova do Porto: Projectos e Realidades**.** In *Alfândega Nova - O Sítio e o Signo***,** vol. I e II**,** Porto**:** Museu de Transportes e Comunicações, 1995

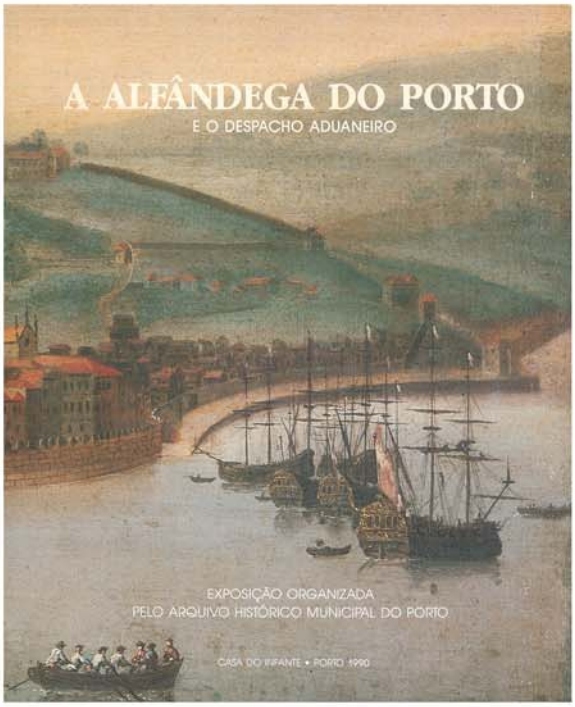
6 . Do Almazém Régio à Alfândega Nova: Evolução de um Tipo de Arquitectura Portuária

A localização do burgo portuense, numa posição sobranceira ao rio Douro e relativamente próximo da sua foz, proporcionou uma especial incidência do comércio fluvial e marítimo na sua vida económica. Não admira, pois, que o controlo desse movimento fosse, desde muito cedo, uma das maiores preocupações administrativas. As referências a navios vindos de França e outras partes, que se intensificam a partir do século XIII, atestam bem a importância daquele movimento. Compreende-se assim que o Bispo D. Hugo, senhor da cidade por doação da rainha D. Teresa desde 1120, faça inscrever no seu foral de 1123 o direito à cobrança de taxas de portagem sobre a venda de algumas mercadorias importadas.

A defesa desse direito, que os Bispos consideravam exclusivo, vai estar na origem de um conflito que estala em pleno século XIII, quando o poder régio, em crescente afirmação, pretende chamar a si a tutela dos rendimentos alfandegários.

Reconhecendo a importância da zona ribeirinha e achando-se no direito à serventia do rio, D. Afonso III, em carta régia de 1254, estabelece que só metade dos desembarques de mercadorias estrangeiras seriam encaminhados para a «villam Ecclesie», enquanto o restante devia dirigir-se para a «villam de Gaya»[265]. Ao procurar dinamizar a actividade mercantil na margem esquerda do

265. REAL, Manuel Luís e TAVARES, Rui - Bases para a Compreensão do Desenvolvimento Urbanístico do Porto. in «POVOS e Culturas», 2, «A Cidade em Portugal: Onde se Vive», Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 1987, p. 395.



TAVARES, Rui – Do Almazém Régio à Alfândega Nova: evolução de um tipo de arquitectura portuária. In *"A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro"*. Porto: Câmara Municipal, Arquivo Histórico, 1990. p. 39-66.

rio Douro, frente ao burgo episcopal, o monarca tentava clivar a supremacia ao Bispo na colecta do rendimento comercial. A imediata reacção da Mitra com um recurso ao Papa, que em sua defesa formula a bula «Cum a nobis» repondo a situação anterior, traz como consequência a criação de Vila Nova «a par de Gaia», e a concessão pelo Rei do respectivo foral em 1255[266].

Mas a questão estava longe de se encontrar resolvida e o conflito ganha uma nova expressão, agora em torno dos limites do couto episcopal. Estava em causa o efectivo senhorio da área ribeirinha, a chamada «vila baixa», local onde os navios acostavam. A cidade havia já galgado as primeiras muralhas em torno do morro de Penaventosa, começando a desenvolver-se ao longo da margem; uma maior incidência verificava-se na zona compreendida entre o rio da Vila (pela actual Rua de S. João) e o rio Frio (no vale de Miragaia), limite que os Bispos reivindicavam para extremo ocidental da área coutada, enquanto o Rei insistia ser o rio da Vila.

A importância económica e urbana dessa faixa de terreno está patente na presença dos conventos mendicantes - S. Francisco (1234) e S. Domingos (1238) - na edificação da ermida de S. Nicolau (1249), na instalação dos Judeus próximo a Monchique e, como sintoma indirecto, no afastamento dos gafos para a actual zona de S. Lázaro.

A questão arrasta-se e agudiza-se no tempo de D. Afonso IV, quando o Rei resolve criar uma situação de facto consumado; promove a construção de um armazém destinado à Alfândega do Porto próximo do Convento de S. Francisco, precisamente na área que o Rei considerava fora da tutela do Bispo.

A obra encontra-se iniciada logo no primeiro ano do seu reinado (1325) motivando o imediato protesto do Bispo e do Cabido, que fazem deslocar os seus representantes aos terrenos que o Rei havia comprado para, na presença do almoxarife, escrivão e notários régios, denunciarem a obra que o monarca começara a edificar atrás das casas e «platea» da Fonte Taurina[267]. Quatro anos depois, uma nova queixa é apresentada contra o corregedor, pois o Rei continuava a comprar casas, hortas e almuinhas destinadas à construção da Alfândega[268].

Ainda em 1354, D. Afonso IV vê-se constrangido a elaborar um extenso memorando onde argumentava que os terrenos não pertenciam ao domínio episcopal, justificando a construção pela necessidade de criar um espaço próprio para a armazenagem, defendendo assim os direitos da Coroa e, por extensão, do próprio Bispo que beneficiava da redizima. Com efeito, antes das

> *«Casas de Almazém ... descarregauam esses aueres em Casas alheas ... E demais estauam os aueres a gram perigoo nas ditas casas que assij tomauam per Razom de temor de ladroeens e de fogo.. E outrossij acontecia muijtas uezes*

266. GUIMARÃES, Gonçalves; AFONSO, José António e PRATA, Raúl Solla - O Foral de Gaia de 1255: um texto e a sua época. Vila Nova de Gaia, 1983.

267. Corpus Codicum Latinorum et Portugalensium, voI. II, Porto, 1917, p. 164.

268. Idem, p. 166.

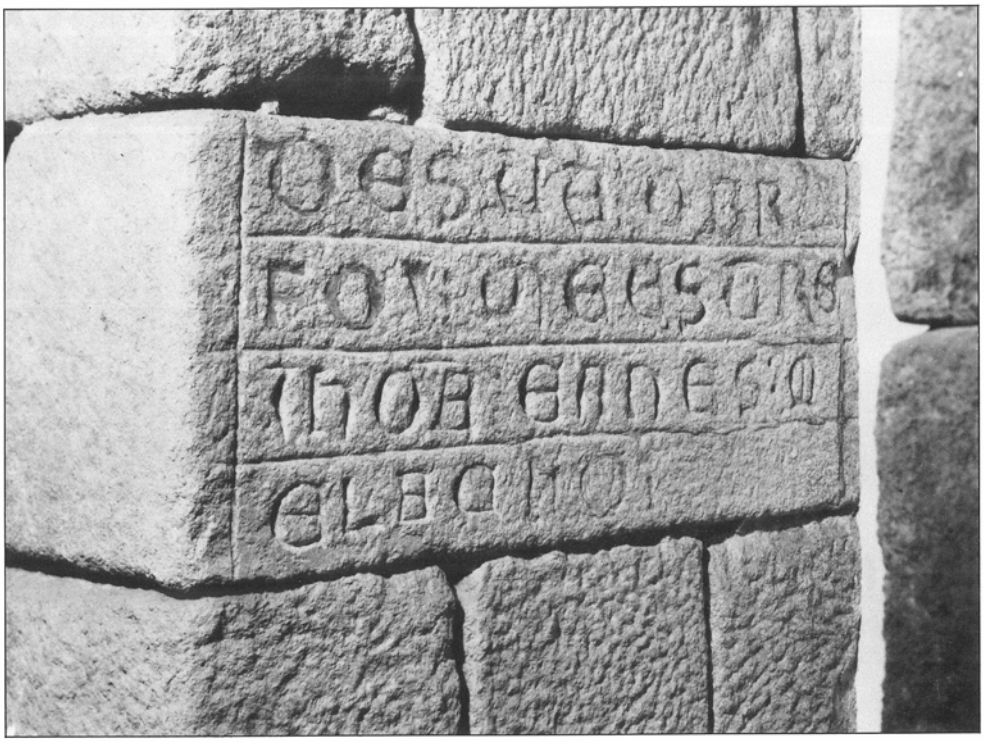


Fig. 12 — Inscrição com o nome do arquitecto que, no séc. XIV, construiu o *almazem* régio (Catál., n.º 219).

coberto do mesmo lado, conservando ainda seis silhares de travamento do cunhal, fora do seu alinhamento exterior, deixados para salvaguardar uma eventual progressão da obra para leste.

Da fachada do século XIV, também chegaram até nós alguns vestígios que permitem reconstitui-la (fig. 18). Era virada a ocidente, tal como a actual, mas em relação a esta andaria mais recuada, coincidindo com as paredes ocidentais dos cobertos. Na parte sul, o paramento exterior conservou-se praticamente até à altura do telhado, podendo ver-se pelo interior da casa adjacente (n.º 8 da Rua da Alfândega). Ainda mantém três frestas originais, duas trilobadas que iluminariam o piso superior (fig. 17) e uma outra, rectangular, a uma cota inferior e cujo posicionamento pode ter sido determinado pelo acesso ao referido piso.

Do tramo norte, a silharia correspondente à face interna também se conservou até à cota do telhado, estando documentada por um registo fotográfico obtido durante os restauros (fig. 16). Na face externa, cujo paramento está muito danificado, ainda é visível o escudo do tempo da fundação, sob o qual terá existido uma inscrição comemorativa (picada na reforma posterior), descoberto pelos restauros e mantido na actual recepção do Arquivo Histórico (fig. 31).

que os aueres eram muijtos e de muijtas pessoas. E nom auia onde os descarregar, ante os descarregauam nos mosteijros»[269].

Naquela data (1354), o edifício estaria já praticamente concluído, o que justifica os cuidados de D. Pedro I quando, três anos mais tarde (1357), atende a uma solicitação dos Juízes e homens bons do concelho: referindo a existência de

«Hüa fonte d'agoa com seu chafariz» no interior do «almazem», pretendiam que o Rei «lhes fizesse doaçam da dita agoa daquella que saya fora do dicto chafariz»; D. Pedro I ordena então ao almoxarife que «lhe leixedes fazer hüu cano des o dito meu chafariz ataa fora do dicto meu almazem per tal lugar que nom faça dampno nem perda nehüa ao dicto meu almazem»[270].

A relativa rapidez da construção da Alfândega, para além de corresponder ao arrepiar caminho na definitiva solução dos problemas de armazenagem, expressa também a especial atenção que D. Afonso IV dedica ao Porto e que se acha continuada na decisão de construir uma nova muralha, cuja obra se inicia pela zona ribeirinha em 1334.

Não é difícil imaginar o que então acontecia entre a Ribeira e os Banhos, tal era o volume de construções. Às duas obras públicas referidas associava-se a edificação dos Conventos mendicantes, o que aponta para a existência de «estaleiros de obra», de consideráveis proporções, em toda a área ribeirinha.

A própria construção do «Almazém» régio terá sido um forte estímulo à urbanização da área envolvente. Começa a ser frequente a referência a casas confrontando a Alfândega e o próprio Rei terá comprado algumas anexas ao armazém, destinadas ao serviço alfandegário. Relativamente próximo, junto ao «vergeu» ou pomar de S. Domingos, situar-se-ia o Paço Grande, mencionado em 1339, podendo mesmo coincidir com o Paço da feira já referido em 1319[271]. Na mesma área, viria a localizar-se também a Casa da Moeda, logo por detrás do armazém, que funcionaria pelo menos desde o reinado de D. Fernando[272].

A alfândega do Porto começava, então, a surgir como um elemento fortemente referenciador para a organização do espaço envolvente, numa posição estratégica face ao rio, à nova muralha e ao terreiro de descarga, que encontra um exacto paralelo na Alfândega de Lisboa.

---

269. Idem, p. 22.

270. Chancelarias Reais, D. Pedro I. Lisboa, Instituto Nacional de Investigação Científica, 1964, p. 39-40.

271. Corpo Cod., voJ. I, Porto, 1891, p. 60.

272. REAL, Manuel Luís - «A Casa da Moeda do Porto e a tradicional «Casa do Infante», ln «Moedas Portuguesas Cunhadas no Porto, Na Colecção do Gabinete de Numismática», Porto, Casa Tait. 1989, p. 5-13. Vd. tb. do mesmo autor, Inédito e de Arqueologia Medieval Portuense. «Arqueologia)), 10, Porto, Dez. 1984, p. 39-40.

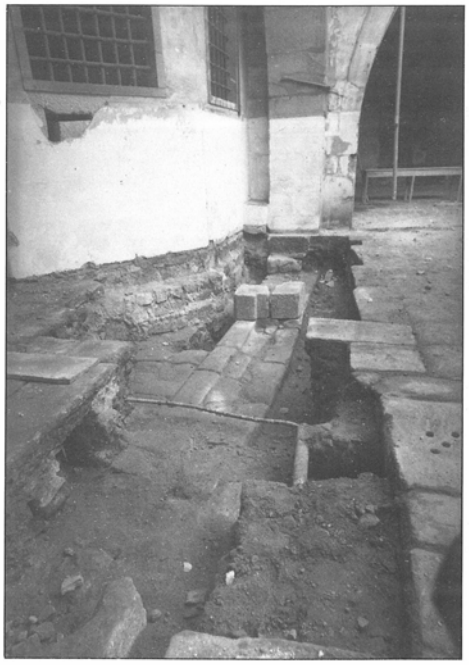


Fig. 13 — Alicerce da parede oeste do *almazem*, vendo-se a soleira da porta principal (Catál., n.º 213).

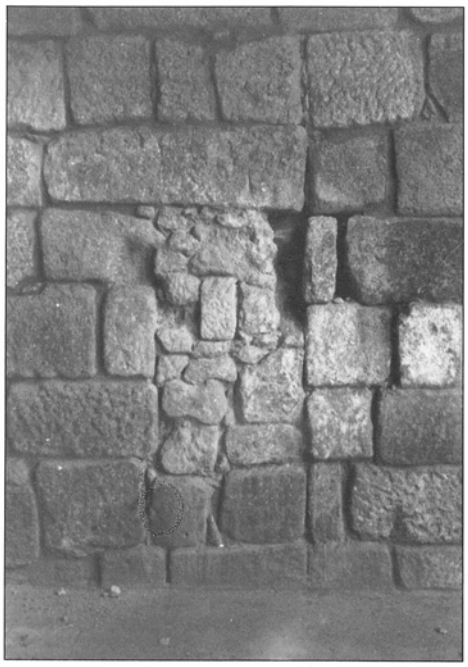


Fig. 14 — Vestígios do muro transversal que limitava o alpendre da torre sul do *almazem* (Catál., n.º 225).

A parede intermédia, que completava a fachada unindo os dois tramos descritos, foi destruída no século XVII para se levantar o grande arco da entrada. Dela nos deixou registo o Arquitecto Rogério de Azevedo, que encontrou o seu alicerce durante as obras de restauro. (12) Nela se inscrevia a porta principal do Armazém Régio, colocada a eixo do edifício, entre os dois cobertos e abrindo directamente para o pátio (fig. 5). A sua soleira e o arranque das ombreiras estavam ainda no sítio original quando o alicerce da parede foi descoberto. Rogério de Azevedo não a identificou como sendo a entrada primitiva (e, portanto, do século XIV), mas sim como a porta interior do pórtico que mais tarde (século XV) se acrescentou, como adiante veremos.

Durante os restauros foram ainda descobertos, do lado norte, duas bases de poste, carbonizadas, e uma porta na parede leste do coberto (fig. 15), que daria acesso à Casa da Moeda localizada nas traseiras do «Almazém».

Existem alguns indicadores construtivos que nos permitem identificar a volumetria do edifício. O pátio central era enquadrado por duas torres, cuja cércea poderá não ter sido a mesma (fig. 18). Enquanto a torre norte teve seguramente quatro pisos, a do lado oposto teria, pelo menos, três. De facto, existem fotografias da parede que hoje constitui as traseiras do Banco Borges & Irmão (e que seria o limite norte da torre setentrional da Alfândega) que testemunham os níveis dos diferentes andares (fig. 34). Dos superiores,

O edifício do primeiro «Almazém» foi envolvido pelas sucessivas ampliações do espaço alfandegário, sofrendo profundas transformações no século XVII. Hoje integra o conjunto edificado conhecido por Casa do Infante, onde se encontra instalado o Arquivo Histórico Municipal do Porto.

Todo o conjunto foi sujeito a uma acção de restauro, sendo o estudo dirigido pelo Arquitecto Rogério de Azevedo[273]. A sua proposta de reconstituição, ainda que parta de dados arqueológicos encontrados durante as obras, revela alguma incompreensão das estruturas originais[274]. Anota, porém, observações importantes que, associadas a outros elementos recentemente descobertos nos edifícios encostados a norte e a sul (e que, de facto, o Arquitecto não conheceu), permitem chegar a uma imagem relativamente precisa das «Casas do Almazém».

Rogério de Azevedo, ao encontrar os elementos do pórtico de entrada, tinha já demonstrado que a fachada do século XIV era bastante mais recuada que a actual. Partindo deste facto e conjugando outras informações de carácter arqueológico, conseguimos isolar o edifício primitivo. Em relação ao actual conjunto, que se estrutura em quatro corpos, o «Almazém» régio ocupava um espaço correspondente ao segundo [fig. 20]. A sua planta, rectangular, seria coincidente com o pátio e cobertos actuais, fixando essa mesma distribuição [fig. 18].

As paredes norte e sul (os lados menores do rectângulo) chegaram até nós bastante bem conservadas e são as que, ainda hoje, limitam os cobertos. Os ângulos exteriores do edifício são igualmente reconhecíveis: o cunhal noroeste foi recentemente identificado na cave do Banco Borges & Irmão, à Rua do Infante D. Henrique, encontrando-se bastante bem conservado e onde o Mestre da obra - João Anes Melacho - gravou uma inscrição comemorativa com o seu nome [fig. 12];[275] o cunhal sudoeste, visível em grande parte da sua altura, foi posto a descoberto pelo restauro do interior da casa encostada ao armazém (com o n.º8 da Rua da Alfândega). Quanto aos cunhais do alinhamento posterior do «Almazém», a sua memória ainda se conserva no actual edifício: do ângulo nordeste, cuja face interior ainda se pode ver à cota baixa no ângulo respectivo do coberto norte, ficou-nos um registo fotográfico, onde ele é ainda visível, pelo exterior, acima dos actuais telhados [fig. 16]; o ângulo sudeste pode ver-se pelo interior do salão central, junto ao coberto do mesmo lado, conservando ainda seis silhares de travamento do cunhal, fora do seu alinhamento exterior, deixados para salvaguardar uma eventual progressão da obra para leste.

Da fachada do século XIV, também chegaram até nós alguns vestígios que permitem reconstitui-la [fig. 18]. Era virada a ocidente, tal como a actual, mas em relação a esta andaria mais recuada, coincidindo com as paredes ocidentais dos cobertos. Na parte sul, o paramento exterior conservou-se praticamente até à altura do telhado, podendo ver-se pelo interior da casa adjacente

273. Boletim da D. G. E. M. N., 103, Porto, Mar. 1961.

274. AZEVEDO, Rogério de - «A Casa do Infante». Elementos para o estudo da sua reconstituição. «Boletim Cultural», 22(1-2), Porto, Mar.-Jun. 1960, p. 264-290.

275. REAL, Manuel Luís - Op. Cit., 1984, p. 40.

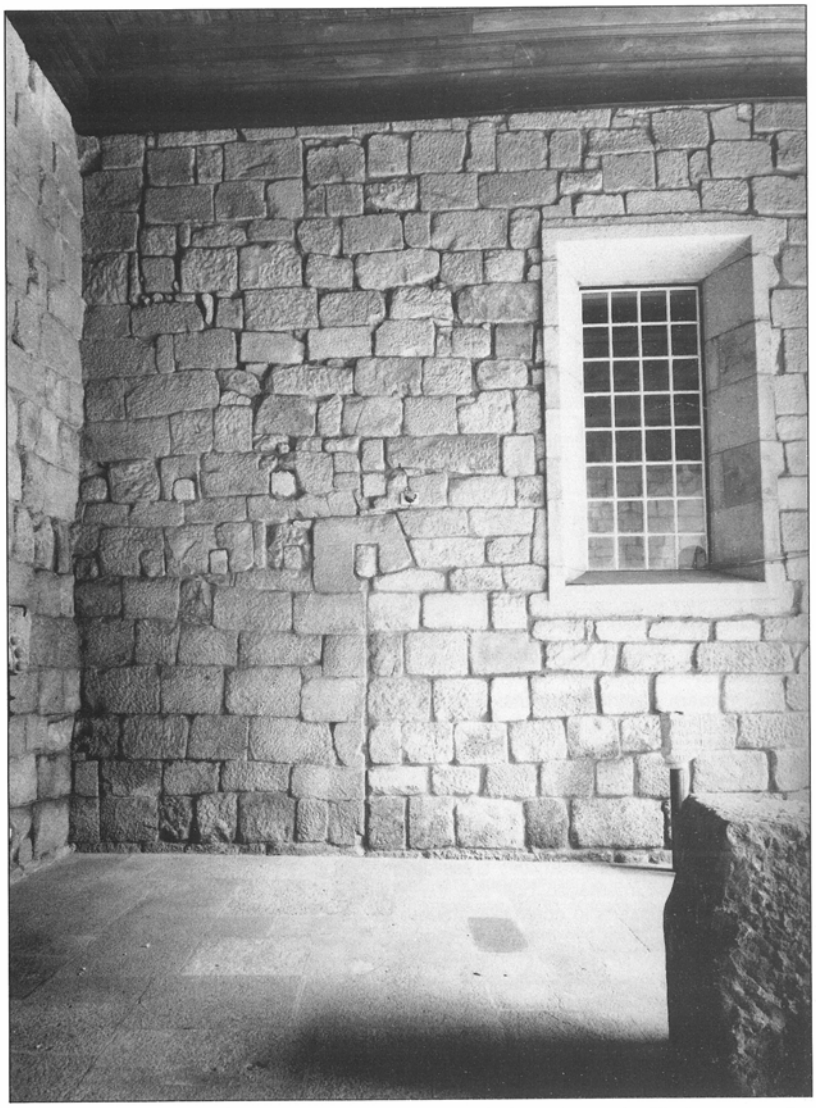


Fig. 15 — Ângulo nordeste do primitivo *almazem*, vendo-se as entregas de travejamento de várias épocas e os restos da porta que dava para a *moeda d'el Rei* (Catál., n.º 215).

(n.º 8 da Rua da Alfândega). Ainda mantém três frestas originais, duas trilobadas que iluminariam o piso superior [fig. 17] e uma outra, rectangular, a uma cota inferior e cujo posicionamento pode ter sido determinado pelo acesso ao referido piso.

Do tramo norte, a silharia correspondente à face interna também se conservou até à cota do telhado, estando documentada por um registo fotográfico obtido durante os restauros [fig. 16]. Na face externa, cujo paramento está muito danificado, ainda é visível o escudo do tempo da fundação, sob o qual terá existido uma inscrição comemorativa (picada na reforma posterior), descoberto pelos restauros e mantido na actual recepção do Arquivo Histórico.

A parede intermédia, que completava a fachada unindo os dois tramos descritos, foi destruída no século XVII para se levantar o grande arco da entrada. Dela nos deixou registo o Arquitecto Rogério de Azevedo, que encontrou o seu alicerce durante as obras de restauro[276]. Nela se inscrevia a porta principal do Armazém Régio, colocada a eixo do edifício, entre os dois cobertos e abrindo directamente para o pátio. A sua soleira e o arranque das ombreiras estavam ainda no sítio original quando o alicerce da parede foi descoberto. Rogério de Azevedo não a identificou como sendo a entrada primitiva (e, portanto, do século XIV), mas sim como a porta interior do pórtico que mais tarde (século XV) se acrescentou, como adiante veremos.

Durante os restauros foram ainda descobertos, do lado norte, duas bases de poste, carbonizadas, e uma porta na parede leste do coberto [fig. 15], que daria acesso à Casa da Moeda localizada nas traseiras do «Almazém».

Existem alguns indicadores construtivos que nos permitem identificar a volumetria do edifício. O pátio central era enquadrado por duas torres, cuja cércea poderá não ter sido a mesma [fig. 18]. Enquanto a torre norte teve seguramente quatro pisos, a do lado oposto teria, pelo menos, três. De facto, existem fotografias da parede que hoje constitui as traseiras do Banco Borges & Irmão (e que seria o limite norte da torre setentrional da Alfândega) que testemunham os níveis dos diferentes andares. Dos superiores, identificam-se claramente as linhas onde apoiavam os respectivos travejamentos, provocando os característicos movimentos de diminuição da espessura da parede, o que originou a concentração de líquenes quando o muro ficou exposto na reforma do século XVII. Ao nível do 2.º andar, ainda hoje se conserva uma janela gótica que, sendo posterior à construção original (são evidentes as marcas da sua inclusão na parede do século XIV), pode ter substituído uma antiga abertura, de menores dimensões. Do piso inferior (correspondente ao actual coberto) estão igualmente registadas as entregas do travejamento que sustentava o 1.º andar, vendo-se ainda as consolas de pedra retiradas pela Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais durante os restauros.

276. AZEVEDO, Rogério de - Op. Cit., 1960, p. 272.

Fig. 16 — Telhados dos armazéns antes do restauro, vendo-se, ao lado direito, as marcas deixadas pelo edifício medieval, após demolições do séc. XVII (Catál., n.º 224).

laterais), acha-se reflectida na Alfândega quinhentista de Lisboa, o que não deixa de ser um interessante indicador tipológico (fig. 4).

O antigo «Almazém» era uma unidade relativamente independente e desafogada de construções adjacentes, surgindo como elemento pivot na futura organização urbana da área envolvente. Nas cartas régias de aforamento são frequentes as referências a propriedades que «partem com o armazém» ou a «ruas e vielas» que o rodeavam. (15) No ano de 1391, quando o Tesoureiro da Moeda recebia um chão de D. João I, fala-se da «viela que vem arredor da dita moeda e rua pública que vai das Congostas para nosso almazém». (16) Ambas as circulações contornavam o edifício da Alfândega, formando um pequeno terreiro no ponto de encontro, junto ao seu cunhal noroeste. Na cave do Banco Borges & Irmão são ainda visíveis os traços desse espaço, subsistindo a estrutura de uma escada que vencia o desnível para as ditas Congostas situadas a norte. Nesse mesmo espaço, entre os séculos XIV e XV seria construída uma casa pertencente à família dos Brandões Pereiras e cujo acesso meridional se faria por um outro terreiro que se abria à entrada da Alfândega. O seu portal gótico (fig. 37), bem como o próprio terreiro, viriam a ser envolvidos pela fachada seiscentista dos Armazéns Régios.

Do lado oposto, onde se localizaria a torre sul, é igualmente evidente o nível onde apoiava o 1.º andar, testemunhado da mesma forma. Do 3.º piso desta torre, possivelmente o último, conservaram-se na parede da fachada principal as duas frestas trilobadas [fig. 17]. Na parte central do edifício, correspondente à zona do pátio, não nos aparecem travamentos superiores pois aí as paredes seriam mais baixas. É o que indica a diferença de aparelho que se regista no alinhamento ocidental (logo acima do grande arco) e que pode ter constituído um enchimento da reforma do século XVII. Este detalhe era apenas visível antes do restauro, pois a parede foi completamente descaracterizada. Em contrapartida, no andar inferior, onde começa o enchimento da parede que remata o arco do século XVII, vê-se ainda o arranque da parede medieval, que foi destruída precisamente para a construção deste grande arco.

Para a zona do pátio defrontavam as fachadas interiores das duas torres, estabelecendo a relação entre as diferentes áreas do edifício. Tal como hoje se verifica, a articulação ao nível dos pisos inferiores far-se-ia através de arcos; porém, uma análise cuidadosa revela que poderão ter existido dois arcos em cada torre e não apenas um. De facto, as pilastras dos actuais arcos norte e sul, cuja parte inferior é nitidamente mais antiga, estarão no sítio original; mas as do arco de entrada, que veio substituir a parede medieval, só foram ali colocadas no século XVII aproveitando pedras mais antigas. A sua textura material, a sua patine e, até mesmo, a sua estrutura construtiva são nitidamente semelhantes aos silhares incluídos nas pilastras dos arcos laterais. O seu reaproveitamento esteve, certamente, associado a uma função original, já que eles terão pertencido a dois pilares que constituíam o suporte central de dois arcos que, em cada uma das torres, definiam um pequeno alpendre [fig. 18]. Este alpendre estruturava-se entre os referidos arcos e uma parede recuada, transversal aos cobertos e atingindo a altura dos travejamentos, onde se inscrevia a entrada para a zona do armazém propriamente dito. Estas paredes foram reconhecidas por Rogério de Azevedo durante os restauros (pois apareceu mesmo o alicerce da que existia no coberto norte), embora as não tivesse identificado com o edifício medieval. As suas penetrações são ainda visíveis nas paredes dos actuais cobertos [fig. 14].

A solução de uma arcaria alpendrada insere-se nos padrões construtivos da época. Ela afirma-se como um modelo seguido, frequentemente, nas unidades de habitação urbana quando possuíam mais de um piso e que, por justaposição, definem estruturas porticadas de maior ou menor continuidade. Constituíam um prolongamento exterior, mas abrigado, das áreas de oficinas ou lojas que, normalmente, se localizavam nos pisos térreos. Na documentação dos séculos XIV e XV é frequente a referência a construções «alpenderadas», como por exemplo no emprazamento de uma propriedade na Lada[277] ou nas casas que viriam a construir-se na Rua Nova (algumas décadas após a construção do «Almazém»)[278]. A mesma solução estrutural acabaria, aliás, por se tornar comum em edifícios de acentuado cariz simbólico (por exemplo em Paços Municipais) e vulgarizou-se em

277. Vereações, Anos de 1390-1395. Porto, Câmara Municipal, s.d., p. 82.

Fig. 17 — Fresta do século XIV num dos muros sobreviventes da torre sul do *almazem*, visível no interior do edifício anexo (Catál., n.º 218).

Mas a mais profunda alteração urbanística da área circundante à Alfândega, foi sem dúvida a abertura da Rua Nova, promovida por D. João I, e onde se trabalha já em 1395. O seu amplo e rectilíneo traçado, implicou significativas mudanças na estrutura cadastral ao criar novas frentes urbanas. Unindo a Rua dos Mercadores a S. Francisco, num alinhamento paralelo ao Douro e sobre o Rio de Vila, esta nova artéria constituiria um passo decisivo (físico e, portanto, mais real que qualquer outro) para a definitiva resolução dos conflitos que, há séculos, opunham a Coroa à Sé. O contrato de transferência da jurisdição do burgo e couto do Porto para o Rei, seria celebrado logo em 1405, na presença do Bispo D. Gil Alma.

O impacto daquelas duas circunstâncias na vida da cidade foi enorme.

As suas consequências cruzar-se-iam com a instituição alfandegária, reorganizada por Foral de D. João I em 1410. Estava em causa o rendimento necessário para pagar ao Bispo o censo anual acordado pela transferência, alimentado em parte pelas rendas da Alfândega, em parte pelas rendas das casas da Rua Nova. (17) As próprias obras desta rua, na faixa mais próxima da Alfândega, alteraram algumas circulações e alinhamentos. O acesso à Casa da Moeda, por exemplo, deve ter começado a fazer-se pela nova artéria; ainda hoje, numa casa da Rua Infante D. Henrique (seria a última da antiga Rua Nova), existe um brasão de Portugal Antigo com um escudo dessa época.

Este ciclo de renovação urbanística, evidenciando o especial carinho que D. João I manifesta pela cidade do Porto, viria a prolongar-se pela área alfandegária. Seria mesmo fortemente incrementado por D. Afonso V

épocas posteriores, como o comprovam as arcarias de Miragaia, onde, regra geral, cada prédio tem uma frente de dois arcos.

A primeira Alfândega do Porto, constituindo um singular edifício público em pleno século XIV, patenteava um notório facies urbano na sua caracterização arquitectónica. Facto perfeitamente compreensível dada a natureza da construção, que compatibilizava as funções de armazenagem (nos baixos) com as de serviço e habitação (nas áreas superiores) para os respectivos oficiais. Acabaria por integrar, na sua estrutura, uma tipologia construtiva que, em menores dimensões, servia a mesma duplicidade funcional. Por outro lado, a solução encontrada para o equilíbrio entre as partes construídas do «Almazém» (pátio central e corpos laterais), acha-se reflectida na Alfândega quinhentista de Lisboa, o que não deixa de ser um interessante indicador tipológico [fig. 4].

O antigo «Almazém» era uma unidade relativamente independente e desafogada de construções adjacentes, surgindo como elemento pivot na futura organização urbana da área envolvente. Nas cartas régias de aforamento são frequentes as referências a propriedades que «partem com o armazém» ou a «ruas e vielas» que o rodeavam[279]. No ano de 1391, quando o Tesoureiro da Moeda recebia um chão de D. João I, fala-se da «viela que vem arredor da dita moeda e rua pública que vai das Congostas para nosso almazém»[280]. Ambas as circulações contornavam o edifício da Alfândega, formando um pequeno terreiro no ponto de encontro, junto ao seu cunhal noroeste. Na cave do Banco Borges & Irmão são ainda visíveis os traços desse espaço, subsistindo a estrutura de uma escada que vencia o desnível para as ditas Congostas situadas a norte. Nesse mesmo espaço, entre os séculos XIV e XV seria construída uma casa pertencente à família dos Brandões Pereiras e cujo acesso meridional se faria por um outro terreiro que se abria à entrada da Alfândega. O seu portal gótico, bem como o próprio terreiro, viriam a ser envolvidos pela fachada seiscentista dos Armazéns Régios.

Mas a mais profunda alteração urbanística da área circundante à Alfândega, foi sem dúvida a abertura da Rua Nova, promovida por D. João I, e onde se trabalha já em 1395. O seu amplo e rectilíneo traçado, implicou significativas mudanças na estrutura cadastral ao criar novas frentes urbanas. Unindo a Rua dos Mercadores a S. Francisco, num alinhamento paralelo ao Douro e sobre o Rio de Vila, esta nova artéria constituiria um passo decisivo (físico e, portanto, mais real que qualquer outro) para a definitiva resolução dos conflitos que, há séculos, opunham a Coroa à Sé. O

278. MARQUES, José - Património Régio na Cidade do Porto e seu Termo nos finais do séc. XV. In Actas do Colóquio «O Porto na Época Moderna), «Revista de História», voI. III, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1980, p. 15.

279. Chancelarias Régias, D. Pedro I. Lisboa, I.N.I.C., 1984, p. 61-62, 298-299, 481. O estudo sobre a evolução da estrutura cadastral da área envolvente à Alfândega, ajuda-nos a perceber as relações entre a organização do espaço urbano e a estrutura edificada. A sua apresentação extravasa o âmbito deste trabalho, mas pensamos desenvolver esse aspecto num próximo estudo, centrado exclusivamente sobre o núcleo edificado da Alfândega Velha, conjuntamente com o Dr. Manuel Luís Real, que já nos acompanhou nesta interpretação.

280. Boletim da D.G.E.M.N., 103, 1961, p. 10.

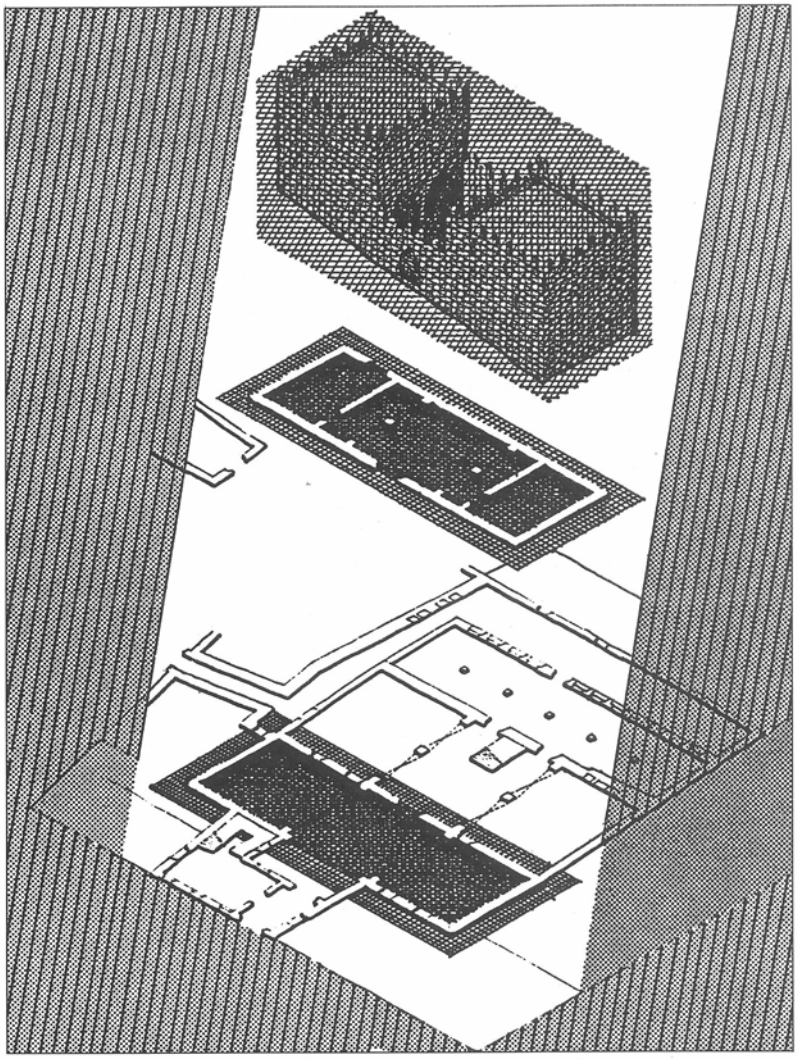


Fig. 18 — Nova proposta de reconstituição da Alfândega do séc. XIV, feita a partir da análise da documentação e das estruturas subsistentes (Catál., n.º 174).

47

contrato de transferência da jurisdição do burgo e couto do Porto para o Rei, seria celebrado logo em 1405, na presença do Bispo D. Gil Alma.

O impacto daquelas duas circunstâncias na vida da cidade foi enorme.

As suas consequências cruzar-se-iam com a instituição alfandegária, reorganizada por Foral de D. João I em 1410. Estava em causa o rendimento necessário para pagar ao Bispo o censo anual acordado pela transferência, alimentado em parte pelas rendas da Alfândega, em parte pelas rendas das casas da Rua Nova[281]. As próprias obras desta rua, na faixa mais próxima da Alfândega, alteraram algumas circulações e alinhamentos. O acesso à Casa da Moeda, por exemplo, deve ter começado a fazer-se pela nova artéria; ainda hoje, numa casa da Rua Infante D. Henrique (seria a última da antiga Rua Nova), existe um brasão de Portugal Antigo com um escudo dessa época.

Este ciclo de renovação urbanística, evidenciando o especial carinho que D. João I manifesta pela cidade do Porto, viria a prolongar-se pela área alfandegária. Seria mesmo fortemente incrementado por D. Afonso V que, em 1461, promulga um novo Regimento da Alfândega[282]. Por outro lado, sabe-se que o Rei, já em 1459, mandara reconstruir a Casa da Moeda e uma outra, anexa, na Rua Nova[283]. Nesta última pode ter-se instalado a «bolsa de comércio», em 1474, requerida pela cidade e apoiada pelo Rei para os mercadores do Porto.

Este contexto pode ajudar-nos a enquadrar alguns sinais de natureza arqueológica, que nos aparecem no edifício, reveladores de uma significativa transformação. Realizada durante o século XV, essa fase de obras teria como objectivo adaptar a Alfândega às novas exigências funcionais e à considerável amplitude do movimento de mercadorias, devido à intensificação do comércio com os portos europeus e o norte de África.

Da reforma quatrocentista chegaram até nós os restos de uma porta com lintel epigrafado [fig. 19], a qual faria parte de um alpendre que se acrescentou à entra da do edifício. Esta renovação da fachada, constituiu o primeiro avanço sobre o espaço público fronteiro ao Armazém. Mais tarde, aquando do definitivo avanço da fachada (século XVII), esta porta foi mutilada para desviar a entrada um pouco mais para sul. Ficou-nos o registo fotográfico da posição original de algumas aduelas do arco segmentado da contrapadieira. A conservação fortuita da parte central desta porta, deve-se ao facto de, por cima dela, ter existido um nicho onde se conservaria a imagem da Virgem, protectora das Alfândegas [fig. 19]. Este nicho terá sido ligeiramente deslocado para sul, ao contrário do lintel epigrafado que ainda se conserva no sítio original. Foram estes elementos que permitiram a reconstituição de Rogério de Azevedo, se bem que o autor tenha pretendido ligá-la à obra de D. Afonso IV[284]. As características da grafia da respectiva inscrição[285], que enquadrava o

281. AMARAL, Luís Carlos e DUARTE, Luís Miguel - Os Homens que pagaram a Rua Nova. «Revista de História». voI. VI. Porto, Centro de História da Universidade do Porto, 1985, p. 14.

282. LENCASTRE, Francisco de - Tratado das Alfândegas em Portugal. Lisboa, I. N., 1986.

283. AZEVEDO, Rogério de - Op. Cit., 1960, p. 274, nota 12.

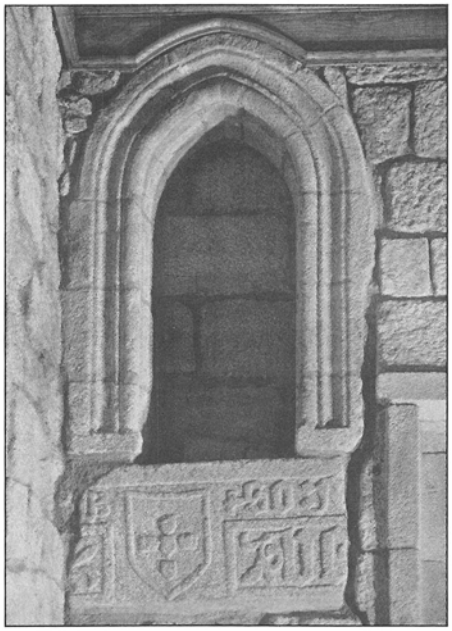


Fig. 19 — Nicho e inscrição correspondente à reforma do pórtico principal, efectuada no tempo de D. Afonso V (Catál., n.º 222).

que, em 1461, promulga um novo Regimento da Alfândega. [18] Por outro lado, sabe-se que o Rei, já em 1459, mandara reconstruir a Casa da Moeda e uma outra, anexa, na Rua Nova.[19] Nesta última pode ter-se instalado a «bolsa de comércio», em 1474, requerida pela cidade e apoiada pelo Rei para os mercadores do Porto.

Este contexto pode ajudar-nos a enquadrar alguns sinais de natureza arqueológica, que nos aparecem no edifício, reveladores de uma significativa transformação. Realizada durante o século XV, essa fase de obras teria como objectivo adaptar a Alfândega às novas exigências funcionais e à considerável amplitude do movimento de mercadorias, devido à intensificação do comércio com os portos europeus e o norte de África.

Da reforma quatrocentista chegaram até nós os restos de uma porta com lintel epigrafado (fig. 19), a qual faria parte de um alpendre que se acrescentou à entrada do edifício. Esta renovação da fachada, constituiu o primeiro avanço sobre o espaço público fronteiro ao Armazém. Mais tarde, aquando do definitivo avanço da fachada (século XVII), esta porta foi mutilada para desviar a entrada um pouco mais para sul (fig. 45). Ficou-nos o registo fotográfico da posição original de algumas aduelas do arco segmentado da contrapadieira. A conservação fortuita da parte central desta porta, deve-se ao facto de, por cima dela, ter existido um nicho onde se conservaria a imagem da Virgem, protectora das Alfândegas (fig. 19). Este nicho terá sido ligeiramente deslocado para sul, ao contrário do lintel epigrafado que ainda se conserva no sítio original. Foram estes elementos que permitiram a reconstituição de Rogério de Azevedo, se bem que

escudo nacional, não deixam dúvidas de que a obra se realizou em pleno século XV e, por isso mesmo, dissociada da porta do século XIV.

Paralelamente à reforma da fachada, o edifício da Alfândega seria, pela primeira vez, ampliado na zona de armazenagem. Progredindo para leste, com avanço da parede do lado sul, ocuparia um espaço correspondente hoje ao terceiro corpo da Casa do Infante [fig. 20]. Os seus telhados (salão central) ainda conservam a memória de uma certa continuidade [fig. 16].

O grande avanço da parede sul - ela prolongava-se já então pela área do actual quarto corpo - pode estar relacionado com os pilares chanfrados que apareceram durante os restauros. Eles foram reaproveitados na cave que hoje existe, não sendo de eliminar a hipótese de terem pertencido a uma estrutura alpendrada que ocuparia esta zona.

A articulação principal com a área preexistente fazia-se pelo pátio, o que pode ter implicado a eliminação, pelo menos parcial, da sua parede leste.

A Alfândega continuava a manter uma relação com a Casa da Moeda que, como vimos, foi também reconstruída por D. Afonso V. A manutenção das forjas [fig. 21] indica que a amoedação conservou a localização do século XIV, dando então origem a um segundo pátio. A sua reconstrução pode, perfeitamente, ter sido exigida não só pelo estado de ruína, mas também pela necessidade de a compatibilizar com o avanço da Alfândega, dada a posição do cunhal nordeste [fig. 20].

O acesso exterior à Moeda passou a fazer-se, no século XV, pela Rua Nova. Foi esse, certamente, o motivo da construção de uma porta gótica existente nas traseiras da Casa do Infante e que se articula com a porta à Rua Infante D. Henrique, onde se encontra o brasão de Portugal Antigo, Seria por esta porta que, através de um sobrado, se entraria directamente na Casa da Moeda; a sua tipologia aproxima-a da reconstrução da própria «fundiçom d'el Rei» na primeira metade do século XV.

Este novo acesso substituiu a anterior serventia encostada ao alinhamento norte da Alfândega, por uma porta que ainda existe no extremo ocidental da viela.

A envolvente próxima da Alfândega começava assim a sofrer alterações, provocadas pelo dinamismo económico que a cidade evidenciava e que, fatalmente, se reflectiriam na sua estrutura urbana. Especialmente nesta zona, que se tornou no verdadeiro centro cívico e mercantil do burgo portuense após a abertura da Rua Nova.

A construção urbana intensificou-se e enriqueceu-se entre o último quartel do século XV e a primeira metade de quinhentos. Datará desta época a construção de uma casa apalaçada, contra o ângulo sul da Alfândega, que viria a ser demolida no século XIX e da qual se conservou a conhecida

---

284. AZEVEDO, Rogério de - Op. Cit., 1960, p. 267-268, 270.

285. Vd. SOUSA, J. Cordeiro de - Apontamentos de Epigrafia Portuguesa. 3.ª ed., Edições Paulistas, s.i., s.d., p. 40-43.

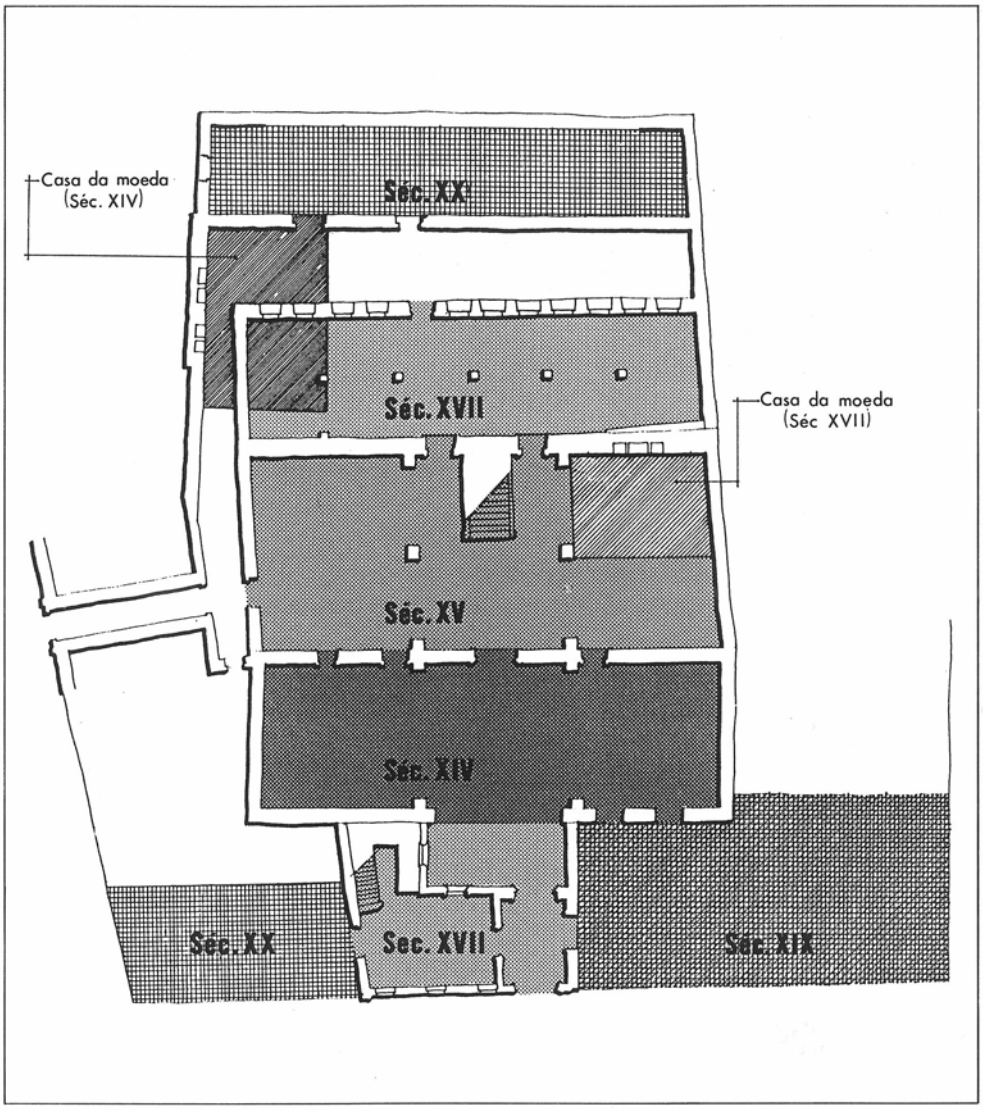


Fig. 20 — Evolução do espaço arquitectónico em torno do edifício da Alfândega Velha (Catál. n.º 170).

50

janela de canto[286]. Porém, neste período, não se conhecem notícias de obras no edifício da Alfândega; sabe-se, todavia, que alguns armazéns anexos apoiavam a recolha de mercadorias e que seriam alugados pelo Almoxarife quando se encontravam vazios.

A insuficiência do espaço de armazenagem no interior da Alfândega é um problema que tenderá a agravar-se após a Restauração, sobretudo durante a segunda metade do século XVII. O acentuado dinamismo comercial, que em muito contribuiu para a recuperação económica do país, passava em grande parte pelo norte e muito especialmente pelo Porto. A sua Alfândega vai, por isso, merecer uma especial atenção na reforma do sistema aduaneiro, que se verifica ainda durante a administração Filipina e cujo ponto culminante é a promulgação, em 1668, do Regimento das Alfândegas dos portos secos, molhados e vedados, conforme se refere em outro texto desta publicação.

Importa reter, que a nova lei imprimia ao processo alfandegário uma maior dependência do poder central, atribuindo mais importância aos seus funcionários. Fatalmente que as consequências desta reforma se reflectiriam nas próprias instalações da Alfândega. Não só porque elas eram já insuficientes para o movimento de mercadorias, possivelmente inadaptadas às novas regras e circuitos, mas também porque se considerariam menos condignas para a instalação dos, agora, prestigiados funcionários.

Foram, certamente, estas condições que o Vedor da Fazenda de Sua Majestade, da cidade do Porto, relatou ao respectivo Conselho, indicando «os consertos de que necessitava a Alfândega»; a solicitação foi prontamente atendida por carta de 16 de Maio de 1656, assinada pelo Conde de Cantanhede, ordenando-se para «com toda a brevidade possível pôr em pregão as obras que na mesma Alfândega se hão de fazer pera se Rematarem a quem as fizer por menos na forma dos apontamentos que pera iso fizerem»[287].

As obras ter-se-ão iniciado imediatamente, submetidas a um programa de ampliação à custa do espaço ainda disponível, nos extremos oriental e ocidental do edifício. A frontaria conhece, então, o seu definitivo avanço sobre o espaço público, com um corpo possivelmente mais baixo, desviando a entrada para sul. A sua memória está ainda patente no paramento interior da actual fachada, vendo-se claramente a linha onde a obra foi interrompida. Durante os restauros, apareceram as bases de uma arcaria transversal, que estariam relacionadas com esta ampliação.

No extremo leste, para lá do limite estabelecido no século XV, construiu-se um outro corpo, igualmente baixo, encostado ao muro que confronta as traseiras das casas da Rua Infante D. Henrique e da Fonte Taurina. A sua fachada, está hoje integrada no alinhamento posterior do último corpo da Casa do Infante, o que provocou, posteriormente, uma inversão nas aberturas da zona da

286. BASTO, A. de Magalhães - Em torno da «Casa do Infante». «O Primeiro de Janeiro, Porto, 15 Ago. 1942.

287. Arquivo Nacional da Torre do Tombo. Alfândega do Porto, Núcleo Antigo, n.º 110, fl. 355v.º Esta informação documental foi-nos transmitida pelo Doutor Francisco Ribeiro da Silva, a quem agradecemos.

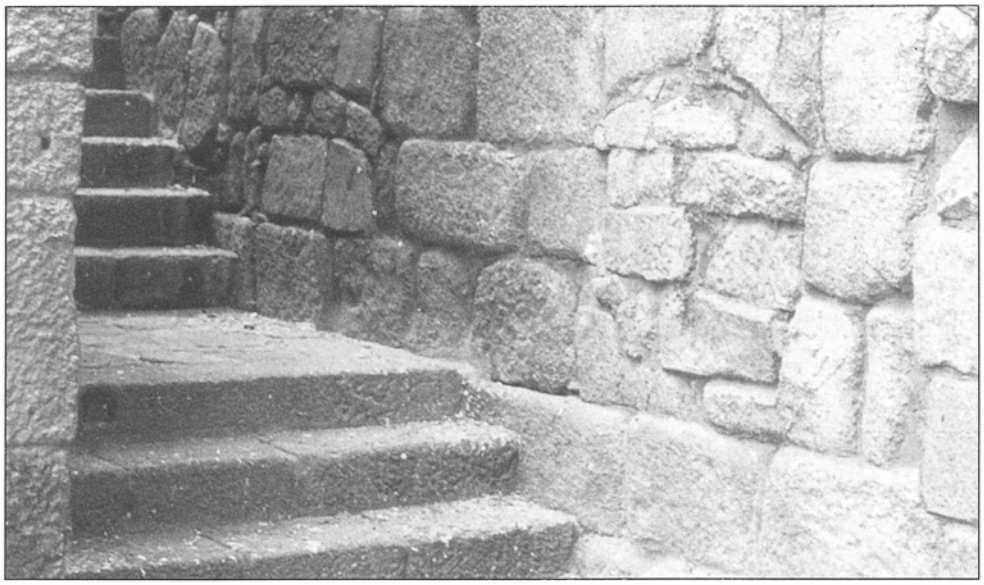


Fig. 21 — Uma das forjas de fundição, actualmente entaipada, no local onde funcionou a primitiva Casa da Moeda (Catál., n.º 254).

foi prontamente atendida por carta de 16 de Maio de 1656, assinada pelo Conde de Cantanhede, ordenando-se para «com toda a brevidade possível pôr em pregão as obras que na mesma Alfândega se hão de fazer pera se Rematarem a quem as fizer por menos na forma dos apontamentos que pera iso fizerem». (23)

As obras ter-se-ão iniciado imediatamente, submetidas a um programa de ampliação à custa do espaço ainda disponível, nos extremos oriental e ocidental do edifício. A frontaria conhece, então, o seu definitivo avanço sobre o espaço público, com um corpo possivelmente mais baixo, desviando a entrada para sul. A sua memória está ainda patente no paramento interior da actual fachada, vendo-se claramente a linha onde a obra foi interrompida. Durante os restauros, apareceram as bases de uma arcaria transversal, que estariam relacionadas com esta ampliação.

No extremo leste, para lá do limite estabelecido no século XV, construiu-se um outro corpo, igualmente baixo, encostado ao muro que confronta as traseiras das casas da Rua Infante D. Henrique e da Fonte Taurina. A sua fachada, está hoje integrada no alinhamento posterior do último corpo da Casa do Infante, o que provocou, posteriormente, uma inversão nas aberturas da zona da cave. A construção deste corpo pressupunha a manutenção de um pátio, que estabelecia a articulação com a Casa da Moeda, situada no extremo nordeste.

Estas obras constituíram uma primeira fase da profunda transformação operada durante o século XVII (fig. 20). Revelam, por isso, algumas hesitações relativamente a um programa de ampliação mais vasto, que viria a ser implementado a partir de 1677, como documenta a inscrição colocada na parede leste do pátio.

A promulgação da já referida lei de 1668, deve ter imposto uma mudança de estratégia no programa de reforma do edifício. Contrariando a tendência para ir somando espaços aos existentes, encara-se agora

cave. A construção deste corpo pressupunha a manutenção de um pátio, que estabelecia a articulação com a Casa da Moeda, situada no extremo nordeste.

Estas obras constituíram uma primeira fase da profunda transformação operada durante o século XVII [fig. 20]. Revelam, por isso, algumas hesitações relativamente a um programa de ampliação mais vasto, que viria a ser implementado a partir de 1677, como documenta a inscrição colocada na parede leste do pátio.

A promulgação da já referida lei de 1668, deve ter imposto uma mudança de estratégia no programa de reforma do edifício. Contrariando a tendência para ir somando espaços aos existentes, encara-se agora o edifício como um todo. Procura-se dotá-lo de uma organização interna mais coerente, mais uniformemente articulada nas diversas unidades espaciais, ao mesmo tempo que se pretende unificar e enriquecer a caracterização arquitectónica do edifício.

Todo o conjunto alfandegário passa, então, a estruturar-se em torno de um único pátio, precisamente o que integrava o edifício primitivo, e que agora se enriquece com uma espécie de segunda fachada. Na sua composição, integra duas janelas que centram uma larga porta, encimada por um escudo da época e por uma inscrição grafando o promotor da obra (D. Pedro II), a data (1677) e a direcção da mesma (Marquês da Fronteira).

A fachada principal amplia-se para dois pisos, concentrando a maior parte dos serviços deslocados das torres, que serão demolidas para darem lugar aos actuais cobertos com um único arco. E construído um terceiro arco, na zona da entrada, conferindo uma maior regularidade ao pátio. A eliminação das torres parece estar relacionada com a intenção de uniformizar a cércea do edifício em toda a área de armazenagem. A partir do corpo da entrada, todo o desenvolvimento para leste mantinha, assim, as mesmas cotas superiores.

O espaço dos armazéns interiores, correspondente ao salão central da Casa do Infante, foi organizado em três naves por uma renovada arcaria alta, o que garantia uma maior fluidez na sua ocupação.

Um último corpo (o actual quarto), cuja fachada defronta o espaço interno daqueles armazéns, constituiu uma das zonas de maior significado nesta reforma. Ocupando uma área exterior (um antigo pátio da Moeda), que se deslocaria para leste, a sua fachada foi particularmente enriquecida por uma escadaria central, de um único e suave lanço, evidenciando um delicado recorte construtivo. Este enriquecimento, que se prolonga pelas largas aberturas simétricas ao eixo da escadaria, pode justificar-se pela intenção de dignificar o corpo ao qual estariam atribuídas as funções administrativas e/ou de habitação dos funcionários superiores. Porém, tudo indica que a sua cave ampliava a área reservada à armazenagem.

Outro aspecto da reforma do século XVII, é o da integração da Casa da Moeda no interior da Alfândega [fig. 20]. Ao que parece ela estaria desactivada, não sendo possível apurar se esse facto esteve, de algum modo, relacionado com o avanço para leste do edifício alfandegário. Sabe-se, contudo, que a sua laboração foi retomada pelo ano de 1688, quando D. Pedro II nomeou o novo

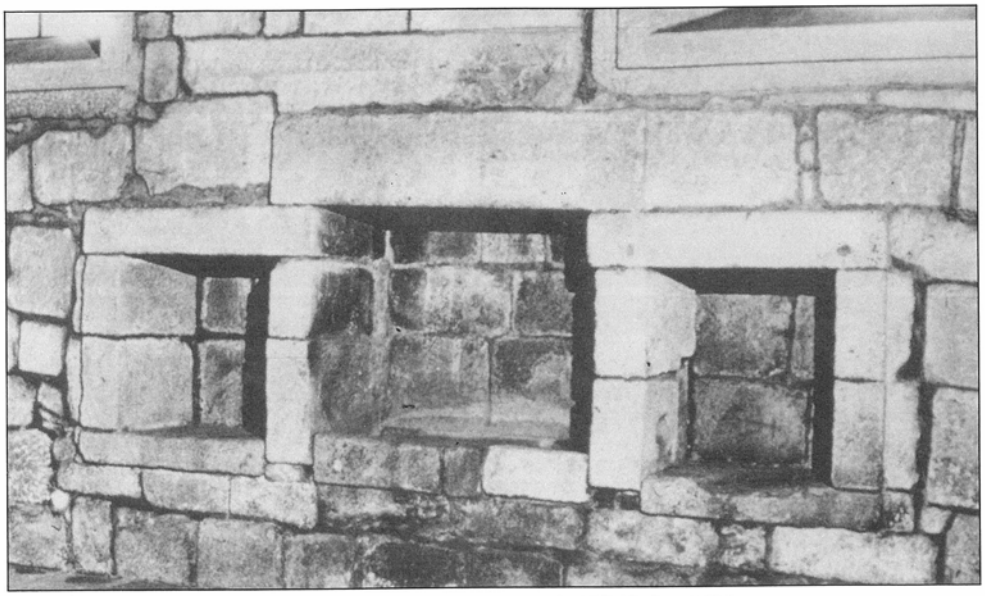


Fig. 22 — Forno central e «armários» para os foles da forja de fundição do séc. XVII (Catál., n.º 237).

o edifício como um todo. Procura-se dotá-lo de uma organização interna mais coerente, mais uniformemente articulada nas diversas unidades espaciais, ao mesmo tempo que se pretende unificar e enriquecer a caracterização arquitectónica do edifício.

Todo o conjunto alfandegário passa, então, a estruturar-se em torno de um único pátio, precisamente o que integrava o edifício primitivo, e que agora se enriquece com uma espécie de segunda fachada. Na sua composição, integra duas janelas que centram uma larga porta, encimada por um escudo da época e por uma inscrição grafando o promotor da obra (D. Pedro II), a data (1677) e a direcção da mesma (Marquês da Fronteira) (fig. 49).

A fachada principal amplia-se para dois pisos, concentrando a maior parte dos serviços deslocados das torres, que serão demolidas para darem lugar aos actuais cobertos com um único arco. É construído um terceiro arco, na zona da entrada, conferindo uma maior regularidade ao pátio. A eliminação das torres parece estar relacionada com a intenção de uniformizar a cércea do edifício em toda a área de armazenagem. A partir do corpo da entrada, todo o desenvolvimento para leste mantinha, assim, as mesmas cotas superiores.

O espaço dos armazens interiores, correspondente ao salão central da Casa do Infante, foi organizado em três naves por uma renovada arcaria alta, o que garantia uma maior fluidez na sua ocupação.

Um último corpo (o actual quarto), cuja fachada defronta o espaço interno daqueles armazéns, constituiu uma das zonas de maior significado nesta reforma. Ocupando uma área exterior (um antigo pátio da Moeda), que se deslocaria para leste, a sua fachada foi particularmente enriquecida por uma escadaria central, de um único e suave lanço, evidenciando um delicado recorte construtivo. Este enriquecimento, que se prolonga pelas largas aberturas simétricas ao eixo da escadaria (fig. 58), pode justificar-se pela intenção de dignificar

Superintendente da amoedação[288]. A passagem para o interior da Alfândega deve, por isso, ter-se realizado durante as obras, construindo-se um novo forno com chaminé de cantaria, ladeado por duas forjas, no extremo sudeste dos armazéns interiores [fig. 22]. Estas estruturas foram descobertas durante os restauros.

Até à primeira metade do século XIX, não se identificam obras de vulto no edifício da Alfândega, apesar da reconhecida exiguidade das suas instalações. Este facto, viria a abrir o processo de uma nova edificação, cujo projecto só se concretiza em 1860. A Alfândega, abandonaria então as antigas instalações, gradualmente, mantendo o Estado os armazéns interiores e alienando a propriedade do corpo da frente.

A conhecida tradição que relacionava o nascimento do Infante D. Henrique com as imediações da Velha Alfândega, alicerçada durante o século XIX, conduz à dignificação do edifício pelo descerramento de uma lápide sobre a entrada principal, no ano de 1894. A iniciativa pertenceu à Comissão Henriquina, à qual se associou a própria Câmara, tornando definitivo o epiteto de «Casa do Infante» atribuído ao edifício.

Já no final do século XIX é iniciada uma derradeira fase de transformações, que se prolongaria pelas primeiras décadas do nosso século. A influência que o edifício sempre exerceu sobre as unidades edificadas mais próximas, daria então lugar a um processo inverso. As reedificações oitocentistas das casas encostadas à Alfândega, respectivamente a sul (projecto de 1856) e a norte (projecto de 1887), ocupadas por diversas casas comerciais, viriam a estabelecer ligações, em diferenciados níveis, com algumas áreas da Alfândega Velha. Na sequência desta situação, a sua fachada foi ainda sujeita a um projecto de reedificação, que lhe acrescentaria mais um andar, apresentado em 1923 pela firma Lind & Couto, proprietária do edifício encostado a norte [fig. 24].

O corpo posterior, que pertencia ao Estado, encontrava-se alugado ao Centro Agrícola e Industrial no ano de 1955, altura em que todo o conjunto foi reunificado e oferecido à Cidade do Porto, após o restauro efectuado pela Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (1959), cuja direcção coube ao Arquitecto Rogério de Azevedo[289].

O processo para a edificação de uma nova Alfândega, concretizada em 1860 na Praia de Miragaia, iniciou-se nos anos vinte com as alterações políticas e económicas do Liberalismo. Procurava-se resolver o problema da exiguidade das instalações alfandegárias, que se agudizou já no final do século XVIII. Uma primeira solução foi encontrada através do recurso a instalações periféricas, alugando armazéns particulares. Seria uma prática corrente na vida da instituição, que já havíamos registado na Idade Média e no século XVI, embora nunca com carácter permanente.

---

288. REAL, Manuel Luis - Op. Cit., 1989, p. 12-13; vd. tb. nota 26.

289. AZEVEDO, Rogério de - Op. Cit., 1960, p. 279; vd. tb. nota 22.

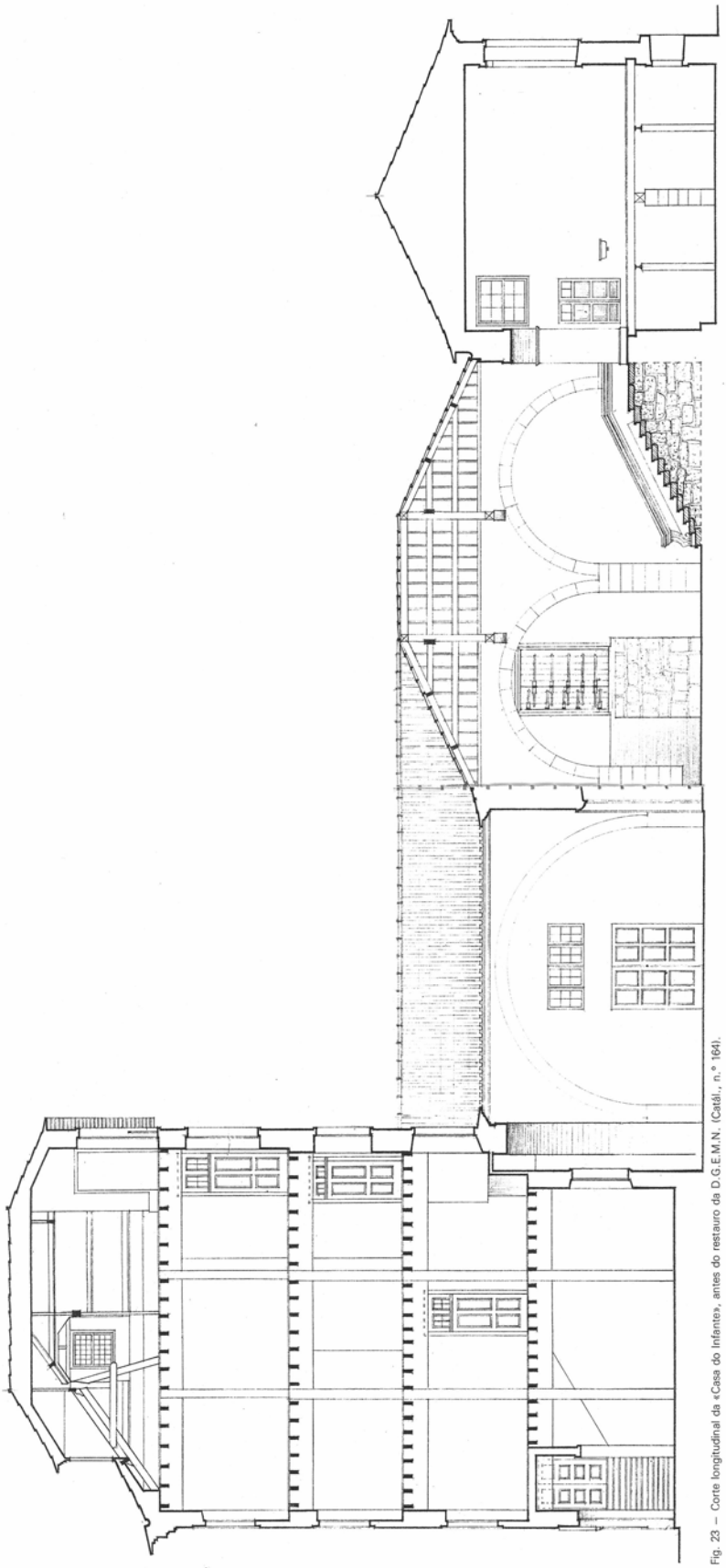


Fig. 23 – Corte longitudinal da «Casa do Infante», antes do restauro da D.G.E.M.N. (Catál., n.º 164).

A construção particular de armazéns ao longo da margem do rio, acompanhou o programa de obras públicas que enriqueceram a cidade na segunda metade do século XVIII, implementadas pela gestão almadina. A dinâmica do movimento comercial, sobretudo da exportação do vinho do Douro, reclamava a melhoria das condições portuárias, como expressam os projectos para construir novos cais de acostagem, progredindo em linha quase continua até Monchique. O «plano» levaria tempo a concretizar-se, mas a iniciativa particular arrepiou caminho e promoveu a construção de alguns armazéns, entre os quais se singularizavam o Armazém das Freiras de Monchique[290] (junto ao Convento) e o Armazém do Cais Novo[291] (a ocidente do anterior). Ambos viriam a ser utilizados pela instituição já nos princípios deste século, mas a dimensão e a tipologia construtiva que caracterizaram o Armazém do Cais Novo, fizeram dele uma verdadeira «Alfândega interina» e assim mesmo aparece registado em 1822[292].

É um edifício de três pisos, com uma implantação longitudinal ao rio e cravada no próprio morro, dispondo de rampas de acesso diferenciadas para cada piso superior e de uma notável estrutura em pilares de cantaria com abóbadas de tijolo, repetida em todos os pisos[293]. Estavam ocupados pela Companhia dos Vinhos do Alto-Douro, quando foram «requesitados» pelo Governo (1822) para uso da Alfândega do Porto, onde se depositariam os géneros coloniais e do Brasil, merecendo a denominação de «Alfândega de Massarelos»[294].

A ocupação daqueles armazéns é um expediente imediato para resolver o problema das instalações alfandegárias, enquanto se preparavam as condições para edificar uma nova Alfândega. Nesse sentido, o Governo incumbia a Comissão Fiscal do Porto, em Portaria de 24 de Novembro de 1821, «de fazer proceder aos orçamentos da despesa necessária para uma nova Alfândega»; no mês seguinte, a Comissão oficiava ao Senado da Câmara do Porto para que «os Mestres da Cidade satisfaçam... aos quesitos compreendidos na Relação inclusa... de todos os Prédios cuja avaliação se torna necessária para a nova edificação»[295]. Da mencionada relação, depreende-se que o programa

290. ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira - O Porto na época dos Almadas. Arquitectura e Obras Públicas. VoI. I, Porto, 1998, p. 113-114. Na pág. 114 este armazém aparece designado como sendo o do Cais Novo que, na realidade, era o que se situava a poente.

291. LEAL, Pinho - Portugal Antigo e Moderno. Lisboa, 1873, V. Porto, p. 532-533. Vd. tb. SAAVEDRA, José Augusto Pinto da Cunha - Provezende. Lisboa, 1935, p. 158-169. Em Vereação de 1781, 28 de Novembro, respondia-se aos requerimentos de José Pinto da Cunha Godinho que pretendia continuar a «obra do armazém que tem principiado no sítio do Caes Novo» (Arquivo Histórico Municipal do Porto, Vereações, 1780 a 1783, fI. 132v.º).

292. Como veremos, esta planta faz parte de um projecto apresentado nesta data, documentado por uma memória justificativa, tudo da autoria de António José Borges.

293. O conjunto do Cais Novo, em particular o armazém, foi tema de um trabalho escolar do 5.º ano da Faculdade de Arquitectura, nos anos lectivos de 1985/1986 e 1986/1987, na opção de Renovação e orientado pelos professores responsáveis pelas disciplinas de Projecto III (Prol. Arq. Fernando Távora, Prof. Arq. Nuno Portas, Arq. N. Tasso de Sousa), Reconversão da Construção (Prof. Arq. Fernando Távora, Prol. Arq. Bernardo Ferrão, Arq. Marta Cabral) e Arqueologia I e II (o signatário). Alguns elementos desse trabalho foram agora expostos.

294. LEAL, Pinho - Op. Cit., 1873, p. 533.

295. A.H.M. P., Próprias, L.º 3, fI. 239-240 v.º

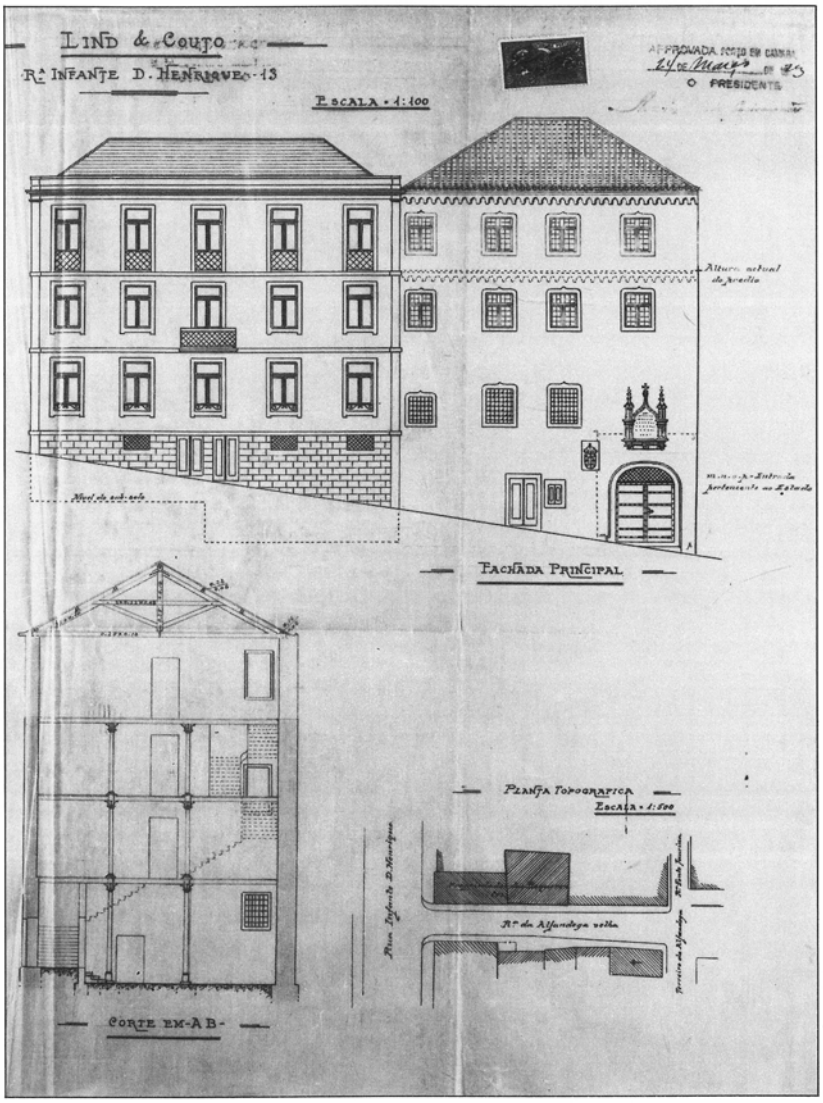


Fig. 24 — Projecto para o aumento de mais um andar, em 1923, no antigo edifício da Alfândega (Catál., n.º 102).

56

passava, certamente, pela reconversão do edifício da Alfândega Velha, alargando a área aduaneira para norte, até às imediações do Convento de S. Domingos (com sacrifício das casas da Rua Nova dos Ingleses) e para sul, até ao rio Douro (com igual sacrifício das moradas da Rua da Fonte Taurina).

O problema estava equacionado, mas o desenvolvimento da Revolução Liberal e as consequentes perturbações políticas viriam a arrastar a sua resolução. Contudo, o clima é favorável à apresentação pública de outras propostas, desligadas das instâncias oficiais.

É o que acontece em 1822, um ano após a iniciativa do Governo Central, quando António José Borges, um comerciante portuense de importação/exportação matriculado desde 1795, elabora e publica um extenso documento de «Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio, e económico local, para uma Nova Alfândega, de que se carece nesta Cidade do Porto, tanto para a boa arrecadação dos Direitos Nacionais e Reais, como para a melhor comodidade do Comércio, e do Público»[296], que enquadrava uma proposta desenhada para um novo edifício[297], acompanhado de um «Orçamento da Receita e Despesa, e declarações úteis sobre algumas economias: por aditamento ao projecto da obra da Nova Alfândega da Cidade do Porto, e novas serventias úteis à cidade e Marinha»[298].

O documento é particularmente interessante pela pormenorização rigorosa da solução proposta, bem como pela minuciosa fundamentação programática do projecto, Mas revela um interesse acrescido, quando enuncia a estratégia económica para conseguir o indispensável financiamento da nova construção.

A base dessa estratégia seria a urbanização da cerca e do Convento de S. Domingos, adquiridos por uma indemnização anual de 2 contos e 400 distribuída pelos 24 religiosos, onde se abriria uma nova rua que articularia o largo de S. Domingos com a Rua Nova dos Ingleses (talvez a primeira proposta da futura Rua Ferreira Borges). A orientação da chamada Rua Nova de S. Domingos poupava, aliás propositadamente, a Igreja Terceira de S. Domingos[299]. Na nova rua propunha-se a edificação de 70 casas «de 25 palmos de largo com lojes, 1.º, 2.º, 3.º andares, e agoas furtadas», cujos alçados obedeciam a um «Prospecto bem regulado»[300].

---

296. Porto, Imprensa da Gandra, 1822.

297. Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas, Colecção de Desenhos Avulsos, (5 fls.), n.º 593 do respectivo catálogo. São cinco folhas, numeradas de 1 a 6 (falta uma), pertencentes a um mesmo projecto, que não está datado nem assinado, mas pelas referências e descrições contidas na memória de António José Borges não restam dúvidas de que pertencem ao seu projecto [fig. 25].

298. Porto, Na Tipografia da Viúva Alvarez Ribeiro & Filhos, 1822.

299. O autor poupava a Igreja para a transformar em Paroquial, integrada na reforma das outras Paróquias da Cidade, por ele proposta, para criar novas Paróquias onde empregar os religiosos do Convento e assim reduzir os encargos com a sua indemnização.

300. Exemplos Demonstrativos..., Op. Cit., 1822, p. 13 e 21.

Fig. 26 — Areal de Miragaia, junto à Porta Nobre, onde, em 1822, se pensou construir a nova Alfandega (Catál., n.º 287).

58

O rendimento desta urbanização, alimentaria grande parte do financiamento calculado (rigorosamente) como necessário à edificação da Nova Alfândega. Para o início de toda a operação, António José Borges sugeria a criação de uma lotaria de utilidade pública na cidade do Porto, que renderia o suficiente para a indemnização sobre as propriedades necessárias.

Para a localização do edifício da nova Alfândega, já se propunha a zona de Miragaia, a leste da Igreja de S. Pedro, entre o rio e calçada da Esperança. Entre as razões indicadas para justificar essa opção, contam-se: a indispensável proximidade do rio e a possibilidade de uma serventia directa através de um cais próprio, citando os exemplos da Capital e da Baia (Brasil)[301]; a necessidade de isolar o edifício das cheias do rio, podendo construir-se «hum alto caes em linha recta do muro da Porta Nobre com o Caes de Monchique, que possa ficar superior à maior cheia»[302]; por último, a existência de área suficiente para montar o estaleiro da obra, dada «a imensidade de praça na Praya para tão lavoriosa obra; que sendo feita onde essa praça a não fovoreça, levará mais tempo e maior despesa»[303].

O extenso cais proposto com «60 palmos de largo e 520 de comprido ... dará o seguimento da Rua que continua desde a Nova dos Ingleses à de S. Francisco ... hum tão agradável, como útil e preciso caminho para Miragaia, Maçarelos, Vilar, Ouro, e Foz»[304], pode considerar-se como o antecedente da futura Rua Nova da Alfândega, que viria a concretizar-se na sequência do definitivo projecto, executado em 1860.

Quanto ao edifício proposto para a Alfândega, a sua implantação sobrepunha-se às construções existentes que, em grande parte, seriam armazéns do próprio António José Borges[305]. A qualidade arquitectónica do projecto é relativamente pobre, mas houve uma preocupação, minimamente resolvida, de integrar algumas estruturas existentes e, assim, facilitar a construção e reduzir os custos. A Alfândega proposta era um edifício de três pisos, livre de construções adjacentes, com o alçado principal virado ao rio. A sua planta, organizava-se em dois corpos distintos, articulados internamente por um largo corredor central, paralelo à fachada, com entradas independentes a leste e a oeste do edifício [fig. 25]. Este corredor, mencionado como «Xaguão», não era coberto e integrava-se num conjunto de espaços abertos (corredores secundários e pequenos pátios), que constituíam fontes de iluminação natural e estruturas de arejamento do interior da Alfândega.

---

301. Idem, p. 7.
302. Idem, p. 33.
303. Orçamento da Receita e Despesa..., Op. Cit., 1822, p. 17.
304. Exemplos Demonstrativos..., Op. Cit., 1822, p. 15.
305. Idem, p. 33. Só uma vez o autor refere esta circunstância, e nunca diz qual a contrapartida exigida.

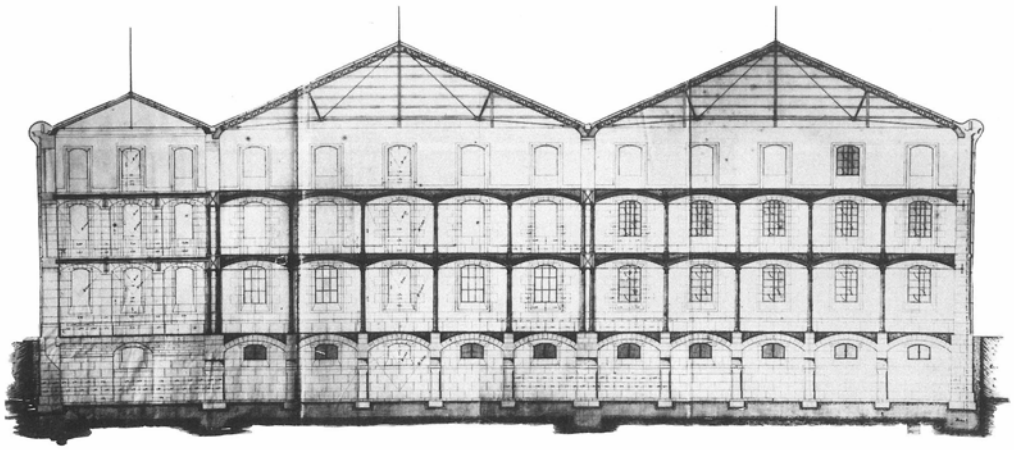


Fig. 27 — Projecto da Alfândega Nova. Corte longitudinal (Catál., n.º 165).

do Alto-Douro, quando foram «requesitados» pelo Governo (1822) para uso da Alfândega do Porto, onde se depositariam os géneros coloniais e do Brasil, merecendo a denominação de «Alfândega de Massarelos», (30)

A ocupação daqueles armazéns é um expediente imediato para resolver o problema das instalações alfandegárias, enquanto se preparavam as condições para edificar uma nova Alfândega. Nesse sentido, o Governo incumbia a Comissão Fiscal do Porto, em Portaria de 24 de Novembro de 1821, «de fazer proceder aos orçamentos da despesa necessária para uma nova Alfândega»; no mês seguinte, a Comissão oficiava ao Senado da Câmara do Porto para que «os Mestres da Cidade satisfaçam... aos quesitos compreendidos na Relação inclusa... de todos os Prédios cuja avaliação se torna necessária para a nova edificação». (31) Da mencionada relação, depreende-se que o programa passava, certamente, pela reconversão do edifício da Alfândega Velha, alargando a área aduaneira para norte, até às imediações do Convento de S. Domingos (com sacrifício das casas da Rua Nova dos Ingleses) e para sul, até ao rio Douro (com igual sacrifício das moradas da Rua da Fonte Taurina).

O problema estava equacionado, mas o desenvolvimento da Revolução Liberal e as consequentes perturbações políticas viriam a arrastar a sua resolução. Contudo, o clima é favorável à apresentação pública de outras propostas, desligadas das instâncias oficiais.

É o que acontece em 1822, um ano após a iniciativa do Governo Central, quando António José Borges, um comerciante portuense de importação/exportação matriculado desde 1795, elabora e publica um extenso documento de «Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio, e económico local, para uma Nova Alfândega, de que se carece nesta Cidade do Porto, tanto para a boa arrecadação dos Direitos Nacionais e Reais, como para a melhor comodidade do Comércio, e do Público» (32), que enquadrava uma proposta desenhada para um novo edifício (33), acompanhado de um «Orçamento da Receita e Despesa, e declarações úteis sobre algumas economias: por aditamento ao projecto da obra da Nova Alfândega da Cidade do Porto, e novas serventias úteis à cidade e Marinha». (34)

O documento é particularmente interessante pela pormenorização rigorosa da solução proposta, bem como pela minuciosa fundamentação programática do projecto. Mas revela um interesse acrescido, quando enuncia a estratégia económica para conseguir o indispensável financiamento da nova construção.

O corpo fronteiro, a sul do corredor, integrava uma estrutura de arcaria em toda a extensão do piso térreo [fig. 25], o que lhe conferia uma grande regularidade interna que se reflectia na composição do alçado principal.

Todas estas ideias, não obstante a pormenorizada elaboração, ficaram apenas no projecto.

Em 1834, o problema era rigorosamente o mesmo. O que motivou a Disposição incluída no Decreto de 18 de Julho, encarregando o Administrador Geral das Alfândegas do Norte de propor «à aprovação do Governo hum dos edifícios que ofereça melhores proporções para nelle se estabelecer a Alfândega da Cidade do Porto»[306]; entretanto, a instituição mantinha-se no mesmo local, com os armazéns «de fora della .. debaixo da inspecção de hum Official que deverá assistir nos armazéns do Caes Novo»[307].

Mas a capacidade de concretização parecia sujeita à mesma inércia, possivelmente perturbada pelas convulsões políticas do processo revolucionário.

Em 1840, a questão é levantada em Cortes e abre-se uma nova fase: a 22 de Fevereiro, o Director da Alfândega solicita à Câmara que o Arquitecto da Cidade e os mestres de obras «formassem o risco, avaliação das expropriações e custo da obra»[308]; para tanto seria necessário «proceder à avaliação dos prédios vizinhos da Alfândega, que devem ser expropriados para se formar o novo edifício»[309], tendo a Vereação deliberado enviar a louvação dos prédios da Rua dos Ingleses, compreendidos no projecto da nova Alfândega»[310].

O local era novamente o da Alfândega Velha, chegando mesmo a elaborar-se um projecto que, até ao momento, não foi identificado.

Três anos mais tarde (1843), alterava-se aquela estratégia e o Administrador da Alfândega solicitou a presença dos Mestres de Obras do Município, com o objectivo de «sondar o terreno de Miragaia para se conhecer da possibilidade de executar alli o plano para a nova Alfândega apresentado pelo Arquitecto da Cidade»[311]. Regressava-se à zona de Miragaia, com um projecto que igualmente se desconhece, ao que parece elaborado por Joaquim da Costa Lima Júnior, então Arquitecto da Cidade[312]. Mas, se a opção sobre o local parecia ser um indicador definitivo, a do projecto haveria de adiar-se até meados do século.

306. Vd. Crónica Constitucional do Porto. n.º 152, 1834.

307. Idem.

308. A.H.M.P., Próprias, L.º 54, fl. 357-357 v.º Vd. tb. fl. 369-371 (of. de 26 de Fev. com Portaria do Governo de 19 Fev.) e fl. 404 (of. de 17 Mar.).

309. Idem, L.º 55, fl. 44 (of. de 27 Abr.).

310. Idem, Vereações, L.º 109, fl. 101 -103. Vd. tb. Próprias, L.º 55, fl. 193 (of. de 3 Set.).

311. Idem, Próprias, L.º 59, fl. 224 (of. de 21 Abr.).

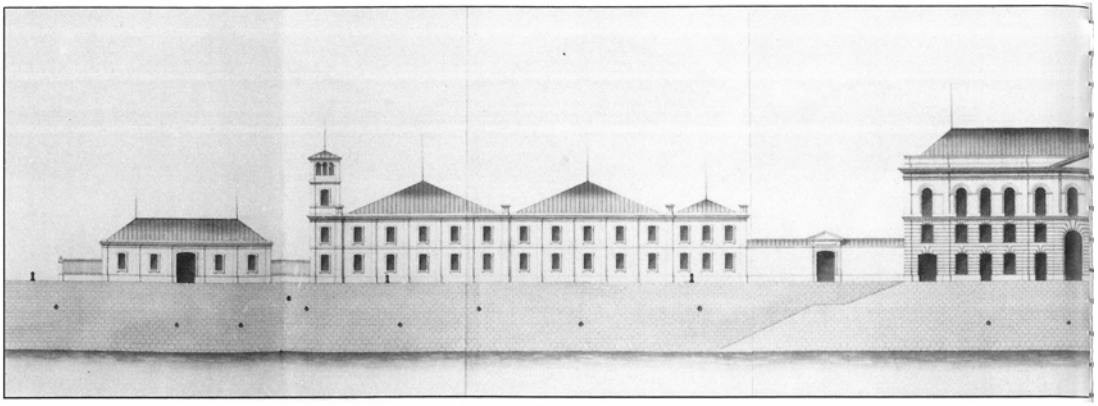


Fig. 28 — Projecto da Alfândega Nova. Alçado sobre o rio (Catál., n.º 173).

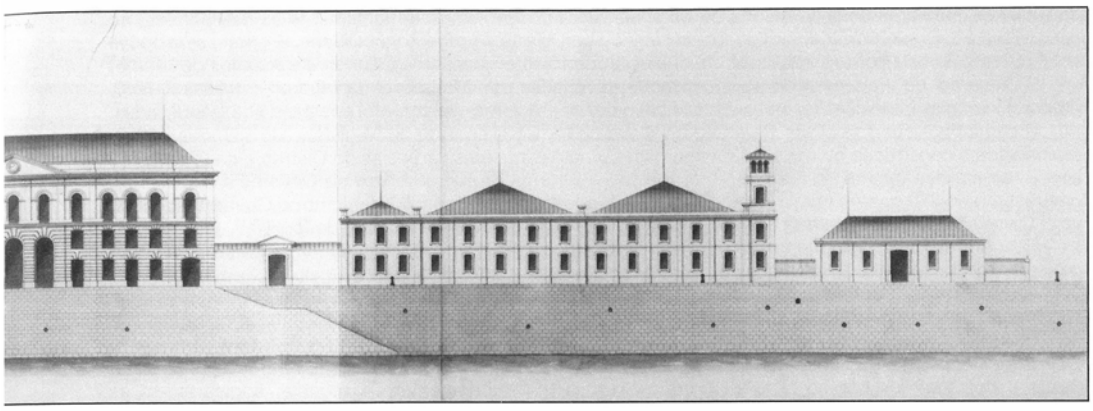
A base dessa estratégia seria a urbanização da cerca e do Convento de S. Domingos, adquiridos por uma indemnização anual de 2 contos e 400 distribuída pelos 24 religiosos, onde se abriria uma nova rua que articularia o largo de S. Domingos com a Rua Nova dos Ingleses (talvez a primeira proposta da futura Rua Ferreira Borges) (fig. 76). A orientação da chamada Rua Nova de S. Domingos poupava, aliás propositadamente, a Igreja Terceira de S. Domingos. (35) Na nova rua propunha-se a edificação de 70 casas «de 25 palmos de largo com lojes, 1.º, 2.º, 3.º andares, e agoas furtadas», cujos alçados obedeciam a um «Prospecto bem regulado» (fig. 78). (36)

O rendimento desta urbanização, alimentaria grande parte do financiamento calculado (rigorosamente) como necessário à edificação da Nova Alfândega. Para o início de toda a operação, António José Borges sugeria a criação de uma lotaria de utilidade pública na cidade do Porto, que renderia o suficiente para a indemnização sobre as propriedades necessárias.

Para a localização do edifício da nova Alfândega, já se propunha a zona de Miragaia, a leste da Igreja de S. Pedro, entre o rio e calçada da Esperança (fig. 76). Entre as razões indicadas para justificar essa opção, contam-se: a indispensável proximidade do rio e a possibilidade de uma serventia directa através de um cais próprio, citando os exemplos da Capital e da Baia (Brasil) (37); a necessidade de isolar o edifício das cheias do rio, podendo construir-se «hum alto caes em linha recta do muro da Porta Nobre com o Caes de Monchique, que possa ficar superior à maior cheia»; (38) por último, a existência de área suficiente para montar o estaleiro da obra, dada «a imensidade de praça na Praya para tão lavoriosa obra; que sendo feita onde essa praça a não favoreça, levará mais tempo e maior despesa», (39)

O extenso cais proposto (fig. 76) com «60 palmos de largo e 520 de comprido... dará o seguimento da Rua que continua desde a Nova dos Ingleses à de S. Francisco... hum tão agradável, como útil e preciso caminho para Miragaia, Maçarelos, Vilar, Ouro, e Foz» (40), pode considerar-se como o antecedente da futura Rua Nova da Alfândega, que viria a concretizar-se na sequência do definitivo projecto, executado em 1860.

Quanto ao edifício proposto para a Alfândega, a sua implantação sobrepunha-se às construções existentes que, em grande parte, seriam armazéns do próprio António José Borges (fig. 77) (41). A qualidade arquitectónica do projecto é relativamente pobre, mas houve uma preocupação, minimamente resolvida,



de integrar algumas estruturas existentes e, assim, facilitar a construção e reduzir os custos. A Alfândega proposta era um edifício de três pisos, livre de construções adjacentes, com o alçado principal virado ao rio (fig. 77). A sua planta, organizava-se em dois corpos distintos, articulados internamente por um largo corredor central, paralelo à fachada, com entradas independentes a leste e a oeste do edifício (fig. 25 e 77). Este corredor, mencionado como «Xaguão», não era coberto e integrava-se num conjunto de espaços abertos (corredores secundários e pequenos pátios), que constituiam fontes de iluminação natural e estruturas de arejamento do interior da Alfândega.

O corpo fronteiro, a sul do corredor, integrava uma estrutura de arcaria em toda a extensão do piso térreo (fig. 25), o que lhe conferia uma grande regularidade interna que se refletia na composição do alçado principal (fig. 77).

Todas estas ideias, não obstante a pormenorizada elaboração, ficaram apenas no projecto.

Em 1834, o problema era rigorosamente o mesmo. O que motivou a Disposição incluída no Decreto de 18 de Julho, encarregando o Administrador Geral das Alfândegas do Norte de propor «à aprovação do Governo hum dos edifícios que ofereça melhores proporções para nelle se estabelecer a Alfândega da Cidade do Porto» [42]; entretanto, a instituição mantinha-se no mesmo local, com os armazéns «de fora della... debaixo da inspecção de hum Official que deverá assistir nos armazéns do Caes Novo». [43]

Mas a capacidade de concretização parecia sujeita à mesma inércia, possivelmente perturbada pelas convulsões políticas do processo revolucionário.

Em 1840, a questão é levantada em Cortes e abre-se uma nova fase: a 22 de Fevereiro, o Director da Alfândega solicita à Câmara que o Arquitecto da Cidade e os mestres de obras «formassem o risco, avaliação das expropriações e custo da obra» [44]; para tanto seria necessário «proceder à avaliação dos prédios vizinhos da Alfândega, que devem ser expropriados para se formar o novo edifício», [45] tendo a Vereação deliberado enviar a louvação dos prédios da Rua dos Ingleses, compreendidos no projecto da nova Alfândega». [46]

O local era novamente o da Alfândega Velha, chegando mesmo a elaborar-se um projecto que, até ao momento, não foi identificado.

Três anos mais tarde (1843), alterava-se aquela estratégia e o Administrador da Alfândega solicitou a presença dos Mestres de Obras do Município, com o objectivo de «sondar o terreno de Miragaia para se conhecer da possibilidade de executar alli o plano para a nova Alfândega apresentado pelo Arquitecto

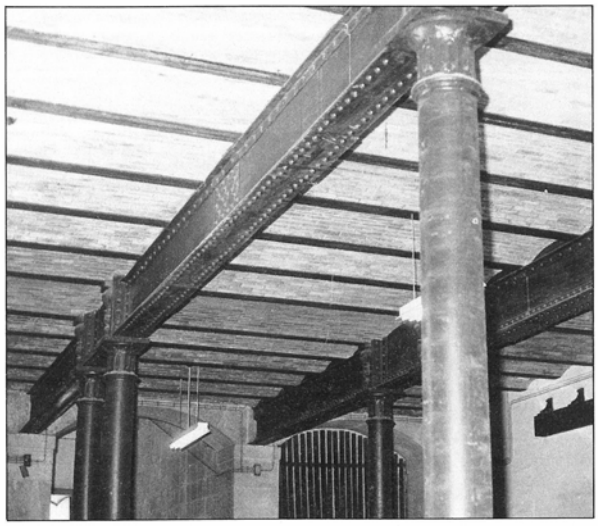


Fig. 29 — Estrutura em ferro, com abobadilhas de tijolo, do edifício da Alfândega Nova (Catál., n.º 277).

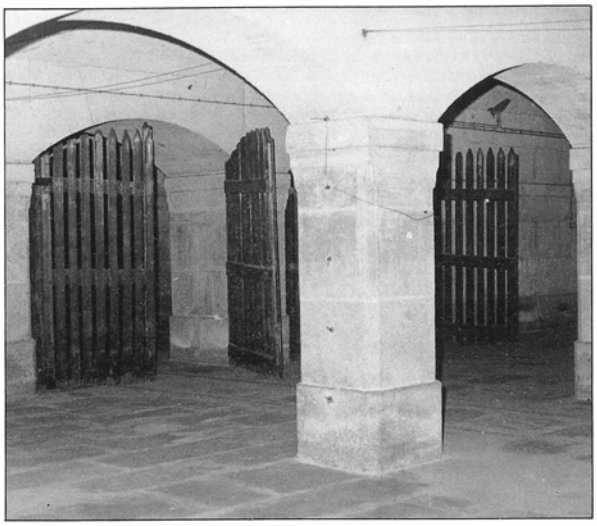


Fig. 30 — Pilares de cantaria em que assenta a estrutura do edifício da Alfândega Nova (Catál., n.º 274).

66

O advento da Regeneração e a consequente criação do Ministério das Obras Públicas (1853), proporcionarão as condições favoráveis à resolução de um problema que se vinha arrastando há três décadas.

O caminho é aberto por um Relatório do Governador Civil, enviado ao Ministério do Reino em 1857, assinalando a construção da nova Alfândega como uma das maiores carências do Distrito e da Cidade[313]. Nesse mesmo ano (em 16 de Junho) é promulgada a carta de lei que autorizava o Governo a contrair um empréstimo de 240 contos para a construção da Alfândega Nova[314]; em 22 de Julho, o Governo constitui uma Comissão encarregada de negociar o empréstimo e de proceder à escolha do local[315], examinando os «planos antigos e os modernos do Engenheiro Colson»[316]. Como se depreende já então existia um projecto do Engenheiro Colson, enviado pelo Ministério das Obras Públicas.

A qualificada Comissão[317] após ter considerado cinco locais possíveis, decide-se pela área compreendida entre a Igreja de S. Nicolau e Praça da Ribeira, delimitada «por uma linha seguida da Rua Ferreira Borges até ao Rio e tomando todo o terreno para leste, compreendendo a Rua da Alfândega, o local actual della, e o que for preciso para completar uma área de cinco mil braças quadradas, e uma rua desde a dos Ingleses para o rio»[318]. Entre as razões que fundamentam a escolha, enumeram-se as preocupações com as cheias, a centralidade em relação ao Porto e a Vila Nova de Gaia (onde se poderá estabelecer o «terminus» do caminho de ferro de Lisboa), e a confrontação directa com o rio[319]. Sabemos que a Comissão elaborou também um projecto para a Alfândega, com os respectivos orçamentos sobre a edificação e as expropriações, que serão enviados ao Ministério da Fazenda em ofício de 14 de Julho de 1858[320]; mas até ao momento não foi identificada essa documentação.

---

312. Por ofício enviado da Alfândega, em 20 de Julho de 1843, Joaquim da Costa Lima Júnior recebe «os orçamentos dos Mestres Pedreiros e Carpinteiros sobre a planta da nova Alfândega», que igualmente lhe é devolvida. Arquivo da Escola Superior de Belas Artes do Porto, Várias Ofícios, 1843. Desejamos agradecer à nossa colega Arq. Anni Gunther esta informação documental, bem como o interesse que nos dispensou enquanto procedíamos a esta investigação.

313. Relatórios Sobre o Estado da Administração Pública nos distritos administrativos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes em 1856. Lisboa, Imprensa Nacional, 1857, p. 226.

314. Colecção Oficial da Legislação Portuguesa. Ano de 1857, Lisboa, I.N., 1858, p. 166.

315. Idem, p. 309.

316. Livro de Actas das Sessões da Comissão, criada por Decreto de 22 de Julho de 1857, para consulta sobre o local adequada para a Construção da Nova Alfandega do Porto ..., Arquivo Distrital do Porto, Fundo da Alfandega, 4.ª Acta.

317. A sua composição é a seguinte: Governador Civil, Barão do Valado; Deputado José da Silva Passos; Presidente da Câmara Municipal, Visconde da Alpendurada; Director da Alfândega, Barão de S. Lourenço; Presidente da Associação Comercial, Barão de Massarelos; Conselheiro Intendente da Marinha, João Paulino Vieira; Conselheiro Director Geral das Obras Públicas do Distrito do Porto, Plácido António da Cunha e Abreu.

318. Livro de Actas ..., Idem.

319. Idem, 6.ª Acta.

320. Idem, 7.ª, 9.ª e 13.ª actas.

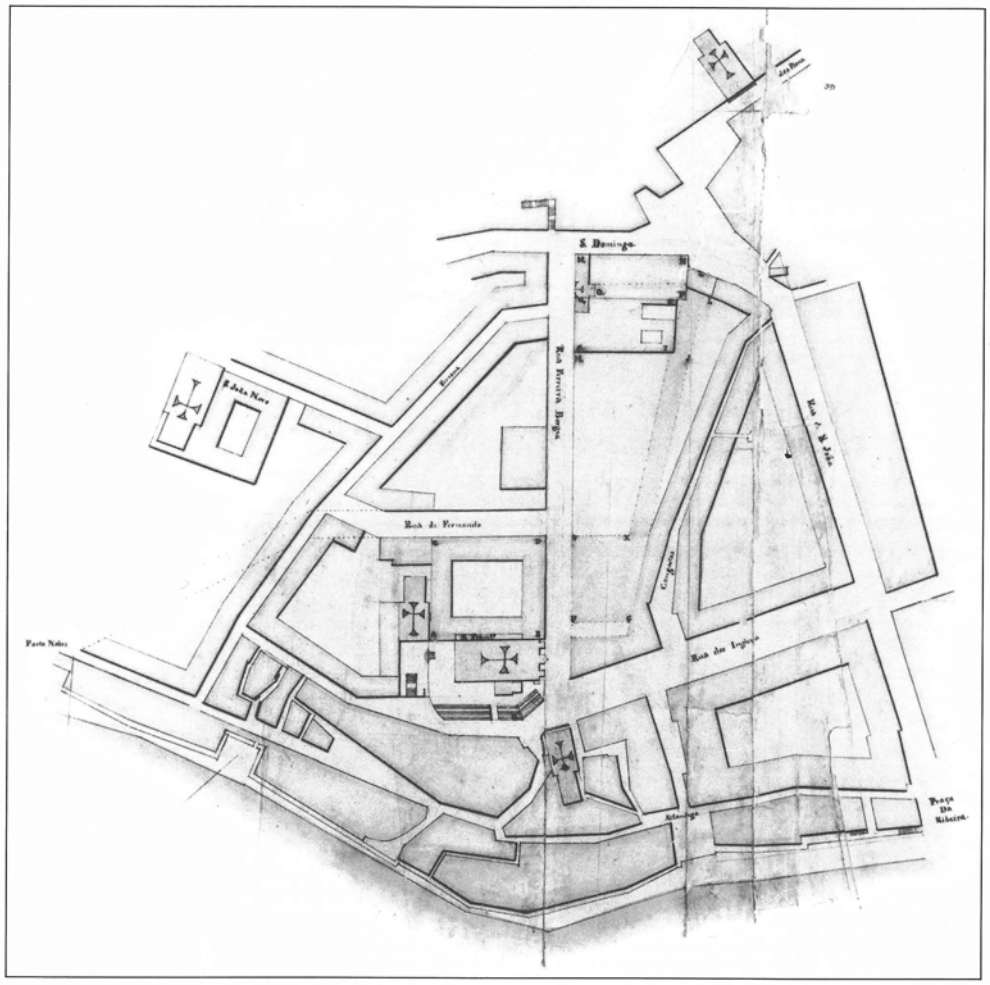


Fig. 59 — Planta baixa da praça comercial do Porto e dos extintos conventos de S. Domingos e S. Francisco, em 1846 (Catál., n.º 169).

178

40

A Comissão viria a ser dissolvida em 12 de Outubro de 1859[321], sem, contudo, ver reconhecidas as suas posições na decisão do Governo, já que este optou pelo projecto do Engenheiro C.F.G. Colson (em serviço no Ministério das Obras Públicas) a construir na praia de Miragaia, possivelmente no próprio ano em que dissolveu a Comissão.

A construção iniciou-se no ano imediato e a transferência dos serviços alfandegários para as novas instalações foi gradual, na medida em que estas se iam concluindo.

Assinale-se que a construção da Alfândega Nova na praia de Miragaia, significava uma considerável redução nas expropriações, o que, em nossa opinião, justifica o facto desse local ser insistentemente referido como alternativa às imediações da Alfândega Velha[322].

A implantação do edifício em toda a extensão da praia, possibilitou uma distribuição longitudinal ao rio, com total independência da estrutura urbana existente, bem como a dupla articulação com o rio e a cidade, que determinaria as duas fachadas.

O projecto-base, achava-se submetido a um programa que impunha um «edifício de arquitectura elegante, mas singela, de estrutura robusta, com materiais incombustíveis, e vedado às aguas pluviais e das cheias do Douro»[323]. Definia, também, os princípios para a construção do cais e das estruturas de apoio à circulação das mercadorias (vias férreas, guindastes, linguetas, amarrações, etc…); estabelecia, ainda, regras para a distribuição dos serviços e das unidades de armazenagem (por exemplo, nas mercadorias explosivas!. O programa incluía outros pontos que nos interessam particularmente, pois constituem alguns vectores tipológicos: por um lado, a necessidade de isolar o edifício e reduzir ao mínimo o número de portas de comunicação com o exterior; por outro, a organização do edifício em «cinco corpos distintos, intervalados por páteos fechados sobre si»[324]. Lembremos que os pátios interiores estavam já presentes na Alfândega Velha, constituindo espaços de articulação, arejamento e iluminação das diferentes partes do edifício.

O projecto inicial sofreu alterações de pormenorização, já no decurso das obras e da responsabilidade da Direcção de Obras Públicas. A mais significativa foi a criação do 3.º piso nos corpos laterais (o projecto-base só previa dois), registada em desenho de 1865, que reproduz o alçado sobre o rio, assinado por Alberto Álvares Ribeiro e com o visto de Luis Victor Lecoq (Director)[325]. Uma outra alteração prevista também neste desenho, mas não realizada, era a

321. Colecção Oficial Leg. Port., ano de 1859, Lisboa, I. N., 1860, p. 675. Após ter sido constituída em Comissão de inquérito para indagar sobre as causas da diminuição do rendimento da Alfândega - Colecção Oficial Leg. Port., ano de 1858, Lisboa, I.N., 1859, p. 136.

322. Como vimos ele é proposto em três fases diferentes: 1822; 1840; 1859.

323. LOUREIRO, Adolfo - A Alfandega do Porto. «O Tripeiro», II, Porto, 1910, p. 238.

324. Idem.

325. A.H.M.O.P., Colecção de Desenhos Avulsos, n.º 590 do respectivo catálogo.

transformação das coberturas dos corpos laterais em calotes esféricas, ao invés dos telhados com perfil anguloso, e que reduziriam a sua expressão no respectivo alçado.

A construção do edifício prolongou-se pelos anos 60 e 70, e nela intervieram vários engenheiros em serviço no Ministério das Obras Públicas: José Diogo Mouzinho de Albuquerque, Francisco de Carvalho Mourão Pinheiro, Luis Victor Lecoq, José de Macedo de Araújo Júnior, João Joaquim de Matos, Faustino José da Vitória[326], Alberto Álvares Ribeiro e Torquato Alvares Ribeiro[327].

Ao longo da construção negociaram-se outros empréstimos, destinados à continuação da obra: 200 contos em 1862 (ao juro de 7% ao ano)[328]; e 25 contos em 1866, para pagar materiais contratados em França[329].

O aspecto construtivo é, precisamente, uma das maiores singularidades da Alfândega Nova, pois nele se usaram várias estruturas: desde a mais tradicional, em pilares de cantaria e abobadas de pedra [fig. 30] (nos pisos subterrâneos); às mais inovadoras, em colunas de ferro, vigas metálicas, tirantes de ferro e abobadilhas de tijolo [fig. 27] (nos pisos superiores). Seriam complementadas pelas estruturas de madeira em notáveis vigamentos e asnas das coberturas. O processo foi, em grande parte dirigido por Faustino José da Vitória e acha-se muito bem documentado no «Álbum dos Desenhos relativos à construção dos armazéns da nova Alfândega do Porto», compilado em 1870 [fig. 27][330].

A construção da Alfândega Nova provocou uma enorme transformação urbanística da área envolvente. A praia de Miragaia desapareceu, para dar lugar à extensa plataforma de cais que sustenta o edifício; e os cobertos perderam a sua relação com o rio, devido à abertura da Rua Nova da Alfândega que punha o edifício em fácil comunicação com o centro da cidade. A obra foi da responsabilidade da Câmara, que seria autorizada a contrair um empréstimo, cujos encargos seriam suportados por metade do imposto alfandegário criado para a obra do Palácio da Bolsa[331]. A derradeira transformação urbanística concluiu-se em 1888, quando se construiu o ramal de caminho-de-ferro que ligava a Alfândega Nova a Campanhã.

A cidade do Porto dispunha assim de modernas estruturas alfandegárias, que sucediam, em definitivo e com igual dignidade, aos cinco séculos da Alfândega Velha.

---

326. LOUREIRO, Adolfo - Op. cit., 1910, p. 238-239.

327. LEAL, Pinho - Op. Cit., V. Miragaia.

328. Colecção Oficial Leg. Port., ano 1862, Lisboa, 1863, p. 174.

329. Idem, ano 1866, Lisboa, 1867, p. 267.

330. A.H.M.O.P. - Idem, n.º 591.

331. Colecção Oficial Leg. Port., ano 1869, Lisboa, 1870, p. 403-404. O imposto foi criado em 1841, posteriormente ampliado em 1848 e 1861, com aplicação exclusiva às obras da Bolsa e Tribunal do Comércio, e arrecadado pela Alfândega do Porto.

A riqueza (documental e arqueológica) do processo de estratificação arquitectónica e urbana da área alfandegária, faz do Porto um caso exemplar no contexto das cidades portuárias.

Porto/ Junho/ 1990

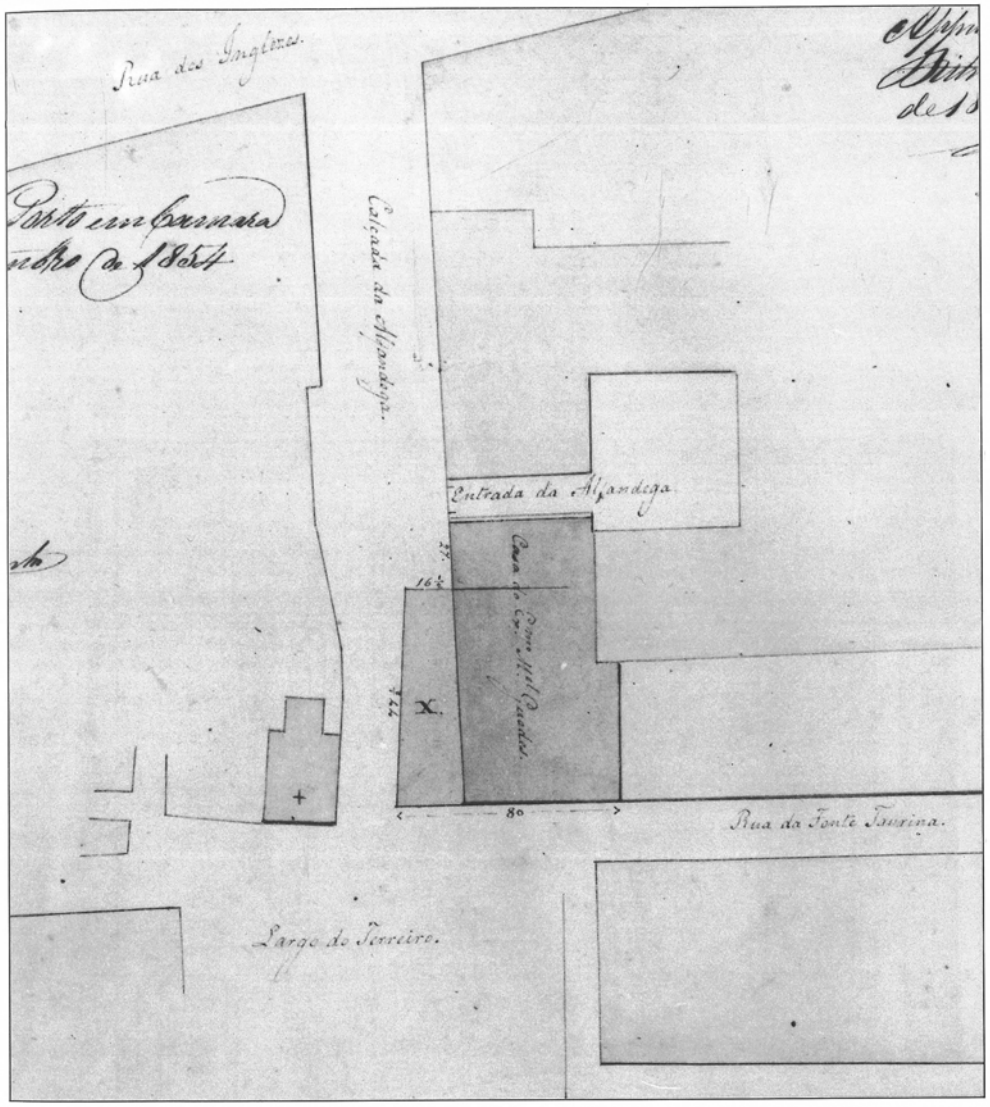


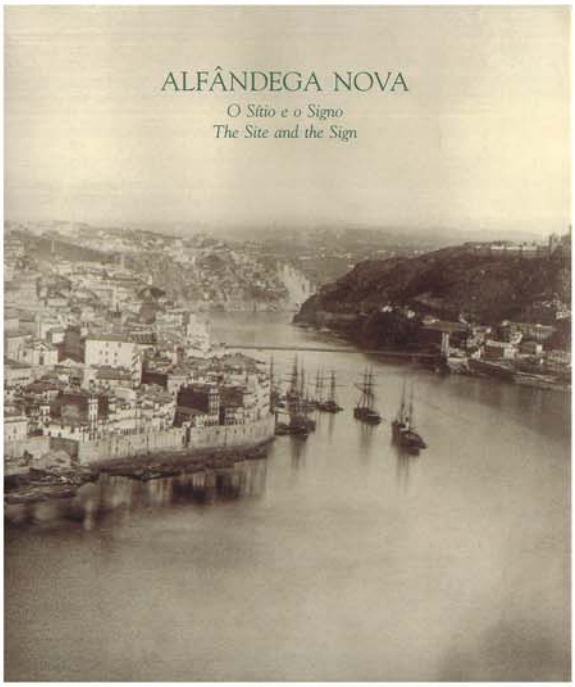
Fig. 60 — Projecto de alinhamento da «Calçada» da Alfândega, em 1854 (Catál., n.º 161).

179

7 . Alfândega Nova: O Sítio e o Signo

1 - A cidade e as estruturas portuárias

O desenvolvimento da actividade portuária, proporcionada pela excelente localização urbana junto da foz do rio Douro, constituiu uma verdadeira fortuna histórica da cidade do Porto. São, ainda hoje, numerosos os testemunhos históricos inscritos no próprio território portuense que permitem reconhecer essa actividade desde as primeiras fixações humanas com carácter permanente. Não admira, pois, que também se reconheçam as preocupações com esse aspecto da vida económica da cidade sempre que se institucionalize uma nova ordem urbana: assim aconteceu em plena Idade Média, com o Bispo D. Hugo a inscrever no foral (1123) direitos de portagem sobre mercadorias entradas na foz do rio, com as iniciativas régias de D. Afonso III e D. Afonso IV para clivar a supremacia do Bispo na colecta do rendimento alfandegário (século XIV), com o novo foral (1410) do rei D. João I para reorganizar o serviço alfandegário na sequência do acordo celebrado com a Mitra que transferiu a jurisdição do burgo para a Coroa; Acontecimentos idênticos continuaram a marcar a vida da instituição nos períodos seguintes, com a confirmação dos direitos do rei sobre a dízima alfandegária no foral de D. Manuel (1517); com o Regimento (1535) emitido por D. João III para tornar a instituição moderna e capaz de corresponder ao incremento comercial aberto pelas ligações com o Brasil; com as medidas Filipinas para centralizar a administração aduaneira (1585) e encaminhar o seu rendimento para equipamentos de defesa (1593); com a legislação promulgada após a restauração da independência para uniformizar o regime aduaneiro do Reino (1668) e que antecedeu o novo Regimento da Alfândega da Cidade do Porto (aprovado em 1698, promulgado em 1703 e republicado em 1754); ou, ainda, com as mudanças estruturais introduzidas após a revolução



TAVARES, Rui – A Alfândega Nova do Porto: projectos e realidades. In Alfândega Nova: o sítio e o signo. Porto: Museu de Transportes e Comunicações, 1995. vol. 1.

liberal para abolir os regimentos particulares das alfândegas (1832) e uniformizar o seu funcionamento (1833, 1834 com aplicação específica à Alfândega do Porto) e que culminou na elaboração da Pauta Geral das Alfândegas (1835 - 1837) para confirmar a importância dos direitos alfandegários como fonte de rendimento para o Estado.

Efectivamente, todas estas preocupações tão especiais com a administração do movimento portuário se processam no âmbito das relações do poder central com a cidade, que passam, igualmente, pela edificação e manutenção das estruturas que suportam toda essa actividade, desde as condições de navegação, de entrada da barra do Douro e dos cais de acostagem, às de armazenamento e controlo das mercadorias movimentadas. Armazenar bem, para melhor controlar e taxar, foram preocupações que sempre justificaram as iniciativas e os investimentos da Fazenda Real em instalações adequadas, que albergassem todo o serviço inerente à instituição alfandegária.

Foi esse objectivo que determinou a construção do primeiro edifício da Alfândega do Porto, em 1324, junto ao ancoradouro ribeirinho, posteriormente reformado e ampliado no século XV e no século XVII, onde o serviço aduaneiro se manteve sediado por mais de quinhentos anos. Ainda no século XX, a Alfândega do Porto conservava esse edifício como armazém, no qual se projectavam obras em 1913 [fig.3], apesar da instituição se achar instalada na nova edificação, em Miragaia, iniciada em 1860.

Com esta nova localização, criava-se uma alternativa definitiva às instalações originais, onde se não colocariam os problemas de espaço necessário ao armazenamento: problemas que sempre afectaram a instituição portuense e que obrigariam a recorrer a armazéns exteriores, justificando a urgência para encontrar soluções urbanas e financeiras que viabilizassem a construção de novas instalações, procuradas pela cidade e pelo governo desde os inícios do século XIX.

O problema da exiguidade das instalações alfandegárias agudizou-se, em definitivo, no final do século XVIII. De certo que foi sempre um problema recorrente na vida da instituição e que esta foi resolvendo, transitoriamente, pelo recurso a instalações periféricas, numa prática que se regista desde a Idade Média. Mas de prática transitória passou a situação permanente logo nas primeiras décadas do século XIX, pela ocupação dos armazéns particulares do Cais Novo e das Freiras de Monchique, ambos situados na orla fluvial e a ocidente da praia de Miragaia e construídos na segunda metade do século XVIII. Concretamente o do Cais Novo foi «requisitado» para o serviço alfandegário por decreto governamental, em 1822, e nele se depositariam os géneros coloniais e do Brasil que o transformaram numa verdadeira segunda casa alfandegária da cidade, com a denominação de «Alfândega de Massarelos».

A ocupação daqueles armazéns é um expediente imediato para resolver o problema da falta de instalações alfandegárias, enquanto se preparavam as condições para edificar uma nova Alfândega que reunisse, num único espaço, todo o serviço de controlo aduaneiro e de armazenagem das mercadorias taxadas.

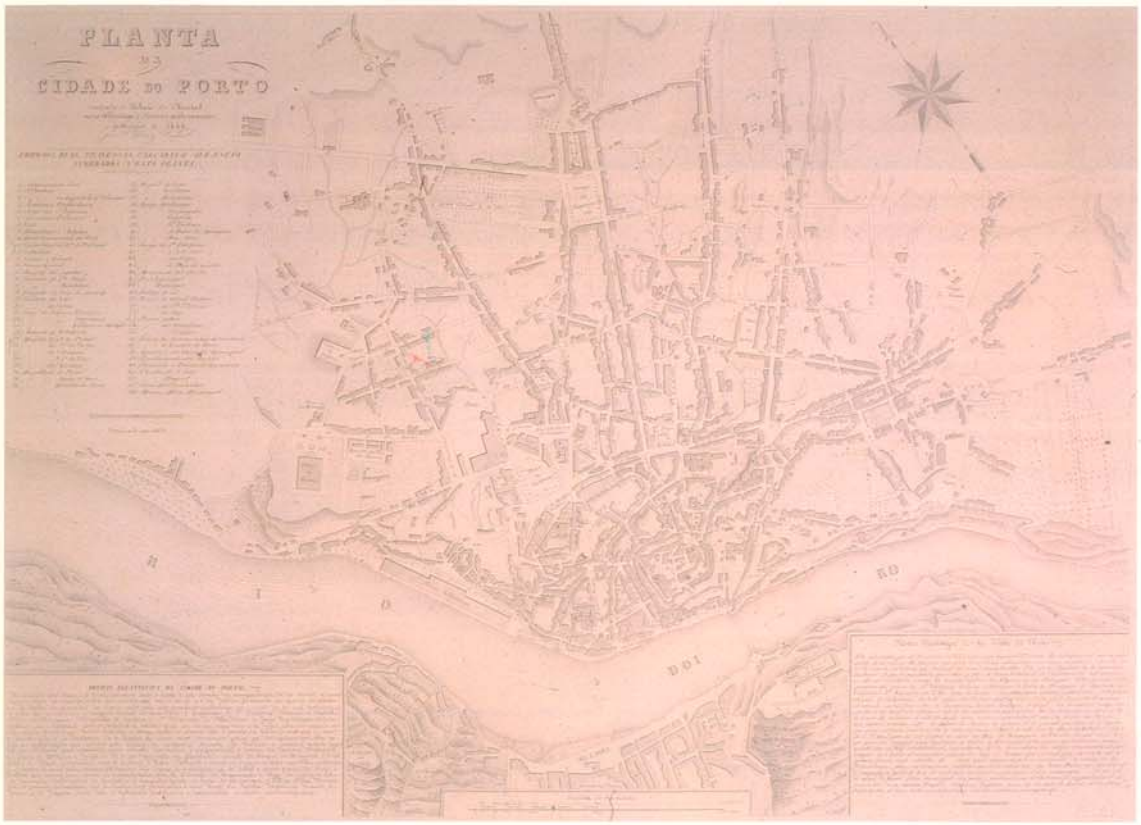
Esse processo é aberto em plena conjuntura decorrente das alterações políticas e económicas da revolução liberal (1820) e desenvolve-se ao longa das décadas de 20, 30 e 40, com iniciativas

1. Oporto (1833)
W.B. Clarke (A.H.M.P.)
Reprod. G. Bordino

14 ALFÂNDEGA NOVA

promovidas pelo governo, apoiadas e/ou secundadas pela administração municipal, acompanhadas e criticadas pelo sector económico e social da cidade com interesses no mercado externo. Essas iniciativas devem ser compreendidas à luz do liberalismo económico e das medidas políticas aplicadas após o Triunfo Liberal, já na fase de reorganização política e administrativa do país, com especial incidência nos recursos e meios económicos para relançar a actividade comercial, procurando beneficiar ou renovar as infra-estruturas indispensáveis à circulação e transporte de pessoas e mercadorias. A criação dos serviços de obras públicas, de estradas e de palácios reais na Repartição de Obras Públicas, em 1836, abria perspectivas de beneficiação e melhoramentos nacionais no sector da circulação, não se descurando a parte fluvial e marítima: em 1838 ordena-se a melhoria do porto e barra da Figueira da Foz e já se cuidava das obras do porto e barra do Vouga; em 1839 já se trabalhava nas obras da barra de Vila Nova de Milfontes. Quanto ao problema da barra do Porto punha-se a concurso o seu melhoramento, em 1837, e para ele se procurou interessar a competência técnica estrangeira em Londres, Paris, Amesterdão e Bruxelas; nesse mesmo ano, o antigo cais de descarga da Alfândega foi ampliado e melhorado, o que permite perceber quanta urgência havia na remodelação das instalações portuárias, urgência que era sentida não apenas pelos órgãos da administração central, mas igualmente pelos sectores económico e administrativo da cidade.

O "corpo" de comerciantes da cidade não estava, obviamente, alheio a todo este processo e, na falta de uma estrutura associativa que o representasse (criada apenas em 1834, a designada Associação Comercial do Porto), não deixava de manifestar individualmente as suas vontades e opiniões, apresentando programas e projectos para solucionar o problema. Uma dessas iniciativas foi publicamente apresentada em 1822, por um comerciante portuense, António José Borges, matriculado desde 1795 para importação / exportação, que publica um extenso documento intitulado «Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio, e económico local, para uma Nova Alfândega, de que se carece nesta cidade do Porto, tanto para boa arrecadação dos Direitos Nacionais e Reais, como para a melhor comodidade do Comércio, e do Público». Neste texto, apresentava-se o programa para resolver o problema de uma alternativa às instalações aduaneiras, equacionando as principais questões: uma boa localização para um novo edifício que garantisse uma eficaz administração dos direitos alfandegários exercidos pela Fazenda Pública e que garantisse, igualmente, uma real melhoria das condições em que o comércio local exercia a sua actividade de importação / exportação. Os custos e o financiamento desse programa foram também tratados por António José Borges, numa outra publicação que intitulou de «Orçamento da Receita e Despesa, e declarações úteis sobre algumas economias: por aditamento ao projecto da obra da Nova Alfândega da Cidade do Porto, e novas serventias úteis à cidade e Marinha». Todo este programa foi desenvolvido numa proposta desenhada, em seis "Plantas" das quais conhecemos apenas cinco, onde se pormenoriza, rigorosamente, a solução urbana e arquitectónica para o novo edifício alfandegário e se propõem as novas estruturas urbanas e respectivas edificações, que consubstanciavam as úteis serventias da cidade e da navegação [figs. 4 a 8].



2. Planta da Cidade do Porto (1865)
Frederico Perry Vidal
Col. Engº Monteiro de Andrade
Reprod. G. Bordino

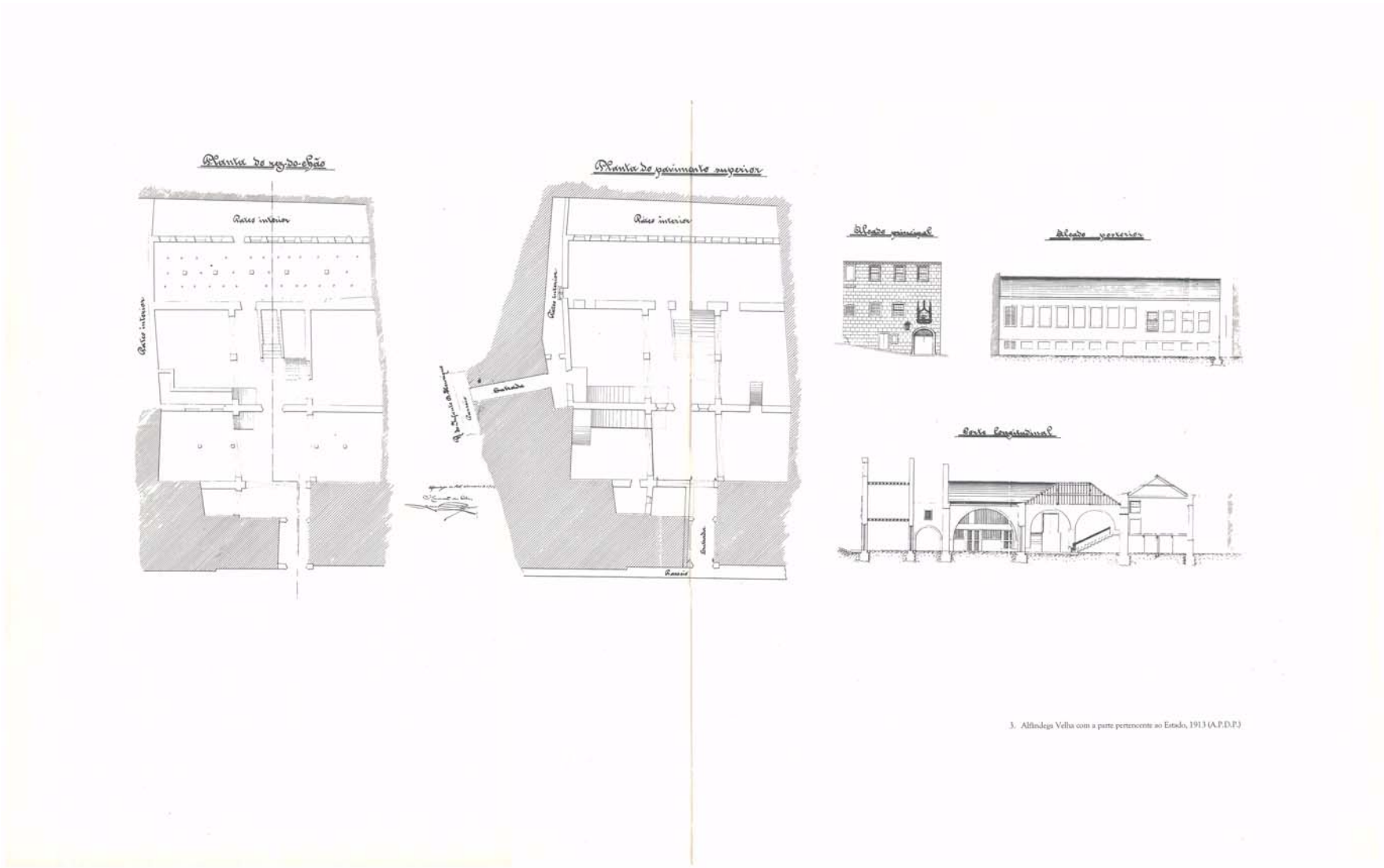
16 ALFÂNDEGA NOVA

Todo este trabalho se revela particularmente interessante pela rigorosa pormenorização da proposta e pela minuciosa fundamentação programática do projecto. O objectivo principal a cumprir no programa era construir uma casa alfandegária com a grandeza e regularidade para ser um edifício digno da segunda capital do reino, localizado na margem do rio mas livre de qualquer das maiores enchentes, o mais próximo possível da cidade, com capacidade e boas condições de higiene e iluminação para armazenar a carga de 30 a 40 navios.

O local proposto por António José Borges passa pela consideração de quatro hipóteses, todas elas, em sua opinião, com grandes inconvenientes urbanos e económicos, de muito difícil senão mesmo impossível execução: - o mais imediato seria aproveitar o espaço já ocupado pela instituição, mas para receber o volume de mercadorias apontado no programa seria necessário tomar todo o quarteirão compreendido entre as ruas Nova dos Ingleses, S. João, Fonte Taurina e Cima do Muro, para tudo demolir e implantar aí o novo edifício, o que não só seria ruinoso economicamente como se perderiam boas edificações; - nas imediações desse espaço haveria duas outras possibilidades, aproveitando os terrenos ocupados pelos dois conventos mendicantes de S. Francisco e de S. Domingos, com as respectivas cercas, indicando as grandes dificuldades para construir uma plataforma regular em espaço tão desnivelado e os profundos inconvenientes para as operações de carga e descarga das mercadorias pelo grande afastamento do cais fluvial; - os mesmos inconvenientes são também argumentos para rejeitar a quarta hipótese considerada e que passaria pela ocupação dos terrenos pertencentes a outro convento, o de Monchique, atendendo a que a Alfândega já ocupava os dois armazéns situados na orla fluvial, a ocidente da praia de Miragaia, um deles pertencente ao mesmo convento.

Assim argumentando, António José Borges localizaria o seu «Modelo para a nova Alfândega...» logo fora da Porta Nobre, imediata ao rio Douro na minha Propriedade, e todas as que ficam defronte desta, e outro tanto sobre a Praia, à frente de um alto Cais em linha recta do muro da dita Porta Nobre com o Cais de Monchique, que possa ficar o seu pavimento inferior, superior à maior cheia do mesmo Rio e que haja notícia...»; a localização do novo edifício estava integrada numa proposta de reestruturação de toda a zona, com a construção de um extenso cais de «60 palmos de largo e 520 de comprido... que continua desde a [rua] Nova dos Ingleses à de S. Francisco... para Miragaia, Maçarelos, Vilar, Ouro, e Foz...» e com a urbanização da cerca do convento de S. Domingos através da abertura de uma nova rua que articularia o Largo de S. Domingos com a rua Nova dos Ingleses e onde se edificariam casas «de 25 palmos de largo com lojas, 1º, 2º, 3º andares, e águas furtadas», para as quais fornece uma composição geral dos alçados em «prospecto bem regulado» [figs. 6 a 8].

Quanto ao edifício proposto para a Alfândega, a sua implantação sobrepunha-se às construções existentes (em grande parte seriam armazéns do próprio José Borges) para facilitar a construção e reduzir os custos. Com maiores preocupações na funcionalidade e não tanto na qualidade arquitectónica, projectava-se um edifício isolado, com o alçado principal virado ao rio, de três pisos, organizado em dois corpos articulados por um largo corredor central e onde se inscrevia um conjunto de espaços abertos (corredores secundários e pequenos pátios) para garantir iluminação



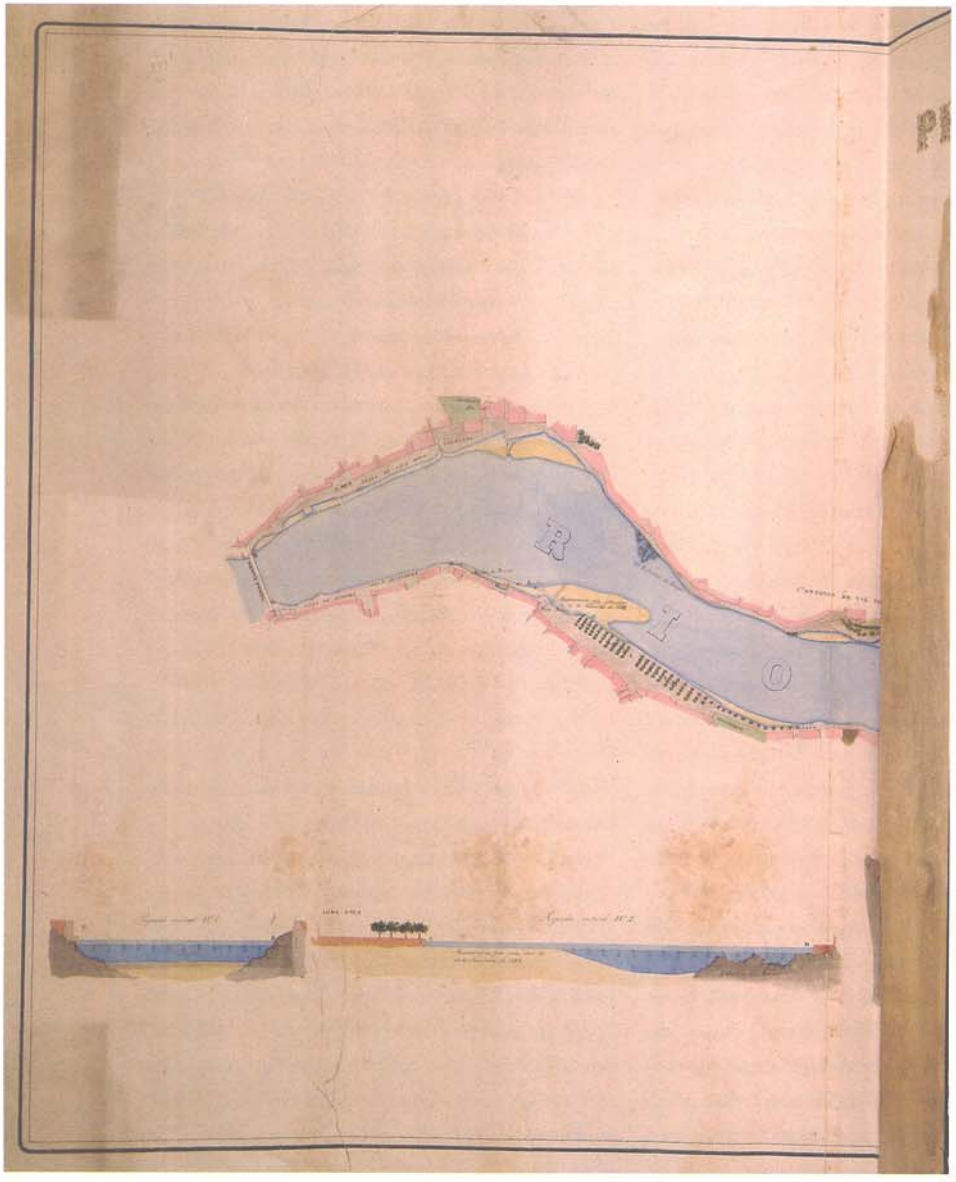
3. Alfândega Velha com a parte pertencente ao Estado, 1913 (A.P.D.P.J)

natural e arejamento aos espaços interiores. Na fachada principal, o frontão triangular de recorte neoclássico, a coroar o módulo central com as armas reais, era o único elemento de enriquecimento arquitectónico de uma frontaria marcada pela regularidade das aberturas como acontecia em correntes edifícios de armazém [figs. 4 e 5].

É interessante referir que José Borges gisou uma estratégia económica para financiar toda a operação, aliviando quase por completo os encargos à Fazenda Real, cuja base seria o rendimento da urbanização dos terrenos de S. Domingos, contra uma indemnização anual de 2 contos e 400 distribuída pelos 24 religiosos que o ocupavam ainda, e o rendimento de uma lotaria de utilidade pública lançada na cidade para indemnização sobre as restantes propriedades necessárias à edificação da Alfândega. Deve acentuar-se que esta proposta antecedeu as medidas políticas para a extinção das ordens religiosas e a consequente nacionalização dos seus bens.

Todas essas ideias, não obstante a pormenorizada elaboração, ficaram apenas no projecto. Elas cruzaram-se com as iniciativas da administração central e local, das quais não conhecemos em pormenor o seu desenvolvimento pois, até ao momento, não se localizaram os projectos que sabemos terem sido elaborados. Temos registos documentais que revelam a intenção do governo para construir novas instalações quando, em Portaria de 24 de Novembro de 1821, incumbia a Comissão Fiscal do Porto de avaliar a despesa necessária para uma nova Alfândega e oficiava ao Senado da Câmara do Porto para que os «Mestres da Cidade» avaliassem todos os prédios necessários para a nova edificação. Pela relação das propriedades, que acompanhava esse ofício, é claro que a ideia era manter a área aduaneira no mesmo local, reconvertendo o edifício alfandegário existente e alargando o espaço para norte e para sul, desde o convento de S. Domingos até à margem do rio. Nada, porém, foi realizado; em 1834, o problema era rigorosamente o mesmo quando o governo, por Decreto de 18 de Julho, encarregava o Administrador Geral das Alfândegas do Norte de propor um dos edifícios com melhores proporções para «se estabelecer a Alfândega da Cidade do Porto». Mas dez anos mais tarde nada tinha mudado, apesar do Ministério do Reino solicitar à Câmara do Porto, em 1840, que o Arquitecto e os Mestres de Obras Públicas procedessem ao risco, avaliação de expropriações e orçamento do novo edifício, sondando-se, já em 1843, o terreno de Miragaia para se avaliar das possibilidades de executar ali o plano apresentado pelo Arquitecto da cidade; sabemos que Joaquim da Costa Lima Júnior, então Arquitecto da Cidade, elaborou uma planta para a nova Alfândega do Porto, que foi orçamentada pelos Mestres Pedreiros e Carpinteiros, mas infelizmente não conhecemos esse projecto.

A alternativa às instalações alfandegárias, localizadas desde o século XIV entre a Ribeira e os Banhos medievais, dependia do recheio dos cofres públicos e, cada vez mais, de uma opção sobre o local que haveria de ser o mais ajustado aos interesses económicos da cidade, especialmente do sector comercial que se via fortemente agrupado na Associação Comercial criada em 1834. Nesse mesmo ano, no incendiado convento de S. Francisco, a Associação instalava a sua sede e abria caminho para uma profunda reestruturação de toda a área ocupada pelas antigas cercas conventuais mendicantes, com a nova rua Ferreira Borges a dar um qualificado enquadramento urbano à fachada neoclássica do novo Palácio da Bolsa, cuja primeira pedra se lançaria em 1842. Os acessos a essa



9. Margens do rio Douro, extracto de "Projecção orisontal das secções do Rio Douro desde a Ponte Pensil até à Foz...", 1853 (A.H.M.O.P.)
Reprod. M. Oliveira

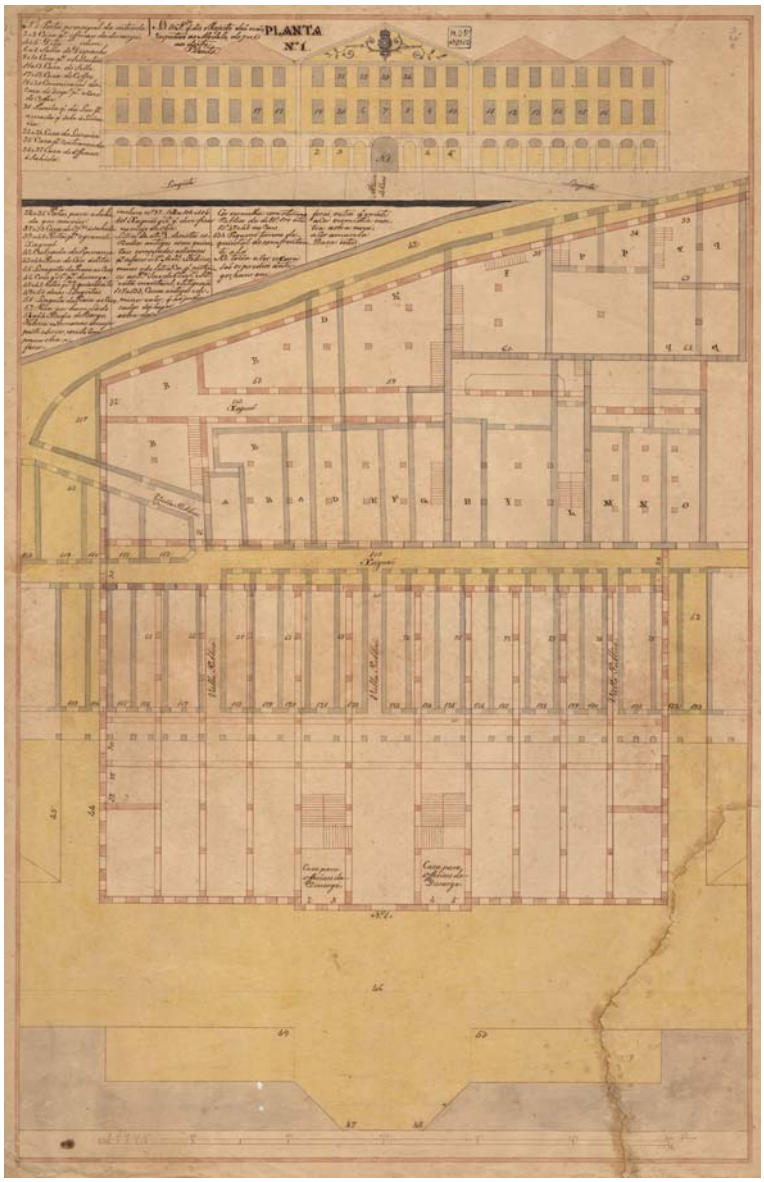
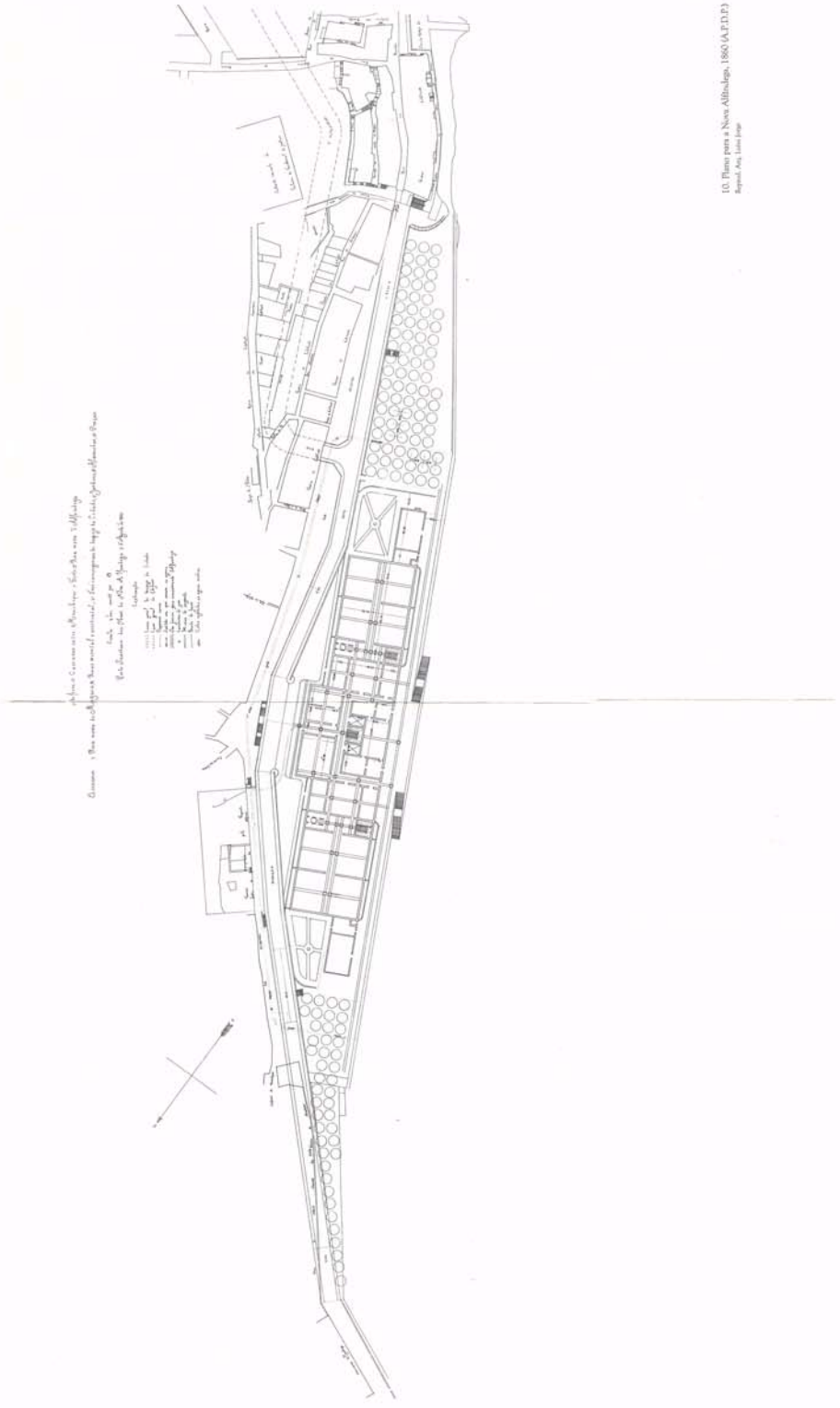


Figura 25 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta n.º 1"
(A.H.M.O.P.)

área beneficiariam de uma nova articulação permanente entre as duas margens do rio quando, em 1843, abriu ao tráfego a Ponte Pênsil em substituição da Ponte das Barcas construída no princípio do século [figs. 1 e 2]. Parecia, assim, que qualquer alternativa à velha alfândega deveria observar uma localização o mais próxima possível da área que agora se requalificava, para continuar a ser o centro da actividade comercial da cidade. Mas, quando em 1843 se apontava a hipótese de ocupar a zona de Miragaia, tal como em 1822, a opção sobre o local aparecia como um indicador definitivo, o projecto e a construção do novo equipamento portuário haveria de adiar-se até meados do século e seria reclamado por uma outra conjuntura política e económica.



10. Plano para a Nova Alfândega, 1860 (A.F.D.F.)
Reprod. Arq. Luiz Jorge

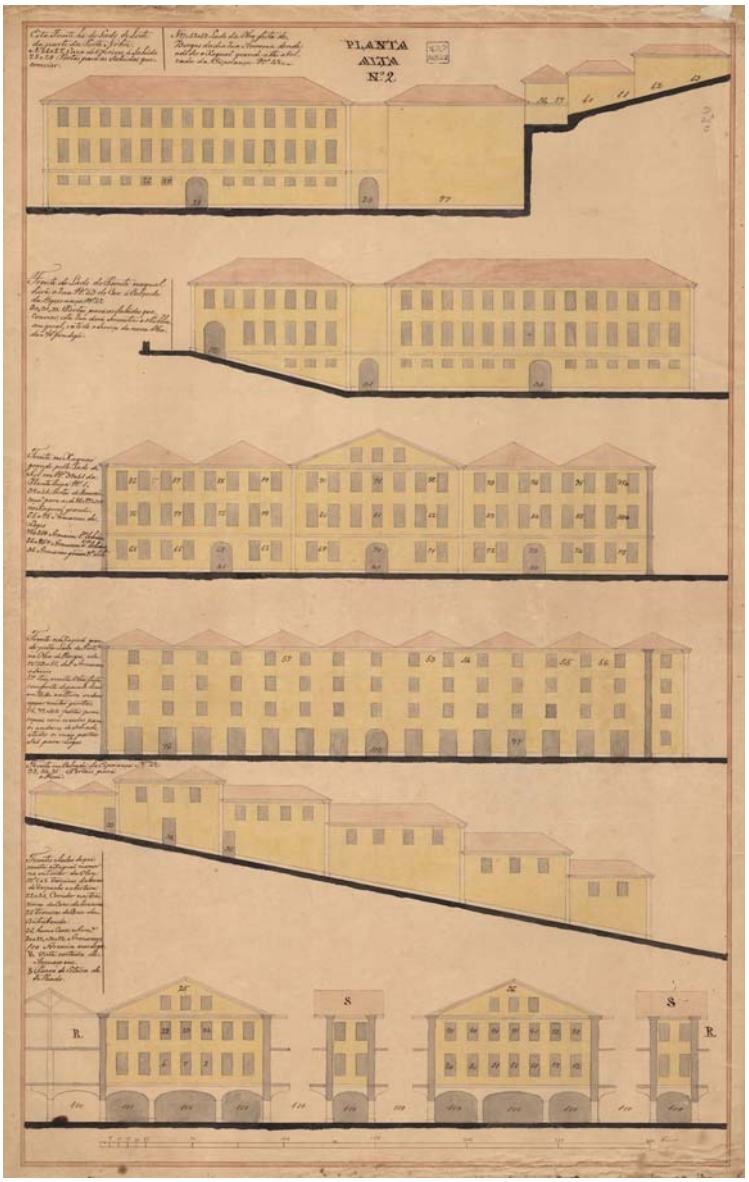
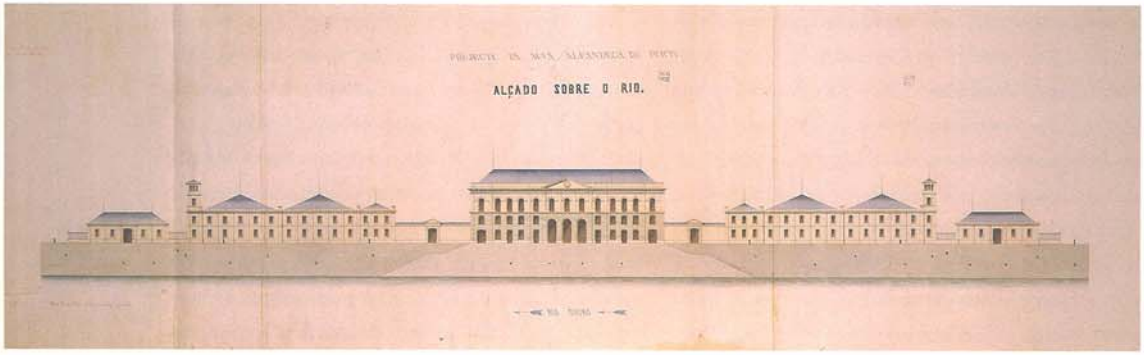
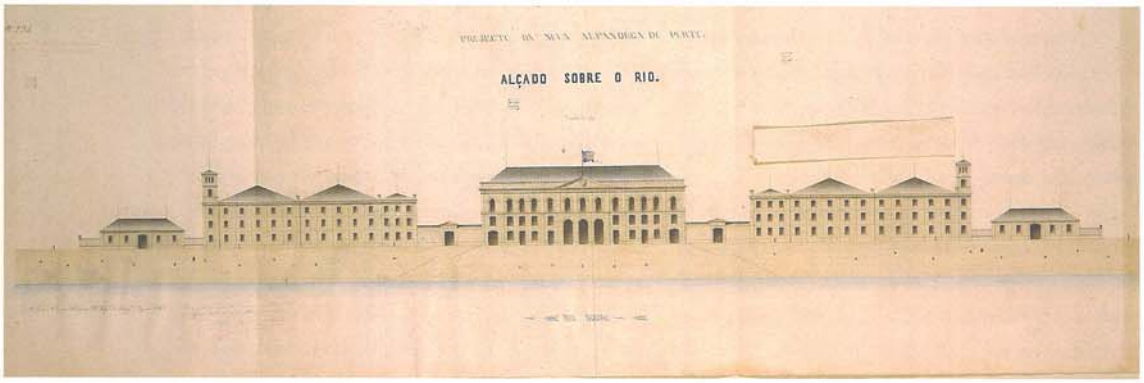


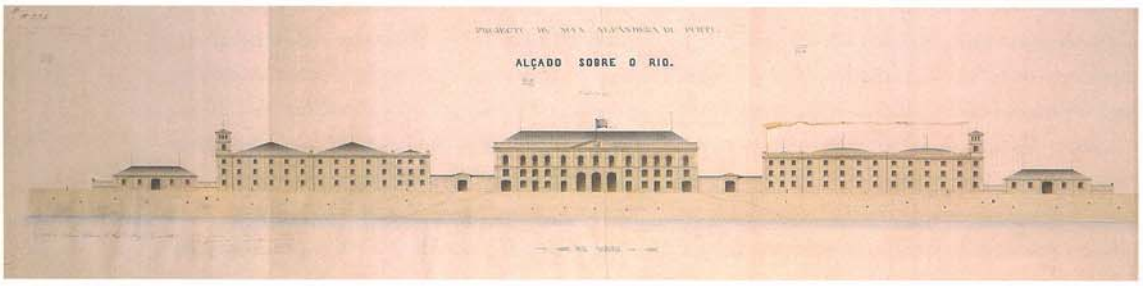
Figura 26 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta Alta n.º 2"
(A.H.M.O.P.)

2 - As Obras Públicas e a construção da Alfândega Nova

O advento da Regeneração e a consequente criação do Ministério das Obras Públicas, em 1852, proporcionarão as condições favoráveis à resolução de um problema que se vinha arrastando há três décadas. O caminho é aberto por um Relatório do Governador Civil de 1857 que assinala a construção da nova Alfândega como uma das maiores carências do Distrito e da Cidade. Nesse mesmo ano, em 16 de Junho, é promulgada a Carta de Lei que autorizava o governo a contrair um empréstimo de 240 contos para a construção da Alfândega Nova; em 22 de Julho, o governo constituía uma Comissão encarregada de negociar esse empréstimo e de proceder à escolha do local,







46 ALFÂNDEGA NOVA

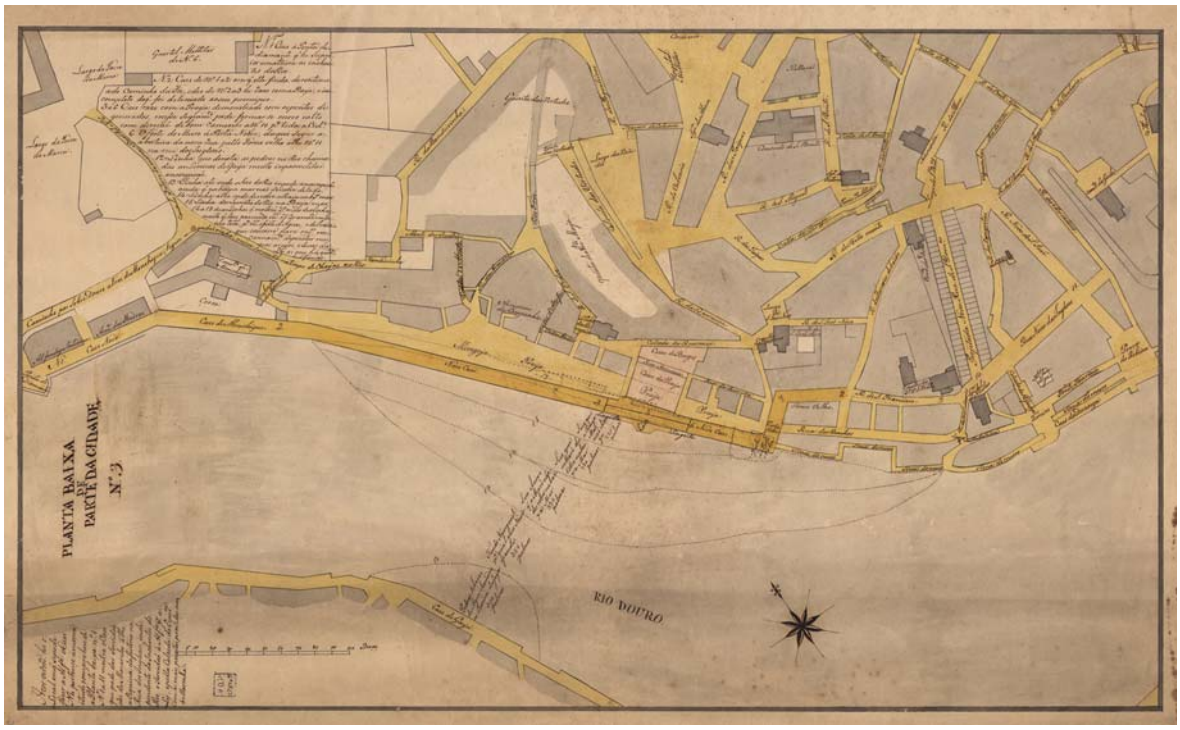
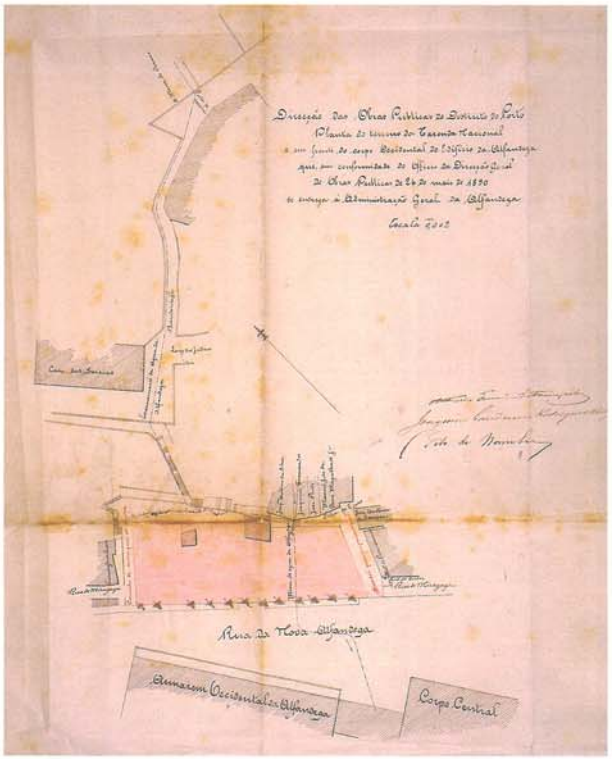


Figura 27 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta Baixa de parte da Cidade n.º 3" **(A.H.M.O.P.)**

examinando «os planos antigos e os modernos elaborados pelo Engenheiro Colson». A composição da Comissão denunciava a intenção de nela se encontrarem representados todos os sectores político-administrativos e económicos com interesses na questão: o Governador Civil, Barão do Valado; o Deputado da Nação, José da Silva Passos; o Presidente da Câmara Municipal, Visconde de Alpendurada; o Director da Alfândega, Barão de S. Lourenço; o Presidente da Associação Comercial, Barão de Massarelos; o Conselheiro Intendente da Marinha, João Paulino Vieira e o Conselheiro Director Geral das Obras Públicas do Distrito do Porto, Plácido António da Cunha e Abreu. Em 1858, a Comissão viria a integrar o Vereador da Câmara Municipal, Joaquim Ribeiro de Faria, e o Lente das cadeiras de comércio e de economia industrial da Academia Politécnica, Manuel Joaquim Pereira da Silva, quando as suas competências foram alargadas para inquirir e investigar as causas da diminuição do rendimento da Alfândega do Porto.

Conhecemos o trabalho desenvolvido pela Comissão até ser dissolvida em 12 de Outubro de 1859, mas infelizmente não podemos conhecer todos os documentos elaborados, sobretudo os planos e projectos, quer os enviados pelo Ministério das Obras Públicas quer os que de novo se realizaram por Plácido da Cunha e Abreu. Este engenheiro foi encarregado de desenvolver o projecto do novo edifício, em planta baixa, na mesma reunião (em 14 de Agosto de 1857) em que a Comissão escolheu local. A área já ocupada pelos serviços, mais especificamente o espaço compreendido entre a Igreja de S. Nicolau e a Praça da Ribeira, era de novo apontada como a melhor localização, atendendo ao custo total da obra, à comodidade comercial e pública, à boa arrecadação dos géneros, à facilidade da sua descarga de bordo ou ao seu transporte desde o cais em que é



Página anterior:
11. Projecto da Nova Alfândega do Porto, Alçado sobre o Rio, 1865 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira

12. Planta do terreno da Fazenda Nacional e em frente do corpo Occidental do edificio da Alfândega, 1890 (A.P.D.P.)
Reprod. T. Sita

Mas o aspecto mais importante diz respeito às vias propostas para facilitar as comunicações com a cidade. Projectava-se uma ligação junto ao rio, em direcção à zona ribeirinha, e uma segunda articulação, em direcção à zona alta, designada por Rua Nova da Alfândega, que se desenhava progredindo entre a Calçada da Esperança, a Rua da Arménia e as traseiras do extinto convento de S. João Novo; esta via é, sem dúvida, um dos elementos mais importantes registados no plano, mesmo que se considere apenas como uma alternativa à ligação junto ao rio, pois

lifts were of the type referred to in 1870 as «EleKtr.Letr.Lastenaufzug Fur Die A.E.G. Thomson» (fig. 21). The importation of some materials, especially the forged iron girders and iron columns, sparked protests from some Porto manufacturers, particularly foundry owners who felt that they were quite capable of producing them. This proved to be the case, and almost all the foundries in the area supplied materials for the Custom House, among them the foundries of Bolhão, Miragaia, Bom Sucesso, *and* Massarelos. *The Massarelos foundry made the quay crane, dated 1862,*

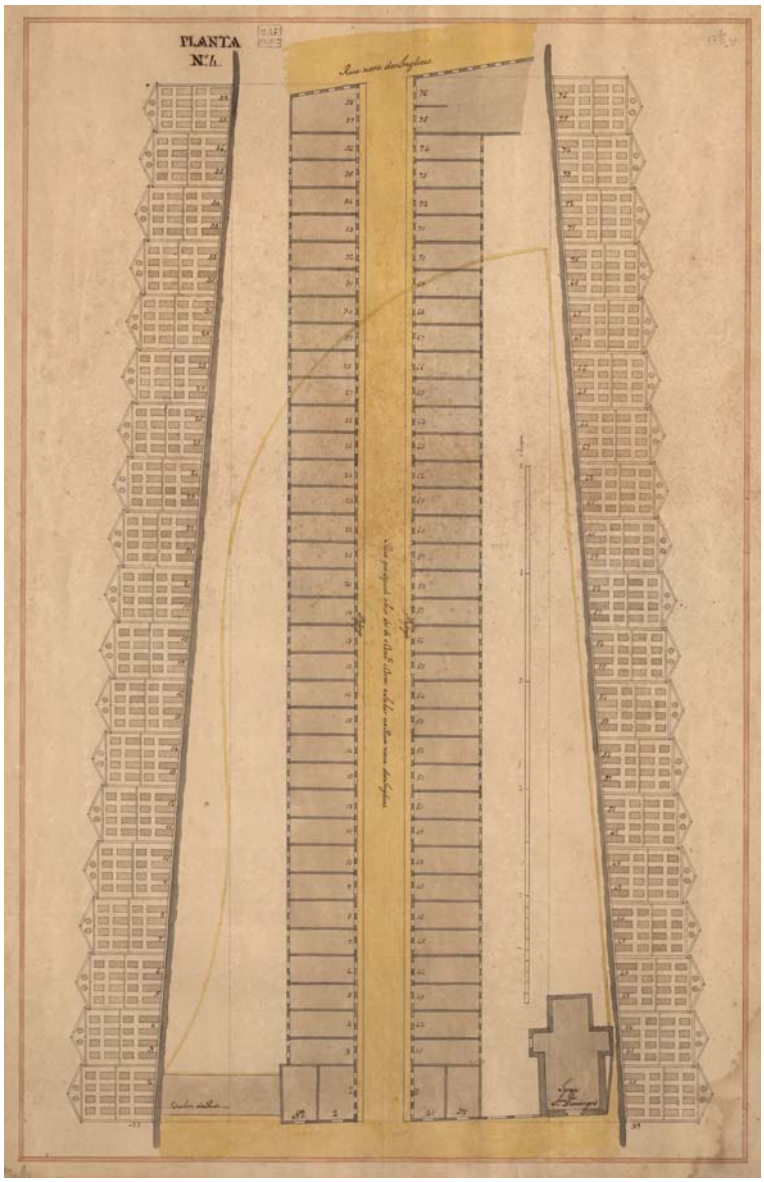
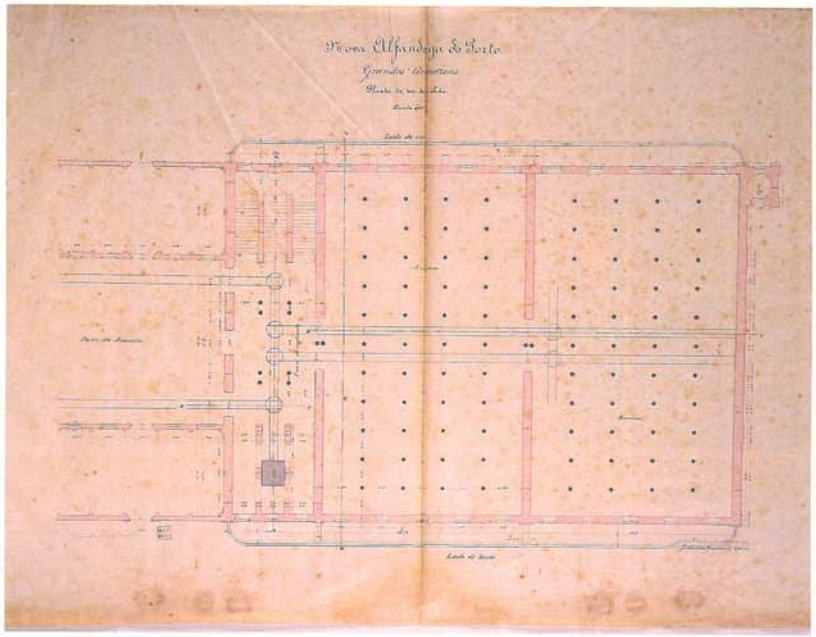
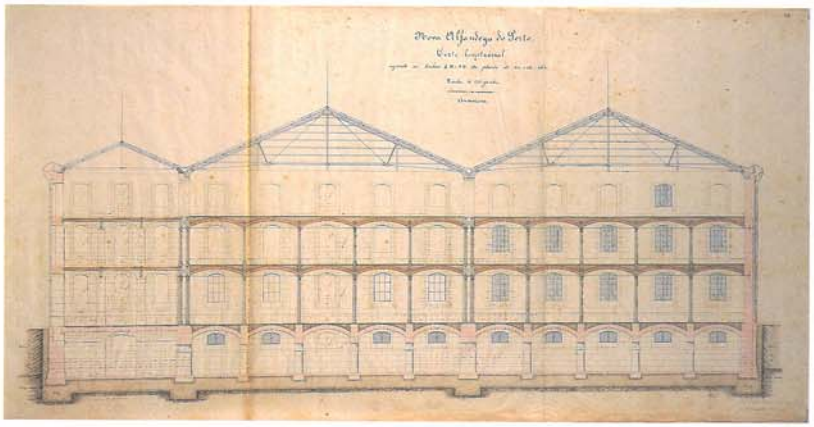


Figura 28 - Modelo para uma nova Alfândega,1822. "Planta n.º 4"
(A.H.M.O.P.)

provável venha a ser terminus da via férrea de Lisboa, à boa fiscalização e segurança do próprio edifício e, por último, a proximidade à Bolsa Comercial, ao Tribunal do Comércio, à Associação Comercial e aos três bancos instalados na cidade baixa (o Comercial, o Mercantil e a filial de Portugal). Esse foi um dos cinco locais que a Comissão ponderou, todos eles apontados já anteriormente como alternativa, seja os edifícios conventuais (agora só o de Monchique e o de S. Domingos), seja o espaço entre a Porta Nobre e a Igreja de S. Nicolau e a praia e Alameda de Miragaia, desde a Porta Nobre para ocidente. Este último, que parecia ser o local preferível pois achando-se livre de construções, não implicava despesas de expropriações, apresentava porém os inconvenientes de se achar distante do «Centro Comercial da Cidade» e de se privar o público «de





13. Nova Alfândega do Porto. Grandes Armazéns. Planta do Rés-do-Chão. "Album dos Desenhos relativos á construção dos Armazens da Nova Alfandega do Porto", 1870 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira

14. Nova Alfândega do Porto. Corte Longitudinal. Armazéns. "Album dos Desenhos relativos á construção dos Armazens da Nova Alfandega do Porto", 1870 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira

um logradouro tão belo, qual é a extensa Alameda que ornamenta o Douro naquela parte das suas margens» [fig. 9].

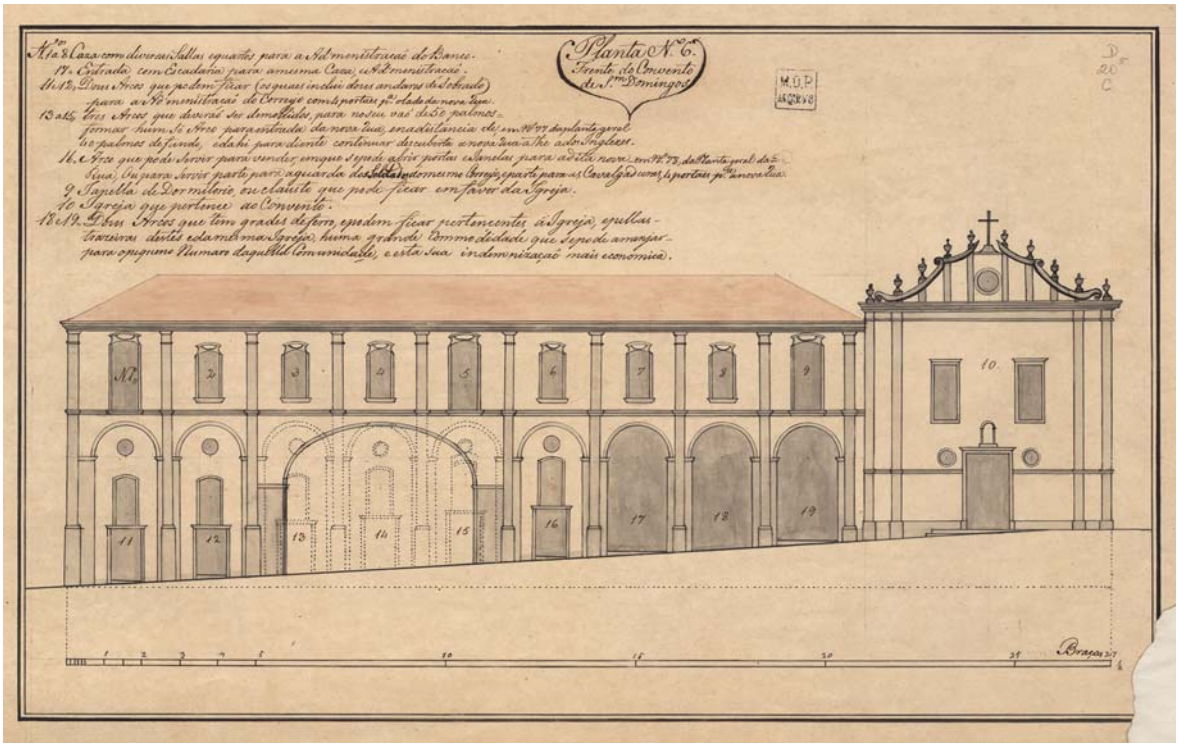
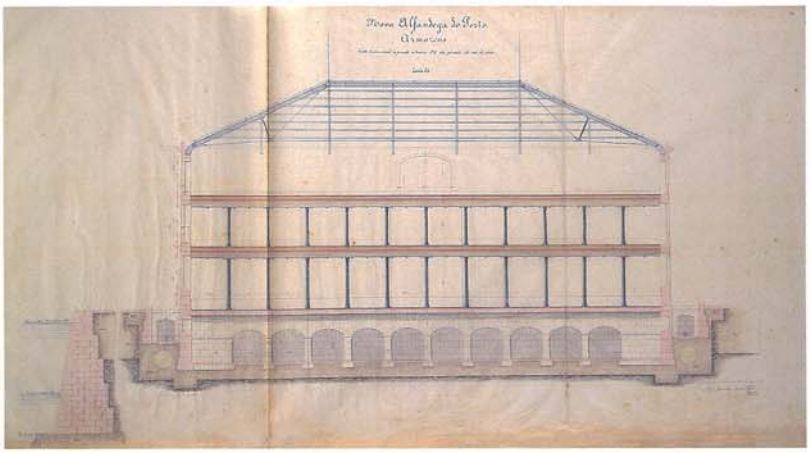


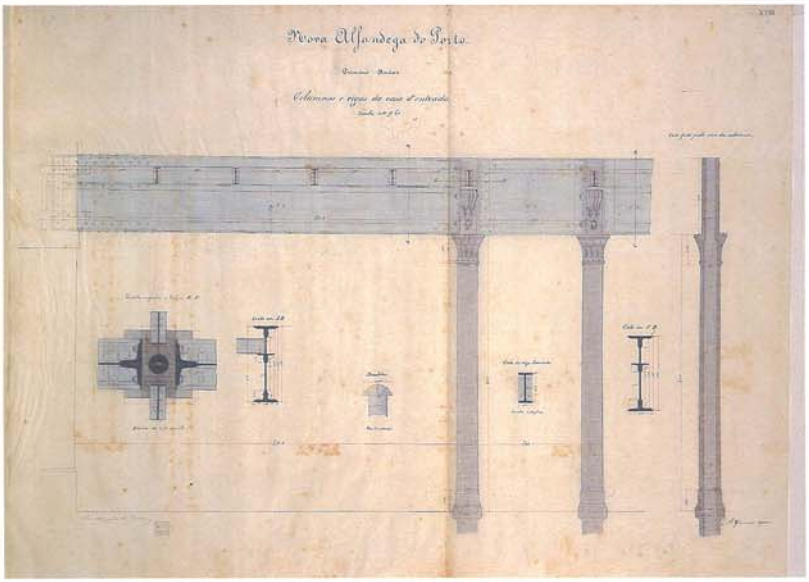
Figura 29 - Modelo para uma nova Alfândega, 1822. "Planta n.º 6, Frente do Convento de S. Domingos" **(A.H.M.O.P.)**

O projecto elaborado pelo Conselheiro Director das Obras Públicas do Distrito e integrado no trabalho da Comissão, apesar dos esboços das plantas baixas, perfil e fachada principal com o respectivo orçamento, não passou disso mesmo já que a decisão do governo não reconheceu as suas posições e optou, possivelmente no próprio ano em que dissolveu a Comissão, pelo projecto de Jean F.G. Colson a implantar na praia de Miragaia.

O arquitecto Colson estava ao serviço das Obras Públicas, contratado em Paris no ano de 1856 pelo próprio Fontes Pereira de Meio, que foi o primeiro titular da pasta ministerial entre Agosto de 1852 e Novembro de 1855 e novamente entre Janeiro e Junho de 1856. A sua função estava mais próxima de um orientador e coordenador dos principais projectos para a renovação das estruturas incluídas num vasto programa de melhoramentos e modernização do país, especialmente no sector das comunicações e transportes, de acordo com a documentação relativa ao seu contrato que hoje conhecemos:

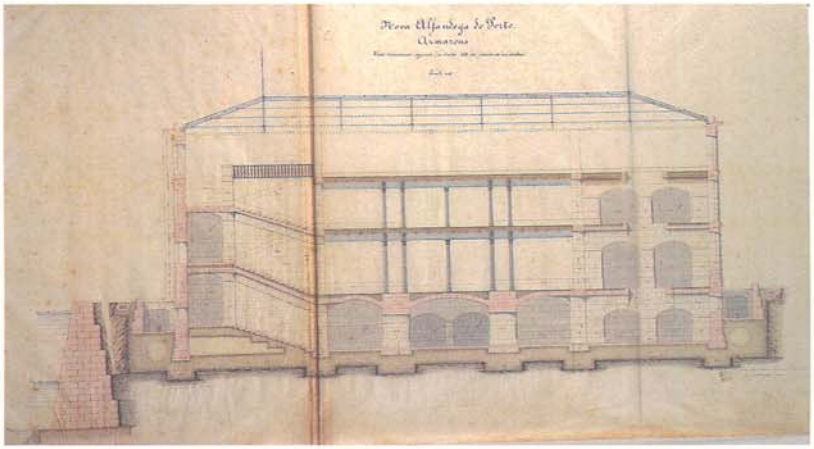
> *Exmo Snr.*
> *Dignou-se V. Exa., quando esteve nesta capital em Dezembro último, incumbir-me de contratar por conta do Governo de Sua Majestade um bom arquitecto*

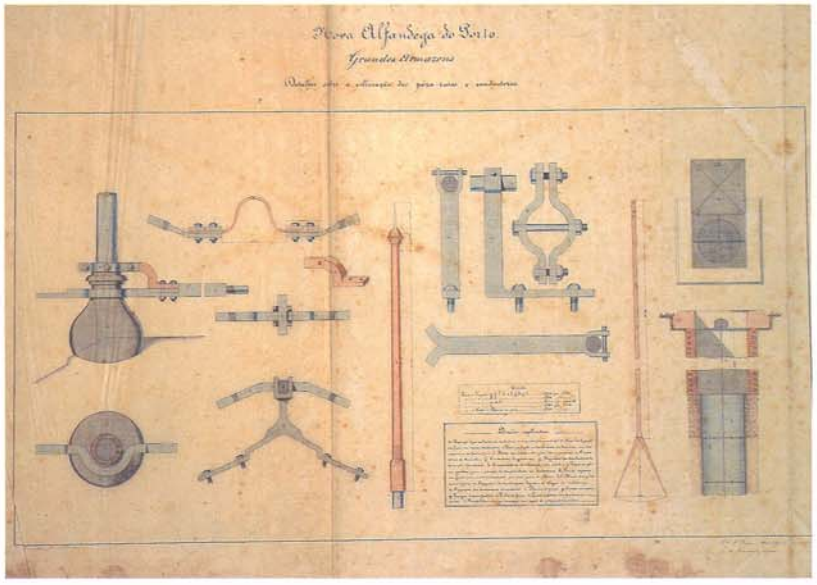




15. Nova Alfândega do Porto. Corte Tranversal. Armazéns. "Album dos Desenhos relativos á construção dos Armazens da Nova Alfandega do Porto", 1870 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira

16. Nova Alfândega do Porto. Colunas e Vigas da Casa de Entrada. Primeiro andar. "Album dos Desenhos relativos á construção dos Armazens da Nova Alfandega do Porto", 1870 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira





17. Nova Alfândega do Porto. Corte Transversal. Armazéns. "Album dos Desenhos relativos á construção dos Armazens da Nova Alfandega do Porto", 1870 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira

18. Nova Alfândega do Porto. Detalhes sobre a colocação dos Pára-raios e Condutores. Grandes Armazéns. "Album dos Desenhos relativos á construção dos Armazens da Nova Alfandega do Porto", 1870 (A.H.M.O.P.)
Reprod. Mário Oliveira

19. a. Porto, Panorama em 5 partes.
Foto Alvão
Reprodução actual a partir de original em gelatina/sal de prata sobre suporte de vidro (A.N.F.)

francês que fosse servir debaixo das ordens do Ministério das Obras Públicas ao digno cargo de V. Exa.

Nessa conformidade, e havendo eu obtido de M. Fould, Ministro de Estado e da Casa do Imperador, ao qual estão confiados todos os monumentos de arte de França, as melhores informações acerca do arquitecto Jean Colson, antigo discípulo do Visconti, sob cuja direcção tomara grande parte nos trabalhos do Louvre, não hesitei em passar com ele o contrato provisório, que, tendo merecido o assentimento de V. Exa., tornei definitivo dois exemplares, na data de 14 de Fevereiro próximo, dos quais tenho a honra de remeter um exemplar a V. Exa., ficando o outro na mão de M. Colson.

Independentemente das condições estabelecidas no dito contrato, dirigiu-se M. Colson a carta inclusa recomendando, em caso de morte, a sua viúva à benevolência do Governo de Sua Majestade.

Pareceu-me conveniente responder-lhe, como V. Exa. verá da cópia anexa, que nessa triste eventualidade não deixaria o Governo de Sua Majestade de prover ao regresso de Mme. Colson para o centro da sua família.

O contrato é feito por três anos a datar do dia 1 8 do corrente mês de Março em que o referido arquitecto deixa Paris para essa corte.

O vencimento dele é de mil francos por mês a datar do referido dia 18 do corrente.

À sua chegada a Lisboa terá ele a receber três meses adiantados do seu ordenado (3 000 fr) para lhe serem descontados à razão de 125 fr por mês, nos seus vencimentos dos dois primeiros anos.

Sendo indispensável munir o referido arquitecto de certas obras fundamentais de arquitectura, sobre construções especiais de quartéis, de prisões, casa de asilo N.N. vou ocupar-me de as comprar por conta do Ministério das Obras Públicas, e pelo seu custo, assim como pelos mil francos para a viagem, segundo o artigo 7 do dito contrato, tomarei a liberdade emboliar-me sacando sobre a agência em Londres.

Deus guarde a V. Exa. Paris 7 de Março de 1856.

Exmo. Snr.

António Maria de Fontes Pereira de Mello

Barão de Paiva

Entre o enviado extraordinário e o Ministro Plenipotenciário de sua Majestade Fidelíssima em Paris, abaixo assinado, de uma parte 9 [...], e o senhor Jean Colson, arquitecto, igualmente assinado, de uma outra parte, o que se segue:

Artigo 1

O senhor Jean Colson irá a Portugal para desempenhar a função de arquitecto sobre as ordens do Ministério das Obras Públicas de sua Majestade Fidelíssima.

Artigo 2

19. b.Vista do Porto a partir de Vª Nova de Gaia
Frederick William Flower
c. 1849-59
Prova actual em gelatina/sal de prata tonalizada a partir de original em calotipo (A.N.F.)

19. c. Início da Construção da Alfândega Nova
c. 1861
Col. Vitorino Ribeiro (A.H.M.P.)

19. d. Vista do Porto a partir de Cavaco, Vila Nova de Gaia
Frederick William Flower
c. 1849-59
Prova actual em papel salgado a partir de original em calotipo (A.N.F.)

19. e. Alfândega do Porto e Vila Nova de Gaia
Ed. Araújo e Sobrinho Suc., Porto (A.H.M.P.)

O senhor Jean Colson receberá a quantia de doze mil francos (12 000 fr) de aprovisionamento por ano, a contar do dia de partida para Lisboa.

Artigo 3

Ele poderá ser cobrado não somente da construção e reparação de edifícios públicos como palácios e outras dependências do domínio da coroa, mas ainda de todas as construções novas e de todas as adições a construções existentes que o Governo de Sua Majestade Fidelíssima lhe ordenar.

Artigo 4

O senhor Jean Colson cobrar-se-á da confecção de planos, desenhos e vistas dos trabalhos a ele confiados, e a administração tomará conta do pessoal empregado que ele terá necessidade para o desempenho desta tarefa.

As despesas deste pessoal serão da administração.

Artigo 5

O senhor Jean Colson fará tudo o que lhe for solicitado.

Artigo 6

O senhor Colson terá a liberdade para executar trabalho para os particulares.

Artigo 7

A despesa da viagem será paga em avanço ao senhor Jean Colson. A quantia de 1 000 fr que lhe serão dados em Paris no momento da sua partida. A volta será de 500 fr no momento do regresso.

Artigo 8

Na sua chegada a Lisboa receberá 3 meses adiantados (3 000 fr) que serão deduzidos durante 2 anos em quantias mensais de 125 fr.

Artigo 9

A duração do contrato é fixada em 3 anos a contar do dia da sua partida para Lisboa.

Poderá ser facultado o prolongamento da sua estada por mais 2 anos nas mesmas condições, do presente contrato.

Feito em duplicado e assinado em Paris 14/02/1856.

Ministro de Portugal

Barão de Paiva

Jean Colson

Arquitecto

(A.H.M.O.P. com tradução livre do original do contrato redigido em francês)

A ligação do arquitecto francês é-nos indicada pelos registos documentais atrás mencionados, já que o seu nome não nos aparece em qualquer dos elementos desenhados relativos ao processo, até ao momento identificados. O processo integra-se na estrutura de funcionamento do corpo de engenheiros ao serviço do Ministério das Obras Públicas, aí se enquadrando a participação de Colson no projecto da Alfândega Nova do Porto. Parece claro, que em 1857 havia já um projecto

19. f. Porto, Panorama em 3 partes.
Foto Alvão
Reprodução actual a partir de original em gelatina/sal de prata sobre suporte de vidro (A.N.F.)

riscado pelo arquitecto francês, que se muniu de uma específica documentação para o desempenho do seu cargo em Portugal, com destaque para a obra de Pierre Charles Gourlier, Choix d'édifices publics projectés et construits en France depuis le XIXeme siècle ... (1826-1851), onde se incluem muitos edifícios similares. Certo é, também, que em 1860 estava definido o plano para o novo complexo portuário, com a implantação da nova alfândega em Miragaia, na planta referida à Secretaria das Obras da Nova Alfândega e datada de 5 de Agosto desse ano [fig. 10]. Aí se configuram todas as originais intenções projectuais, que iriam orientar o trabalho da Secretaria das Obras que se constituiu para o efeito.

O plano do novo complexo portuário apontava uma profunda transformação da zona de Miragaia, com as novas estruturas urbanas envolventes para articulação à cidade e adaptação ao sítio, complementadas por equipamentos e arranjos exteriores; a estrutura e organização interna do edifício alfandegário eram também definidas nesse plano. Um verdadeiro programa-base foi divulgado nas páginas do jornal "O Comércio do Porto", em Junho de 1860, e que constitui uma pormenorizada descrição daquele plano:

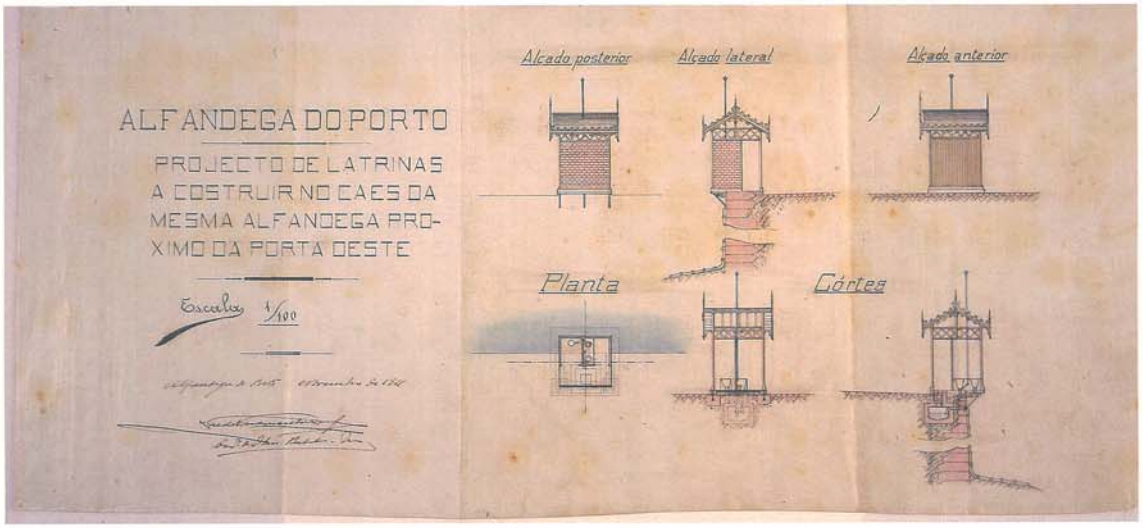
> *«O novo edifício da alfândega do Porto consta de 3 corpos principais, já em relação à sua posição, já em relação aos fins para que são destinados.*
>
> *O corpo central do edifício, destinado para a administração, tem 62m,20 de comprimento e 53m,80 de largura. A face do lado do rio, tem 3 portas de largura de 3m,00 cada uma, para entrada na alfândega das mercadorias, e a face oposta, do lado de terra, tem ao centro uma única porta, para saída geral, de 3m,50 de largura. Em toda a extensão d'esta última face, e exteriormente ao edifício, há um pórtico de ferro, da largura de 6m,00 para o carregamento a coberto. Este corpo compõe-se, em geral, do rés-do-chão da altura de 9m,60, e de 1 andar de 5m,60 de altura até à parte superior do entablamento. Em partes há um entrecolo que divide a rés-do-chão do 1º andar, ficando então o rés-do-chão com a altura de 5,30 e o entrecolo com 4m,30.*
>
> *Ao centro d'este corpo há um frontão da altura de 5m,50, de maneira que a altura total da parte do edifício destinado para a administração, superior à dos outros corpos é de 20m,70.*
>
> *De um e outro lado do corpo central há 2 corpos laterais e simétricos, destinados para armazéns, os quais estão separados do dito corpo central por uma distância de 20m.*
>
> *Este intervalo é ocupado ao centro com um pateo de 20m,00 em quadro, e dos lados com 2 pequenos armazéns, da altura de 5m,30, completando a largura dos armazéns.*
>
> *Os armazéns ocupam uma área da largura de 43m,20 e do comprimento de 63m,50. Decidem-se os armazéns em subterrâneos da altura de 4m,45, rés-do-chão de 5m,30, 1º andar de 4m, 30 e 2º andar de 4m,10 de altura até à parte*

cesso de construção, que se iniciou ainda nos últimos meses desse ano.

A construção foi inicialmente dirigida por José Diogo Mouzinho de Albuquerque e Francisco de Carvalho Morão Pinheiro, administrando obras na zona e tratando com a Câmara para a exploração da pedreira da Restauração (1859) ou para a entrega das obras já realizadas dos novos canos de despejo e da nova rua ocidental de Miragaia (1860). Ao longo dos anos 60 e 70 em que a construção se prolongou, num faseamento de obra a iniciar-se pelos armazéns ocidentais e progredindo em direcção à cidade (fig. 19), outros técnicos intervieram, maioritamente engenheiros em serviço no Ministério das Obras Públicas, dos quais se destaca Faustino José da Vitória, Capitão do Estado Maior de Engenharia, que dirige a construção dos grandes armazéns. Da sua responsabilidade é o desenvolvimento gráfico do projecto, até

20. Alfândega Nova. Projecto de Latrinas (A.P.D.P.)
Reprod. T. Siza

Página seguinte:
21. Alfândega Nova. Projecto de montacargas, 1870 (A.P.D.P.)
Reprod. T. Siza



superior do entablamento. A altura do tecto d'esta parte do edifício é de 5m,25, de forma que a altura total desde o rés-do-chão até ao friso que coroa o entablamento é de 14m,15 e até à crista da cobertura de 18m,95. Para alumiar os subterrâneos, há um fosso, tanto do lado do rio como do lado de terra, da largura total de 3m,00.

Nos extremos do edifício há ainda uns pequenos armazéns de 16m,00 de largura sobre 26m,00 de comprimento, destinados um para arrecadação de materiais inflamáveis e outro para mercadorias que não possam entrar imediatamente na alfândega, os quais são afastados do edifício por um pequeno pátio de 10m, no sentido do comprimento do mesmo, tendo do lado oposto, para simetria e isolamento, um outro pátio análogo. Estes pequenos armazéns têm a altura de 5m,85 até à parte superior de 9m,15 até à crista da cobertura.

Todos estes corpos ficam do lado do rio no mesmo alinhamento, o qual à vista das dimensões acima indicadas, é do comprimento total de 322m,15.

A frente principal do edifício foi colocada paralelamente ao cais actual de Miragaia, ficando o plano do rés-do-chão 4m,00 acima do plano actual do mesmo cais no sítio do antigo barracão da alfândega, aonde proximamente é o centro do edifício.

O muro do cais tem, na maior parte, de ser inteiramente feito de novo, aproveitando-se em partes o que está, elevando-o até aquela altura. O cais, correspondente ao corpo central, fica com a largura de 15m,00, tendo dum e outro lado 2 escadas suaves para serviço de 5m,00 de largura; no resto o cais tem 10m,00 de largura, aonde não há fossos ou subterrâneos, ficando n'estas partes com 7m,00.

Em todo o comprimento do cais há um carril que entra no edifício e se estende por todos os armazéns para o transporte fácil e pronto das mercadorias com as necessárias plataformas para as mudanças de direcção. Os mesmos carris e plataformas há em todos os andares dos armazéns.

Como os armazéns extremos do edifício têm a largura de 16m,00 muito inferior à largura de 46m,20 dos armazéns (entrando a do fosso do lado de terra), tenciona-se aproveitar o espaço que fica livre tanto d'um como d'outro lado, em todo o comprimento dos ditos armazéns, para formar dois pequenos jardins. Do mesmo modo se podem fazer proveitosas e bonitas arborizações, entre os extremos do edifício e os da praia de Miragaia, para encher os espaços livres entre o cais e a estrada da Foz.

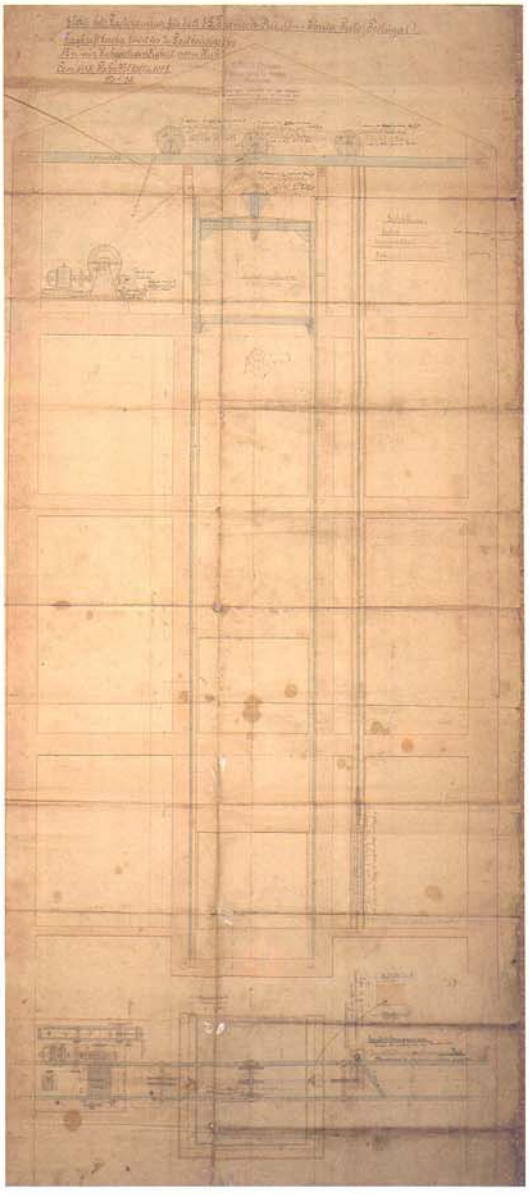
O edifício é circundado duma grade de ferro desde o rio até ao corpo central do lado de terra, dum e outro lado, para o seu conveniente isolamento. Superiormente a todo o edifício são colocados um grande número de pára-raios.

Para a construção desta grande obra há necessidade das seguintes obras acessórias:

ao mais elementar pormenor construtivo, reunido num precioso Álbum, em 1870, que permite realçar a variedade dos materiais, das técnicas e das estruturas construtivas integradas no edifício (figs. 13 a 18).

Uma das maiores singularidades da Alfândega Nova é, precisamente, as diferentes estruturas utilizadas nos sucessivos pisos, perfeitamente adequadas ao carácter e à tipologia de um edifício de armazém, respeitando as exigências funcionais, higiénicas e de segurança ao bom armazenamento e conservação das mercadorias. Essas exigências, a par dos problemas mecânicos das cargas construtivas, deverão ter apontado para soluções estruturais que vão desde as mais tradicionais em pilares de cantaria com abóbadas de pedra (nos pisos subterrâneos) ou em madeira (na estrutura das coberturas) até às mais recentes e inovadoras em colunas de ferro, vigas metálicas, tirantes de ferro e abobadilhas de tijolo (nos pisos superiores).

Ao longo da construção negociaram-se outros empréstimos, em 1862 (de 200 contos) e em 1866 (de 25 contos), indispensáveis ao financiamento da obra e ao pagamento de materiais contratados no estrangeiro, em França e em Inglaterra, de onde vieram sobretudo os primeiros componentes da indústria do ferro. A firma *Brown Brothers & Cª*, de Londres, produziu muitas das colunas da estrutura dos pisos térreos e os primeiros guindastes a vapor para o serviço de carga de mercadorias, enquanto os montacargas interiores obedeciam já a um projecto referido ao ano de 1870 com a designação de «EleKtr.Letr.Lastenaufzug Fur Die A.E.G. Thomson» (fig. 21). A importação de alguns materiais, sobretudo das vigas de ferro forjado e colunas de ferro fundido, foi motivo



AS OBRAS PÚBLICAS E A CONSTRUÇÃO DA ALFÂNDEGA NOVA 59

1º Construção de 3 grandes canos de despejo para substituir os canos existentes na praia de Miragaia;

2º Mudança da actual estrada da Foz na parte compreendida entre a Porta Nobre e a cerca do antigo convento de Monchique;

3º Mudança da actual canalização do gás para iluminação da cidade para a nova estrada;

4º Mudança da linha telegráfica entre os mesmos limites;

5º Construção d'um extenso muro de suporte para dividir a nova estrada da Foz da rua baixa para servidão dos prédios;

6º Expropriação de 20 prédios.

Os três canos de despejo que devem substituir os antigos têm aproximadamente o comprimento total de 689m, e secção de 1760m2, enquanto os actuais têm termo médio a secção de 0,63m2 donde resulta portanto uma grande utilidade, independentemente do mau estado em que se acham.

A nova estrada tem a largura total de 12m,00 com passeios d'um e outro lado de 2m,00 de largura - a estrada antiga tem 7m,25 de largura total. Esta estrada correspondente ao corpo central fica da altura do rés-do-chão do edifício, concordando com a estrada actual, do lado oeste por uma rampa de 0m,012 por metro, que vai acabar na cerca de Monchique, e do lado do nascente por uma rampa de 0m,05 por metro, que termina defronte da rua do Barreiro. Próximo da rua da Arménia há-de ligar com esta estrada, por meio d'uma ponte de ferro, a nova rua que se projecta abrir, para estabelecer uma comunicação fácil com a cidade alta.

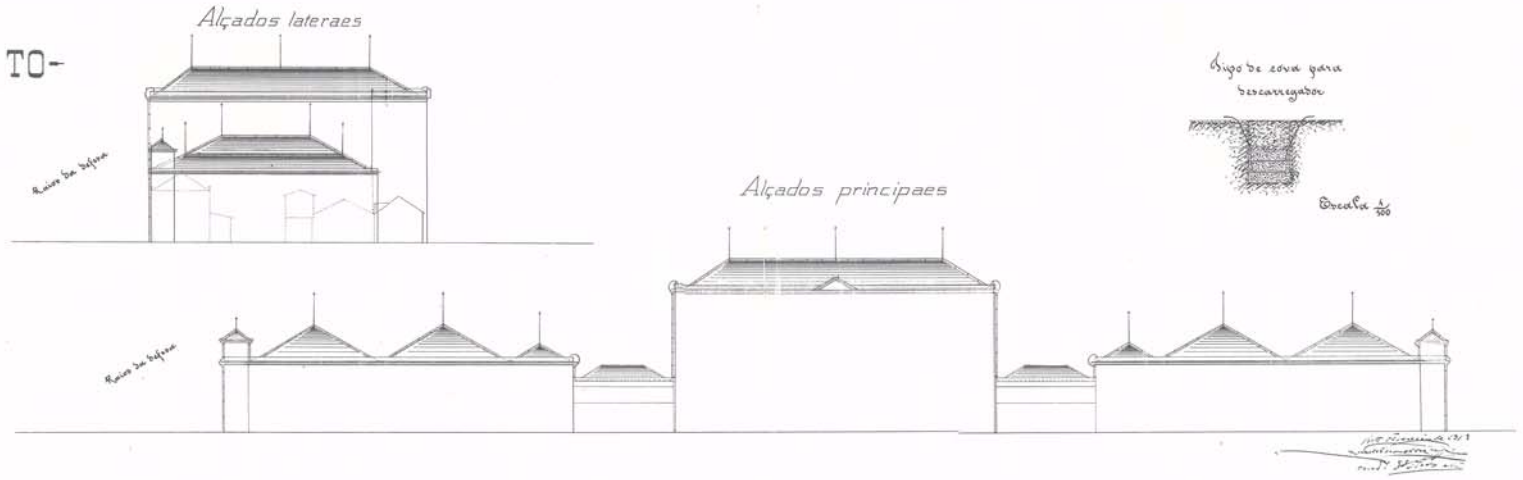
Entre a nova estrada e os prédios de Miragaia fica uma rua, pela altura das soleiras das portas, para servidão das casas, da largura média de 7m,80 do lado oeste, e da largura média de 11m,00 do lado leste.

Entre o corpo central do lado de terra e a nova estrada fica uma pequena praça para serviço da alfândega da largura de 7m,50 entre o coberto e a estrada, ou da largura de 13m,50 incluindo o dito coberto de ferro.

Finalmente o espaço livre entre os grandes armazéns e a dita estrada, tanto à direita como à esquerda do corpo central, é destinado para esperarem carros, carruagens, etc.»

(De «O Comércio do Porto» - 12 de Junho de 1860, com actualizações ortográficas).

Entre as "novidades" programáticas que o plano de Agosto de 1860 nos revela, destaca-se os espaços arborizados que enquadravam a oriente e a ocidente o novo edifício, lembrando a original arborização da Alameda de Miragaia, a configuração da Rua Nova de Miragaia e das ruas Oriental e Ocidental, entre o edifício e a zona urbana para articular com as edificações da orla da praia.



22. Alfândega Nova. Alçado dos telhados, 1923 (A.P.D.P.)

ALFANDEGA DO PORTO

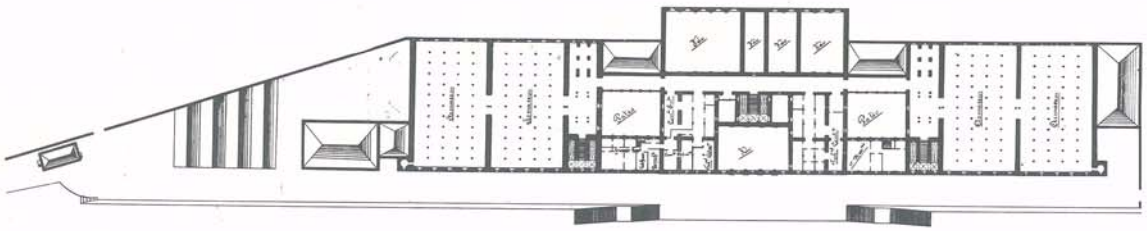
PLANTA DO RÈZ-DO-CHÃO

ESCALA - 0,0025

ALFANDEGA DO PORTO

PLANTA DO 1º ANDAR

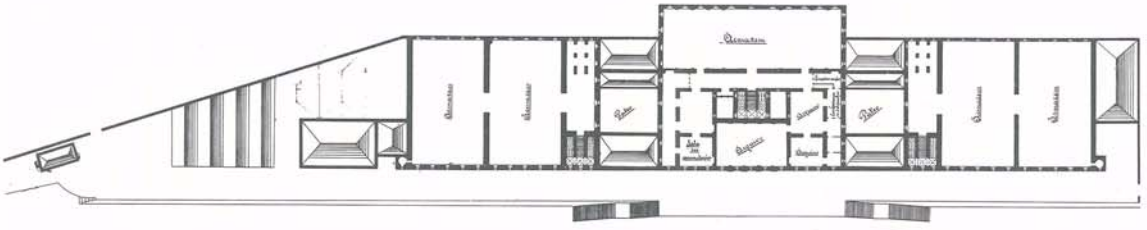
ESCALA - 0,0025



ALFANDEGA DO PORTO

PLANTA DO 2º ANDAR

ESCALA - 0,0025

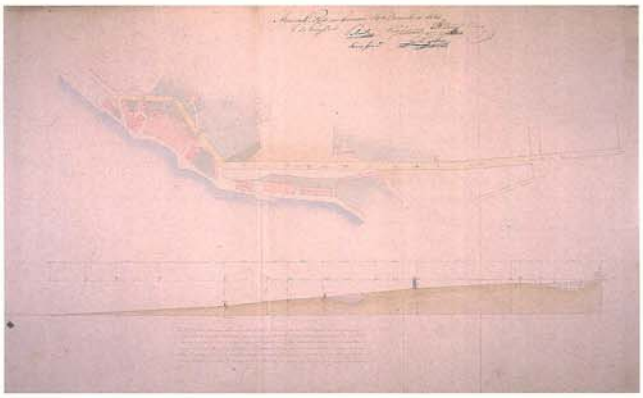


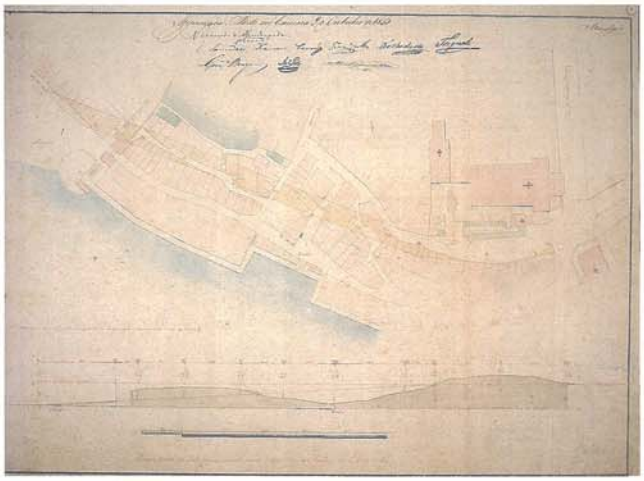
62 ALFÂNDEGA NOVA

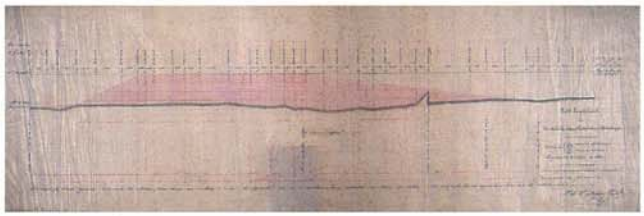
de protestos de alguns industriais portuenses, do sector da fundição, que se achavam com plena capacidade para os produzir, o que efectivamente veio a acontecer; para a obra da Alfândega, quase todas as fundições existentes na cidade produziram elementos, registando-se as marcas da Fundição do Bolhão, da Fundição de Miragaia, da Fundição do Bom-Sucesso e da Fundição de Massarelos, chegando esta última a produzir a base metálica de um dos guindastes do cais, com a data de 1862, que ainda hoje se conserva no extremo ocidental.

Os trabalhos foram praticamente suspensos na década de 80, ficando por concluir muitos arranjos no interior do corpo central, onde funcionaria a administração, e que, apesar das obras realizadas nas primeiras três décadas deste século, (fig. 23), nunca se concluiria a obra de revestimento de paredes, de tectos e pavimentos do último piso desse corpo, onde haveria de ter funcionado um condigno salão nobre.

A construção da Alfândega Nova provocou uma enorme transformação na estrutura urbana da área envolvente. A praia de Miragaia desapareceu, para dar lugar à extensa plataforma de cais que sustenta o edifício, e as edificações da orla fluvial com os respectivos cobertos perderam a sua relação com o rio, devido à abertura da Rua Nova da Alfândega que assegurava uma fácil comunicação do edifício com o centro da cidade (figs. 24 a 26). A derradeira transformação urbana concluiu-se em 1888, quando se construiu o ramal de caminho de ferro com a respectiva estação terminal no extremo oriental (fig. 28), que integrava o novo complexo portuário na rede ferroviária nacional, com uma articulação directa por túnel com a estação de Campanhã.







Mas o aspecto mais importante diz respeito às vias propostas para facilitar as comunicações com a cidade. Projectava-se uma ligação junto ao rio, em direcção à zona ribeirinha, e uma segunda articulação, em direcção à zona alta, designada por Rua Nova da Alfândega, que se desenhava progredindo entre a Calçada da Esperança, a Rua da Arménia e as traseiras do extinto convento de S. João Novo; esta via é, sem dúvida, um dos elementos mais importantes registados no plano, mesmo que se considere apenas como uma alternativa à ligação junto ao rio, pois agora se compreende melhor a dimensão do estudo realizado para uma adequada integração urbana do novo complexo, que passava, igualmente, pelo estudo de soluções para infraestruturas de «despejo», iluminação e comunicações já existentes, como se regista no próprio plano [fig. 10] e se descreve no "programa-base".

Figura 30 - Alçado da Alfândega Nova (variante)
(MOP-CDA)

O plano inicial viria a sofrer modificações ao nível das estruturas urbanas, já que a referida segunda articulação à cidade não se realizaria. Quanto ao projecto do edifício, também se colocaram hipóteses alternativas ao fixado plano inicial, como se regista nos desenhos datados de 1865 e assinados por Alberto Álvares Ribeiro, com o visto de Luis Victor Lecoq [fig. 11]. Reproduzindo a imagem arquitectónica do alçado principal que se orientava para o rio e não para a cidade, esses desenhos apontam uma variante para os grandes armazéns dos corpos laterais, reduzindo a sua volumetria (de três para dois pisos) ou transformando as suas coberturas em calotes esféricas (ao invés dos telhados em várias águas), para reduzir a sua expressão no respectivo alçado. Esta última opção não foi considerada, o que acentuou a obediência da imagem arquitectónica ao vocabulário neoclássico, com referências noutros edifícios de carácter público já construídos na cidade. Essa expressão aparece marcada essencialmente no corpo central, pelo coroamento em frontão triangular para acentuar o módulo principal, e pela modulação vertical e horizontal que marca a diferença entre o piso nobre e o piso térreo e meio-piso.

No ano de 1859 negociava-se um empréstimo de 300 contos, com o Banco Comercial, ao juro anual de sete e meio por cento, para financiar o processo de construção, que se iniciou ainda nos últimos meses desse ano.

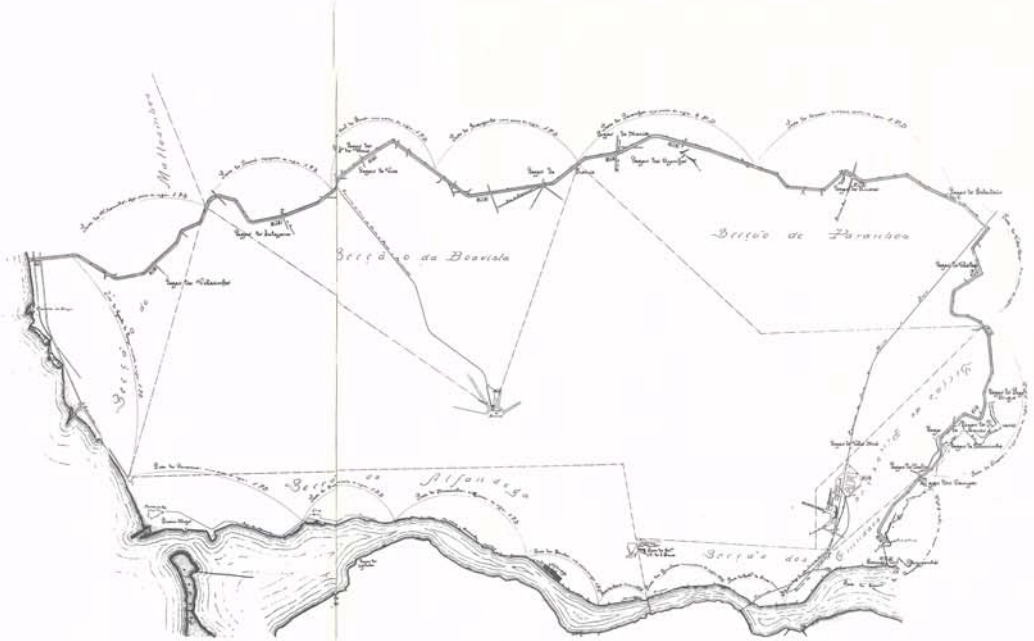
Páginas anteriores:
23. a,b,c. Plantas da Alfândega Nova, 1923 (A.P.D.P.)

24. Projecto da Rua da Restauração, 1855 (A.H.M.P.)
Reprod. Marco Baixa

25. Projecto de prolongamento da Rua dos Ingleses, 1856 (A.H.M.P.)
Reprod. Marco Baixa

26. Perfil longitudinal para a Rua Nova da Alfândega, 1860 (A.H.M.P.)
Reprod. Marco Baixa

27. Postos de Controlo Alfandegário
c. 1890 - 1900 (A.P.D.P.)

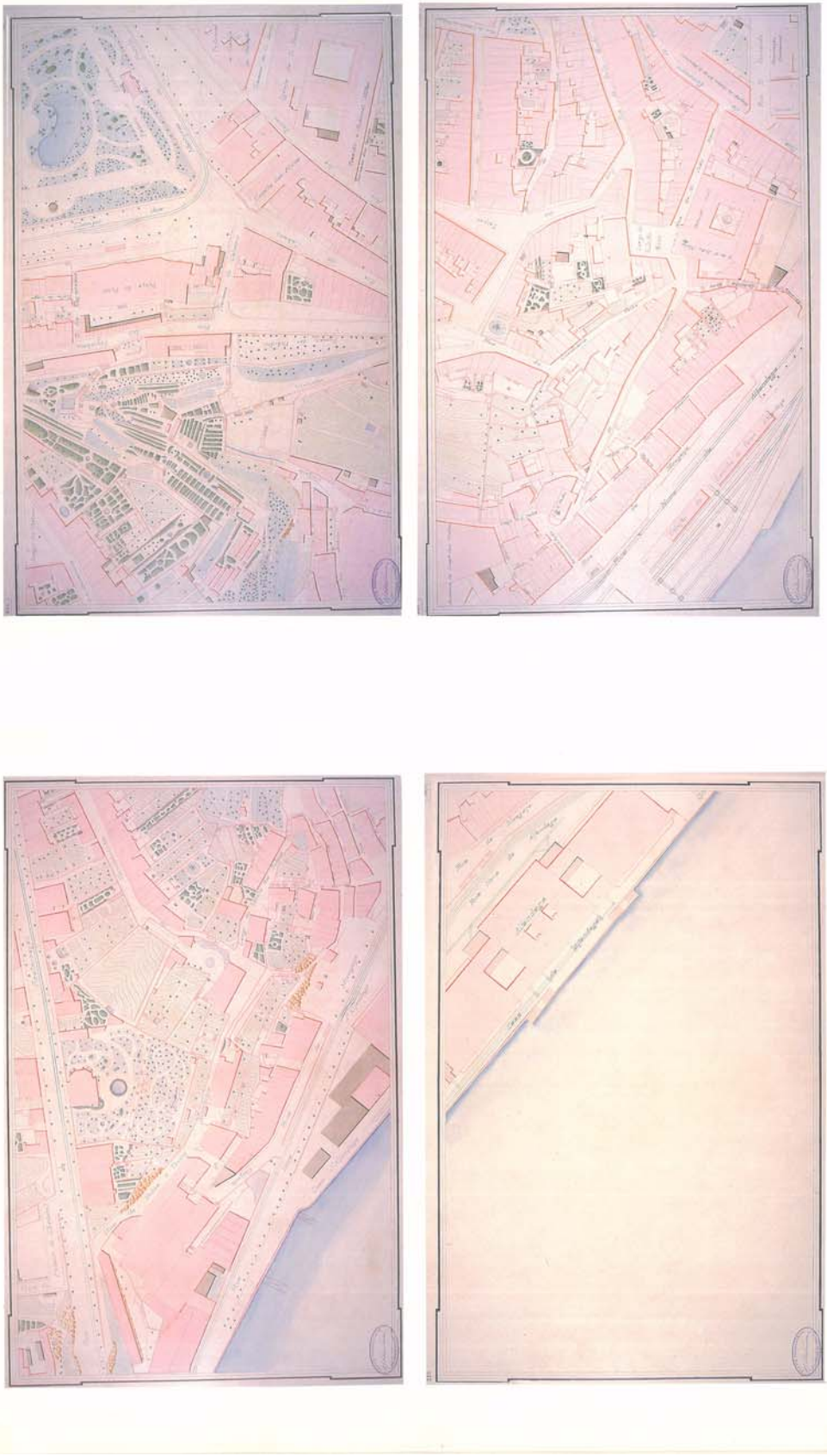


A construção foi inicialmente dirigida por José Diogo Mouzinho de Albuquerque e Francisco de Carvalho Morão Pinheiro, administrando obras na zona e tratando com a Câmara para a exploração da pedreira da Restauração (1859) ou para a entrega das obras já realizadas dos novos canos de despejo e da nova rua ocidental de Miragaia (1860). Ao longo dos anos 60 e 70 em que a construção se prolongou, num faseamento de obra a iniciar-se pelos armazéns ocidentais e progredindo em direcção à cidade [fig. 19], outros técnicos intervieram, maioritariamente engenheiros em serviço no Ministério das Obras Públicas, dos quais se destaca Faustino José da Vitória, Capitão do Estado-maior de Engenharia, que dirige a construção dos grandes armazéns. Da sua responsabilidade é o desenvolvimento gráfico do projecto, até ao mais elementar pormenor construtivo, reunido num precioso Álbum, em 1870, que permite realçar a variedade dos materiais, das técnicas e das estruturas construtivas integradas no edifício [figs. 13 a 18].

Uma das maiores singularidades da Alfândega Nova é, precisamente, as diferentes estruturas utilizadas nos sucessivos pisos, perfeitamente adequadas ao carácter e à tipologia de um edifício de armazém, respeitando as exigências funcionais, higiénicas e de segurança ao bom armazenamento e conservação das mercadorias. Essas exigências, a par dos problemas mecânicos das cargas construtivas, deverão ter apontado para soluções estruturais que vão desde as mais tradicionais em pilares de cantaria com abóbadas de pedra (nos pisos subterrâneos) ou em madeira (na estrutura das coberturas) até às mais recentes e inovadoras em colunas de ferro, vigas metálicas, tirantes de ferro e abobadilhas de tijolo (nos pisos superiores).

Ao longo da construção negociaram-se outros empréstimos, em 1862 (de 200 contos) e em 1866 (de 25 contos), indispensáveis ao financiamento da obra e ao pagamento de materiais contratados no estrangeiro, em França e em Inglaterra, de onde vieram sobretudo os primeiros componentes da indústria do ferro. A firma Brown Brothers & C^{a}, de Londres, produziu muitas das colunas da estrutura dos pisos térreos e os primeiros guindastes a vapor para o serviço de carga de mercadorias, enquanto os monta-cargas interiores obedeciam já a um projecto referido ao ano de 1870 com a designação de «EleKtr.Letr.Lastenaufzug Fur Die A.E.G. Thomson» [fig. 21]. A importação de alguns materiais, sobretudo das vigas de ferro forjado e colunas de ferro fundido, foi motivo de protestos de alguns industriais portuenses, do sector da fundição, que se achavam com plena capacidade para os produzir, o que efectivamente veio a acontecer; para a obra da Alfândega, quase todas as fundições existentes na cidade produziram elementos, registando-se as marcas da Fundição do Bolhão, da Fundição de Miragaia, da Fundição do Bom-Sucesso e da Fundição de Massarelos, chegando esta última a produzir a base metálica de um dos guindastes do cais, com a data de 1862, que ainda hoje se conserva no extremo ocidental

Os trabalhos foram praticamente suspensos na década de 80, ficando por concluir muitos arranjos no interior do corpo central, onde funcionaria a administração, e que, apesar das obras realizadas nas primeiras três décadas deste século, [fig. 23], nunca se concluiria a obra de revestimento de paredes, de tectos e pavimentos do último piso desse corpo, onde haveria de ter funcionado um condigno salão nobre.



A construção da Alfândega Nova provocou uma enorme transformação na estrutura urbana da área envolvente. A praia de Miragaia desapareceu, para dar lugar à extensa plataforma de cais que sustenta o edifício, e as edificações da orla fluvial com os respectivos cobertos perderam a sua relação com o rio, devido à abertura da Rua Nova da Alfândega que assegurava uma fácil comunicação do edifício com o centro da cidade [figs. 24 a 26]. A derradeira transformação urbana concluiu-se em 1888, quando se construiu o ramal de caminho-de-ferro com a respectiva estação terminal no extremo oriental [fig. 28], que integrava o novo complexo portuário na rede ferroviária nacional, com uma articulação directa por túnel com a estação de Campanhã.

Fontes e textos

Arquivo Histórico Municipal do Porto.
Vereações.

Próprias.

Suplemento às Próprias.

Material Não Livro - Plantas e Cartografia.

Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas.
Processos Individuais

Desenhos Avulsos

Cartas Geográficas

Arquivo Distrital do Porto.
Fundo da Alfândega - Livro de Actas das Sessões da Comissão, criada por Decreto de 22 de Julho de 1857, para consulta sobre o local adequado para a Construção da Nova Alfândega do Porto.

Alfândega do Porto - Departamento de Património.
Processos Documentais relativos a obras.

«O Comércio do Porto», 1857 - 1869.

«Crónica Constitucional do Porto», 1834.

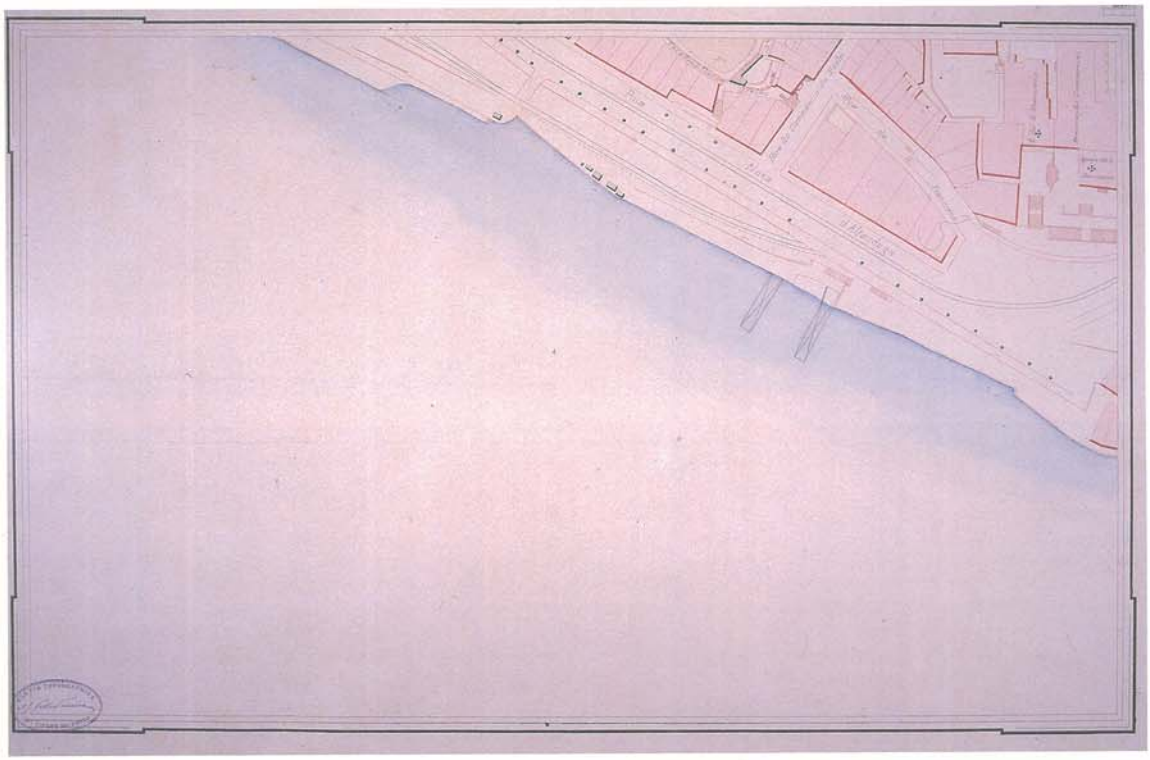
Colecção Oficial da Legislação Portuguesa, vários anos.

Relatórios Sobre o Estado da Administração Pública nos distritos administrativos do Continente do Reino e Ilhas Adjacentes em 1856. Lisboa, Imprensa Nacional, 1857.

BORGES, António José Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio, e económico local, para uma Nova Alfândega, de que se carece nesta cidade do Porto, tanto para boa arrecadação dos Direitos Nacionais e Reais, como para a melhor comodidade do Comércio, e do Público. Porto, Imprensa da Gandra, 1822; Orçamento da Receita e Despesa, e declarações úteis sobre algumas economias: por aditamento ao projecto da obra da Nova Alfândega da Cidade do Porto, e novas serventias úteis à cidade e Marinha. Porto, Tipografia da Viúva Alvarez Ribeiro & Filhos, 1822.

LOUREIRO, Adolfo. Alfândega do Porto. «O Tripeiro», Porto, 1 ª série, 2 (51), Nov. 1909.

A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro. Exposição Organizada pelo Arquivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante, Porto, 1990.



28. Zona de Miragaia e Alfândega Nova na Carta Topográfica do Porto
Telles Ferreira, 1892 (A.H.M.P.)
Reprod. Marco Ricca

Páginas anteriores: 28. a,b,c,d
Nesta página: 28. e

PORTO REPUBLICANO – TRANSPORTES E EQUIPAMENTOS URBANOS

Nestes textos, publicados com uma diferença de dois anos e em circunstâncias bem diferentes[332], aborda-se um dos problemas mais importantes da vida urbana para o qual as orientações políticas da administração municipal foram marcando e revelando as suas próprias bases sociais e económicas. Procura-se enquadrar as iniciativas históricas da governação municipal do Porto para o sector do abastecimento de géneros, entre o século XIX e o século XX, que tem por bases os preceitos históricos da cidade moderna, liberal, industrial e, sobretudo, da cidade higiénica e salubre. Preceitos esses que marcam a transição da entidade urbana, enquanto materialização institucional e política, de um tempo pré-industrial (do Antigo Regime) para um tempo industrial moderno (do Liberalismo Constitucional monárquico e republicano)[333].

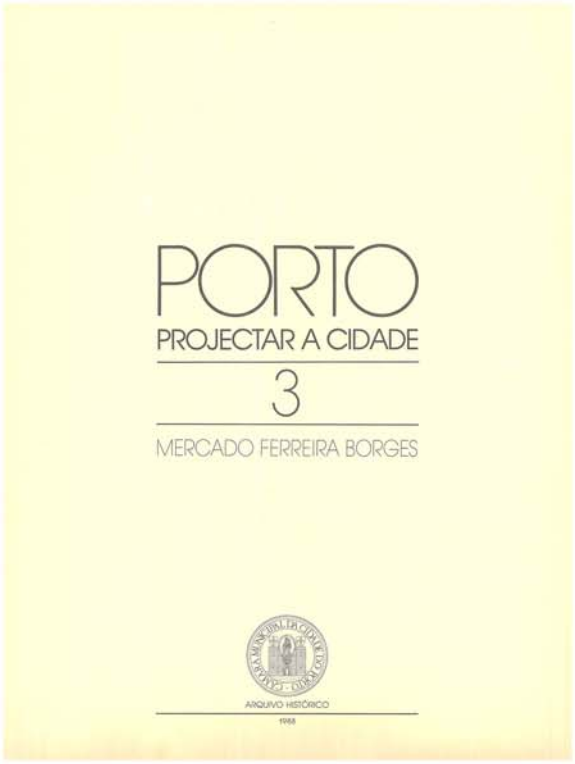
332. O Mercado Ferreira Borges. In *Porto – Projectar a Cidade.* 3, Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1989; O Edifício de Mercado - Novas Imagens, Projectos e Realizações. In *O Mercado do Bolhão. Estudos e Documentos*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

333. Ver Sica, Paolo - *Historia del Urbanismo. XIX, XX*. Madrid: IEAL, 1981; Zucconi, Guido - *La città contesa. Dagli ingegneri sanitari agli urbanistici (1885 - 1942)*. Milão: Jaca Book, 1989; *Dictionnaire de L'Urbanisme et de L'Aménagement.* Dir. Pierre Merlin e Françoise Choay, Paris: Presses Universitaires de France, 1988; Correia, José Eduardo Horta, - Urbanismo em Portugal. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal,* Vol. II, Publicações Alfa, 1985.

8 . Mercado Ferreira Borges

A construção do Mercado Ferreiro Borges, em 1888, integra-se num ciclo de construções metálicas que enriqueceram a cidade do Porto na segunda metade do século XIX. O Porto também sentiu a influência que as profundas transformações económicas e sociais da época, pautadas por assinaláveis progressos tecnológicos, viriam a ter na vida das cidades. A sua orgânica interna é, então, alterada por grandes equipamentos públicos e infra-estruturas viárias, as quais, pelo volume, forma e materiais utilizados, correspondem a significativas ampliações da escala urbanística e, ao mesmo tempo, concorrem para lhe fixar uma imagem e um determinado carácter. E neste contexto que devemos situar a presença de estruturas metálicas na construção urbana, das quais se destacam a Ponte Pênsil (1843), o Palácio Cristal (1861-1865), a estrutura da Alfândega (1865-1870), a Ponte Maria Pia (1876-1877), a Ponte Luís I (1880-1886), a cobertura metálica do Pátio das Nações, no Palácio da Bolsa (1882) e, ainda, a cobertura metálica da Estação de S. Bento (1903).

Embora o Mercado Ferreira Borges se venha a incluir no conjunto daquelas construções, a primeira proposta remonta aos anos trinta do século XIX. Ela enquadra-se nas directivas postas em prática pela gestão urbanística após o Triunfo Liberal no sentido de dotar a cidade de infra-estruturas de abastecimento de géneros. Procurou-se disciplinar os chamados mercados avulsos integrando-os em mercados fixos, por vezes tirando partido dos terrenos expropriados às ordens religiosas. Surgem então os mercados do Bolhão e do Anjo, criados em 1837; e, dois anos mais tarde, a Câmara expõe ao Governo a pretensão de estabelecer um outro mercado, na cerca do extinto convento de S. Domingos, destinado ao abastecimento da cidade baixa. Em 1840 insiste nesse objectivo, mas não obterá resposta.



TAVARES, Rui – O Mercado Ferreira Borges. In Porto: projectar a cidade. Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1989. n.º 3.

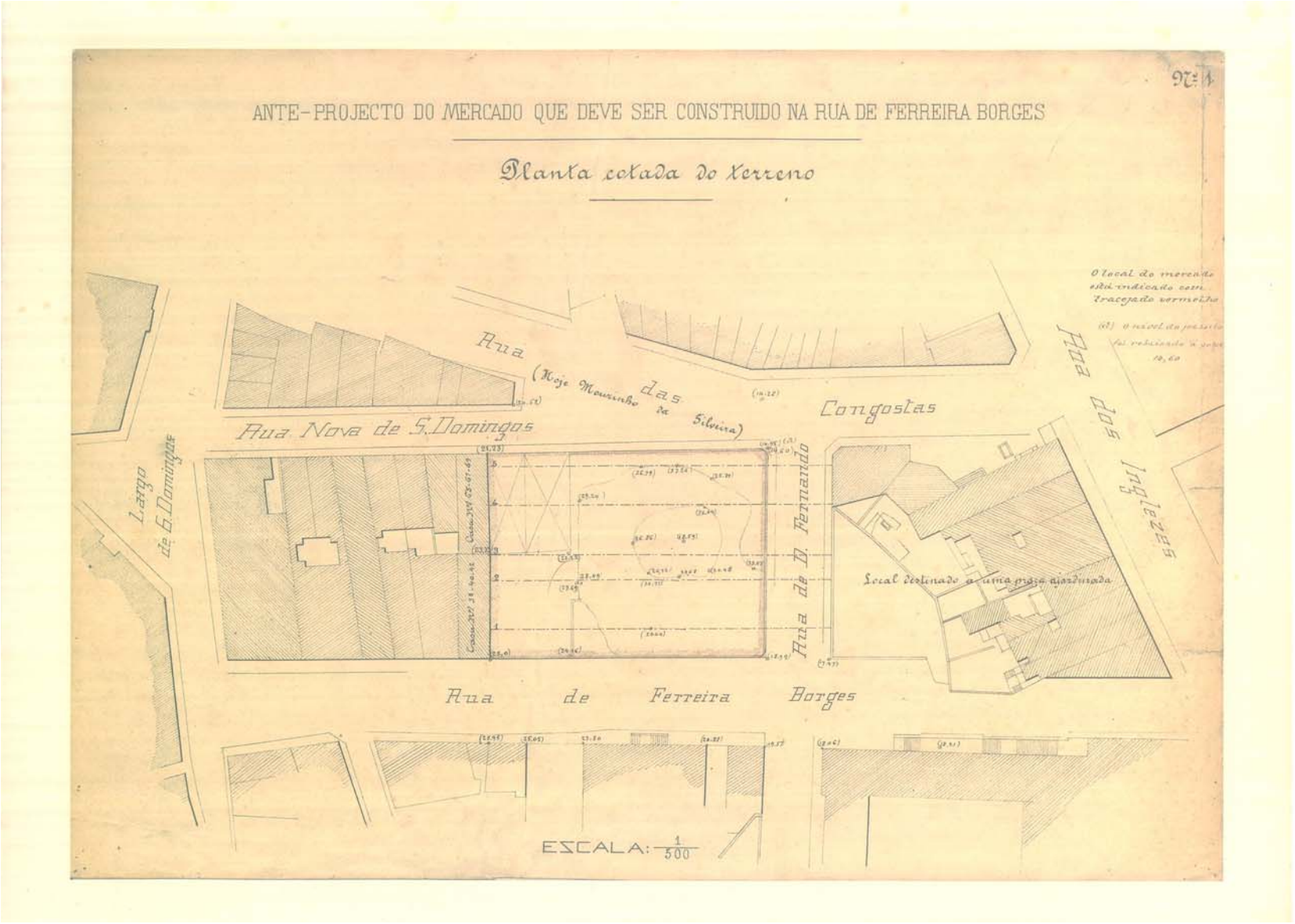
Passados doze anos, por ocasião de uma cheia no rio Douro, a Câmara equacionará de novo uma solução para remover o mercado da Ribeira; em ofício dirigido ao Governador Civil, solicitou a concessão "interinamente" do terreno da cerca de S. Domingos. Mas também desta vez a intenção de "desembaraçar" a Praça da Ribeira dos vendedores avulsos ficará adiada.

A solução desse problema voltará a colocar-se no Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto, proposto pelo Presidente Correia de Barros, em 1881. Nesse documento sugere-se a criação do mercado coberto de Ferreira Borges, a par de outros seis mercados fixos. Entre eles figuram os da Aguardente e Campo Vinte e Quatro de Agosto, cujas plantas foram aprovadas em 1882 e a obra de conjunto entregue à Empresa Industrial Portuguesa. Quanto ao Mercado Ferreira Borges, a Câmara foi habilitada a requerer o decreto de expropriação dos terrenos compreendidos entre as ruas de Mouzinho da Silveira, D. Fernando e Ferreira Borges, pertencentes aos bancos Aliança, Ultramarino e de Portugal. Para a sua construção é, inclusive, prevista no orçamento uma verba de 80 contos de reis. No entanto, só em 1884 o processo terá continuidade, quando, em sessão de trinta e um de Janeiro, o Presidente apresenta o ante-projecto do mercado. Infelizmente não podemos conhecer em pormenor esse ante-projecto, pois, até ao momento, foram apenas localizadas 3 peças que lhe pertenciam e que deram entrada no Arquivo Histórico Municipal. Numa delas descrevem-se os 15 desenhos que compunham o processo, representando: planta e perfis do terreno; planta, alçados e cortes do mercado; e, ainda, pormenores referentes aos lugares de venda e às infra-estruturas de abastecimento de água e de saneamento. Uma das peças existentes é a planta cotada do terreno, reproduzida na gravura 1. Está bem patente a difícil topografia do local com um acentuado desnível para a rua de D. Fernando, que se revelaria uma das dificuldades a vencer, atendendo às particulares exigências de estabilidade da construção metálica. Pela descrição de outro desenho, podemos ver que o ante-projecto previa a construção do fortíssimo embasamento granítico de forma a criar uma plataforma artificial para o assentamento da cobertura metálica do mercado. A planta assinala, também, o local da futura Praça do Infante.

Uma vez aprovadas as condições para o concurso da construção, a Câmara anunciá-lo-ia exclusivamente em jornais nacionais, pois não havia garantias da entrada livre dos materiais e, sobretudo, "para animar a indústria nacional"[334]. Ao concurso apresentar-se-iam apenas duas propostas, abertas na sessão de 15 de Maio de 1884 uma da Empresa Industrial Portuguesa de Lisboa (St. Amaro), representada por Maurício de Oliveira Martins, pelo preço de 79 850$000 reis; e outra da Companhia Aliança (Fundição de Massarelos), representada por Joaquim Carvalho da Assunpção, pelo preço de 78 995$000 reis. Ambas viriam a ser consideradas à margem das condições mencionadas no programa, quer porque o projecto apresentado não se encontrava "definido em todas as suas partes"[335], quer pelo elevado custo exigido. Razões que determinaram a anulação do concurso.

334.

335.


ANTE-PROJECTO DO MERCADO QUE DEVE SER CONSTRUIDO NA RUA DE FERREIRA BORGES
Planta cotada do terreno
Rua (Hoje Mouzinho da Silveira)
Congostas
Rua Nova de S. Domingos
Largo de S. Domingos
Rua de D. Fernando
Rua dos Inglezes
Rua de Ferreira Borges
Local destinado a uma praça ajardinada
ESCALA: 1/500

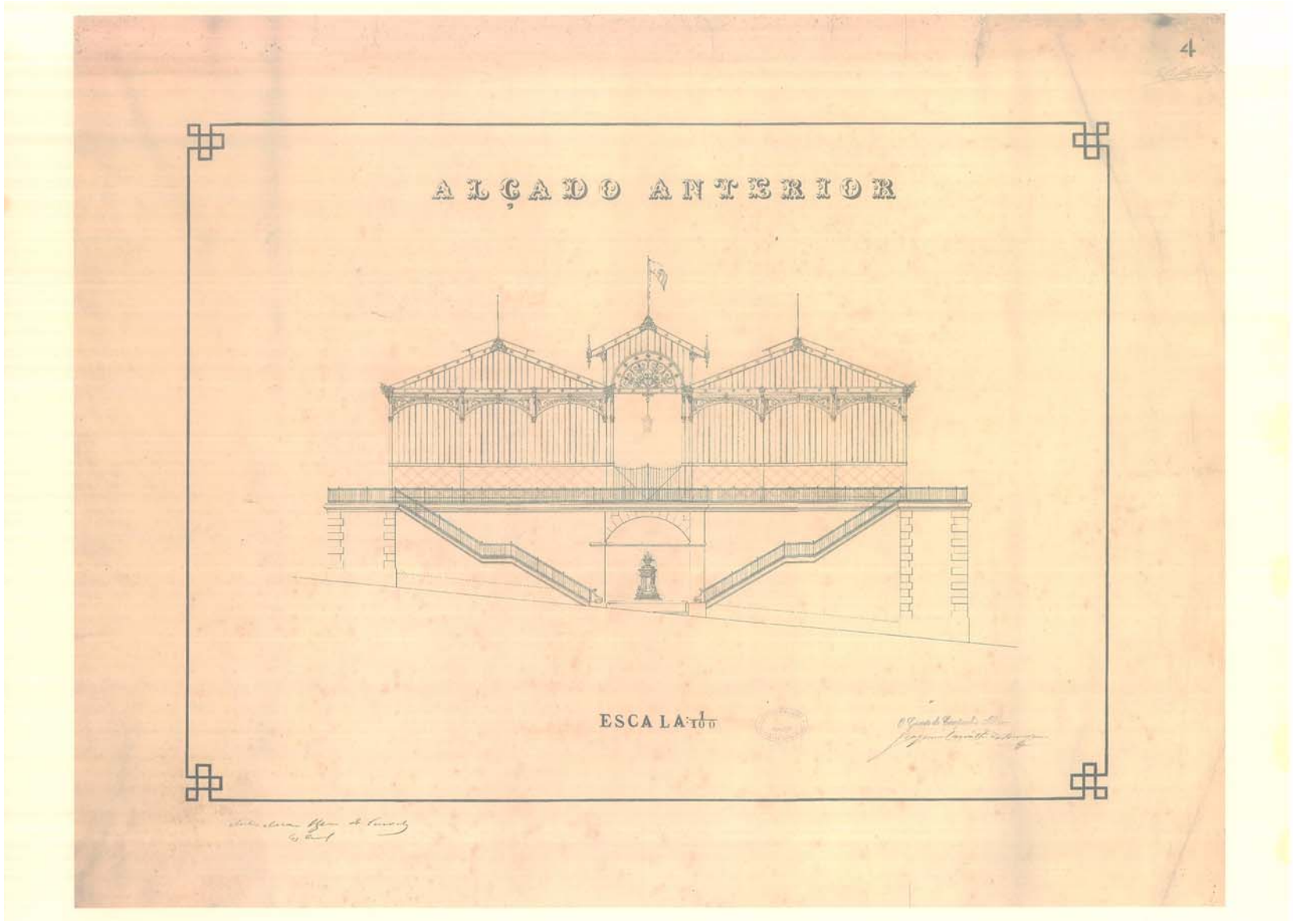
Um mês depois abria-se um novo concurso, desta feita anunciado em jornais nacionais, franceses, ingleses e belgas. Vários foram os construtores estrangeiros que se mostraram interessados em concorrer, solicitando os elementos necessários e as condições de adjudicação: a Société des Forges et Chantiers de La Loire — Nantes: Auguste Lecoq, construtor belga; Albert Nillus, engenheiro hidráulico e construtor de Paris; Société Anonyme de Sant Sauverer-les-Arras, de Pais de Calais [sic]; e o próprio governo alemão, representado pelo seu cônsul, solicitou a planta aprovada pela Câmara. Não obstante o interesse manifestado, nenhum daqueles construtores se apresentou ao concurso. Quando as propostas foram abertas, em 18 de Dezembro de 1884, um único nome estrangeiro figurava entre os seis concorrentes: Teophile Seyrig, com duas propostas, Companhia Aliança, com três propostas; António d'Almeida Costa e Companhia, com uma proposta; Fábrica Tejo, com uma proposta e dois croquis; Empresa Industrial Portuguesa, com uma proposta; e Loureiro e Figueiredo, com uma proposta. Lembremos que quatro anos antes, em 1880, se tinha realizado o concurso para a construção da Ponte Luís I e que a ele se apresentaram vários concorrentes estrangeiros, entre os quais Auguste Lecoq e Teophile Seyrig, Como é sabido, a construção da ponte veio a ser adjudicada à Société Willebroeck, segundo o projecto de Seyrig que dirigiu os trabalhos entre 1881 e 1886.

Em face do número e, provavelmente, da diversidade dos projectos apresentados a concurso, a Câmara decidiu formar um júri para classificar as propostas. Como era já habitual, esse júri veio a ser constituído por engenheiros de "reconhecida competência" — Simões de Carvalho Soares, Director da construção dos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro; Augusto César Justino Teixeira, Director da Exploração dos Caminhos-de-ferro do Minho e Douro: e José de Macedo Araújo Júnior. Director da Construção da Ponte Luís I.

Já no ano de 1885, na Vereação de 5 de Fevereiro, seria comunicado o parecer da comissão de engenheiros, onde se concluiu que nenhuma das propostas estava nas condições do concurso, embora a da Companhia Aliança fosse a mais conciliável. O Presidente foi então autorizado a contratar com a Companhia Aliança, mas em conformidade com as condições indicadas pela comissão de engenheiros. A entrega da execução do projecto foi aprovada na Vereação de 5 de Março, mas só em Setembro, com a definitiva aprovação das plantas, a construção do novo mercado pôde, enfim, iniciar-se.

Do conjunto das propostas que se apresentaram a concurso, o Arquivo Histórico Municipal localizou, até ao momento, apenas uma. Trata-se de um projecto da Companhia Aliança, do qual se reproduzem neste álbum as peças consideradas ilustrativas da solução. Este processo também não se acha completo, estando todas as peças numeradas até à 17.ª mas a série só se inicia na 4.ª.

O projecto apresenta significativas diferenças relativamente ao que foi construído. Contudo, a solução geral é idêntica, com dois pavilhões, de 36 x 45m, unidos por uma nave central de 5m, como pode ver-se na gravura 2. Aí se reproduz o alçado principal, cuja composição repete uma tipologia de mercados muito divulgada em revistas da especialidade, como por exemplo o projecto-tipo de mercado coberto, da autoria do engenheiro construtor C. A. Oppermann, publicado no número de


4
ALÇADO ANTERIOR
ESCALA 1/100

Junho de 1869 da Nouvelles Annales de la Construction (Paris). A modulação dos pavilhões é também igual mas a solução do envidraçado vertical difere das venezianas construídas; os respectivos frontões aparecem aqui totalmente translúcidos, enquanto na estrutura construída só são abertos no centro por um meio círculo, também envidraçado por uma veneziana. A nave central, que integra a entrada, só é fechada no coroamento, o que não acontece no actual edifício, onde ela aparece fechada por um envidraçado que desce quase até ao portão. Neste projecto, a escadaria principal de acesso ao piso do mercado propriamente dito dirige-se aos topos ao invés de onduzir directamente à entrada. À excepção de um fontenário colocado na base daquela escadaria, ao centro do embasamento, este projecto não previa qualquer outra aplicação ou utilização para a plataforma artificial.

Uma das singularidades deste projecto encontra-se na desigual modulação dos alçados anterior e lateral. Neste último, os módulos são o dobro dos previstos para o alçado principal [gravura 3]. Esta solução diminuía em metade o número de colunas no interior do mercado (4 em vez de 8), aumentando a fluidez do espaço interno. Este projecto previa um anexo construído na zona posterior, aberto de um e outro lado, com um andar superior ao qual se tinha acesso por uma escada de caracol, e rematado nos extremos por duas pequenas construções de apoio. É visível também a parede construída até à altura dos portões, que encerrava o mercado e que no interior se achava revestida a azulejos. Um gradeamento, coroando a plataforma artificial, envolvia todo o mercado.

As excepcionais potencialidades da fundição, que permitia reproduzir tudo (ou quase tudo), com notável rigor de pormenorização, tornaram possível incorporar nestas construções elementos de apreciável e, por vezes, exuberante recorte decorativo. Submetidos a um vocabulário clássico, como se tornou tradicional em construções desta natureza, esses elementos reproduzem frequentemente motivos vegetais combinados com motivos animais. Este projecto não fugia a esses padrões decorativos: pequenas rosáceas, grinaldas e folhagem de acanto usados nos remates das junções estruturais, bem como pequenas cabeças de felino distribuídas ao longo dos vigamentos [gravura 4].

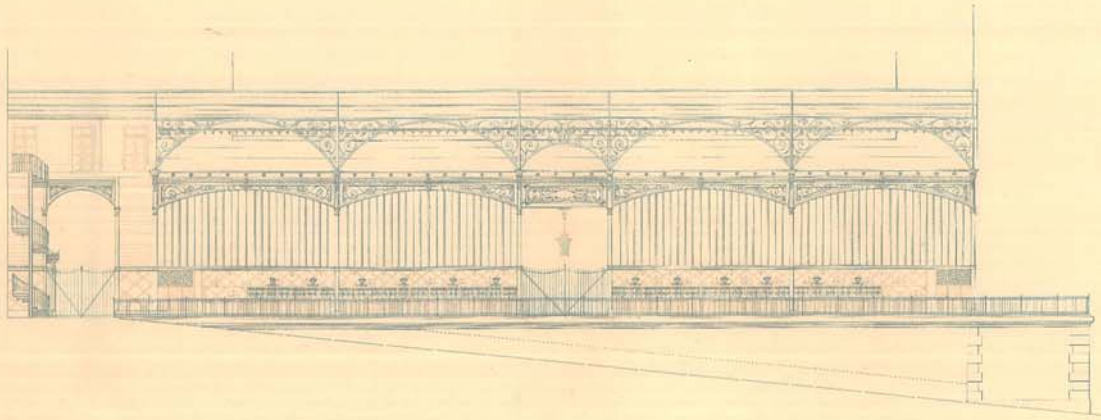
A construção do mercado prolongou-se até 1888, integrando várias alterações ao projecto inicial, que a Companhia Aliança submeteu à aprovação da Câmara durante o ano de 1886. Assinale-se que a construção deve ter decorrido em regime de sub-empreitada, lançada pela própria Companhia Aliança, Só assim se explica a inscrição Empresa Industrial Portuguesa, Santo Amaro, Lisboa, 1886 na base das colunas do lado Este do mercado; nas outras colunas figura a inscrição Fundição de Massarelos, Porto. A empresa de Lisboa tinha sido uma das concorrentes à construção.

A Companhia Aliança deu o mercado por concluído em 30 de Maio de 1888, após ter pedido, por duas vezes, a prorrogação do prazo previsto. A derrocada, durante a montagem, de alguns elementos da estrutura metálica e as dificuldades em obter no país os vidros necessários para a cobertura e persianas, foram razões que a Companhia invocou.

7

CORTE LONGITUDINAL.

ALÇADO DO EMBASAMENTO E GRADE



ESCALA $\frac{1}{100}$

Nos meses imediatos procedeu-se à arrematação, em hasta pública, dos lugares de venda. Como consequência da abertura do mercado, a Câmara proibia as vendas na Praça da Ribeira, procurando, assim, "vencer as relutâncias que sempre se dão para uma nova instalação"[336].

Efémera foi a vida do mercado, pois logo em 1900 se colocam alternativas para a sua ocupação. As hipóteses foram várias: Museu Municipal, Museu Colonial, Museu Industrial, estufa ou Jardim de Inverno. Chegou mesmo a pensar-se na demolição e urbanização do terreno, sujeita à normativa de um projecto que o arquitecto Marques da Silva foi encarregado de estudar (1905). Mas a iniciativa, lançada em 1906, não suscitou grande interesse. As três praças realizadas para a venda dos terrenos do mercado ficariam desertas, apesar dos "convidativos" abatimentos na base da licitação que chegaram a atingir os 40%.

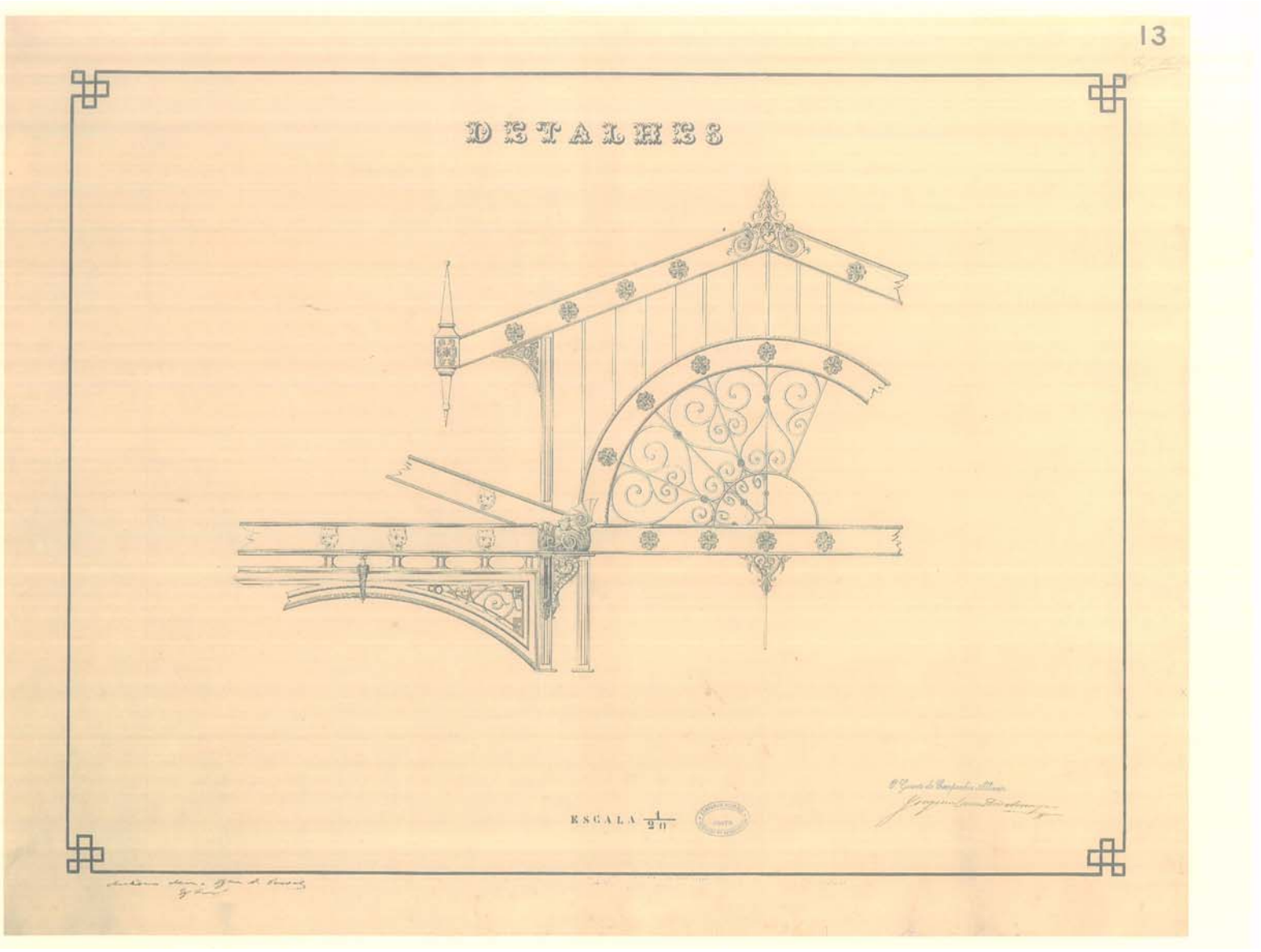
Segue-se um período em que a estrutura do mercado foi utilizada para os fins mais diversos: uma exposição de higiene, uma cozinha económica e o aluguer a várias firmas comerciais. Só em 1939, com a instalação do Mercado Abastecedor de Frutas, regressa à função inicial, que se prolongaria até 1978. Nas instalações inferiores do lado da Praça do Infante instalou-se, em 1941, uma Estação dos Correios e Telecomunicações, que as viria a ceder à Polícia de Segurança Pública, em 1968.

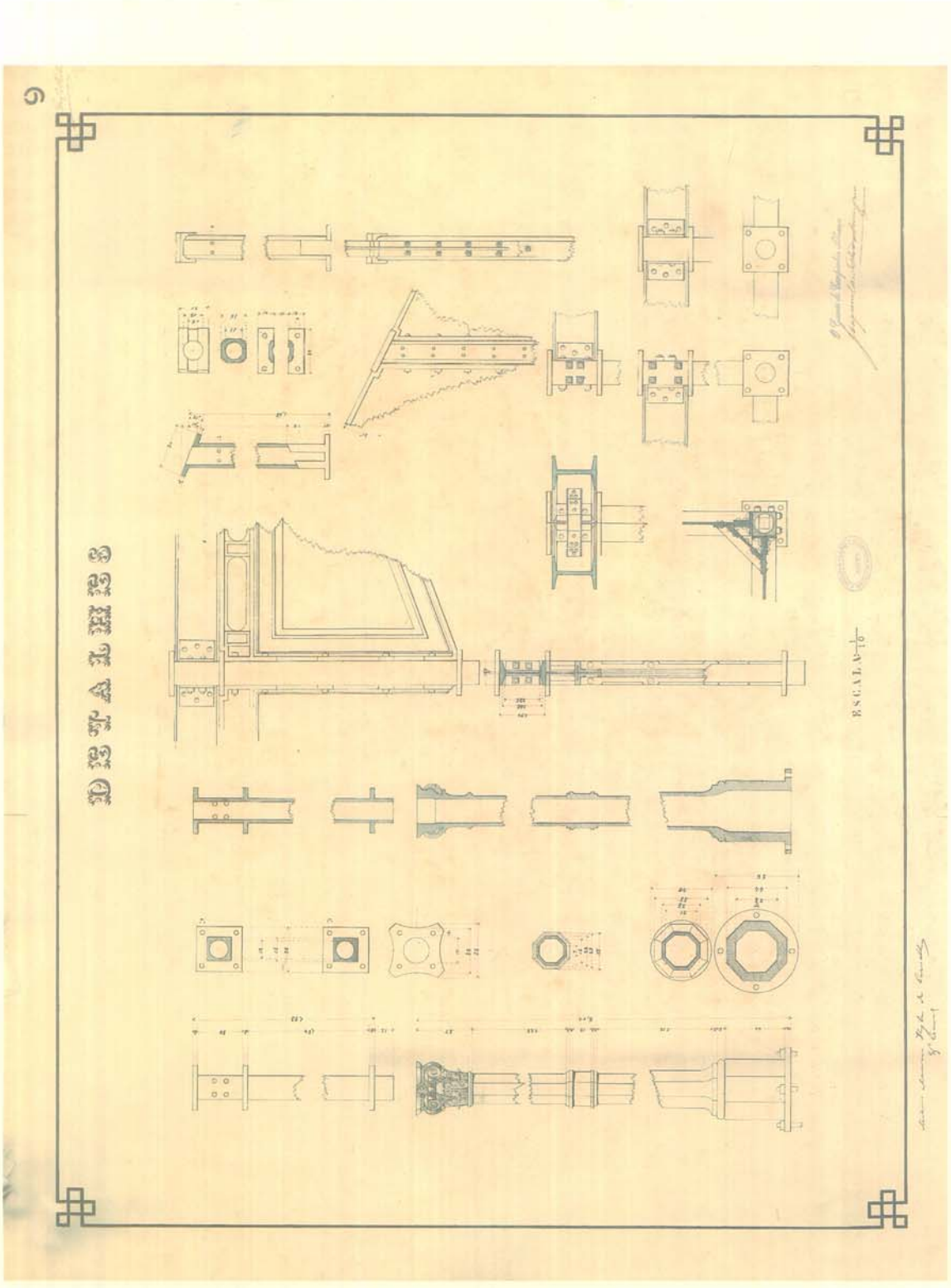
Mas a alternativa à ocupação do local volta a colocar-se nos anos 50 e 60, primeiro para uma urbanização e depois para a construção de um Teatro Municipal.

A extinção do Mercado Abastecedor de Frutas e o consequente abandono do Mercado Ferreira Borges, provocará uma acelerada degradação da sua estrutura. Uma primeira hipótese para a sua recuperação foi estudada pelo arquitecto Viana de Lima, em 1979. Nesse projecto reconvertia-se o mercado em centro cultural, reconstruindo a zona inferior. O elevado custo do empreendimento levou ao abandono do projecto e só em 1983 se viria a renovar a estrutura do mercado. Os trabalhos foram orientados pelo Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo e subsidiados pela Fundação Calouste Gulbenkian.

Noventa e oito anos depois, a Companhia Aliança volta a responsabilizar-se pelo Mercado Ferreira Borges, agora para a sua renovação.

336.


13
DETALHES
ESCALA 1/20


6
DETALHES
ESCALA 1/10

9 . Mercado do Bolhão

O edifício de mercado - novas imagens, projectos e realizações

A edificação

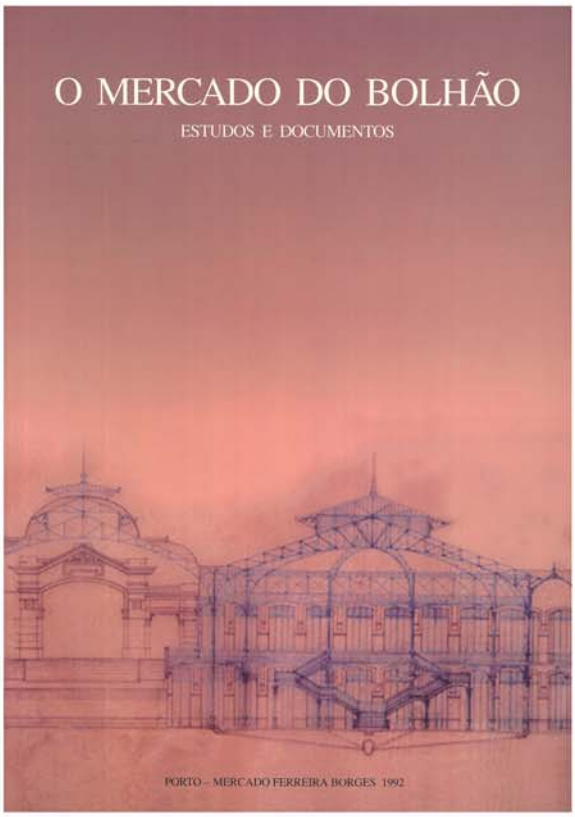
Durante toda a segunda metade do século XIX, a cidade do Porto vê aumentar, dia a dia, a população residente e com ela os problemas de toda a ordem.

De facto, entre 1864 e 1890, o Porto regista a elevada taxa de 2000 hab./ano para o seu crescimento populacional, o que, no entender de Ricardo Jorge, se situa muito acima da média das cidades de Portugal e até mesmo europeias. Será oportuno referir que a maior concentração se operou entre 1878 e 1890, tendo a população do Porto duplicado entre 1864 e 1911[337].

Este aumento populacional viria, evidentemente, a reflectir-se no espaço urbano, quer pelo alastramento da edificação, quer pela sua concentração em determinadas zonas da cidade, acentuando as carências de infra-estruturação higiénica e denunciando a caótica situação criada pelo desenvolvimento à margem de qualquer plano global.

Com efeito, se as grandes obras públicas - o resultado mais visível da política fontista - iriam contribuir para uma mudança importante na estrutura urbana do Porto, tudo indica que o

337. Ver JORGE, Ricardo — Origens e Desenvolvimento da População do Porto. Notas Históricas. Porto, 1897 e A Cidade do Porto - Súmula Estatística (1864-1968). Lisboa, Instituto Nacional de Estatística, 1971.



TAVARES, Rui – O Edifício de Mercado: novas imagens, projectos e realizações. In O Mercado do Bolhão: estudos e documentos. Porto: Câmara Municipal, 1992. p. 87-116. (Também publicado em: A História acolá: identidades e diferenças na vida social de Portugal do Norte. Porto: CEMPA; GEHVID, 1994).

planeamento urbanístico, tal como desde meados do século vinha sendo compreendido e aplicado nas grandes cidades europeias, tardaria a chegar ao Porto.

Nem as duas novas pontes sobre o rio Douro, nem a rede ferroviária, nem mesmo os transportes públicos urbanos que entretanto se vinham estruturando, dariam lugar à elaboração de um plano municipal para o desenvolvimento da cidade, apesar do Decreto Governamental de 31 de Dezembro de 1864 impor como obrigatório a elaboração de "Planos Gerais de Melhoramentos" para as cidades de Lisboa e Porto[338]. Também as infra-estruturas de abastecimento de água e saneamento tardariam a concretizar-se, apesar dos frequentes problemas de higiene pública que assolavam a cidade. Mas terá sido o intuito do Plano que, certamente, motivou a Vereação de 1856 e, mais tarde, a Vereação de 1868 (desta vez com êxito) a empreender os primeiros grandes trabalhos rigorosos de cartografia da cidade, cuja regularidade de execução a partir de 1877 daria como resultado o cuidadoso levantamento à escala 1/500, sintetizado na planta referida ao ano de 1892 na escala l/5000[339].

Contudo, só em 1881, o Presidente José Augusto Correia de Barros [Vereador desde 1878, Presidente até 1887 e novamente Vereador até 1889][340] apresenta uma ampla proposta de reformulação do tecido urbano, complementando os aspectos urbanísticos com a definição de uma estratégia para a sua própria gestão financeira[341]. Um dos aspectos mais salientes dessa proposta é o que diz respeito à política de edificação de mercados, seguindo a mesma orientação que preside aos sucessivos pedidos feitos ao Governo no último quartel de oitocentos por diversos órgãos camarários para a realização de mercados, equipamento agora considerado indispensável mesmo aos pequenos centros urbanos.

Correia de Barros defende não só uma política de edificação de mercados, mas ao mesmo tempo a sua dispersão pela cidade, pretendendo assim acompanhar o alastramento da edificação já constatado na década de 70 por Pinho Leal, quando este faz referência às "belas ruas, sem solução de continuidade" que ligam as freguesias periféricas ao centro[342]. Por outro lado, como acentua o próprio Correia de Barros, achando-se já compreendida "dentro de barreiras a maior parte de cada uma das freguesias de Campanhã, Paranhos, Lordelo e Foz pesando sobre os respectivos paroquianos os mesmos encargos, que alcançam os outros munícipes"[343], seria injusto privar

338. Publicado no Diário de Lisboa de 13 de Janeiro de 1865.

339. Trata-se da 'Carta Topográfica da Cidade do Porto ... Levantada por Gerardo Augusto Teles Ferreira ver TAVARES, Rui — Carta Topográfica da Cidade do Porto ... l892.in Porto Projectar a Cidade, 4, Porto, Arquivo Histórico Municipal do Porto, 1992.

340. Ver Os "Homens da Governança" do Município do Porto desde 1428 até 1949."Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", Porto, p. 332-334.

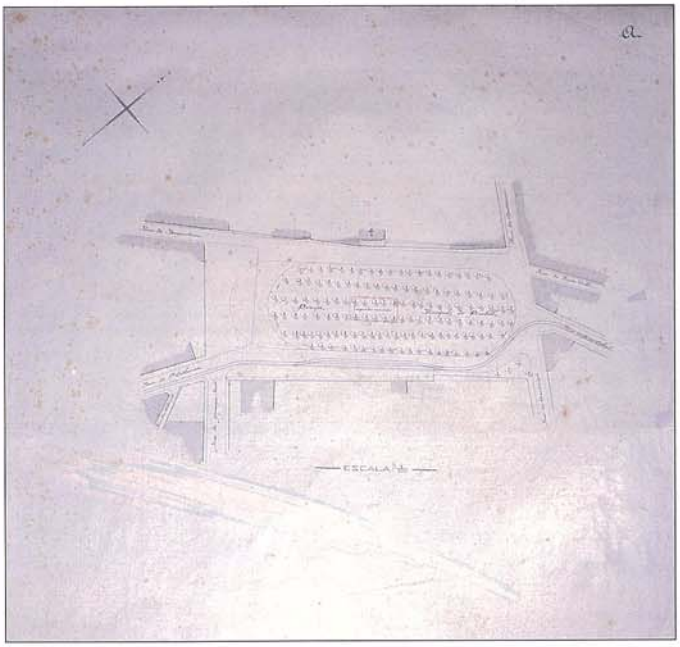
341. BARROS, José Augusto Correia de — Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto. Apresentado à Câmara em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881. Porto, Tip. António José da Silva Teixeira, 1881.

342. PINHO LEAL, Portugal Antigo e Moderno. Vol. VII, Lisboa, 1973.

343. BARROS, José Augusto Correia de — Plano de Melhoramentos... 1881.

42. Mercado Ferreira Borges.

43. Projecto do Mercado da Praça do Marquês de Pombal, 1882. Implantação.



91

aquelas freguesias de "melhoramentos há muito concedidos ao resto do município"[344]. Assim, propõe que seis mercados fixos completem a rede de equipamentos existentes, ambicionando uma cobertura extensiva da cidade.

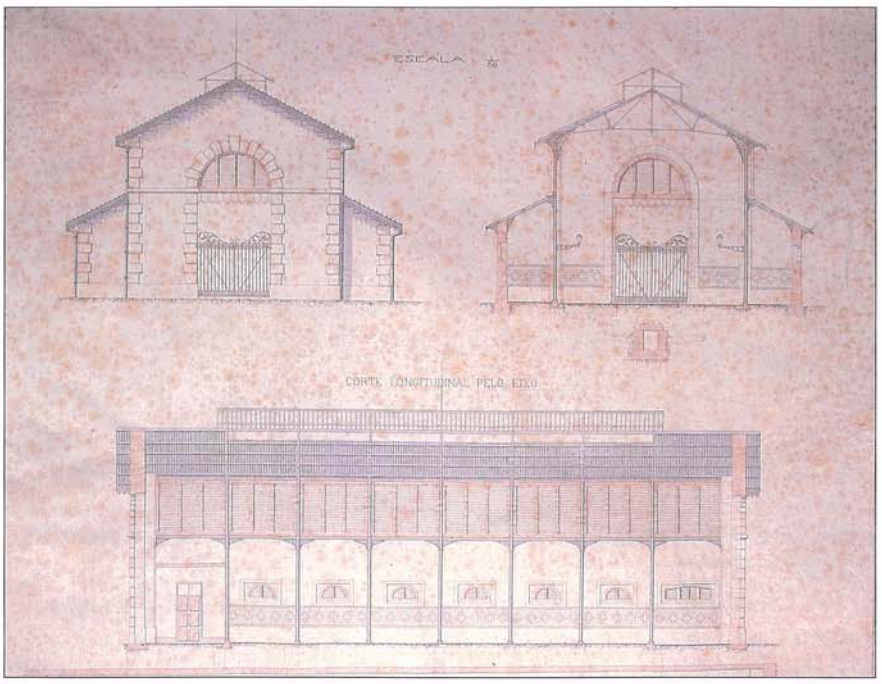
Para além disso, importa reter que esses mercados fixos, propostos por Correia de Barros, eram mercados edificados que deveriam, pelo menos em três dos casos, incorporar feiras diversas que se realizavam nas imediações dos locais propostos para a sua construção. Outro aspecto da política de mercados, defendida no "Plano de Melhoramentos", era o de uma certa hierarquia entre os seis casos propostos, indicando-se um deles como "grande mercado"[345] e três dos restantes como "pequenos mercados"[346].

O primeiro dos seis mercados, o chamado "grande mercado", deveria localizar-se "onde existe o extinto convento das Carmelitas, e respectiva cerca"[347]. Justificava-se a sua grandiosidade, não pelo facto do Porto carecer de um mercado 21 de cereais ("ao avesso do que em outro tempo se pensava"[348]), mas porque na cidade não existia "além do mercado do peixe, nenhum outro digno da segunda capital do reino"[349]. Recorde-se que o mercado do peixe era, então, o único edifício de mercado.

Apontava-se já qual haveria de ser a estrutura geral desse mercado que, "exigida" pelo acentuado desnível do terreno, seria em "dous pavimentos, a cada um dos quais se darão entradas independentes"[350]. Essa estrutura permitiria especializar as áreas de venda no interior do mercado, incorporando-se no piso inferior "os adelos, os trapeiros, e os vendedores de sapatos que actualmente estacionam junto à igreja dos Clérigos"[351], enquanto que para o "segundo pavimento passará o actual mercado do Anjo"[352]. Apesar dessa incorporação no "grande mercado", o Anjo não desapareceria e propunha-se que para aí se transferissem "as feiras de farinha e do pão, cessando assim o inconveniente de se exporem à venda géneros de tão necessário consumo sem resguardo algum da poeira, da chuva, e d'outras causas d'impureza"[353].

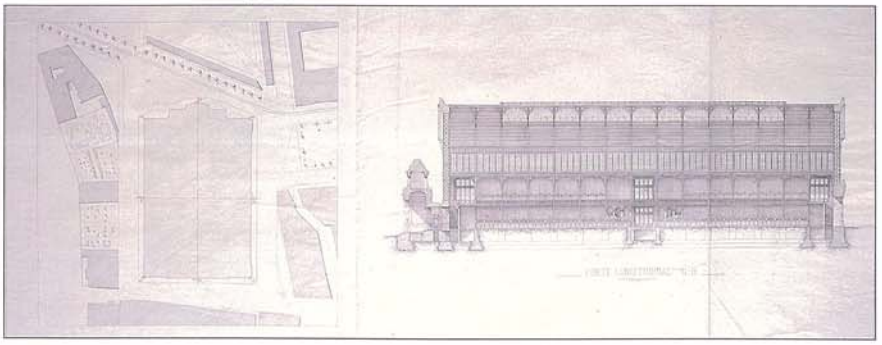
Ainda para a área central da cidade, mas na zona ribeirinha, o "Plano de Melhoramentos" de Correia de Barros incluía a construção de "um mercado coberto para onde passe o que actualmente estâncea na Ribeira"[354]. O local indicado seria a parte ainda não ocupada da longamente cobiçada

344. Idem, p. 8.
345. Ibidem.
346. Ibidem.
347. Ibidem.
348. Ibidem.
349. Ibidem.
350. Ibidem.
351. Ibidem.
352. Ibidem.
353. Ibidem.



44. Projecto do Mercado da Praça do Marquês de Pombal, 1882. Alçados e Corte.

45. Mercado das Carmelitas. Projecto, 1888.



92

cerca do convento de S. Domingos, mais precisamente entre as "ruas das Congostas, D. Fernando e Ferreira Borges e casas adjacentes ao edifício do Banco de Portugal"[355] .

Os três "pequenos mercados" seriam propostos para zonas periféricas, "atendendo às justíssimas reclamações dos habitantes das freguesias de Cedofeita, do Bonfim e de Paranhos, e tendo em vista a grandíssima distância a que respectivamente se acham do Bolhão, das Carmelitas, e da rua do Ferreira Borges"[356]; assim se distribuiriam pejo Campo de 24 d'Agosto, pelo Largo da Aguardente (mais tarde Praça do Marquês de Pombal) e pelas proximidades da igreja de Cedofeita. Por último, para a área poente da cidade, na zona da Foz, considerava-se "indispensável o estabelecimento d'um mercado de capacidade proporcional à grande afluência de gente que ali concorre na estação de banhos de mar" e propunha-se "a adquisição do terreno adjacente ao largo em que actualmente se faz a feira, e a construção do necessário abarracamento"[357].

De todos os mercados propostos só três seriam, efectivamente, construídos: no antigo Largo da Aguardente[358], no Campo 24 de Agosto[359] e o denominado Mercado Ferreira Borges[360].

Para o "grande Mercado das Carmelitas" chegou, ainda, a ser seleccionado pela Câmara um ante-projecto apresentado pela Companhia Aliança, na sequência de um concurso público aberto pela municipalidade em 26 de Novembro de 1887[361].

Tratava-se de um enorme edifício, ocupando o quadrilátero - imposto no programa - faceado pela Praça e Rua de Santa Teresa, ruas das Carmelitas e dos Correios, em dois pisos e galeria, coberto por uma ampla nave central de ferro e vidro, e construído em cantaria, ferro e alvenarias. A proposta da Companhia Aliança seria preferida pelo júri, nomeado pela Câmara, em relação à apresentada pela empresa Allão & C - o outro concorrente - atendendo aos princípios "do bom gosto, apropriado fim e perdurável solidez", acrescendo o facto do edifício reunir "três princípios arquitectónicos importantíssimos - carácter, elegância e solidez"[362].

A mudança de orientação política na Vereação Camarária, no início da década de 90, pode explicar a interrupção deste processo, adoptando então uma nova atitude; o tema do mercado das

354. Ibidem.

355. Ibidem.

356. Ibidem.

357. Idem, p. 8, 2ª col.

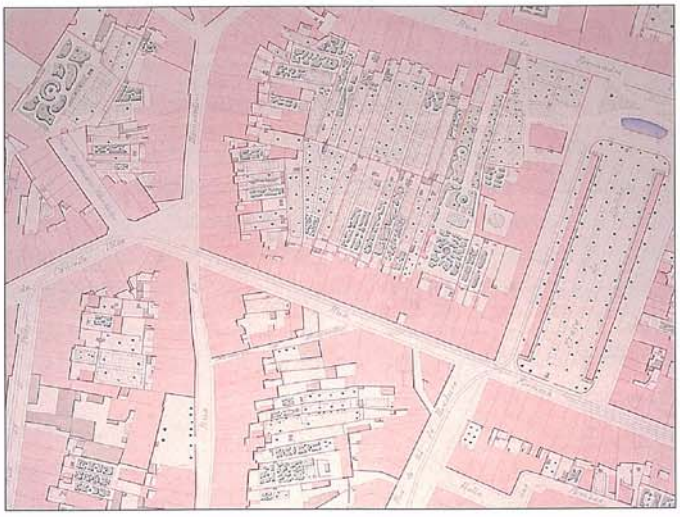
358. A.H.M.P., — Projecto A de Mercado, MNL 2 A 485 (1-10).

359. Ver MARÇAL, Horácio — Feiras e Mercados na Cidade do Porto desde o século XIV até aos nossos dias. Sep. da Revista de Etnografia, 30, Porto, Junta Distrital, s/d.

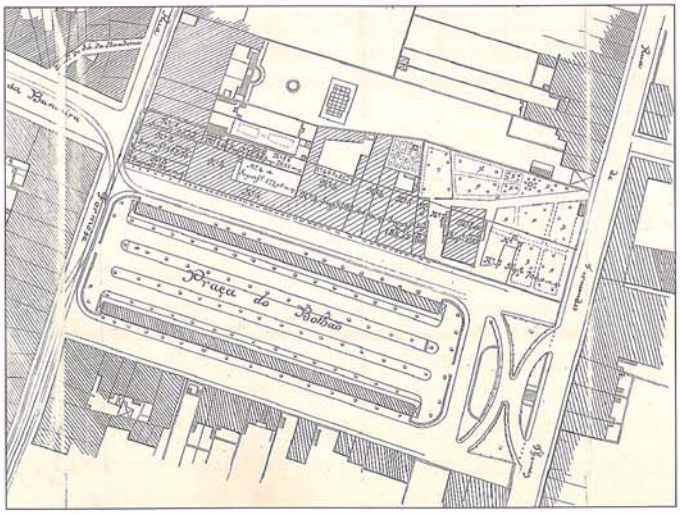
360. Ver TAVARES, Rui — O Mercado Ferreira Borges. in Porto Projectar a Cidade,3, Arquivo, Histórico Municipal do Porto, 1988.

361. A.H.M.P., Ante-Projecto de Mercado na Rua das Carmelitas, MNL 2 A 26 (1-10); este processo, para além das peças desenhadas, inclui também o Parecer do Júri nomeado pela Câmara, Porto, 1888 (21 de Julho).

362. Idem, Parecer do Júri ... 1888.

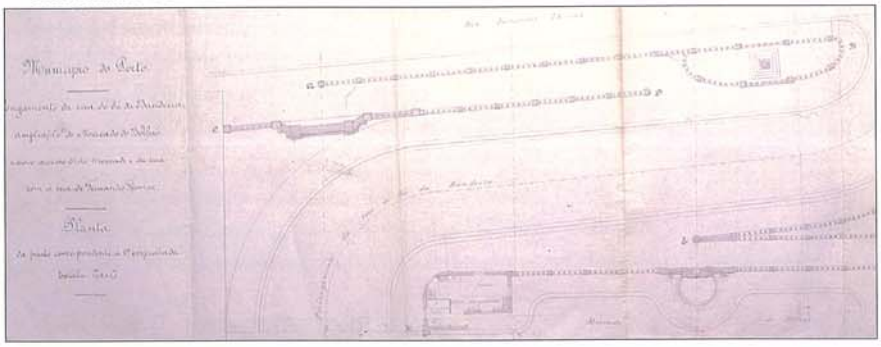


46. O Mercado do Bolhão. Localização, 1892.



47. Projecto de prolongamento da Rua de Sá da Bandeira até à Rua Fernandes Tomás, 1904. Planta de expropriações.

48. Projecto de prolongamento da Rua de Sá da Bandeira, 1906. Pormenor do tramo final de ligação à Rua Fernandes Tomás.



104

Carmelitas é retomado, mas agora em conjunto com outras duas unidades monumentais, igualmente representativas - o novo edifício dos Paços do Concelho e a nova Estação Ferroviária de S. Bento. É nomeada, após convite prévio, uma Comissão de Engenheiros que devia pronunciar-se sobre a melhor localização daqueles dois primeiros edifícios (pois quanto à Estação o problema já estava decidido), finalizando o trabalho com um estudo que incluía o desenvolvimento de um verdadeiro plano de renovação monumental do centro[363]. O que se propunha nesse plano era uma completa reestruturação da zona central, tendo por base a localização daqueles três edifícios.

Não interessará desenvolver aqui as particularidades desse plano[364], mas importa considerar a vertente conceptual que nos parece ter estado na base desse estudo, já que, posteriormente, não deixará de se revelar significativa na problemática da edificação de mercados. Assim, as funções presentes em cada um dos edifícios - a administração, a circulação e o abastecimento - inseridas num plano-base de funcionamento e equipamento urbanos induzem à exploração do carácter representativo e monumental, referenciador de um verdadeiro centro cívico. São, então, concebidos como entidades urbanas onde se reequacionam as articulações entre espaço público/espaço privado e espaço interior/espaço exterior. Estas entidades urbanas são edifícios que contêm espaços interiores de uso colectivo, o que reforça o seu papel polarizador e conduz à sua utilização como elemento simbólico - representativo de uma nova concepção de cidade. Pode adiantar-se que uma das possibilidades para enquadrar a nova atitude assumida pela municipalidade, no que respeita à problemática da edificação de mercados, parece situar-se numa nova concepção de cidade referida já a um sistema de entidades, que tenderá a substituir um sistema de espaços.

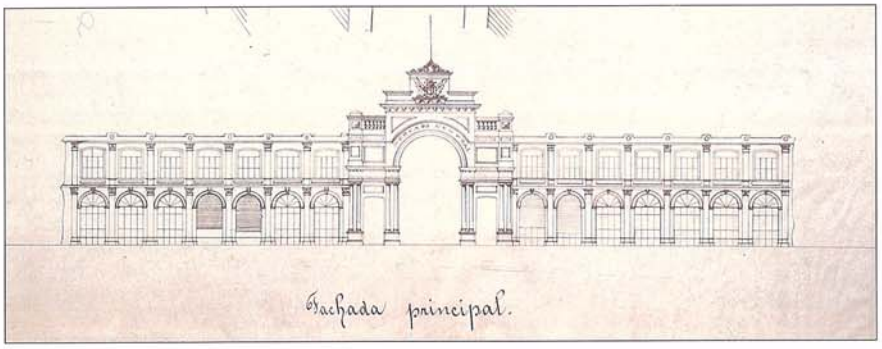
Esse novo sistema obrigará a reequacionar os critérios sobre que repousam as distâncias entre as referidas entidades, entre as quais se contam as gares, os edifícios da administração pública, os pavilhões de exposições e, naturalmente, os edifícios de comércio e abastecimento de géneros, como os mercados[365].

---

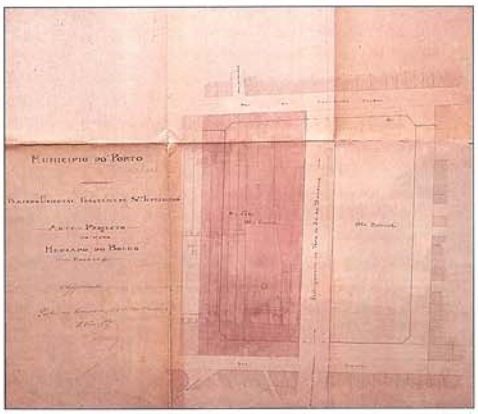
363. A.H.M.P., Actas da Comissão Executiva, 2, II. 28 e 77v Idem Vereações, L9 132, fl. 116; Idem, Copiador Geral, 1889-1891, 11. 44v2-45; esse estudo incluía o Relatório da Comissão nomeada pela Exmª Câmara Municipal do Porto para dar parecer sobre o local mais conveniente para a construção d'um edificio destinado aos Paços do Concelho e sobre a construção de um mercado no terreno das Carmelitas. Porto, Tip. A. 3. da Silva Teixeira, 1891; e também a Planta de Implantação dos Edifícios dos Paços do Concelho e do Mercado, com os respectivos alinhamentos de ruas, na escala de 1 /500, tendo por base o levantamento de Teles Ferreira datada de 23 de Dezembro de 1890 e assinada por José Thomás da Costa, Augusto César Justino Teixeira e José Macedo de Araújo Júnior, alguns dos engenheiros que integraram a Comissão – Idem, Carta da Cidade, Caixa 9, vol. 13.

364. Ver TAVARES, Rui — Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central. A intervenção de Barry Parker no Porto. "Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto", 2' série, 3/4, Porto, 1985/86.

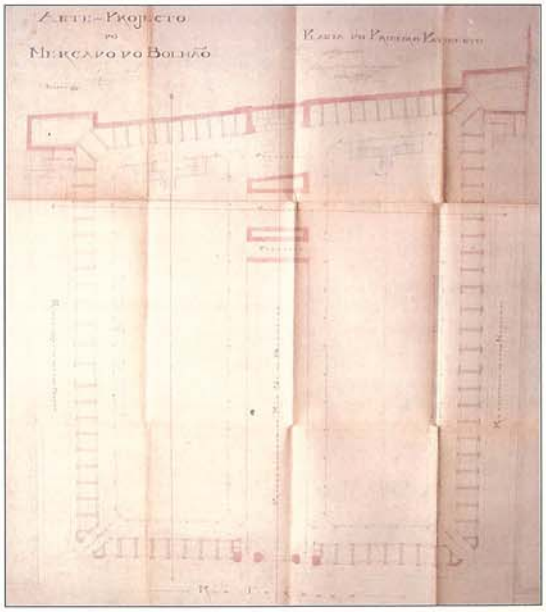
365. Ver o desenvolvimento deste conceito em GEIST, J.F. — Le Passage. Un type architectural du XIXème siècle. Liège, Pierre Mardaga ed., 1982.



49. Estudo preliminar para o novo mercado do Bolhão, ca. 1907. Alçado.



50. Anteprojecto do Novo Mercado do Bolhão, aprovado em 25 de Agosto de 1910 e assinado por Casimiro Barbosa. Implantação.



51. Anteprojecto do Novo Mercado do Bolhão, 1910. Planta do primeiro pavimento.

105

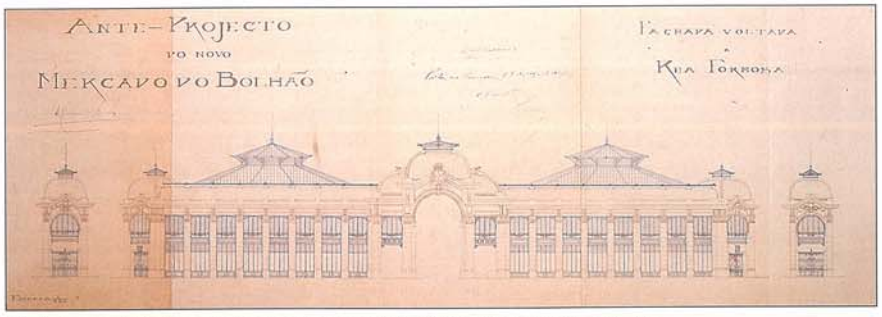
Dispersão ou concentração

A complexidade do fracasso (ou do que se entendeu como tal) da política de dispersão de mercados encontra-se, ainda, em investigação. Poderemos então, compreender melhor as razões que terão levado as Vereações eleitas após a grave crise política de 1890, motivada pelo Ultimato Inglês, a uma mudança radical de atitude no que respeita a essa mesma política. Certo é que, em 1897, a Câmara ordena a desmontagem dos mercados da Praça do Marquês e do Campo 24 de Agosto[366]. Também para o Mercado Ferreira Borges, destinado de início a substituir o precário - mas tradicional - mercado da Ribeira, se colocariam, em 1900, alternativas à sua ocupação, chegando mesmo a pensar-se na sua demolição e urbanização do terreno[367].

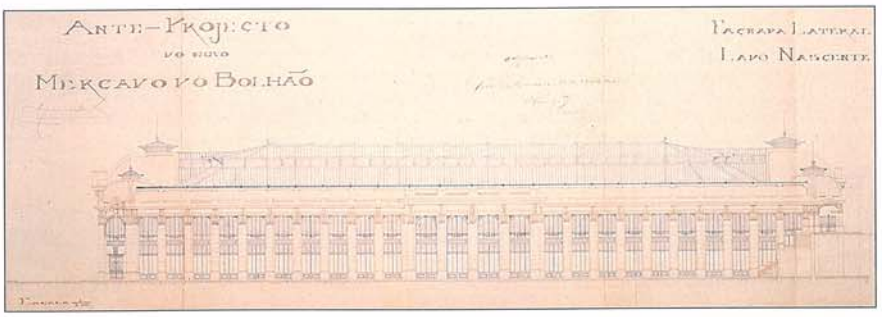
Assim, a atitude política das Vereações que se sucedem durante toda a década de 90 parece de facto centrar-se mais no melhoramento e regulamentação dos mercados existentes, do que na sua reformulação e muito menos na edificação de novas estruturas. Daí que se sucedam pequenas intervenções nos três principais mercados: do Bolhão, do Anjo e do Peixe. Em 90, o Bolhão é objecto de uma remodelação interna pela construção de novas barracas de venda, sujeitas a uma nova disciplina e distribuição. Os aspectos que se prendem com a sanidade do abastecimento de géneros integram-se numa política mais geral de higiene pública, praticada pelas Vereações eleitas desde 1893, de que faz parte o médico Manuel de Sousa Avides - como Vereador até 1902 e depois como Presidente até 1906[368]. Em grande parte, a ele se deve a implementação prática do plano de saneamento a partir de 1904.

É também durante a presidência de Sousa Avides que o problema dos mercados volta a ser coloca do no seu conjunto. Embora ainda se reconheça uma atitude política próxima da orientação atrás enunciada, parece também reconhecível que as soluções encontradas se procuram mais pelo âmbito urbanístico e não tanto - ou só - pelo âmbito edificatório. Quer isto dizer, que a reformulação das estruturas de mercado é concebida tendo em conta a zona envolvente e é a reestruturação desta que, por vezes, promove ou condiciona a transformação daquelas estruturas. É o que acontece com a zona do Bolhão, quando em 1904, na sessão de 21 de 46 Abril, a Câmara aprova o "projecto de prolongamento da Rua Sá da Bandeira"[369], desde a Rua Formosa até à Rua Fernandes Tomás, vindo a requerer, a 16 de Junho do mesmo ano, o decreto de "expropriação por utilidade pública de todos os prédios compreendidos no projecto de prolongamento"[370]. Neste projecto, o prolongamento da Rua Sá da Bandeira era traçado em alinhamento recto até à Rua Fernandes Tomás, com sacrifício

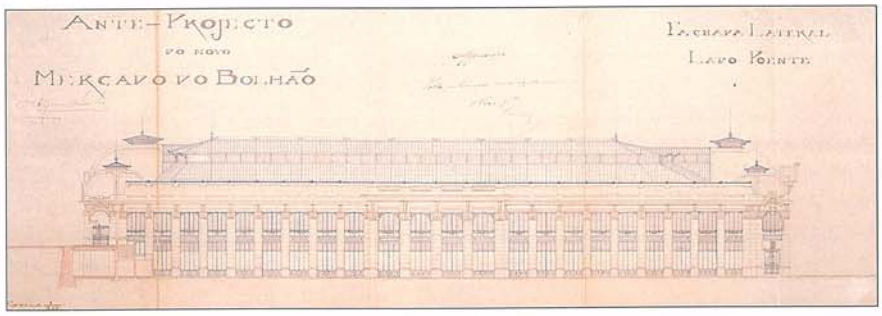
366. Ver MARÇAL, Horácio - Feiras e Mercados…
367. Ver TAVARES, Rui — O Mercado Ferreira Borges.
368. Ver Os "Homens da Governança". .. p. 335-336.
369. A.H.M.P., Vereações, Lº 140, fl. 43.
370. A.H.M.P., Próprias, Lº 26, fl. 74 - 74 vº.



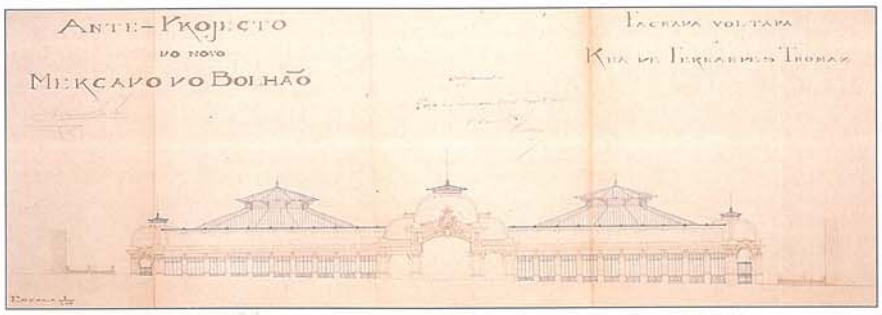
52. Anteprojecto do Novo Mercado do Bolhão, 1910. Fachada voltada à Rua Formosa.



53. Anteprojecto do Novo Mercado do Bolhão, 1910. Fachada lateral. Lado Nascente.



54. Anteprojecto do Novo Mercado do Bolhão, 1910. Fachada lateral. Lado Poente.



106 55. Anteprojecto do Novo Mercado do Bolhão, 1910. Fachada voltada à Rua de Fernandes Tomás.

das edificações a poente do mercado do Bolhão, calculando-se em 60.525$000 reis o total das expropriações.

Posteriormente, viria então a reconhecer-se a vantagem de realizar a obra de prolongamento da Rua Sá da Bandeira de forma a permitir "ampliar e melhorar" o mercado; já em 1906, o anterior projecto de "rampa directa" foi substituído por outro, em que o novo traçado progredia de nível acompanhando o mercado até ao seu topo Norte, inflectindo então para nascente e ligando-se à rua Fernandes Tomás por uma forte rampa[371]. Como justifica o próprio Sousa Avides, este traçado foi preferido após reconhecer-se que o alinhamento em rampa directa

> *"tinha graves inconvenientes, sendo os principais prejudicar essencialmente a ampliação e a estética do novo mercado do Bolhão e consequentemente o aumento considerável das receitas que o município deverá auferir d'este importante melhoramento"*[372].

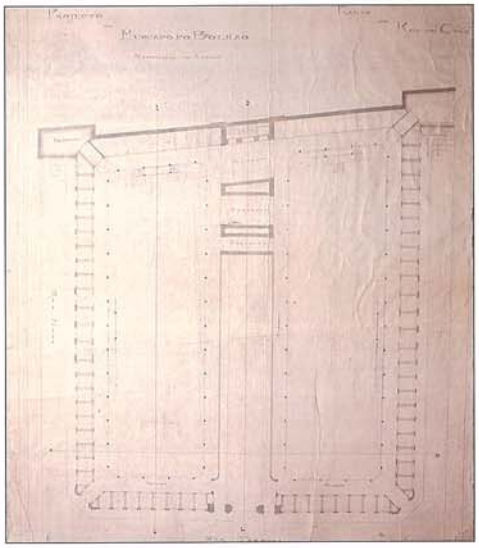
As obras previstas (e iniciadas) para a praça do Bolhão estavam, portanto, subordinadas a um projecto que, tratando especificamente da configuração do novo traçado da rua Sá da Bandeira, implicariam um arranjo urbanístico da área envolvente à própria praça que, assim, se acharia "melhorada e ampliada"; ou seja, é realmente pelo âmbito urbanístico que se aborda o problema, mas nesse âmbito não se expressa outra concepção para a praça de mercado que não seja a de uma unidade espacial aberta. Porém, a reformulação daquela unidade espacial, e de outras, está agora muito mais sujeita a pressões exercidas pela própria estrutura urbana que a envolve, sobretudo quando esta mesma estrutura acusa os efeitos produzidos pelos novos problemas, decorrentes das transformações ao nível da circulação. Impõe-se então a necessidade de reformular aquelas unidades, cuja reestruturação é agora projectada em busca de uma maior urbanidade, que lhe advém, muitas vezes, pela nova inserção urbana onde se procura uma relação mais directa com a envolvente, tomando mais forte a sua presença.

É ainda um dado em investigação, até que ponto aquela concepção - que, além de uma vertente política, possui uma inegável vertente técnica - terá sido influenciada pelo contributo de qualificados técnicos que, a partir de 1904, integram os serviços da municipalidade, como Arnaldo Casimiro Barbosa (1º Oficial Engenheiro), José Marques da Silva (1º Oficial Arquitecto) ou Joaquim Gaudêncio Rodrigues Pacheco (nomeado Engenheiro-Chefe da 3ª Repartição em 1906).

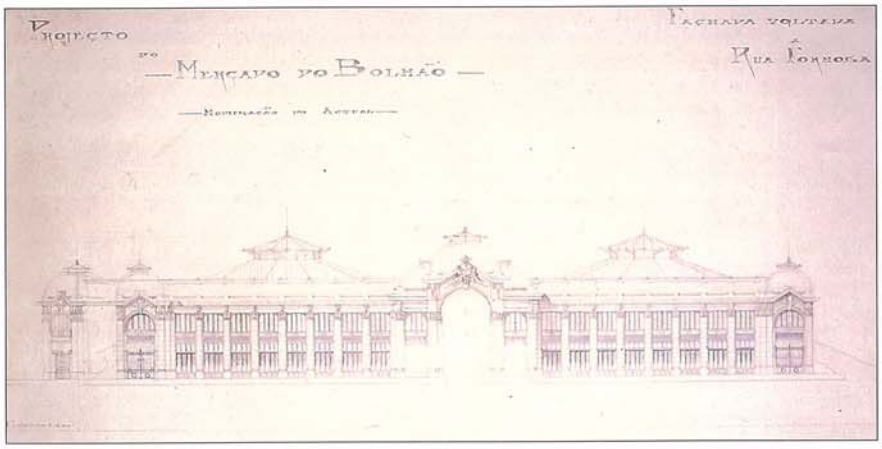
Mas aquela concepção terá marcado, seguramente, os projectos já referidos para a reformulação da área do Bolhão, sujeita muito mais aos problemas de uma melhorada articulação Norte/Sul pela continuidade do eixo Sá da Bandeira marcou igualmente o melhoramento do Mercado da Foz (1905/6), quando se aprova a indicação do 1º Oficial Engenheiro para se isolar o

371. A.H.M.P., Condições de Arrematação e Adjudicação de Obras, Lº 13, fl. 178-179.

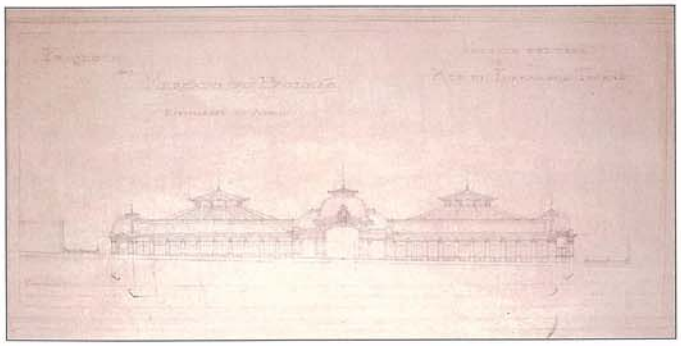
372. Porto. Câmara Municipal. Manuel de Sousa Avides, O Orçamento da Câmara Municipal do Porto para o anno de 1907. Porto, Tip. José da Silva Mendonça, 1907, p. 25. 95.



56. Projecto do Mercado do Bolhão, 1910. Planta do rés-do-chão.



57. Projecto do Mercado do Bolhão, 1910. Fachada voltada à Rua Formosa.



58. Projecto do Mercado do Bolhão, 1910. Fachada voltada à Rua de Fernandes Tomás.

107

mercado e abrir uma nova rua[373]; e, por último, marcaria o projecto para a reconstrução do Mercado do Anjo, elaborado pelo Arq.º Marques da Silva, enquanto arquitecto do município, e aprovado em Abril de 1905[374]. Neste último, é muito clara a intenção de garantir uma certa identidade e independência da unidade edificada, quando se alarga o mercado para os limites do próprio quarteirão ocupado, ou uma presença mais afirmativa (leia-se mais representativa), quando se dobra a estrutura de comércio para o exterior com lojas laterais que abrem sobre a rua.

Motivadas pela mesma atitude encontramos, ainda, as tentativas (sem êxito) para o aproveitamento da estrutura do Mercado Ferreira Borges, considerada inoperativa; em 1904 propunha-se a mudança de um dos cobertos para a Ribeira "onde há um pequeno mercado de peixe" e, um ano depois, sugeria-se a transferência do mercado para a Foz "a fim de que os terrenos fiquem desafogados, para ser mais apreciado o seu valor", facilitando a sua "alienação em hasta pública" e consequente urbanização, de acordo com "o projecto que o sr. Marques da Silva está encarregado de estudar"[375].

Mas aquela orientação política da gestão municipal, tanto na sua generalidade como, sobretudo, no que respeita aos mercados, vai ser radicalmente alterada logo em princípios de 1907, após a tomada de posse da nova Vereação, decorrente da candidatura da chamada "lista da cidade", e da qual fazem parte - entre outros - Duarte Leite Pereira da Silva, José Nunes da Ponte, Francisco Xavier Esteves e Bernardino Carlos de Azevedo Vareta[376].

Entre as preocupações que a nova Vereação introduz - ou, por vezes, reintroduz - de acordo com a sua postura republicana, situa-se a problemática do plano municipal de desenvolvimento, o chamado "Plano Geral de Melhoramentos", cuja necessidade vinha sendo já consciencializada desde o final do século[377]. É então apontada conveniência de estudar os aspectos essenciais da estrutura urbana, aos níveis das infraestruturas e dos espaços de circulação, tendo em conta o desenvolvimento global da cidade, partindo das existências e apontando as carências ou as deficiências, mesmo que para isso seja necessário rever decisões recentes ou suspender obras em curso. Acode a esta perspectiva de gestão a possibilidade do recurso à organização de frentes de pressão social pelas estruturas político-partidárias, através da realização de "abaixo-assinados", fazendo os cidadãos participar na vida da cidade republicana e democrática.

---

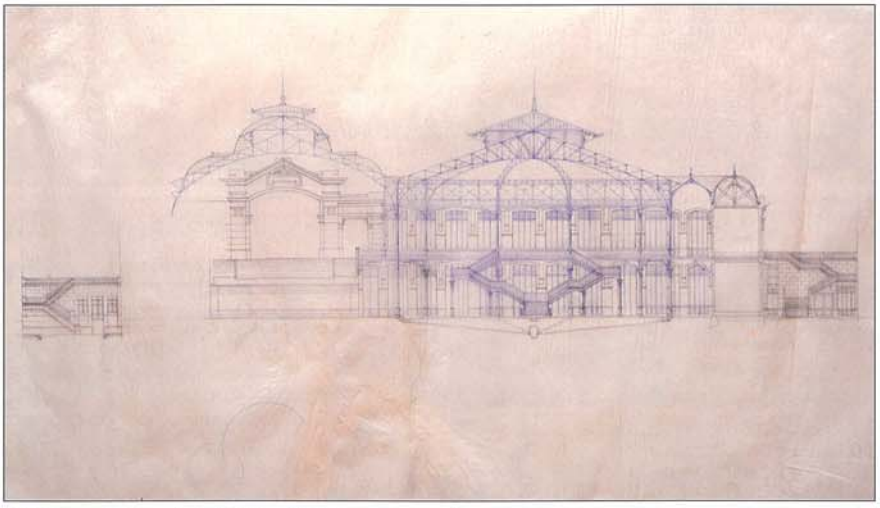
373. A.H.M.P., Vereações, Lº 141.

374. A.H.M.P., Vereações, Lº 141, fl. 43; Idem, Condições de Arrematação e Adjudicação de Obras, Lº 13, fl. 123-159; ver também O Orçamento da ..., 1907, p. 25.

375. A.H.M.P., Vereações, Lº 140, fl 36 v° -37, 43; Idem, Lº 2 41, fl. 126 vº; Idem, Lº 2 142, fl. 2 v º; ver TAVARES, Rui — O Mercado Ferreiro Borges.

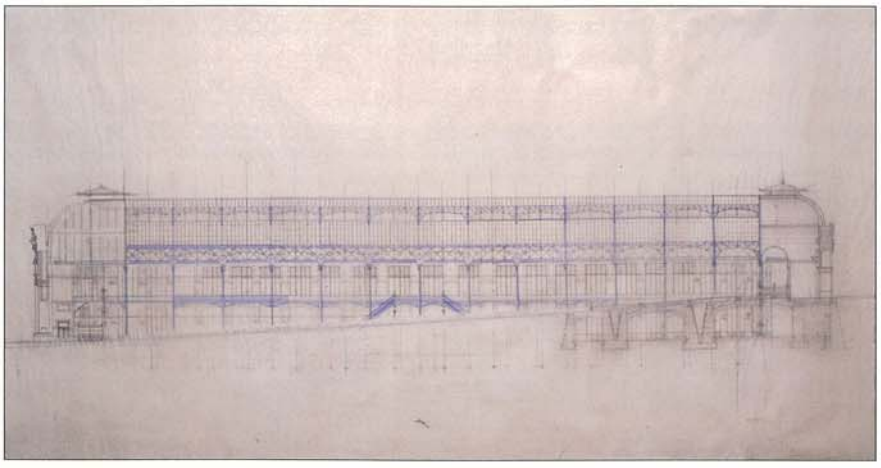
376. Ver Os "Homens da Governança" ..., p. 336.

377. Entre as diversas Comissões estruturadas no âmbito da Vereação Camarária, na sessão de 17 de Janeiro de 1907, situa-se a do Plano Geral de Melhoramentos, que integrava os Vereadores Xavier Esteves, Duarte Leite, Conta Pacheco e António da Silva Cunha - A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 13 vº.



59. Projecto do Mercado do Bolhão, 1910. Corte transversal.

60. Projecto do Mercado do Bolhão, 1910. Corte longitudinal.



108

É o que acontece logo em 10 de Janeiro de 1907, quando é lido, em Vereação, um "abaixo-assinado de diversos proprietários e moradores da rua de Sã da Bandeira" pedindo à Câmara

> *"que suspenda imediatamente o andamento das obras de prolongamento da rua do Sã da Bandeira; que mande proceder a um novo estudo sobre a melhor forma de executar esse prolongamento; que não havendo dificuldades técnicas, imprevistas e insuperáveis (...), seja preferido o traçado directo estabelecendo o prolongamento em questão sob o alinhamento único desde a rua Formosa à rua Fernandes Tomás"*[378].

Neste documento, é clara urna intencionalidade de oposição à atitude da anterior Vereação e a sua origem é igualmente identificável se tivermos em conta o facto do primeiro assinante ser Elísio de Melo, comerciante e membro do Partido Republicano, que viria a integrar a primeira Vereação eleita (1914) após a Implantação da República, chegando a desempenhar funções de Vice-Presidente nas Vereações de 1917 e 1918[379].

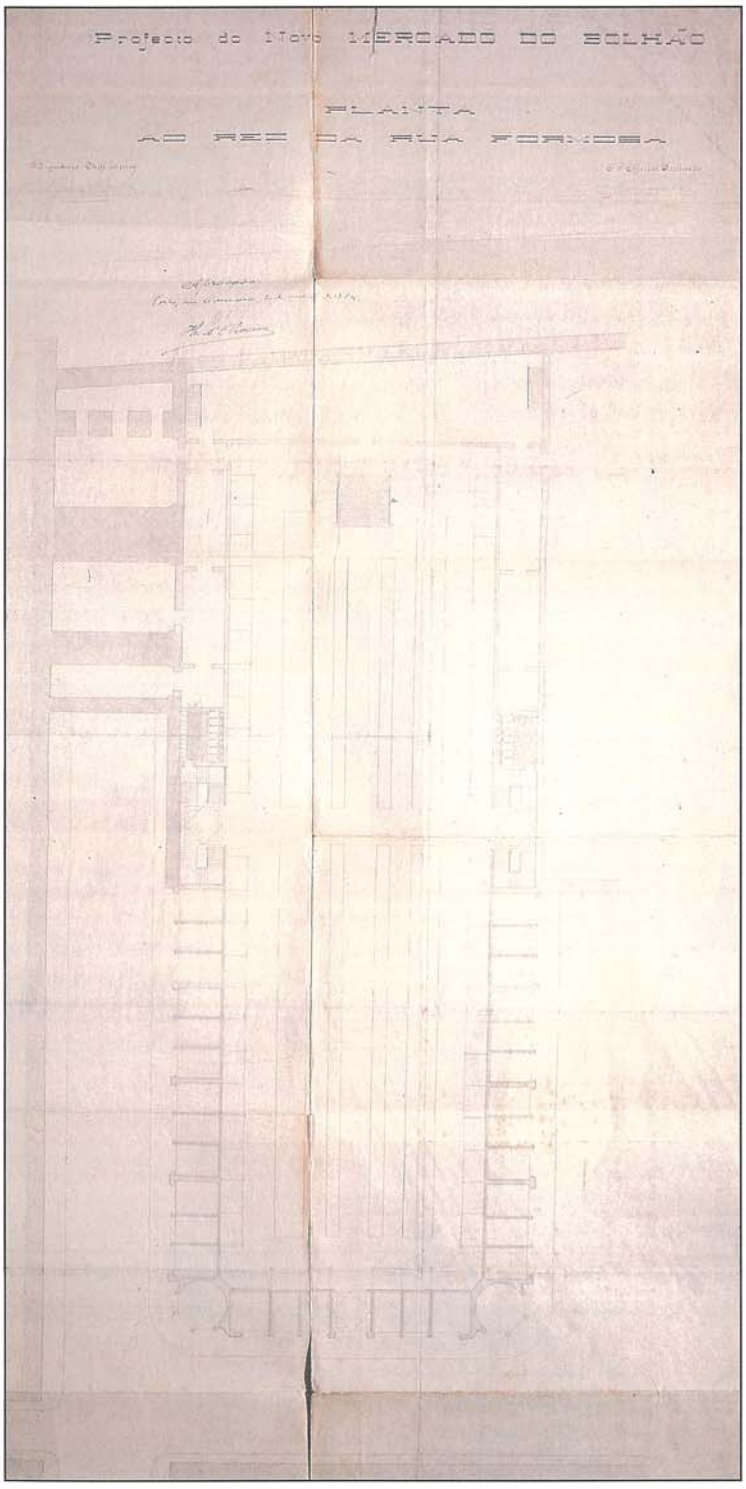
A Câmara, não só decide atender o solicitado naquele documento, suspendendo o projecto em execução na área do Mercado do Bolhão, como aproveita a oportunidade para suspender, igualmente, o projecto aprovado para a reconstrução do Mercado do Anjo[380].

Parece assim clara a manifesta intencionalidade da Câmara pôr em prática a orientação supra indicada, estudando agora o problema dos mercados no contexto geral do desenvolvimento da cidade e no contexto específico da estruturação urbanística das áreas onde aqueles se implantam ou venham a implantar. Este último aspecto constitui, aliás, o suporte da argumentação utilizada no referido "abaixo-assinado" para contestar o projecto aprovado e implementado pela "vereação transacta"; indiciando um nível técnico surpreendente, o redactor do documento apela a diversos temas que tomam claros os vectores onde se centra o debate do problema, como - o da estética, "a perspectiva da rua de Sá da Bandeira ficara fechada ao topo pelo muro de suporte sobre que assenta a rua Fernandes Tomás"[381] - o da higiene, "condena as novas construções, marginais ao prolongamento, a aproveitar o mesmo solo húmido onde assenta o mercado do Bolhão"[382] - o da economia e comércio,

> *"desvaloriza os prédios a construir porque tira à nova rua o carácter da verdadeira continuação da rua de Sá da Bandeira, conservando nas suas linhas essenciais o mesmo estado de coisas que anteriormente existia, isto é: uma rua*

---

378. A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 7 vº - 37, 43; Idem, Documentos Originais Lº 33, fl. 18 22 vº.
379. Ver no A.H.M.P. as diversas actas das Vereações correspondentes a estes anos e ainda Os "Homens da Governança" ..., p. 337-338.
380. A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 9.
381. A.H.M.P, Documentos Originais, Lº 33, fl. 18Vº.
382. Ibidem.



61. Projecto do Mercado do Bolhão, 1914. Assinado por Correia da Silva. Planta do rés-do-chão.

109

ao longo de um mercado com uma rampa em ângulo recto sobre ela ao fundo"[383]

— ou, ainda, o da circulação/comunicação,

"alonga o percurso em direcção à rua do Bonjardim, à praça da Trindade e à rua do Bolhão, sem vantagem alguma e inutiliza a ideia dum possível prolongamento ulterior até Fradelos, que proporcionará à turtuosa e estreita rua do Bonjardim um poderoso derivativo para o movimento excessivo que frequentemente nela se acumula"[384].

Relativamente ao Mercado do Bolhão, propriamente dito, argumenta-se que o seu "plano de alargamento e reconstrução deve ser combinado com o plano de prolongamento" da rua de Sá da Bandeira, evitando situações como a que resulta do projecto aprovado, onde a rampa a Norte do mercado impedia que este viesse a alargar-se até ao alinhamento da rua Fernandes Tomás[385].

Independentemente da guerra de abaixo-assinados que se sucedem a este primeiro documento - ora apoiando a suspensão das obras (17 de Janeiro)[386], ora reclamando a completa execução do projecto já aprovado (17 de Janeiro e 2 de Maio)[387] - o certo é que a posição que a Câmara viria a adoptar, relativamente à forma como enquadrar o problema do Mercado do Bolhão, se acha em grande parte reflectida na argumentação utilizada naquele primeiro abaixo-assinado.

Um dos responsáveis por essa posição foi o Engenheiro Xavier Esteves, vereador que integrava a Comissão Municipal do Plano Geral de Melhoramentos, que apresentou, na sessão de 17 de Janeiro de 1907, um "informe" onde defendia que

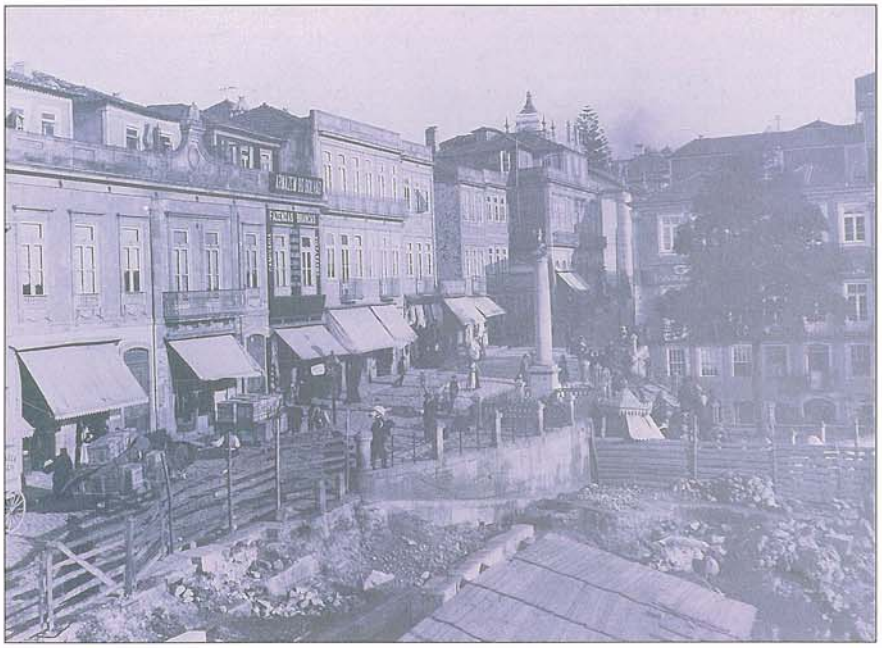
"o melhoramento do mercado [do Bolhão] não se separa do melhoramento da viação na rua Formosa; um e outro problema têm de ser analisados paralelamente"[388].

No que se refere ao mercado, Xavier Esteves considera que o mesmo

"carece de ser ampliado e tomar-se suficiente para o abastecimento da cidade, por um largo número de anos; ainda que aquela se espraie para Oeste, é de supôr (...) que num lapso de tempo de 50 anos a densidade da população, no centro e zona oriental, se conserve sensivelmente como hoje"[389].

---

383. Idem, fl. 18Vº -19.
384. Idem, f1. 19.
385. Idem, fl. 19 v° - 20.
386. A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 11 - 18; Idem, Documentos Originais, Lº 33, fl. 6-15 e 74-79.
387. A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 120; Idem, Documentos Originais Lº 33, fl. 6-15 e 74-79.
388. A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 120; Idem, Documentos Originais, Lº 33, fl. 6-15 e 74-79.
389. Idem, fl. 16-16 vº.



62. Início das obras do actual Mercado do Bolhão.

Sá da Bandeira, Fernandes Tomás e Alexandre Braga; seria um edifício coberto, em pavimento e galeria, adaptado à topografia do local para se relacionar com a envolvente através de duas cotas diferenciadas - ao nível da entrada Norte e da entrada Sul - e articulado internamente por escadarias. Nessa relação com a envolvente, a edificação propriamente dita (as lojas de comércio fixo), acabaria por se estruturar em duas zonas: uma que se articularia exclusivamente com as ruas envolventes, ou seja, com o espaço exterior ao mercado; outra que viria a articular-se exclusivamente com o mercado propriamente dito, ou seja, com o espaço interior. É uma dualidade funcional e programática, que se reflecte na estrutura formal como se de duas unidades entrecruzadas se tratasse, e que o arquitecto integra muito bem no projecto, conseguindo garantir um elevado grau de urbanidade e de monumentalidade, que se exigiam a um edifício com um carácter de representatividade tão específico. 61

Mas, se pensarmos no edifício como um ponto numa linha de progressão tipológica, a sua qualidade contributiva é diminuta; se não, vejamos: o grau de 113

Para isso enuncia três possibilidades para a sua ampliação: "ou deslocando-o, ou expropriando os terrenos em volta, ou, aproveitando a topografia do local, construindo-o em pavimentos sobrepostos"[390]. Acaba defendendo esta última atitude, fixando aquilo que considera ser a "doutrina do alargamento do mercado in loco e por andares"[391] ou seja "a ideia de sobreposição de planos, no Bolhão, sendo um no nível actual e outro no nível de Fernandes Tomás que é cerca de 6 metros superior"[392], duplicando assim a superfície do mercado, "ao mesmo tempo que um e outro plano ficam com acesso fácil, podendo estabelecer-se a sua comunicação por escadaria interna"[393]. Esta "filosofia", como reforça Xavier Esteves, permitiria ainda "que a largura da rua Formosa, na parte fronteira ao mercado, [pudesse] ser aumentada proveitosamente"[394].

Quanto ao problema das circulações envolventes ao Mercado do Bolhão, considera que o alargamento da rua Formosa, recuando a entrada do mercado, melhoraria as comunicações entre o lado oriental e ocidental "que se complicam com a própria circulação de que este é creador"[395]. Mas as comunicações ao Norte e ao Sul do mercado, exigiriam outras medidas de carácter urbanístico, sendo "conveniente promover a ligação entre as zonas (...) sem a transversal desta rua [Formosa] (...) ao prolongar a rua de Sá da Bandeira"[396]; o que leva Xavier Esteves a sugerir

> *"uma nova ligação que consiste em prolongar a Sá da Bandeira em tramei que acompanhe o plano inferior do mercado, seguindo por debaixo da rua Fernandes Tomás, em tramei novo, até Fradelos"*[397].

Para as comunicações directas entre as mas Formosa e Fernandes Tomás, de acordo com a proposta daquele engenheiro, "estabelecer-se-iam escadarias no extremo da rua oriental do mercado"[398].

Mas a proposta de Xavier Esteves viria a ampliar-se para ultrapassar a especificidade do problema do Bolhão, integrando-o no contexto mais geral dos mercados do Porto - tratado agora no seu conjunto - e levantando a questão de fundo sobre qual a política municipal para os mercados. Coloca-se, então em alternativa, a velha dualidade orientadora para a concentração ou a dispersão dos mercados. Partilhando a tese da concentração, o engenheiro Xavier Esteves defende que o mercado do Bolhão deverá ser o futuro mercado central e, na sessão de Câmara de 11 de Abril de 1907[399], apresenta o seu estudo onde propõe cinco soluções para a edificação daquele mercado: uma

---

390. Idem, fl. 16 vº.
391. Idem, fl. 17.
392. Ibidem.
393. Ibidem.
394. Ibidem.
395. Ibidem.
396. Ibidem.
397. Ibidem.
398. Ibidem.

63. Mercado do Bolhão.
Rua Fernandes Tomás.

64. Mercado do Bolhão.
Fachada principal.

65. Mercado do Bolhão,1923.
Vista aérea.

de um mercado com dois pavimentos, retomando o que havia exposto em Janeiro; duas de mercados com pavimento e galeria, com e sem cobertura, ocupando o quarteirão da praça do Bolhão e alargado para os limites dos alinhamentos das ruas Formosa e Fernandes Tomás; outra de um mercado com dois corpos, em um pavimento e sem cobertura, - ocupando o quarteirão (já disponível) onde se situava o mercado e um quarteirão correspondente do lado ocidental da rua Sá da Bandeira, resultante da expropriação dos terrenos nas traseiras dos prédios das ruas Formosa e Sá da Bandeira; uma outra, ainda, de um mercado de planta quadrangular, com pavimento e galeria, implantado a poente da rua Sá da Bandeira e ocupando um quarteirão de prédios (a expropriar) limitado pelas ruas do Bonjardim, Formosa e Fernandes Tomás.

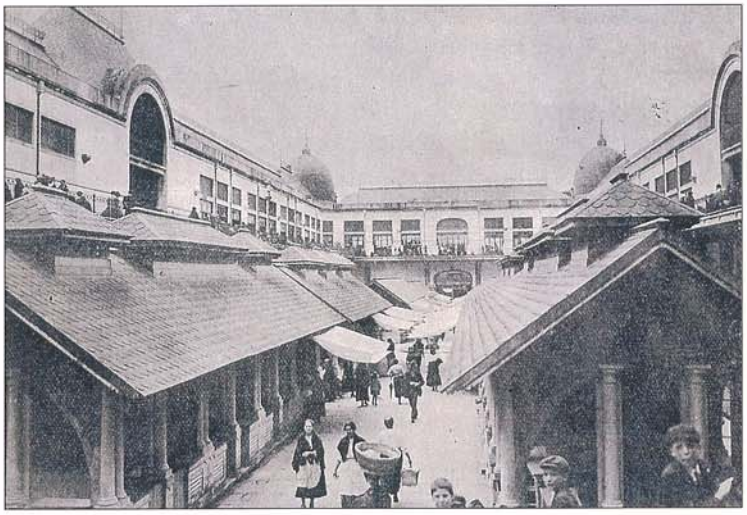
É aquela última solução que Xavier Esteves mais desenvolve na parte escrita do estudo (a única, aliás, que até ao momento nos foi possível conhecer, embora se saiba que foram desenvolvidos desenhos e que estiveram expostos ao público no edifício da Câmara, tendo merecido considerações várias num abaixo-assinado apresentado em Maio de 1907)[400]; o mercado desta última solução

> *"teria quatro entradas de ângulo, uma pelo lado de Sá da Bandeira, outra pelo lado do Bonjardim, sul, outra no cruzamento do Bonjardim com Fernandes Tomás e a quarta no cruzamento d'esta rua com Sá da Bandeira. As duas entradas do norte, fazendo-se a uma cota de 7 a 8 metros acima da cota das do sul, dariam acesso, por escadas, para o pavimento geral inferior e acesso do nível para uma galeria circundante, que permitiria alargar um pouco a superfície útil do mercado"*[401].

Importa reter ainda outros aspectos referidos naquela solução, pois irão apresentar-se, no futuro, como dados adquiridos, seja o relacionado com "o arranjo geral do mercado", dispondo os estabelecimentos de "forma a isolar os que defrontam com as quatro ruas circundantes [sem] comunicação com o interior do mercado"[402], seja o relacionado com a construção, propondo-se "o cimento armado para as fachadas, divisórias e pavimentos altos, e o ferro e cristal para a cobertura central"[403]. Xavier Esteves - um dos engenheiros responsáveis pela introdução do cimento armado em Portugal[404] - recomendava a utilização daquele material "pela rapidez da execução, durabilidade, incombustibilidade, economia de conservação e facilidade de adaptação ao ornamento arquitectural"[405].

---

399. A.H.M.P., Vereações, Lº 143, fl. 93, 19 vº. Esse estudo veio a ser impresso sob o título O Mercado do Bolhão, Porto, 1907, pelo qual passaremos a referir as citações.
400. A.H.M.P., Documentos Originais, Lº 35, fl. 6-15. Este abaixo-assinado foi apresentado pelos proprietários das casas e terrenos a expropriar e pelos negociantes da circunscrição do Bolhão.
401. O Mercado do Bolhão, Porto, 1907, p. 8.
402. Idem, p. 13.
403. Idem, p. 9.
404. Ver a respectiva voz na Enciclopédia Portuguesa e Brasileira.



66. Interior do Mercado do Bolhão, 1923, Rua Central.

67. Interior do Mercado do Bolhão, 1923. Fontenário.

115

Um último aspecto mencionado no estudo, e ainda relacionado com a solução do mercado de planta quadrangular, diz respeito aos recursos financeiros para a sua construção que passava, entre outras vias, por "abrir-se concurso para a construção e exploração do mercado, pelo prazo de 75 anos, reservando-se a Câmara a faculdade do resgate"[406], via que, aliás, chegou a ser tentada, sem êxito, pela firma comercial "Canha e Formigal", de Lisboa, numa proposta apresentada em 28 de Novembro de 1907, para a construção e exploração de um mercado em dois pavimentos, no local do existente[407].

O estudo de Xavier Esteves referia, ainda, "um último projecto" - aparentemente sem o desenvolvimento gráfico que teriam os anteriores – que

> *"consiste em fazer o terminus de Sá da Bandeira na rua Formosa; em frente d'aquela rua e no eixo, ficaria a entrada do mercado, que ocuparia 60 metros à direita e outros tantos à esquerda; ao poente deixar-se-ia uma rua como há ao nascente, ligando-se as duas por escadas com Fernandes Tomás. (...) Haveria um pavimento geral ao nível da rua Formosa, que em frente ao mercado passaria a ter 20 metros de largura, e outro, de galeria, ao nível de Fernandes Tomás, também alargada para 20 metros, na frente do mercado, que por aí teria outra entrada"*[408].

Seria, também, um mercado construído em "cimento armado, com cobertura de crystal"[409].

Apesar de considerado, pelo próprio Xavier Esteves, um tanto à margem do seu estudo, é exactamente este "último projecto" que virá a ser desenvolvido no "Ante-Projecto do Novo Mercado do Bolhão - Aprovado em 25 de Agosto de 1910"[410], assinado pelo engenheiro do município Casimiro Barbosa, e no "Projecto do Mercado do Bolhão - Modificação do Actual"[411] que, provavelmente, as perturbações políticas provocadas pela implantação da República não permitiriam terminar.

Antes de nos referirmos à fase de desenvolvimento do Ante-Projecto de 1910, importa considerar que o estudo de Xavier Esteves não foi o único em discussão. Em Junho de 1907, Bernardino Carlos de Azevedo Vareta, Vereador do Pelouro de Mercados, apresenta também um extenso estudo[412]; embora não partilhe totalmente os pontos de vista de Xavier Esteves, não põe em causa a política de concentração dos mercados, quando devidamente articulada com os problemas

405. Idem, p. 9.
406. Idem, p. 10.
407. A.H.M.P., Vereações, Lº 145, fl. 90.
408. O Mercado do Bolhão, Porto, 1907, p. 17.
409. Ibidem.
410. A.H.M.P., (Arquivo Geral), Processo Mercado do Bolhão.
411. A.H.M.P., Projecto do Mercado do Bolhão. Modificação do Actual. MNL 2 A 578 (1-22).

gerais da transformação da cidade, considerando que a escolha do Bolhão tem, assim, "um sólido fundamento prático, quando conjugado com o plano de amplas vias de comunicação que liguem a parte central da cidade à parte nova, que irradiará para a periferia, e ao mesmo tempo com a proximidade dos pontos de abastecimento, como são as gares de caminho de ferro e os caes de desembarque"[413]. Mas, para Azevedo Vareta, a função de um mercado central não se esgota na concentração do abastecimento; ele deverá exercer "uma verdadeira acção reguladora sobre os preços e por uma organização essencialmente prática e previdente assegurar o máximo conforto e os mínimos preços em todos os géneros necessários à alimentação e até ao vestuário"[414].

A ideia de um mercado regulador é, realmente, uma questão nova que é introduzida na problemática dos mercados do Porto por Azevedo Vareta, que cita o modelo inglês e exemplifica com o mercado de Glasgow "que está ligado com grandes depósitos de víveres e de gado para açougue nas dokas"[415]. Daí, a específica função reguladora do mercado central não o incompatibiliza com a existência de pequenos mercados em zonas afastadas do centro, nem mesmo, numa clara aproximação ao modelo citado, com um

> *"complemento necessário do sistema de mercados urbanos, [pela] criação de um mercado na Ribeira, que seria principalmente um centro de abastecimento de vendas por grosso e caes de desembarque de mercadorias destinadas ao consumo da cidade e à reexportação para outros pontos do paíz e do estrangeiro"*[416].

Independentemente de todas as considerações expostas, Azevedo Vareta não inviabiliza a proposta de Xavier Esteves para a concentração dos mercados, nem a indicação que este último Vereador fez para transformar o Bolhão no futuro mercado central do Porto. Defende, porém, o prolongamento da rua Sá da Bandeira de forma a não impedir a sua expansão para Norte, situação que viria a ser consignada na aprovação pela Câmara, em 20 de Junho de 1907, do projecto em rampa até ao cruzamento da rua Fernandes Tomás, com o alinhamento fixado anteriormente[417].

Relativamente ao Mercado do Bolhão, a Câmara também aprova, 15 dias depois, a sua ampliação com um novo corpo, de igual área, do lado poente da rua de Sá da Bandeira[418].

---

412. A.H.M.P., Vereações, Lº 144, fl. 19 — Este estudo veio a ser impresso sob o título A Questão dos Mercados do Porto. Considerações apresentadas na sessão da Câmara Municipal do Porto de 13 de Junho de 1907 por Bernardino Carlos de Azevedo Vareta, Vereador do pelouro de mercados. Porto, Empresa Guedes-Editora, 1907, pelo qual passaremos a referir as citações.

413. A Questão dos Mercados do Porto, p. 13.

414. Idem, p. 14.

415. Ibidem. Não cabe no âmbito deste trabalho o desenvolvimento dos aspectos relacionados com a informação glosada pelos diversos membros da Vereação, mas podemos adiantar que, para este e outros temas, se encontram frequentes referências às grandes cidades francesas e espanholas, bem como aos modelos anglo-saxónicos.

416. Idem, p. 54.

417. A.H.M.P., Vereações. Lº 144, fl. 56 vº -57.

É na sequência daquelas decisões que devemos situar o desenvolvimento do "Ante-Projecto do Novo Mercado do Bolhão Aprovado em 25 de Agosto de 1910" e que já referimos. Foi desenvolvido no âmbito dos serviços municipais (30 Repartição) e encontra-se assinado por Casimiro Barbosa, engenheiro municipal. O mercado desenhado neste Ante-Projecto tem por base o já mencionado "último projecto" no estudo de Xavier Esteves, cuja primeira imagem parece ter sido concretizada num desenho que pode mesmo ter acompanhado aquele estudo[419]; aí se implanta um novo edifício (referenciando a implantação do mercado que existia) de um e outro lado da Rua de Sá da Bandeira (que passa a constituir a entrada do mercado), com fachadas às ruas Fernandes Tomás e Formosa; esta fachada aparece também desenhada numa primeira versão, sobressaindo um duro traço compositivo[420].

No Ante-Projecto, retomam-se aquelas linhas gerais e concretiza-se um edifício coberto, de piso (à cota da Rua Formosa) e galeria (à cota da Rua Fernandes Tomás), implantado sobre o troço prolongado da Rua de Sá da Bandeira (onde se abriam as principais entradas do mercado) e sob a qual se rasgavam umas passagens arqueadas para permitir a comunicação entre as duas alas do mercado ao nível do seu piso: organizava-se no sentido Norte/Sul, expondo duas fachadas principais às ruas Fernandes Tomás e Formosa e outras secundárias a duas ruas, uma das quais nova (a Ocidente), que se articulavam com a Rua Formosa (de nível) e com a Rua Fernandes Tomás (por escadarias). Seria, assim, um grandioso edifício quadrangular, que, além das duas entradas principais no eixo da Rua de Sá da Bandeira, dispunha de mais quatro entradas nos respectivos ângulos. A imagem arquitectónica definida para esse edifício, concretamente nas fachadas principais, já não evidencia a dureza compositiva que era patente na referida primeira versão, e todo o Ante-Projecto tem o grande interesse de fixar o partido arquitectónico para o futuro edifício do Mercado do Bolhão[421].

Uma vez aprovado o Ante-Projecto em Agosto de 1910, ter-se-á iniciado o desenvolvimento de um projecto com vista à sua execução. É, porém, um processo inacabado aquele que nos aparece referenciado como o "Projecto do Mercado do Bolhão - Modificação do Actual"[422], mas os desenhos que o constituem não deixam qualquer dúvida de que se trata, realmente, do projecto para construir um novo mercado seguindo o partido arquitectónico fixado no "Ante-Projecto". Embora não datado, nem assinado, a sua elaboração ocorreu ainda durante o ano de 1910[423] e os acontecimentos políticos relacionados com a Implantação da República, que ocasionaram uma

418. A.H.M.P., Vereações, Lº 144, fl. 73 vº -75.

419. Dissemos já que desse estudo só conhecemos a parte escrita, mas sabemos, por referências documentais, que ele foi acompanhado de diversos desenhos. As características do desenho que mencionamos com a exacta representação de uma das soluções propostas por Xavier Esteves, a referência do mercado existente e a ausência de qualquer indicação sobre a sua final idade tornam aceitável que se trate de um deles.

420. A.H.M.P., MNL 23-87(4) e MNL, 2 A 578(4).

421. A.H.M.P. (Arquivo Geral), Processo Mercado do Bolhão.

422. A.H.M.P., Projecto do Mercado do Bolhão - Modificação do Actual. MNL 2 A 578 (1-22), excepto MNL 2 A 578(4).

mudança na Vereação Camarária e a nomeação de uma Comissão Administrativa logo em 1911, não serão estranhos à sua interrupção.

O mercado actual – projecto

Foi já referido que as alterações verificadas na orientação política da gestão municipal, após a Implantação da República em Outubro de 1910, poderão, em grande parte, justificar a interrupção dos projectos para ampliar e reformular o Mercado do Bolhão. As perturbações económicas e sociais decorrentes da alteração de regime político não favoreceriam muito a implementação de um projecto com a grandiosidade programada. O certo é que, desde a aprovação do Ante-Projecto em Agosto de 1910, só voltará a falar-se dos projectos para a zona do Bolhão em Março de 1911; aprova-se a execução do projecto de prolongamento da Rua de Sá da Bandeira, entre as ruas Formosa e Fernandes Tomás, em rampa e mantendo as passagens arqueadas previstas no Ante-Projecto[424]. Um ano depois, na sessão de 18 de Abril de 1912, aprova-se a proposta de Cristiano Magalhães para que o "Projecto já elaborado" do Mercado do Bolhão seja adaptado ao terreno que "a Câmara pode dispôr em virtude do prolongamento da rua Sá da Bandeira", aproveitado para uma só ala[425].

Mas, de facto, o projecto só conheceria uma nova fase, desta vez decisiva, em 1914, impulsionada pela primeira Câmara eleita após a Implantação da República, e pela iniciativa de um vereador republicano que - por ironia - assinou uma das primeiras contestações ao projecto da Vereação de 1904/6 - Elísio de Melo. Contando com a participação de dois técnicos da municipalidade - ainda o Engenheiro Casimiro Barbosa e o novo 1º Oficial Arquitecto António Correia da Silva que, desde 1911, ocupava o cargo que Marques da Silva havia já ocupado - aquele político promove o desenvolvimento de um novo projecto, cuja implantação a nascente da Rua de Sá da Bandeira respeitava a decisão tomada em 1912; apresentado em sessão de 23 de Abril de 1914, acompanhado de um orçamento de 260 contos, foi aprovado em 2 de Maio do mesmo ano, juntamente com um voto de louvor a Elísio de Meio, Casimiro Barbosa, António Correia da Silva e Serafim Sousa[426].

A política agora praticada, parece sujeita a um maior pragmatismo - ou realismo - e, ainda que o desígnio projectado contenha a tão procurada monumentalidade, as opções do programa comercial e da configuração edificada não transportam grandes novidades.

---

423. Um dos desenhos - MNL 2 A 578 ( ) - conserva ainda a seguinte indicação: modificado (por sugestão do) sr. Vereador Tito Fontes. Ora Tito Augusto Fontes foi membro da Vereação Camarária apenas entre 1907 e 1910.

424. A.H.M.P., Condições de Arrematação e Adjudicação de Obras. Lº 17, As passagens arqueadas foram construídas e ainda hoje se conservam nos baixos do actual mercado.

425. A.H.M.P., Vereações, Lº 162, fl.87.

426. A.H.M.P., Vereações. Lº 168, fl. 96 vº e fl. 123- 125.

Com efeito, o mercado acabaria por implantar-se no mesmo local do existente, ocupando um quarteirão disciplinado pelos alinhamentos das ruas Formosa, Sá da Bandeira, Fernandes Tomás e Alexandre Braga; seria um edifício coberto, em pavimento e galeria, adaptado à topografia do local para se relacionar com a envolvente através de duas cotas diferenciadas - ao nível da entrada Norte e da entrada Sul - e articulado internamente por escadarias. Nessa relação com a envolvente, a edificação propriamente dita (as lojas de comércio fixo), acabaria por se estruturar em duas zonas: uma que se articularia exclusivamente com as ruas envolventes, ou seja, com o espaço exterior ao mercado; outra que viria a articular-se exclusivamente com o mercado propriamente dito, ou seja, com o espaço interior. É uma dualidade funcional e programática, que se reflecte na estrutura formal como se de duas unidades entrecruzadas se tratasse, e que o arquitecto integra muito bem no projecto, conseguindo garantir um elevado grau de urbanidade e de monumentalidade, que se exigiam a um edifício com um carácter de representatividade tão específico.

Mas, se pensarmos no edifício como um ponto numa linha de progressão tipológica, a sua qualidade contributiva é diminuta; senão vejamos: o grau de monumentalidade atribuído a um edifício de mercado aparece já patenteado no projecto do Mercado das Carmelitas (1888), bem como a inserção topográfica com entradas a cotas diferenciadas e a estrutura interna em galeria; a cobertura metálica (e vidro) de nave única é também a solução daquele projecto e tinha sido já construída (em três naves) no Mercado Ferreira Borges (1885/8); a estrutura de lojas fixas envolventes à área de mercado e articuladas directa e/ou exclusivamente com as ruas circundantes, já aparece proposta no projecto de Marques da Silva para o Mercado do Anjo (1905) e foi, depois, retomada por Xavier Esteves para uma solução mais elaborada do seu estudo (1907).

É certo, que o edifício agora projectado para o Mercado do Bolhão é uma verdadeira emergência urbana, funcionando como elemento estruturador da malha, com a especificidade de se tratar de uma unidade edificada contendo um espaço interior de uso colectivo - e não já uma unidade espacial aberta - mas, também aqui, se pode considerar estarmos em presença de um limite da concepção de cidade enquanto sistema de entidades, que, como foi já referido, se achava presente no plano de renovação monumental do centro (1890/91).

Assim, o projecto do Mercado do Bolhão de 1914 parece estar para os edifícios de mercado, não corno um ponto onde qualquer coisa começa, mas corno um ponto onde quase tudo acaba; e como ponto de chegada, o edifício do Mercado do Bolhão não deixou de constituir um remate dignificante no conjunto dos mercados do Porto e, particularmente, dos edifícios construídos pela municipalidade.

10 . O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios eléctricos.

"O serviço dos caminhos de ferro americanos, explorado com talento, converterá em pouco tempo a Foz num bairro do Porto".

Ramalho Ortigão, As Praias de Portugal, 1876

A cidade do Porto tem gravado no seu nome o seu principal alinhamento histórico e fundacional que a singulariza como entidade urbana e que contribui para a sua distinção política, administrativa e funcional. A sua localização muito perto da foz do rio Douro e a apropriação das principais proeminências topográficas da margem norte, criaram as condições naturais para o estabelecimento de um porto fluvial, muito bem protegido e vigiado, que se afirmaram como factores decisivos para o desenvolvimento da cidade do Porto como a principal porta atlântica regional para o intercâmbio de toda a riqueza da bacia do rio Douro.

A cidade e o rio são assim duas forças físicas de um mesmo território, profundamente articuladas e alinhadas em um desígnio histórico que funda as suas raízes económicas e culturais na específica função portuária. O seu desenvolvimento histórico ao longo já de mais de mil anos fundiu as duas entidades numa unidade só, consubstanciando o rio como a base de todos os principais acontecimentos urbanos, quer económicos quer culturais; é junto ao rio, com o rio e sobre o rio que o movimento de pessoas e mercadorias se anima e intensifica na correspondente proporção da riqueza urbana ao longo de toda a sua história. Apesar dessa permanência sempre se verificou uma significativa complementaridade com outros meios de circulação que, inevitavelmente, faziam os

TAVARES, Rui – O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos: a cidade dos carris e dos fios eléctricos. In Massarelos: a requalificação do edifício da antiga central termoeléctrica de Massarelos: registos de um projecto em curso. Porto: STCP, 2011.

transbordos e as respectivas articulações entre o transporte fluvial e o transporte terrestre. As imagens dos *"carros de bois"* e os *"carroções"*, que as antigas gravuras e os primeiros registos fotográficos postalizados revelaram, são o testemunho dessa complementaridade que, até aos anos 70 do século XIX, foram os meios exclusivos de transporte terrestre urbano.

Em tempo longo, a cidade do Porto, como todas as cidades, sempre foi uma unidade física, construída, de elevada concentração de pessoas e actividades, cujo desenvolvimento sempre dependeu dos meios e dos graus de circulação interna e de articulação externa, sobretudo entre as principais bases da fixação humana – a residência e o trabalho. Todos os movimentos entre essas bases, quer de pessoas quer de mercadorias, até aos anos 70 do século XIX, foram de natureza particular e, no que respeita ao movimento regular das pessoas, foram sempre feitos em meios próprios. Esse fluxo de circulação foi particularmente aumentado durante a segunda metade do século XIX, pois é um período de intenso desenvolvimento económico da cidade do Porto, que se afirma pela concentração industrial e comercial, que irá determinar um galopante aumento da população. Quando, em 1864, se faz o primeiro recenseamento geral a cidade tem 86 751 habitantes, contra os 55 000 registados em 1838; mas em 1878 a população aumenta para os 105 838 e, em 1890, regista o número de 138 860 habitantes. É, também, claro que a maior parte da população se fixa na zona oriental da cidade e que a sua concentração se verifica em algumas freguesias como as de Bonfim, Campanhã, Paranhos e Cedofeita que, nesses 26 anos, registam um aumento para o dobro dos habitantes.

O quadro urbano que, assim, se abre na segunda metade do século XIX, é o de uma cidade em elevada taxa de desenvolvimento económico gerando, por sua vez, uma particular densidade física em unidades de residência e trabalho que alimentam fluxos diários de circulação muito intensos. Por outro lado, e acompanhando o ciclo europeu em iniciativas não muito distantes no tempo, são instaladas, entre 1875 e 1877, as principais articulações ferroviárias regionais da cidade do Porto, polarizadas na Boavista (para a rede costeira) e em Campanhã (para a rede interior norte e a rede sul do país). Justifica-se, então, que os promotores particulares daquele desenvolvimento, bem como a gestão municipal, se preocupem em melhorar, incentivar e beneficiar aquele quadro, despoletando iniciativas empresariais que, em óbvia correlação, visam o benefício económico próprio. Assim, não pode deixar de ser mencionado que a primeira tentativa para a formação de uma estrutura de circulação urbana para transportes de passageiros na cidade do Porto se deu em 1858, cerca de 26 anos após o aparecimento dos carros americanos nos Estados Unidos (1832); o governo não deu a autorização pedida por Albino Francisco de Paiva Araújo para instalação de uma linha de carros americanos, precisamente entre o Porto e a Foz. A data é profundamente significativa no que concerne ao particular desenvolvimento da cidade – estamos em plena entrada da conjuntura de transformação urbana incrementada por uma renovada gestão municipal que tem por base nomes muito importantes na condução dos negócios comerciais, industriais e mesmo financeiros (a criação das Associações Comercial e Industrial e os primeiros bancos) – bem como na conjuntura de modernização urbana das cidades europeias, com particular destaque para a cidade de Paris, tornada

8

O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios eléctricos.

Rui Tavares*

"O serviço dos caminhos de ferro americanos, explorado com talento, converterá em pouco tempo a Foz num bairro do Porto".
Ramalho Ortigão, As Praias de Portugal, 1876

A cidade do Porto tem gravado no seu nome o seu principal alinhamento histórico e fundacional que a singulariza como entidade urbana e que contribui para a sua distinção política, administrativa e funcional. A sua localização muito perto da foz do rio Douro e a apropriação das principais proeminências topográficas da margem norte, criaram as condições naturais para o estabelecimento de um porto fluvial, muito bem protegido e vigiado, que se afirmaram como factores decisivos para o desenvolvimento da cidade do Porto como a principal porta atlântica regional para o intercâmbio de toda a riqueza da bacia do rio Douro.
A cidade e o rio são assim duas forças físicas de um mesmo território, profundamente articuladas e alinhadas num desígnio histórico que funda as suas raízes económicas e culturais na específica função portuária. O seu desenvolvimento histórico ao longo já de mais de mil anos fundiu as duas entidades numa unidade só, consubstanciando o rio como a base de todos os principais acontecimentos urbanos, quer económicos quer culturais; é junto ao rio, com o rio e sobre o rio que o movimento de pessoas e mercadorias se anima e intensifica na correspondente proporção da riqueza urbana ao longo de toda a sua história. Apesar dessa permanência sempre se verificou uma significativa complementaridade com outros meios de circulação que, inevitavelmente, faziam os transbordos e as respectivas articulações entre o transporte fluvial e o transporte terrestre. As imagens dos "carros de bois" e os "carroções", que as antigas gravuras e os primeiros registos fotográficos postalizados revelaram, são o testemunho dessa complementaridade que, até aos anos 70 do século XIX, foram os meios exclusivos de transporte terrestre urbano.
Em tempo longo, a cidade do Porto, como todas as cidades, sempre foi uma unidade física, construída, de elevada concentração de pessoas e actividades, cujo desenvolvimento sempre dependeu dos meios e dos graus de circulação interna e de articulação externa, sobretudo entre as principais bases da fixação humana – – a residência e o trabalho. Todos os movimentos entre essas bases, quer de pessoas quer de mercadorias, até aos anos 70 do século XIX, foram de natureza particular e, no que respeita ao movimento regular das pessoas, foram sempre feitos em meios próprios. Esse fluxo de circulação foi particularmente aumentado durante a segunda metade do século XIX, pois é um período de intenso desenvolvimento económico da cidade do Porto, que se afirma pela concentração industrial e comercial, que irá determinar um galopante aumento da população. Quando, em 1864, se faz o primeiro recenseamento geral a cidade tem 86 751 habitantes, contra os 55 000 registados em 1838; mas em 1878 a população aumenta para os 105 838 e, em 1890, regista o número de 138 860 habitantes. É, também, claro que a maior parte da população se fixa na zona oriental da cidade e que a sua concentração se verifica em algumas freguesias como as de Bonfim, Campanhã, Paranhos e Cedofeita que, nesses 26 anos, registam um aumento para o dobro dos habitantes.
O quadro urbano que, assim, se abre na segunda metade do século XIX, é o de uma cidade em elevada taxa de desenvolvimento económico gerando, por sua vez, uma particular densidade física em unidades de residência e trabalho que alimentam fluxos diários de circulação muito intensos. Por outro lado, e acompanhando o ciclo europeu em iniciativas não muito distantes no tempo, são instaladas, entre 1875 e 1877, as principais articulações ferroviárias regionais da cidade do Porto, polarizadas na Boavista (para a rede costeira) e em Campanhã (para a rede interior norte e a rede sul do país). Justifica-se, então, que os promotores particulares daquele desenvolvimento, bem como a gestão municipal, se preocupem em melhorar, incentivar e beneficiar aquele quadro, despoletando iniciativas empresariais que, em óbvia correlação, visam o benefício económico próprio. Assim, não pode deixar de ser mencionado que a primeira tentativa para a formação de uma estrutura de circulação urbana para transportes de passageiros na cidade do Porto se deu em 1858, cerca de 26 anos após o aparecimento dos carros americanos nos Estados Unidos (1832); o governo não deu a autorização pedida por Albino Francisco de Paiva Araújo para instalação de uma linha de carros americanos, precisamente entre o Porto e a Foz. A data é profundamente significativa no que concerne ao particular desenvolvimento da cidade – estamos em plena entrada da conjuntura de transformação urbana incrementada por uma renovada gestão municipal que tem por base nomes

* Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, Faculdade de Arquitectura, Universidade do Porto.

como modelo de todas as reformas urbanas e, também, de modernidade da vida através de um dos sinais mais expressivos – a circulação de passageiros em transporte colectivo urbano (1852-1853).

A cidade do Porto, porém, haveria de esperar 18 anos passados sobre aquela tentativa para ter a segunda iniciativa empresarial que viria a implementar a primeira estrutura instalada com sucesso para estabelecer uma rede de transportes públicos urbanos. Em 1870, a 25 de Agosto, o Barão da Trovisqueira, vê aprovada pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o seu pedido de concessão para estabelecer *«…na estrada pública entre a cidade do Porto e a povoação da Foz, podendo prolongar-se até Matosinhos, um caminho de ferro para transporte de passageiros e mercadorias, servidos por cavalos (rail road)…»* (Collecção official da Legislação Portugueza, anno de 1870, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871). Entre as cláusulas estabelecidas pode perceber-se o esforço que a empresa teria de fazer pela obrigatoriedade de abrir a linha nivelada e construída em um dos lados sobre a *«facha empedrada da estrada de forma a não embaraçar o transito de passageiros e vehiculos ordinarios, effectuando-se para esse fim os alargamentos necessarios nos pontos em que a pequena largura da estrada assim o exigir.».* O texto legal da concessão alarga ainda as obrigatoriedades *«…a não damnificar a estrada, responsabilisando-se pelos estragos que n'ella porventura faça, bem como a repo-la no primeiro estado e à sua custa, quando por qualquer eventualidade deixe de concluir-se a sobredita linha ferrea ou cesse a sua exploração.»,* o que revela bem a dificuldade e arrojo económico em iniciar tal empreendimento. A questão da regularização e conservação da estrada marginal ao Douro levanta uma das maiores dificuldades construtivas e revela, igualmente, uma das maiores polémicas administrativas geradas pela iniciativa e que haveria de envolver conflituosamente, durante largos anos, as entidades ligadas ao processo, nomeadamente a empresa, a câmara municipal e o governo. Na base do conflito está o problema da alçada administrativa dos terrenos marginais, logo da própria via marginal, que o governo central tinha em atribuição administrativa desde 1840, mas o traçado de toda a linha em carril ferroviário plano dos transportes urbanos não se ficava, apenas, pela ocupação da extensão pertencente ao governo, mas iria ocupar, inevitavelmente, outras vias da cidade e mesmo a própria linha original estendia-se para o lado oriental até a Porta Nobre e Rua Nova da Alfândega, ou seja toda a zona fronteira ao novo edifício sede administrativo portuário, que estava em construção desde 1860, na sequência das iniciativas do Ministério das Obras Públicas, criado em 1852. Essa era, aliás, uma das razões que justifica o pedido da concessão para o transporte de pessoas e mercadorias, entre o Porto e a Foz.

Outro aspecto significativo sobre a vantagem dos transportes urbanos, e também exigido nas condições da concessão, é o da obrigatoriedade de transportar gratuitamente as malas do correio e de as entregar nas respectivas estações.

O processo empresarial de montagem e construção física do plano para as ligações urbanas em carril viria a revelar-se, contudo, como uma sucessão de episódios importantes para se perceber a dinâmica económica e administrativa da cidade, ainda que, o sucesso da iniciativa esteja efectivamente instalado na sua linha original, inaugurada em 15 de Maio de 1872. Dois anos após o pedido e tendo em consideração as condições exigidas e tecnicamente disponíveis à época é,

9

Baixa do Porto. Teófilo Rego, década de 1960
Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico

Porto downtown. Teófilo Rego, 1960's decade
Porto Tramcar Museum Photographic Archive

realmente, uma obra digna de admiração. Até porque ela coloca o Porto na vanguarda dos transportes urbanos por *"carril americano"*, puxado em tracção animal, em termos peninsulares e acompanhando os avanços dados no resto da Europa e no Brasil. A sequência do processo é, assim, interessante de seguir, já que o Barão da Trovisqueira transfere os direitos, logo em 1871, para Melo e Faro e Tavares Basto que, por sua vez, os viriam a transferir para a Companhia Carril de Ferro Americano do Porto à Foz e Matosinhos, constituída em 8 de Março de 1873, um ano após a inauguração da primeira linha.

Integrados nesse processo, estão os conflitos com a câmara municipal que, logo em 27 de Março de 1873, atribui uma nova concessão para a instalação do transporte urbano em *"carril americano"* a António Manuel Vieira de Castro e Evaristo Pinto, que promovem a criação da Companhia Carris de Ferro do Porto, cuja sede se instala precisamente na Boavista, junto à estação terminal dos caminhos-de-ferro de articulação costeira. Esse facto viria a atribuir o designativo popular de *"companhia de cima"* para a diferenciar da outra, dita *"companhia de baixo"* ou *"trem do ouro"*. As duas companhias serviriam, assim, as zonas mais importantes na diferenciação de cota, nunca, enquanto companhias independentes, chegando a fazer corresponder qualquer articulação entre a zona baixa da cidade e a zona alta. Isso só viria a acontecer, após 1893, quando as duas companhias se fundiram numa só empresa, vindo a Companhia Carris a incorporar a Companhia Carril.

O desenvolvimento da rede de americano processou-se independentemente destas atribulações, implementado pelas duas companhias, mas com particular destaque para a companhia Carris, que veio a construir a principais linhas de articulação na zona alta, entre os extremos da cidade, bem como a introduzir as novas forças motrizes para a tracção do americano. Deste modo, foi ela que inaugurou a tracção a vapor, em 1878, na linha da Boavista até à Foz e prolongada depois até Matosinhos e Leça. O vapor era a solução que parecia mais indicada para as linhas periféricas e assim aconteceu até 1914. Já a tracção animal veio a ser abandonada, definitivamente, em 1904. A verdadeiramente moderna e definitiva inovação veio a ser a introdução da tracção eléctrica, cujos primeiros estudos ainda se fazem em 1886, e que viria a ser aplicada em 1895, inaugurando a linha que vencia a difícil articulação entre as duas cotas da cidade, pela rampa da Restauração, entre Massarelos e o Carmo.

A rede de transportes urbanos, nestas sucessivas etapas de construção e modernização, fazem transparecer uma dinâmica e uma capacidade de gerir a cidade e de a empreender verdadeiramente notável, estabelecendo formas de articulação central e periférica que, se atentarmos à forma e às datas de construção, são reveladoras de uma estrutura urbana que se pretendia coesa e articulada em rede. Esse aspecto fica evidente quando se verifica que, logo em 1875, o centro da cidade estava articulado pelo *"americano"* com os extremos oriental e ocidental da cidade, e a norte até a Aguardente (Marquês); que toda a linha marginal estava servida pelo mesmo transporte em facilidade de circulação de pessoas e mercadorias; que deste modo se faziam as correspondentes articulações entre a cidade interna e as principais ligações ferroviárias estabelecidas na Boavista e em Campanhã. Outro dos aspectos, profundamente significativo em período sazonal, era a ligação à

10

Vista da cidade do Porto. Teófilo Rego, década de 1960
Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico

Birds eye view of Porto. Teófilo Rego, 1960's decade
Porto Tramcar Museum Photographic Archive

muito importantes na condução dos negócios comerciais, industriais e mesmo financeiros (a criação das Associações Comercial e Industrial e os primeiros bancos) - bem como na conjuntura de modernização urbana das cidades europeias, com particular destaque para a cidade de Paris, tornada como modelo de todas as reformas urbanas e, também, de modernidade da vida através de um dos sinais mais expressivos - a circulação de passageiros em transporte colectivo urbano (1852-1853). A cidade do Porto, porém, haveria de esperar 18 anos sobre aquela tentativa para ter a segunda iniciativa empresarial que viria a implementar a primeira estrutura instalada com sucesso para estabelecer uma rede de transportes públicos urbanos. Em 1870, a 25 de Agosto, o Barão da Trovisqueira, vê aprovada pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Comércio e Indústria, o seu pedido de concessão para estabelecer «...na estrada pública entre a cidade do Porto e a povoação da Foz, podendo prolongar-se até Matosinhos, um caminho de ferro para transporte de passageiros e mercadorias, servidos por cavalos (rail road)...» (Collecção official da Legislação Portugueza, anno de 1870, Lisboa, Imprensa Nacional, 1871). Entre as cláusulas estabelecidas pode perceber-se o esforço que a empresa teria de fazer pela obrigatoriedade de abrir a linha nivelada e construída em um dos lados sobre a «facha empedrada da estrada de forma a não embaraçar o transito de passageiros e vehiculos ordinarios, effectuando-se para esse fim os alargamentos necessarios nos pontos em que a pequena largura da estrada assim o exigir.». O texto legal da concessão alarga ainda as obrigatoriedades «...a não damnificar a estrada, responsabilisando-se pelos estragos que n'ella porventura faça, bem como a repo-la no primeiro estado e à sua custa, quando por qualquer eventualidade deixe de concluir-se a sobredita linha ferrea ou cesse a sua exploração.», o que revela bem a dificuldade e arrojo económico em iniciar tal empreendimento. A questão da regularização e conservação da estrada marginal ao Douro levanta uma das maiores dificuldades construtivas e revela, igualmente, uma das maiores polémicas administrativas geradas pela iniciativa e que haveria de envolver conflituosamente, durante largos anos, as entidades ligadas ao processo, nomeadamente a empresa, a câmara municipal e o governo. Na base do conflito está o problema da alçada administrativa dos terrenos marginais, logo da própria via marginal, que o governo central tinha em atribuição administrativa desde 1840, mas o traçado de toda a linha em carril ferroviário no plano dos transportes urbanos não se ficava, apenas, pela ocupação da extensão pertencente ao governo, mas iria ocupar, inevitavelmente, outras vias da cidade e mesmo a própria linha original estendia-se para o lado oriental até à Porta Nobre e Rua Nova da

Foz no período de *"ir a banhos"*, que fica expressa, em 1878, por Lady Jackson *«Os Americanos, que desde as cinco até às dez horas da manhã vêem do Porto cheios de banhistas, à noute enchem-se a transbordar com as pessoas que vivem na cidade ou perto, ou entre ella e S. João da Foz, as quaes regularmente dão o seu passeio, depois de jantar, pela Praia, onde tem a certeza de encontrar os seus amigos e relações, e assentam-se a palestrear e fumar debaixo das arvores por largo espaço. Não são somente os cavalheiros que se ajuntam n'esta esplanada movediça e cheia de pó, mas é também o logar de reunião predilecto de suas excellencias. Todas as classes, elegância, belleza e commercio do Porto e Foz deparam-se-nos ali trajando as ultimas modas de Paris.»* (Fair Lusitania – Formosa Lusitânia, traduzida e anotada por Camilo Castello Branco, 1878).

A introdução da tracção eléctrica é uma alteração decisiva nas condições de circulação, na modernidade dos meios e na comodidade dos passageiros, na capacidade de ultrapassar barreiras físicas urbanas até aí intransponíveis, quer na cidade, quer entre esta e a outra margem, atravessando o rio Douro em 1899, pelo tabuleiro superior da nova ponte Luís I, inaugurada em 1886. Essa capacidade também exigiu novas instalações e novas localizações urbanas para a produção da força motriz, para a sua difusão pela rede alimentando a circulação dos eléctricos; exigências essas que determinaram uma nova fase no processo de instalação dos transportes urbanos, que requerem estudos e soluções que acompanham as novas tecnologias, que obrigam a novos edifícios e novas instalações mecânicas que exigem, também, novas soluções arquitectónicas e construtivas que só o avanço técnico em geral permitiriam ter o tempo do seu tempo. Mais uma vez se verifica que a presença do rio Douro é decisiva nesta nova fase e é precisamente junto a ele que, em dois momentos separados por 20 anos, se vai construir o "coração" desse corpo alimentado a nova energia, agora limpa (sem vestígios animais e sem fumos) e com uma grande importância urbana pela higiene que isso significava – a electricidade. Porém, e em termos urbanos, a produção dessa energia não era integralmente limpa já que o carvão era a matéria-prima indispensável, gerando um ambiente industrial que, com os anos, se torna uma presença bem prejudicial à saúde e ambiente urbanos. São, assim construídas a Central da Arrábida, com o equipamento aí colocado em 1895, e a Central Termoeléctrica de Massarelos, inaugurada no ano de 1915, e que substituiu a anterior por imposição da Câmara Municipal, de 1906, mas cujo processo se alongou entre as primeiras soluções de projecto, entre 1909 e 1915.

O edifício desta central, que só veio a ser desafectado nos anos 50 do século XX, foi projectado e superiormente dirigido no processo construtivo e respectivas instalações e equipamentos produtivos da energia por Luís Couto dos Santos (1872-1938), Engenheiro Civil de Obras Públicas pela Academia Politécnica do Porto (1894). O edifício foi projectado, como não podia deixar de ser, como um edifício fabril a que não faltava a chaminé para a saída dos gases da combustão do carvão que alimentava a máquina a vapor, que produzia a energia mecânica para o funcionamento dos motores térmicos. A água era bombeada através do rio Douro, o que continua a tornar a sua presença incontornável em todo este processo. Foram instaladas, em 1915, vinte caldeiras e outros equipamentos necessários à produção eléctrica (novos geradores de vapor, alternadores, dínamos, comutatrizes). Outros equipamentos anexos são também indicados por Couto

12

Foz do Douro. Carlos Relvas, 1871/1875
Casa Estúdio Carlos Relvas

Foz do Douro. Carlos Relvas, 1871/1875
Carlos Relvas House-Studio

predilecto de suas excellencias. Todas as classes, elegância, belleza e commercio do Porto e Foz deparam-se-nos ali trajando as ultimas modas de Paris.» (Fair Lusitania - Formosa Lusitânia, traduzida e anotada por Camilo Castello Branco, 1878).
A introdução da tracção eléctrica é uma alteração decisiva nas condições de circulação, na modernidade dos meios e na comodidade dos passageiros, na capacidade de ultrapassar barreiras físicas urbanas até aí intransponíveis, quer na cidade, quer entre esta e a outra margem, atravessando o rio Douro em 1899, pelo tabuleiro superior da nova ponte Luís I, inaugurada em 1886. Essa capacidade também exigiu novas instalações e novas localizações urbanas para a produção da força motriz, para a sua difusão pela rede alimentando a circulação dos eléctricos; exigências essas que determinaram uma nova fase no processo de instalação dos transportes urbanos, que requerem estudos e soluções que acompanham as novas tecnologias, que obrigam a novos edifícios e novas instalações mecânicas que exigem, também, novas soluções arquitectónicas e construtivas que só o avanço técnico em geral permitiriam ter o tempo do seu tempo. Mais uma vez se verifica que a presença do rio Douro é decisiva nesta nova fase e é precisamente junto a ele que, em dois momentos separados por 20 anos, se vai construir o "coração" desse corpo alimentado a nova energia, agora limpa (sem vestígios animais e sem fumos) e com uma grande importância urbana pela higiene que isso significava - a electricidade. Porém, e em termos urbanos, a produção dessa energia não era integralmente limpa já que o carvão era a matéria-prima indispensável, gerando um ambiente industrial que, com os anos, se torna uma presença bem prejudicial à saúde e ambiente urbanos. São, assim construídas a Central da Arrábida, com o equipamento aí colocado em 1895, e a Central Termoeléctrica de Massarelos, inaugurada no ano de 1915, e que substituiu a anterior por imposição da Câmara Municipal, de 1906, mas cujo processo se alongou entre as primeiras soluções de projecto, entre 1909 e 1915.
O edifício desta central, que só veio a ser desafectado nos anos 50 do século XX, foi projectado e superiormente dirigido no processo construtivo e respectivas instalações e equipamentos produtivos da energia por Luís Couto dos Santos (1872-1938), Engenheiro Civil de Obras Públicas pela Academia Politécnica do Porto (1894). O edifício foi projectado, como não podia deixar de ser, como um edifício fabril a que não faltava a chaminé para a saída dos gases da combustão do carvão que alimentava a máquina a vapor, que produzia a energia mecânica para o funcionamento dos motores térmicos. A água era bombeada através do rio Douro, o que continua a tornar a sua presença

13

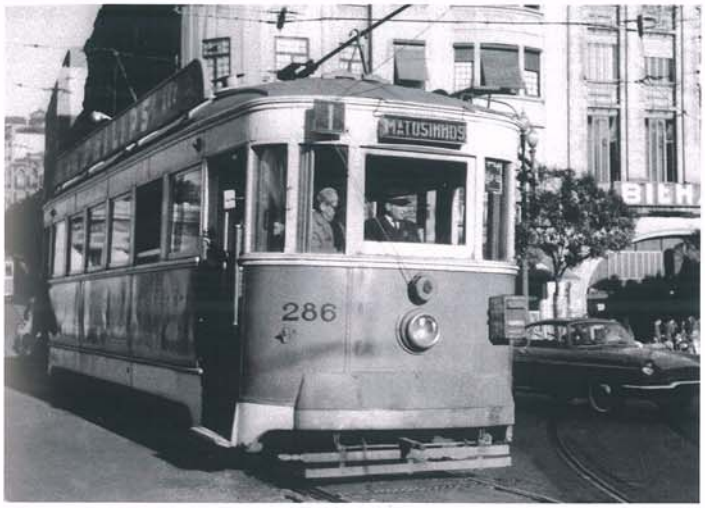
Arrábida. Teófilo Rego, década de 1960
Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico

Arrábida. Teófilo Rego, 1960's decade
Porto Tramcar Museum Photographic Archive

19

Carro eléctrico nº286 com caixa de correio.
Autor desconhecido, s/d. Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico

Tramcar nº286 with mailbox.
Unknown author, unknown date. Porto Tramcar Museum Photographic Archive



da arquitectura francesa Beaux-Arts que é dominante nas edificações públicas e privadas durante as duas primeiras décadas do século XX. Esta influência não podia deixar de se verificar igualmente no edifício projectado para a nova Central Termoeléctrica de Massarelos, onde sobressai uma linguagem arquitectónica de marcação de vãos em módulos envidraçados duplos e arqueados, ritmados pelo coroamento de platibandas diferenciadas, acompanhando a modernização arquitectónica da cidade que a proximidade ao modelo parisiense introduziu. O resultado é um facies marcadamente urbano ao edifício, a que não é alheio o espaço fronteiro delimitado que o coloca em segundo plano e que contribui para uma presença urbana já não caracterizadamente fabril.

Esses anos de domínio administrativo republicano afirmaram a capacidade municipal para implementar e controlar acontecimentos urbanos que são bases fundamentais à vida urbana, procurando a sua municipalização, entre as quais se contam a circulação e transportes colectivos de passageiros.

O esforço para integrar todo o serviço público de transportes urbanos na alçada da gestão municipal avançou logo em 1917, mas a força legal das concessões atribuídas à Companhia Carris impossibilitaram a concretização desse designio político até 1946.

O ano de 1931 iniciou uma nova etapa no edifício, com a sua renovação e ampliação para a instalação de novas caldeiras, sendo, então, montada uma chaminé metálica. A função original deste edifício só viria a ser encerrada em 1962, quando foi desmontada grande parte das instalações e mecanismos produtores de energia, mas a vida do edifício não termina nessa fase, pois alguns dos equipamentos foram preservados e, hoje, encontra-se já ao serviço da cidade em unidade museológica e vai, agora, iniciar uma nova fase nesta mesma função com o novo projecto de adaptação e criação do novo museu, conservando a sua presença histórica no perfil e no espaço urbano da cidade do Porto.

O seu maior contributo histórico para a cidade do Porto foi o de alimentar um processo de desenvolvimento urbano, fixado na circulação física pela cidade, cuja visibilidade foi uma marca construtiva e uma materialidade memorável, em mais de um século. O seu contributo inovador e de modernização da cidade, tornando-a tão igual a tantas cidades europeias e mundiais nesse traço de modernidade, mas singularizando-a em tempo avançado de iniciativa peninsular e, sobretudo, singularizando-a em termos de uma imagem móvel, cheia de cor amarela, deixando um rasto de patine acastanhada nas construções faceadas em azulejo pela descarga dos rolamentos nos cabos eléctricos, fixados ao longo das suas ruas.

Outros contributos para a modernidade poderiam ser registados, como, por exemplo, o serviço telefónico interno estabelecido entre

Figura 31 - Projecto da Central Termoeléctrica, 1921
(ADP-FSTCP)

dos Santos (bateria de acumuladores de excitação, bomba elevatória para água de alimentação do depósito) que fazem do conjunto um complexo produtivo com importante expressão na imagem marginal da cidade; nesta imagem não falta o sinal mais evidente da sua função – a chaminé - construída nas traseiras do edifício em tijolo burro e posteriormente substituída pela construção da segunda solução na fachada frontal do edifício, no ano de 1924.

Os anos em que o edifício é projectado e construído são de uma importância maior para o desenvolvimento da cidade, já que correspondem, precisamente, à mudança da ordem política nacional da Monarquia para a República e à afirmação do poder municipal face ao poder central. As novas administrações camarárias republicanas, legitimadas pelas eleições de 1914, empreendem um programa de reforma urbana da cidade do Porto que compreende os principais núcleos funcionais da vida urbana, projectando uma nova distribuição urbana para novas unidades (matadouro, mercado central, balneários públicos, quartel de bombeiros, bairros económicos, colónia balnear), novas infraestruturas (saneamento, abastecimento de água) e novos arruamentos e, sobretudo, um novo Centro Cívico com especial destaque para o novo edifício dos Paços Municipais (Avenida dos Aliados). Este programa urbano implica uma substancial alteração na imagem da cidade, sobretudo no centro urbano, com uma forte influência da arquitectura francesa Beaux-Arts que é dominante nas edificações públicas e privadas durante as duas primeiras décadas do século XX. Esta influência não podia deixar de se verificar igualmente no edifício projectado para a nova Central Termoeléctrica de Massarelos, onde sobressai uma linguagem arquitectónica de marcação de vãos em módulos envidraçadas duplos e arqueados, ritmados pelo coroamento de platibandas

Central Termoeléctrica de Massarelos.
Teófilo Rego, década de 1960
Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico

Massarelos Thermoelectric Plant.
Teófilo Rego, 1960's decade
Porto Tramcar Museum Photographic Archive

a central e as subestações, entre os diversos serviços e, até, entre as residências de funcionários superiores, em 1935.
Os transportes urbanos e a unidade produtiva da Central Termoeléctrica de Massarelos contribuíram para uma das maiores e mais expressivas mudanças na cidade do Porto, desde 1872. Toda a cidade se viu alterada na sua base construtiva e material ao nível do plano das ruas, pelos carris do "americano" e depois do "eléctrico", que a sulcaram por quase todas as principais ruas em movimentos simples ou duplos, de "vai-e-vem" contínuo e regular. Olhar o chão e ver essas linhas de desenho "infinito", aparente indicador do contínuo urbano, guia de toda a nossa relação com a cidade, passou a ser uma das imagens mais fortes da identidade urbana; mas ao levantar os olhos, a imagem completa-se com um "tecto" urbano de fios condutores dessa animada identidade, razão de ser daquele desenho férreo, como se a nossa presença e movimento na cidade estivesse envolvida por uma carga energética, verdadeira, que não nos perturba, mesmo sabendo que ela é contínua entre os carris e esses fios.
Esta imagem, impregnada na memória histórica da cidade e na sua imagem ao longo de todo um século, ainda pertence a uma memória vivida e olhada por todos os que circularam pela cidade em pleno século XX, como muitos de nós. É uma das maiores singularidades urbanas que este novo projecto de requalificação da Central Termoeléctrica de Massarelos vai manter viva.

Referências Bibliográficas

ALVES, Jorge Fernandes, *Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes colectivos do Porto.* "Revista da Faculdade de Letras, História", Porto, III série, vol. 1, 2000, pp.101-111

Companhia Carris de Ferro do Porto, 1873-1946, Arquivo Distrital do Porto, cod. Ref. PT/ADPRT/EMP/CCFP

DIAS, Henrique Manuel Costa, *A Central Termoeléctrica de Massarelos. O Museu do Carro Eléctrico.* http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5290.pdf

GUEDES, Vaz M, *Tracção eléctrica 2006.* http://paginas.fe.up.pt/tre/Textos/TrE-1.pdf

GUEDES, Vaz M., *A Estação Central Geradora de Massarelos,* 2º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Electrotécnica da Ordem dos Engenheiros, Lisboa 1995, pp. 353-364

MARTINS, Fernando Pinheiro, *O Carro Eléctrico na Cidade do Porto* - Dissertação de Mestrado - FEUP 2007

MESQUITA, Mário João, *A cidade dos transportes. Da Companhia Carris de Ferro do Porto à municipalização dos serviços.* Porto, 2008

Museu do Carro Eléctrico da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (MCE). http://www.museudocarroelectrico.pt/default.aspx

NONELL, Anni Günther & DOMINGUES, Álvaro & TAVARES, Rui, *Oporto.* In *"Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica"*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània - UPC / Salvat, 1994

REAL, Manuel Luis & TAVARES, Rui, *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto.* "Povos e Culturas", 2, Lisboa, 1987, pp. 389-417

TAVARES, Rui, *A Alfândega Nova do Porto. Projectos e Realidades.* In *"Alfândega Nova - O Sítio e o Signo"*, vol. I, Museu de Transportes e Comunicações, Porto, 1995

diferenciadas, acompanhando a modernização arquitectónica da cidade que a proximidade ao modelo parisiense introduziu. O resultado é um facies marcadamente urbano ao edifício, a que não é alheio o espaço fronteiro delimitado que o coloca em segundo plano e que contribui para uma presença urbana já não caracterizadamente fabril.

Esses anos de domínio administrativo republicano afirmaram a capacidade municipal para implementar e controlar acontecimentos urbanos que são bases fundamentais à vida urbana, procurando a sua municipalização, entre as quais se contam a circulação e transportes colectivos de passageiros. O esforço para integrar todo o serviço público de transportes urbanos na alçada da gestão municipal avançou logo em 1917, mas a força legal das concessões atribuídas à Companhia Carris impossibilitaram a concretização desse desígnio político até 1946.

O ano de 1931 iniciou uma nova etapa no edifício, com a sua renovação e ampliação para a instalação de novas caldeiras, sendo, então, montada uma chaminé metálica. A função original deste edifício só viria a ser encerrada em 1962, quando foi desmontada grande parte das instalações e mecanismos produtores de energia, mas a vida do edifício não termina nessa fase, pois alguns dos equipamentos foram preservados e, hoje, encontra-se já ao serviço da cidade em unidade museológica e vai, agora, iniciar uma nova fase nesta mesma função com o novo projecto de adaptação e criação do novo museu, conservando a sua presença histórica no perfil e no espaço urbano da cidade do Porto.

O seu maior contributo histórico para a cidade do Porto foi o de alimentar um processo de desenvolvimento urbano, fixado na circulação física pela cidade, cuja visibilidade foi uma marca construtiva e uma materialidade memorável, em mais de um século. O seu contributo inovador e de modernização da cidade, tornando-a tão igual a tantas cidades europeias e mundiais nesse traço de modernidade, mas singularizando-a em tempo avançado de iniciativa peninsular e, sobretudo, singularizando-a em termos de uma imagem móvel, cheia de cor amarela, deixando um rasto de patine acastanhada nas construções faceadas em azulejo pela descarga dos rolamentos nos cabos eléctricos, fixados ao longo das suas ruas.

Outros contributos para a modernidade poderiam ser registados, como, por exemplo, o serviço telefónico interno estabelecido entre a central e as subestações, entre os diversos serviços e, até, entre as residências de funcionários superiores, em 1935.

Os transportes urbanos e a unidade produtiva da Central Termoeléctrica de Massarelos contribuíram para uma das maiores e mais expressivas mudanças na cidade do Porto, desde 1872. Toda a cidade se viu alterada na sua base construtiva e material ao nível do plano das ruas, pelos carris do *"americano"* e depois do *"eléctrico"*, que a sulcaram por quase todas as principais ruas em movimentos simples ou duplos, de *"vai-e-vem"* contínuo e regular.

Olhar o chão e ver essas linhas de desenho *"infinito"*, aparente indicador do contínuo urbano, guia de toda a nossa relação com a cidade, passou a ser uma das imagens mais fortes da identidade urbana; mas ao levantar os olhos, a imagem completa-se com um *"tecto"* urbano de fios condutores dessa animada identidade, razão de ser daquele desenho férreo, como se a nossa presença e

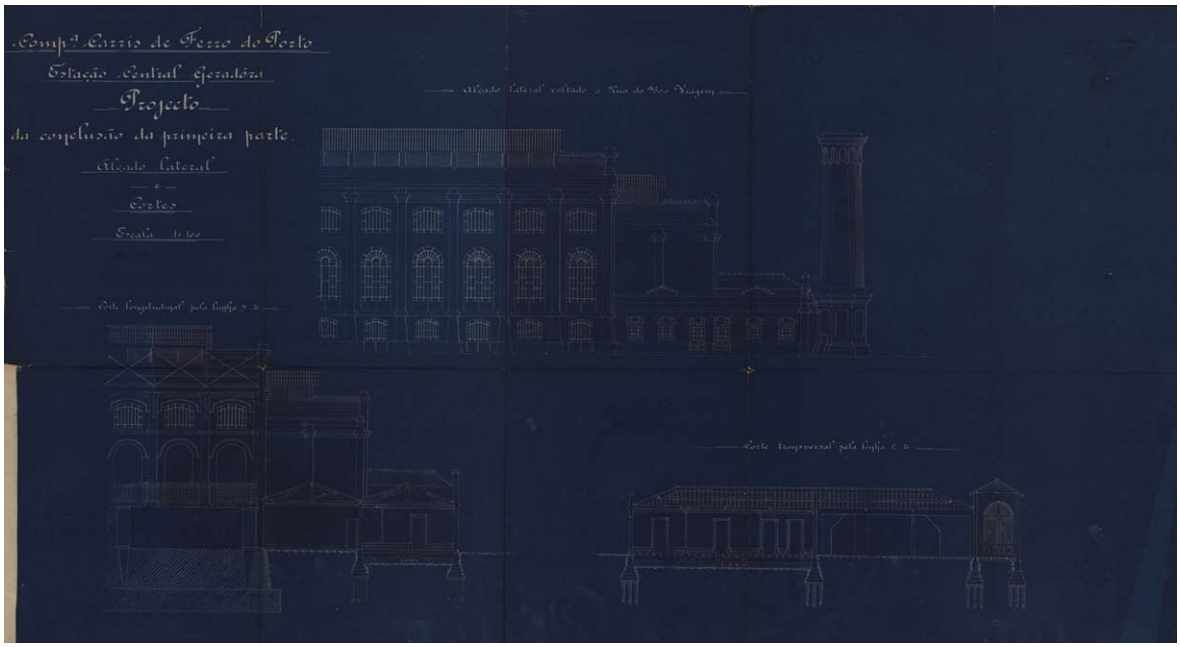


Figura 32 - Projecto da Central Termoeléctrica, 1921
(ADP-FSTCP)

movimento na cidade estivesse envolvida por uma carga energética, verdadeira, que não nos perturba, mesmo sabendo que ela é contínua entre os carris e esses fios.

Esta imagem, impregnada na memória histórica da cidade e na sua imagem ao longo de todo um século, ainda pertence a uma memória vivida e olhada por todos os que circularam pela cidade em pleno século XX, como muitos de nós. É uma das maiores singularidades urbanas que este novo projecto de requalificação da Central Termoeléctrica de Massarelos vai manter viva.

Referências Bibliográficas

ALVES, Jorge Fernandes, Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes colectivos do Porto. "Revista da Faculdade de Letras, História", Porto, III série, vol. 1, 2000, pp.101-111

Companhia Carris de Ferro do Porto, 1873-1946, Arquivo Distrital do Porto, cod. Ref. PT/ADPRT/EMP/CCFP

DIAS, Henrique Manuel Costa, A Central Termoeléctrica de Massarelos. O Museu do Carro Eléctrico. http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5290.pdf

GUEDES, Vaz M, Tracção eléctrica.2006. http://paginas.fe.up.pt/tre/Textos/TrE-1.pdf

GUEDES, Vaz M., A Estação Central Geradora de Massarelos, 2º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Electrotécnica da Ordem dos Engenheiros, Lisboa 1995, pp. 353-364

MARTINS, Fernando Pinheiro, O Carro Eléctrico na Cidade do Porto - Dissertação de Mestrado - FEUP 2007

MESQUITA, Mário João, A cidade dos transportes. Da Companhia Carris de Ferro do Porto à municipalização dos serviços. Porto, 2008

Museu do Carro Eléctrico da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (MCE). http://www.museudocarroelectrico.pt/default.aspx

NONELL, Anni Günther & DOMINGUES, Álvaro & TAVARES, Rui, Oporto. In "Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica", Barcelona, Centre de Cultura Contemporània - UPC / Salvat, 1994

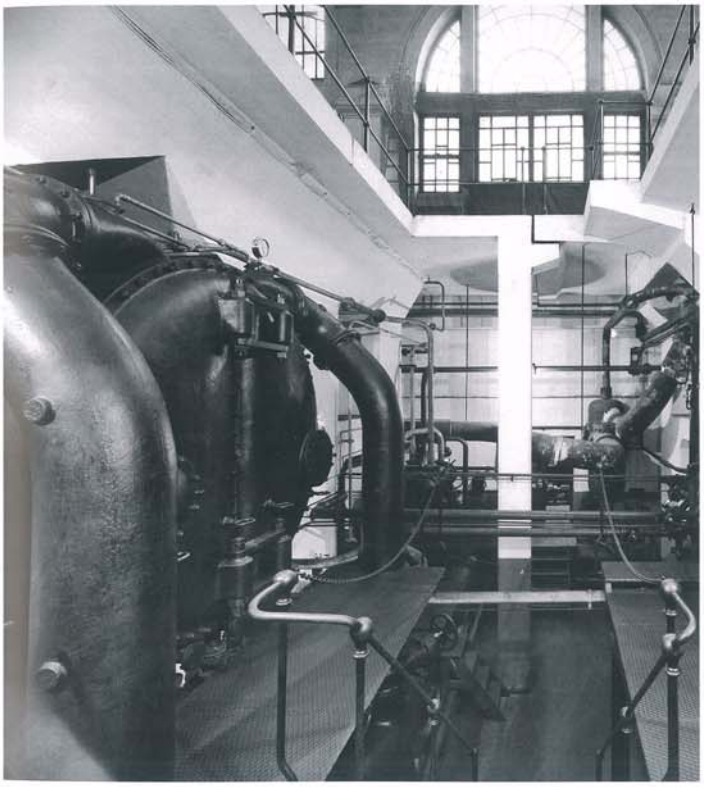
REAL, Manuel Luis & TAVARES, Rui, Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto. "Povos e Culturas", 2, Lisboa, 1987, pp. 389-417

TAVARES, Rui, A Alfândega Nova do Porto. Projectos e Realidades. In "Alfândega Nova - O Sítio e o Signo", vol. I, Museu de Transportes e Comunicações, Porto, 1995

25

Central Termoeléctrica de Massarelos.
Teófilo Rego, década de 1960
Arquivo Fotográfico do Museu do Carro Eléctrico

Massarelos Thermoelectric Plant.
Teófilo Rego, 1960's decade
Porto Tramcar Museum Photographic Archive



bibliographic references

ALVES, Jorge Fernandes, *Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes colectivos do Porto*. "Revista da Faculdade de Letras, História", Porto, III série, vol. I, 2000, pp.101-111

Companhia Carris de Ferro do Porto, 1873-1946, Arquivo Distrital do Porto, cod. Ref. PT/ADPRT/EMP/CCFP

DIAS, Henrique Manuel Costa, *A Central Termoeléctrica de Massarelos. O Museu do Carro Eléctrico*. http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5290.pdf

GUEDES, Vaz M, *Tracção eléctrica 2006*. http://paginas.fe.up.pt/tre/Textos/TrE-1.pdf

GUEDES, Vaz M., *A Estação Central Geradora de Massarelos*. 2º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Electrotécnica da Ordem dos Engenheiros, Lisboa 1995, pp. 353-364

MARTINS, Fernando Pinheiro, *O Carro Eléctrico na Cidade do Porto* - Dissertação de Mestrado - FEUP 2007

MESQUITA, Mário João, *A cidade dos transportes. Da Companhia Carris de Ferro do Porto à municipalização dos serviços*. Porto, 2008

Museu do Carro Eléctrico da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (MCE). http://www.museudocarroelectrico.pt/default.aspx

NONELL, Anni Günther & DOMINGUES, Álvaro & TAVARES, Rui, *Oporto*. In *"Atlas Historico de las Ciudades Europeas, I, Peninsula Iberica"*, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània - UPC / Salvat, 1994

REAL, Manuel Luis & TAVARES, Rui, *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto*. "Povos e Culturas", 2, Lisboa, 1987, pp. 389-417

TAVARES, Rui, *A Alfândega Nova do Porto. Projectos e Realidades*. In *"Alfândega Nova - O Sítio e o Signo"*, vol. I, Museu de Transportes e Comunicações, Porto, 1995

PORTO REPUBLICANO – HABITAÇÃO ECONÓMICA

O texto que se apresenta neste trabalho foi publicado num manual de um curso de especialização profissional, promovido pela URBE, correspondendo a uma das suas unidades pedagógicas – *História da Promoção Pública da Habitação em Portugal - Uma Panorâmica Histórica*, assim designada por proposta nossa. Foi aliviado nas anotações bibliográficas e documentais, para melhor se adaptar aos objectivos do curso de Auditores de Habitação, embora se mantenham as principais referências bibliográficas, como é corrente em textos publicados em simpósios científicos. Posteriormente, foi adaptado, revisto e ampliado para uma intervenção em congresso que se realiza em Março de 2013 – o 2º Congresso Internacional de Habitação no Espaço Lusófono (CIEHL2), no Laboratório Nacional de Engenharia Civil, Lisboa. Nesse novo texto reforça-se a questão importante e de grande singularidade do caso do Porto, que é a criação de modelos que fixam as principais soluções arquitectónicas para a habitação económica de iniciativa pública, do governo central e dos governos municipais, que se difundem pelo país, após a sua pioneira edificação no Porto e, depois, em Lisboa, nas fases sucessivas da Primeira República e do Estado Novo[427].

As primeiras iniciativas para a construção de habitação económica na cidade do Porto são anteriores à Primeira República. Acompanham o debate político, filantrópico e, até, empresarial,

427.Esse texto está já incluído nas actas do congresso, mas como não foi ainda editado e público se entendeu não o inserir neste trabalho, até porque os direitos foram exigidos pelo Laboratório Nacional de Engenharia Civil – Tavares, Rui - A Promoção Pública da Habitação em Portugal. Panorâmica Histórica. Os programas de habitação económica do Porto no século XX - a fixação de modelos. In *Actas do "2.º Congresso Internacional da Habitação no Espaço Lusófono (2.º CIHEL)"*. Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil, 2013 (Março (13-15). Assinalam-se aqui as principais actualizações bibliográficas aí referidas e que merecem destaque: Coelho, António Baptista – *Habitação de interesse social em Portugal,1988-2005*. Pref. Nuno Teotónio Pereira, Raúl Hestnes Ferreira, Lisboa: Livros Horizonte, 2009; Tavares, Maria – Casas a Norte: as HE num processo de continuidade. In *Ilhas, Bairros Sociais e Classes Laboriosas na Cidade do Porto (1956-2006)*, Porto: FLUP - Instituto de Sociologia, 2010; Gonçalves, Eliseu – O alojamento operário portuense nas primeiras décadas do século XX: da Casa Familiar ao Bloco Comunitário. In *Ilhas, Bairros Sociais e Classes Laboriosas na Cidade do Porto (1956-2006)*, 2010, p.126-134.

que decorre na cidade nos finais do século XIX, para resolver um problema gravíssimo de habitação para as classes trabalhadoras (e mesmo para a população em geral, ao nível dos estratos sociais mais débeis – o problema das *"ilhas"*, assim conhecido pela tipologia urbana mais frequente para resolver o assunto)[428]. Tratou-se da conhecida acção de *O Comércio do Porto*, jornal diário, que lança uma petição pública e depois um peditório, para a construção de um grupo de casas nos modelos de França - os HBM (*Habitation à Bon Marché*)[429]. A Primeira República, não obstante se ter logo encarregado da gestão do problema, só em 1914, após o sufrágio eleitoral, estuda uma série de unidades de habitação, em pequenos bairros, no modelo das unidades do norte e centro europeu, as *garden-cities*[430]. O aspecto mais importante é o facto de se construir as ditas *"Colónias Operárias"* (assim designadas certamente por motivos de propaganda política pois não se destinavam exclusivamente a operários) em terrenos municipais ou municipalizados. Destaca-se a precocidade (1914) e a capacidade de implementar, pelo município, uma solução de qualidade, ajustada ao tempo, seguindo os melhores exemplos da Europa. Acresce ainda, o facto de a cidade do Porto contribuir para o debate nacional, tido no Parlamento, com contributos importantes como o de Caeiro da Mata, por exemplo, realizando um inquérito urbano no próprio ano de 1914. É esta a situação que distingue o Porto republicano na temática da habitação, antecipando-se à lei nacional de 1917, com a qual o ministério de Sidónio Pais pretende "resolver?" a carente, insalubre e inumana base arquitectónica para a habitação económica. Entre as sete colónias feitas neste período, apenas uma é da iniciativa do poder central. Falamos do Bairro Sidónio Pais, na Arrábida, que mesmo assim, se encostou a uma pequena parte que o município já havia iniciado.

428. I*lhas*, assim chamadas as unidades urbanas construídas no interior dos lotes já edificados e constituídas por alinhamentos de pequenas casas, servidas por um corredor de acesso, que se isolam da rua pela edificação principal do lote, normalmente a residência do proprietário. Esse isolamento da rua e a concentração de elevada densidade estão na origem do nome *ilha*. A bibliografia sobre *ilhas* é extensa, mas deve salientar-se os trabalhos mais recentes, que melhor contextualizam o fenómeno, desenvolvidos por Pereira, Gaspar Martins - Casa e família, as 'ilhas' no Porto em finais do século XIX. In *Revista População e Sociedade*. Porto: Centro de Estudos da População e Família, 2, 1996; - *Famílias portuenses na viragem do século, 1880-1910*. Porto: Afrontamento, 1995.

429. Solução francesa para a habitação económica de larga escala, que foram generalizadas a toda a França (e não só em Paris) através da conhecida lei Siegfried, de 30 Novembro de1894, que criou a designação de *"habitations à bon marché"* (HBM); seguiu-se a realização do primeiro *Congrès International des Habitations à Bon Marché*, Paris, Junho 1899, no qual foi crada a *Société Française des Habitations à Bon Marché*; ver Guerrand, Roger-Henri - *Les origines du logement social en France : 1850-1914*. Paris: La Villette, 2010.

430. Note-se que a cronologia de todas as garden-cities inglesas estão precisamente em tempo pré guerra – a primeira delas, e da europa, foi Letchworth, que data de 1903, projectada precisamente pelo arquitecto britânico que vem ao Porto projectar o seu Centro Cívico – Barry Parker. A bibliografia sobre este assunto é por demais extensa, mas deve assinalar-se os estudos muito pormenorizados sobre o tema e especialmente sobre Barry Parker e Raymond Unwin desenvolvidos por Mervin Miller, com destaque para - *Letchworth Garden City.* Londres: The History Press Ltd, 2005; - *Introducing English Garden Cities And Suburbs. An Introduction.* Londres: English Heritage, 2010.

11 . História da Promoção Pública da Habitação em Portugal. Panorâmica Histórica

O significado Histórico das acções humanas não depende, necessariamente, do tempo que sobre elas passa. As acções que se congregam em actos criativos de formas físicas, que agem sobre as nossas vidas e que permanecem para além delas, adquirem significados que ultrapassam os momentos em que acontecem. O tempo acumulado, que separa essas acções dos nossos dias, pode carregar o seu significado histórico inicial de uma amplitude valorativa que lhe adensa o significado, tornando-a testemunho de vários tempos históricos integrativos da sua importância. Essa integração faz-se por uma outra acção que permite ajustar a sua importância às vidas e utilidades de cada tempo (mesmo que seja apenas a simples adopção funcional, sem qualquer mudança), o que a faz pertencer aos diversos tempos que por ela passaram. Assim, essa forma é um documento histórico que regista diversos níveis de integração com diversas marcas físicas de adaptação, todos susceptíveis de serem identificados, interpretados, registados e descritos num alinhamento que tem o tempo por fio condutor. Assim, qualquer entidade física é uma totalidade cultural, que incorpora em si própria um significado histórico inicial (para que foi criada? onde foi criada? como foi criada? por quem foi criada? por quem foi usada?), mas sustenta, em si mesma, uma sucessão linear tão significativa como a do acto criativo e que diz respeito à sua própria vida em confronto com novas necessidades (como foi sendo usada? como foi sendo ajustada? como foi sendo vivida?). Assim, cada "coisa" apresenta-se como um testemunho do "tempo"; do "tempo" histórico que tem (sempre) as duas

TAVARES, Rui – História da promoção pública da habitação em Portugal: uma panorâmica histórica. In Manual do Curso de "Auditor de Habitação 1", URBE – FEUP. Porto; Lisboa, 2004.

dimensões do tempo da vida – a do instantâneo e a da permanência. Ambas se consubstanciam na essência física e emocional (cultural) de cada "coisa", que a identificam e a diferenciam no mundo das "coisas", fazendo dela uma entidade única e irrepetível. Um verdadeiro documento histórico, que pode aliar ao "Valor" intrínseco (histórico) um outro "Valor" (artístico), que constitui uma extensão daquele e uma ampliação da sua densidade humana (emocional).

Cada unidade de habitação, como qualquer outra "coisa", é isso mesmo. Uma entidade / documento que tem o "Valor" histórico aliado ao "Valor" artístico, sendo igualmente um verdadeiro testemunho do "tempo" histórico: um autêntico "contentor" cultural. Contem marcas / vestígios que podem ser identificadas, reconhecidas, interpretadas e valorizadas como índices cronológicos dos diversos níveis culturais que lhe dão Significado e Valor. A História, enquanto disciplina que estuda as acções humanas sobre o Homem e o Meio, é uma das disciplinas-base da operatividade interpretativa dessas acções.

Figura 33 - 1923, Albert Birkle – "LeippzigerstraB"
(Dethier & Guiheux, 1994)

A cidade sempre se fundamentou na concentração da diversidade. Essas duas dimensões da sua essência sempre a distinguiram de outras formas de aglomeração e de estruturação dos lugares de permanência. Entre as funções que a cidade sempre congregou, e que está na razão de ser da aglomeração e concentração de gente, inscreve-se a função residencial com diversas formas de habitar. No contraponto desta função, e que faz a outra base funcional urbana, está a produtiva - transformativa, com variadas formas para variados programas.

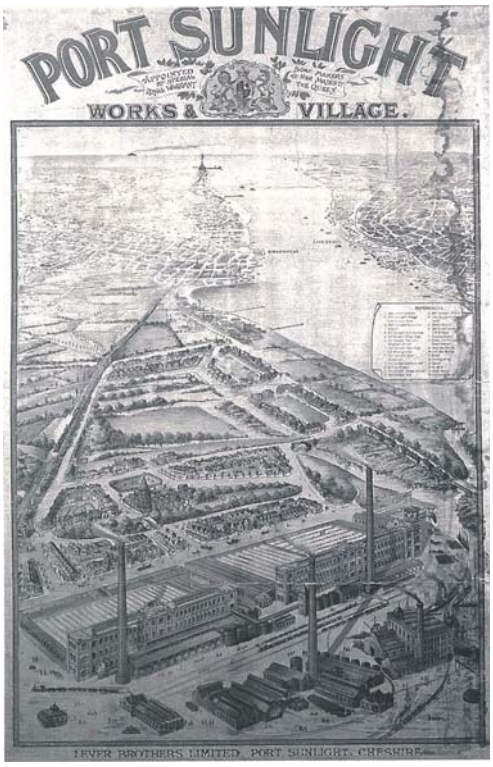


Figura 34 - 1872, Gustave Doré – "Over London By Train"
(Dethier & Guiheux, 1994)

A função residencial foi sempre um dos níveis urbanos decisivos na estrutura de formação e distribuição do espaço urbano, sobretudo porque se baseia nos aspectos económicos e sociais, cruzados com os aspectos culturais. A questão sempre se resolveu por via do investimento e da promoção particular, para a construção de formas de habitar; sempre se resolveu enquanto a aglomeração de gente se adequava aos índices produtivos da cidade, enquanto o mercado produtivo incorporava e comportava as percentagens de mão-de-obra disponíveis. Mas o problema começou a sentir-se, quando o desequilíbrio entre a oferta de trabalho e a mão-de-obra se instalou, acentuando o excesso de gente (braços) para as "máquinas" disponíveis. Esse desequilíbrio verificou-se ainda antes da estruturação mecânica do trabalho produtivo (indústria) e, em alguns casos urbanos, independentemente dela. O excesso de fluxo de gentes que se instala na cidade, oriunda dos campos circundantes, não está directamente ligada a fenómenos de industrialização, independentemente do trabalho dos campos se ter, também ele, mecanizado. A questão está mesmo no poder atractivo que

a cidade exerce no território a ela associado, e nas condições de vida mais livres e desligadas de um laço fundiário, por isso mesmo mais civis e urbanas, mais individuais e desritmadas do que as do campo. Sobretudo processadas com mais cidadania (termo datado e enraizado) e com mais individualidade. O século XIX introduz essas duas dimensões – do cidadão e do indivíduo - na base da vida urbana dos estados-nação. Introduz, porque essas dimensões, após as alterações promovidas na sequência da Revolução Francesa, se encontram na base da ordem política urbana (e da política territorial estatal); base que, ao virar do século XVIII, não se estrutura mais por uma matriz de "Ordens Sócio-económicas e Políticas" mas passa a orientar-se por "Princípios-Lei Políticos", constitucionalmente definidos, garantindo direitos individuais de cidadania e liberdades de actuação e intervenção (individual ou livremente associada) em domínios do social, do económico e do político, quer ao nível do Estado quer ao nível do Município. É este quadro, agora novo mas dominante em todo o século XIX e mesmo no XX (com pontualidades circunstanciais durante as Grandes Guerras) que irá orientar todas as políticas urbanas (incluindo as urbanísticas), tanto nos sectores de planeamento como de edificação de equipamentos e habitação. Novos problemas urbanos, que exigem novas soluções políticas, surgem agora no mundo do trabalho concentrado nas cidades, que afectam directamente a configuração dos espaços urbanos porque afectam (alterando profundamente) a natureza e os circuitos de funcionamento da actividade produtiva, afectando igualmente a natureza, a distribuição e a estrutura física das unidades de residência.

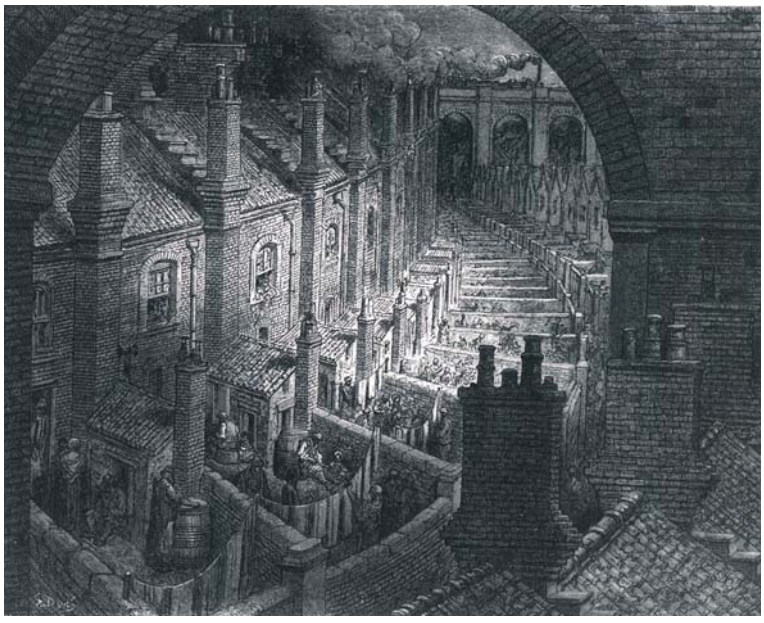


Figura 35 - 1888, Edwin Lutyens – "Port Sunlight" – Wosks and Village, 1896-1900
(Dethier & Guiheux, 1994)

A crescente especialização das actividades circunscreve as acções humanas produtivas ao quadro urbano, que acusa índices de crescimento populacional que, em muitos casos, ultrapassam os índices de desenvolvimento industrial, criando sérios problemas de incorporação de mão-de-obra disponível e de fixação residencial de um número cada vez maior de pessoas atraídas para a cidade.

Este quadro de "excesso" que afecta a cidade provoca uma verdadeira "crise" habitacional, já que as necessidades são, muito rapidamente, superiores às capacidades, quer em número quer em formas de habitar correntes na cidade até então. A unidade unifamiliar, nos seus diversos tipos e diversas dimensões que domina o quadro residencial urbano até ao século XIX, não se ajusta mais aos índices económicos da população trabalhadora nem à "explosão" numérica de indivíduos isolados que engrossam a mão-de-obra produtiva concentrada nas cidades. Isto levanta, pela primeira vez na história da habitação urbana, o problema da "unidade mínima" residencial que tem de ser numerosa, de construção fácil e rápida, em custos igualmente mínimos e, de preferência, concentrada junto dos locais de fixação das unidades produtivas. Também aqui se verificam os "alinhamentos de especialização" muito próprios do século, quer na natureza da habitação (tipo e dimensão) quer na sua distribuição e estruturação na cidade. O "bairro operário" integra, como estrutura nova, as unidades de aglomeração e configuração da cidade, constituindo núcleos concentrados de habitação e produção (indústria e variantes) por vezes muito autónomos, por vezes periféricos, por vezes isolados e vedados, por vezes configurados como "micro-cidades", por vezes estanques e só habitacionais e mais ou menos justapostos a uma ou mais indústrias. O "bairro" de casas pequenas, alinhadas, repetidas e concentradas é uma "miragem" industrial, a par da própria fábrica com a sua chaminé. Esta "referência" empresarial ligada ao sector produtivo da transformação orientará as acções mais responsáveis dos homens do "capital", tendo precisamente em conta aquele quadro de crescente individualização e cidadania do mundo oitocentista em geral e, muito particularmente, do mundo urbano. Nos centros industriais mais avançados da Europa (centro e ilhas britânicas) cria-se a "unidade urbana industrial", da iniciativa do capital privado, de forma a que tudo seja mais fácil de controlar, tudo o que se relacione com a actividade industrial, desde a forma como os produtos entram e saem até ás "formas" sociais e económicas como os homens estão neste mundo (um microcosmo industrial). Assim se programam para esta "unidade urbana industrial" todas as actividades inerentes ao homem produtivo, desde que nasce até que morre: aqui estão as suas habitações, aqui estão os seus locais de culto religioso, aqui estão os locais da sua instrução, aqui estão os locais para o seu divertimento e lazer, aqui estão até os locais para o seu tratamento na doença e aqui está também o local do seu repouso eterno; todos eles constituindo uma "unidade urbana" que integra a unidade produtiva no seu centro, como razão central de existência daquela unidade urbana e de toda a sua configuração. Este cenário domina todo o mundo desenvolvido, torna-se um quadro referência para todo o mundo urbano que integre o "século económico" no seu desenvolvimento físico. A cidade é, durante 100 anos, uma base incontornável para o desenvolvimento económico industrial e este, exactamente na razão inversa, torna-se uma espécie de sector indispensável (mas por vezes não suficiente) ao próprio desenvolvimento urbano.

Mas este ritmo harmonioso que as elites económicas e políticas oitocentistas vislumbram como recomendável para o mundo urbano do trabalho será, rapidamente, ultrapassado pela realidade, que se encarrega de introduzir todas as assimetrias entre as diversas componentes em presença, gerando desequilíbrios ameaçadores para a saúde pública, sentida na primeira pessoa da elite empresarial: o número de braços disponíveis ultrapassa o número e máquinas que os podem

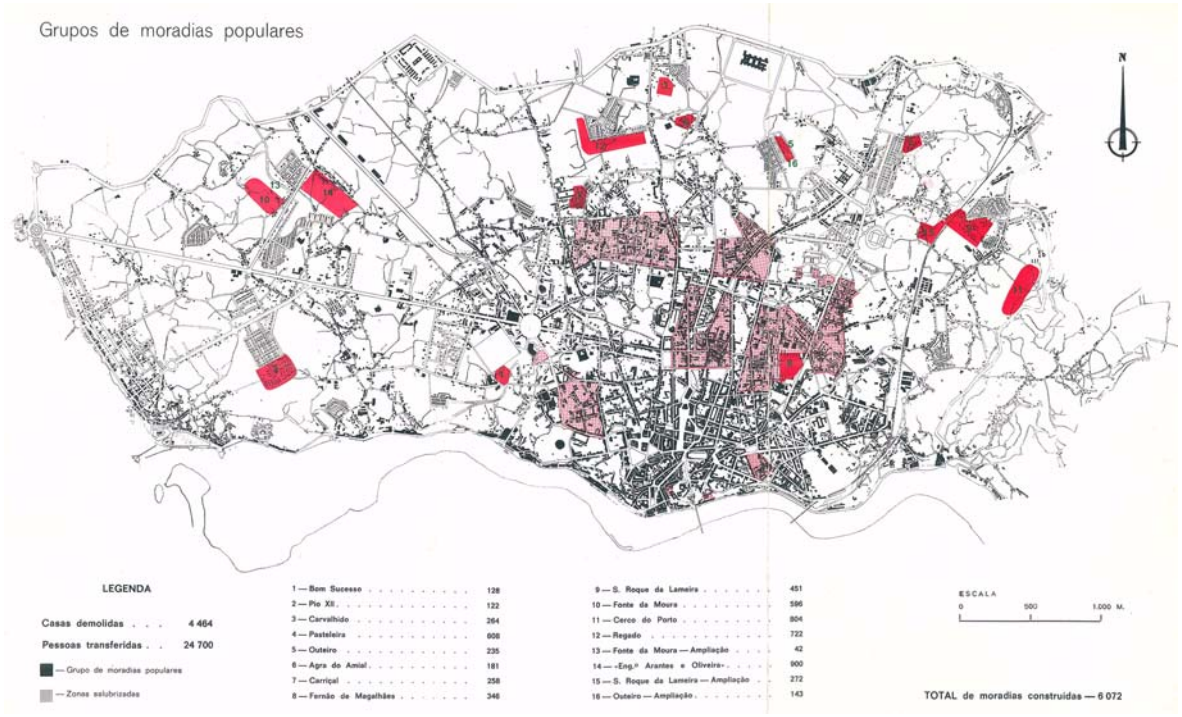


Figura 36 - 1956, Porto, Plano de Melhoramentos

absorver, as unidades urbanas industriais não suportam o número de gente que a elas acorre (sobre-lotando as suas habitações); nas cidades onde essas unidades industriais não estão estruturadas é a própria cidade que não suporta o número de gente que elas atraem, as suas habitações não integram as famílias e, sobretudo, os indivíduos isolados que acorrem à cidade do trabalho antes mesmo das suas famílias os acompanharem. Muito rapidamente, pois o ritmo de desenvolvimento económico também se acelera, o "número" desse desequilíbrio atinge cifras que põem mesmo em causa a própria sobrevivência física; a cidade transforma-se num "caldo" de infecção, tal é também o desequilíbrio das suas infra-estruturas higiénicas para drenar a própria vida. O alerta público virá ameaçador pela via de surtos epidémicos que atingem os mais desprotegidos, os mais novos e os mais velhos, e rondará as "soleiras" dos mais "bem instalados", dos que pensam e agem directivamente sobre os destinos da cidade. A 2ª metade do século XIX, desperta para a necessidade de reconverter esses focos infecciosos centrados nas zonas de maior densidade, infra estruturar em abastecimento e saneamento toda a cidade. Normalizar e salubrizar todos os circuitos da vida urbana, garantindo um espaço habitacional digno e higiénico, salutar, a todos os agentes humanos produtivos está na ordem do dia. Este horizonte domina os últimos 25 anos do século XIX de todo o mundo industrial urbano, dominando as iniciativas económicas e sociais do sector empresarial privado, bem como as políticas urbanas das elites governantes mais esclarecidas.

Medir, avaliar, programar, planificar e dinamizar soluções higiénicas que corrijam o desequilíbrio económico e urbano são prioridades dos governos e dos municípios europeus mais avançados. A estatística e o planeamento urbanístico irão afirmar-se como marcas do século e como elementos de base fundamentais do desenvolvimento urbano. Constituirão, até hoje e desde então,

universos disciplinares e políticos absolutamente integrantes da cidade contemporânea. Assim se estruturam e se desenham programas urbanos e políticas urbanísticas para corrigir a cidade que chega ao final de século (sobretudo nos sectores da infra-estrutura e da habitação) e, também, da cidade que se adicionará a esta e que se pretende mais equilibrada, menos densa, mais higiénica, mais funcional, mais individualmente livre e mais socialmente coesa (solidária), mas, como sempre, bonita e muito representativa. Nessas bases se fundamenta a disciplina de planeamento urbanístico – na versão pioneira, anglo-saxónica, "town planning" – que se torna independente dos sectores tradicionais do saber projectual, como a arquitectura ou a engenharia, esta já menos militar e mais civil. Disciplina que se centra na Europa, mais especificamente no seu centro, e que dela irradia por especialização corrente para outros mundos continentais – os novos – em acentuado desenvolvimento ou em emergente autonomia nacional. Praticamente todos os países da Europa se tornam centros importantes de debate e produção desse saber especializado, com registos mais ou menos inovadores, mais ou menos abrangentes da totalidade do urbano, mais ou menos sectorizados por linhas correctivas de dramáticas situações de degradação da vida urbana, em tempos próprios mas todos integrando o intervalo de 50 anos – a Inglaterra, a França, a Alemanha, a Espanha, a Itália; com nomes e teorias que desde então se tornam referências incontornáveis para o universo disciplinar urbano e, sobretudo e como registo mais importante, com realizações concretas que se tornam paradigmas visíveis e modelos para outras unidades urbanas independentemente do grau de urbanidade.

Uma dessas expressões, aplicadas ao sector da habitação e em situações que haveriam de ser compreensivelmente situadas na Inglaterra, está a teoria de Ebenezer Howard – da cidade dos três ímanes – que dá origem ao movimento mais importante de reconversão da cidade industrial: o "Movimento das Cidade-Jardim", as "Garden-Cities" em versão pioneira nas periferias de Londres - Letchworth (1903) - e que se desenham por toda a Europa. Movimento político e disciplinar – urbanístico e arquitectónico – que recupera para a cidade as cores e a estrutura física do campo, mas sem que isso signifique mais um "arrepio romântico". Antes pelo contrário, significa uma linha que então se inicia para o futuro do trabalho industrial e da permanência na cidade, hierarquizando as situações urbanas e dando um passo decisivo para a zonificação funcional das actividades presentes no espaço urbano. Dois arquitectos se distinguem nesse movimento fundador – Raymond Unwin e Barry Parker – que desenham as primeiras experiências e fixam em formas urbanas e arquitectónicas concretas os princípios que se virão a fixar posteriormente em texto tratadístico – "Town Planning in Practice" (1911) de Raymond Unwin. Texto fundador dos textos que virão a referenciar o que correntemente se designa, então, como a "moderna arte" de projectar as cidades e que, hoje, constitui ainda uma referência actualizada (e cada vez mais) como bem acentua Manuel Sola Morales. Na base do princípio da extensão planimétrica (as duas dimensões da cidade física) se desenham soluções integrativas, hierarquizadas e zonificadas (já) para as cidades que se baseiam no século produtivo industrial. Prolongando a linha da cidade atlântica (termo que prefiro ao de anglo-saxónica), propõem a unidade residencial unifamiliar agrupada, como estrutura-base para a fixação do habitar na cidade. A solução da "casa com jardim", económica e ensaiada já em França

("l'habitation à bom marche" da Exposição de Paris, 1889) constitui a solução-tipo da habitação corrente nas unidades urbanas do mundo industrializado mais avançado economicamente e, sobretudo, mais democrática e socialmente ajustado. Constitui, também, a base para a atitude critica posicionada no "movimento moderno" arquitectónico, que virá a propor a conquista da 3ª dimensão urbana (em sobreposição repetitiva – o bloco vertical) que, em utopia limite, se desligará radical e finalmente do próprio solo, recriando mesmo "jardins-suspensos"; movimento que triunfará, em fixação de novo tratadística, como quem escreve uma carta aos companheiros de ofício, na vulgarizada "Carta de Atenas" (1933).

Assim se formalizam as principais tipologias habitacionais para os sectores sociais ligados ao mundo do trabalho industrial ou, genericamente, para as camadas mais desfavorecidas da população urbana, consideradas na relação entre a cidade, o bairro e a casa. No início do século XX, e um pouco por toda a Europa, ficam definitivamente ultrapassadas as iniciativas exclusivas do capital privado industrial, para se concentrar a resolução do problema da habitação na iniciativa pública, com programas que se centram especialmente na esfera municipal, complementados ou articulados com a esfera do poder central (o Estado), sobretudo em países onde vigoram Ordens Políticas de feição centralista ou mesmo totalitária. Uma demarcação radical acontece após a 1ª Guerra, quando os governos dos países do centro europeu tomam consciência que a habitação dos homens (soldados) que combateram é um direito à vida, consciência que se consolida em programas políticos dirigidos à integração, reabilitação e reconstrução dos espaços urbanos afectados pela guerra e que se reconfiguram no ajuste das novas funções urbanas. Neste aspecto, depois da 2ª Guerra, o quadro produtivo que se concentra na cidade já não vive exclusivamente da produção industrial, mas é um dos sectores complementares da matriz económica urbana que, agora, se vê decisivamente ampliada pelo sector dos serviços. A cidade que se desenha para essa nova realidade económica e funcional é uma cidade que vai conquistando, em ritmos diferenciados mas de rumo muito definido, a verticalidade arquitectónica e a hierarquização do espaço urbano através do zonamento, eleito como um dos mais poderosos e ordenadores instrumentos da planificação urbanística do período do pós-guerra.

Portugal – Os Paradigmas de Lisboa e Porto

Em Portugal, o problema da habitação acompanha também o ritmo da industrialização, que praticamente se circunscreve às duas principais cidades – Lisboa e Porto – e esta, embora de facto mais moderada do que em outros países europeus, vai marcar o desenvolvimento do país durante os séculos XIX e XX. Vai, também, com os mesmos paralelos de acontecimento / oportunidade que se verificam em outros países, marcar o desenvolvimento urbano das duas cidades; estas registam índices de concentração e de crescimento demográfico muito semelhante aos que se verificam nas principais cidades europeias. O Porto chega mesmo ultrapassar as taxas de crescimento médio para as cidades mais concentradas e industrializadas europeias, como acentua um dos responsáveis pela introdução e desenvolvimento da estatística sanitária em Portugal – Ricardo Jorge, com os seus

trabalhos que significativamente intitula “Demografia e Higiene da Cidade do Porto” (1899). Essa concentração, mais até que os índices de industrialização (que mostram tímidos ritmos), vai gerar problemas de alojamento idênticos a todos os quadros urbanos já referenciados, e, tal como em outros lugares, vai ter respostas idênticas; também aqui, as primeiras soluções habitacionais construídas para o alojamento do “trabalho industrial” vão ser promovidas e concretizadas pelos empresários da indústria (ou com interesses a ela ligados) e pelos sectores sociais que orientam acções filantrópicas. As duas cidades são igualmente o cenário urbano onde se ensaiaram as primeiras medidas políticas (ao nível do Estado e do Município) para corrigir as assimetrias entre a concentração, o número e a qualidade da habitação corrente; medidas que tardam a surgir e, apesar da acesa discussão parlamentar se ter iniciado logo no final do século XIX (quando o problema se manifestou com todo o seu drama de saúde pública), só entrado já o século XX e após a alteração do regime político (em pleno Governo Republicano) se publicou, finalmente, a 1ª Lei de habitação em Portugal (Decreto nº 4137, de Abril de 1918), que atestava uma significativa avaliação da realidade quando se dirigia especificamente para a “erradicação” dos bairros “insalubres” de Lisboa e Porto. Esta acção legislativa, que se afirma em letra de lei como uma surpreendente medida operativa, pois é um autêntico “plano” sectorial que orienta e define um quadro de actuações “preso” a uma estratégia económica e a um plano orçamental, é uma autêntica raridade da administração urbanística portuguesa. É, realmente, a 1ª Lei de habitação em Portugal com um âmbito nacional, embora não seja, de facto, a 1ª vez que se fixavam iniciativas administrativas para o sector; a Lei acaba por integrar iniciativas políticas implementadas, sobretudo, pelo município do Porto, que, desde 1914 (e após as 1ªs eleições realizadas já no quadro político da Primeira Republica), vinha programando a construção de bairros/colónias operárias, depois de ter já integrado na administração municipal alguns bairros construídos pela iniciativa filantrópica do jornal “O Comércio do Porto”, desde 1899.

Na cidade do Porto, o problema da habitação era particularmente grave, mesmo considerado o panorama na cidade de Lisboa; em ambas as cidades, a primeira oferta de habitação para os trabalhadores (que integravam uma ampla camada social designada como “classes laboriosas”) foi da iniciativa privada, aproveitando terrenos e estruturas edificadas já existentes onde muitas vezes habitavam esses particulares. A própria estrutura da propriedade urbana e respectivas edificações, que era diferente nas duas cidades, deu origem a formas igualmente diferentes para “acudir” com a rapidez necessária ao excesso de gentes que demandavam a cidade: no Porto, o aproveitamento de quintais das propriedades das classes médias para a construção de pequenas casas (5mx5m), construídas nesses logradouros de talhões já edificados, dá origem a uma mancha extensiva de "ilhas " que densificam os quarteirões e agravam significativamente as condições de salubridade; em Lisboa, as soluções seguem padrões arquitectónicos mais próximos das configurações agrupadas mais vulgares nas cidades do sul, originando unidades que se vieram a inscrever como uma das características mais particulares de Lisboa do fim de século, com os conhecidos “pátios” e “vilas” para a habitação corrente de baixo custo e junto das áreas de concentração industrial. Sempre foram mais numerosas as “ilhas” do Porto do que os “pátios” em Lisboa, sendo bem diferenciado o

problema da insalubridade urbana: em 1905, registava-se em Lisboa o nº de 233 "pátios" alojando cerca de 10487 (em 2278 habitações), mas no Porto, e já desde 1899 (estatística de Ricardo Jorge), cifram-se nºs para as "ilhas" bem mais significativos quando se registam 1048 unidades-ilha, para 11 129 casas para alojar 50 000 pessoas. A desproporção entre uma situação e outra salta à vista (Porto tem quase 5 vezes mais pessoas habitando casas de custos e áreas mínimos) e permite avaliar bem o drama se compararmos os números parciais com os números da população total em cada uma das cidades – enquanto em Lisboa a percentagem é minoritária, no Porto ela atinge (no momento em que Ricardo Jorge faz a avaliação estatística) números que ultrapassam 1/3 da população geral; mas, se avaliarmos em inquérito fino, temos dados impressionantes pois a cifra é por vezes metade ou mais da população de determinadas freguesias urbanas, que as densidades são da ordem dos 900 habitantes por hectare, que o volume de construção das casas em "ilha" é cerca de 65,5% da construção do Porto. Números por si só impressionantes e preocupantes para os dirigentes da cidade e do país, com políticos a alinhar por preocupações muito visíveis em outros países da Europa, propondo medidas que deveriam ficar consignadas em leis adequadas aos sectores da habitação e da produção e instalação industrial. Distinguem-se os deputados do Parlamento – Guilherme Santa Rita, Caeiro da Matta, Augusto Fuschini – que propõem a legislação de habitação mais importante neste período e que, para além disso, contribuem decisivamente para um inquérito e uma avaliação propositiva da situação, com escritos ainda hoje determinantes (publicados entre 1891 e 1909); entre 1901 e 1903, são publicados dois importantes diplomas legais – o Regulamento Geral de Saúde (1901) e o Regulamento de Salubridade das Edificações Urbanas (1903).

Porém, esses esforços não impedem que a situação permaneça e até se agrave assustadoramente, como é o caso da cidade do Porto. Isso mobiliza um movimento social, de natureza filantrópica, impulsionado pelo jornal diário "O Comércio do Porto" que lança uma subscrição pública (1899) para construir habitações em conformidade com as determinações mais adequadas ao bom habitar e bom viver na cidade, que vieram depois a consignar-se em Lei já que as iniciativas antecedem até a data dos diplomas. A par disso, a própria Câmara Municipal faz aprovar medidas regulamentares para a edificação corrente nos novos Códigos de Posturas (1889), que, por exemplo, impõem obrigatória a licença de construção para todas as construções que se situassem nos lotes urbanos até 5m da via pública. Insuficiente para controlar a situação, essa legislação vai até condicionar a tipologia da solução, pois as pequenas casas das "ilhas" passam a ser construídas nos logradouros dos lotes já edificados, bem dentro suficientemente para escapar à obrigatoriedade regulamentar, adensando de forma incontrolável o tecido urbano, reduzindo drasticamente a área não edificada e, sobretudo, escapando a qualquer controlo de carácter sanitário e infra estrutural. Apesar das 1ªs construções de "colónias" promovidas pelo jornal (1901-1905), com unidades unifamiliares com quintal de acordo com os melhores preceitos higiénicos e projectadas até pelos melhores arquitectos regressados de experiências formativas em Paris (como Marques da Silva), "domesticando" modelos ensaiados em França, a situação permanece grave, adensando toda área central; na viragem do século, e sobretudo após a Implantação da República Democrática (1910), a cidade do Porto é uma "caldo" infeccioso que é urgente diluir em medidas de correcção das

incontroladas e “anti-sociais” acções dos interesses privados centrados nos pequenos proprietários urbanos que, até então, tinham sido de facto os únicos a oferecer habitação em número capaz de absorver, mas à custa de uma diminuição “selvagem” das condições de vida em contraponto com um aumento “injusto” do lucro privado.

Essa é a situação que os primeiros governos republicanos irão tentar resolver, especialmente os dirigentes municipais que integravam as Comissões Administrativas e, após as 1ªs eleições em 1914, as primeiras Vereações legitimamente sufragadas pelo voto popular. Aqui, e mais uma vez, o pioneirismo da cidade do Porto é uma distinção no panorama nacional, pois as acções impulsionadas pelos políticos municipais republicanos antecedem mesmo a data das eleições e, também, a Lei que o Governo Sidonista faz publicar, em 1918: inspirados nas “colónias” do Comércio, são construídos pela Câmara Municipal (entre 1914 – 1918) os 1ºs bairros municipais destinados aos trabalhadores, em condições de situação urbana e tipologia arquitectónica adequada aos padrões mais humanos da vida nas cidades, seguindo tipologias propostas em Inglaterra pelo “Movimento das Cidade-Jardim”, que vai orientar a edificação de casas integradas em estruturas urbanas que significam uma real alternativa física, configurativa, às “ilhas”, mas claramente insuficientes para anularem a continuidade de práticas ou converterem zonas de densificação desumana.

Na periferia do núcleo central da cidade, próximo de unidades de tipo oficinal instaladas nos bairros mais recentes do núcleo tradicional (Cedofeita, a Poente; Fontinha, a Norte; Bonfim, a Nascente) e de outras unidades industriais, já não de carácter exclusivamente oficinal (têxtil e metalurgia e metalomecânica) e que se localizam de preferência na margem do Douro (na foz da Ribeira de Massarelos, a nascente e na foz do rio Tinto, a poente), são construídos os primeiros bairros operários formados por pequenos grupos de moradias unifamiliares (num total de 227, que se juntam às existentes para um total de 312 habitações), manifestamente insuficientes para constituírem qualquer solução alternativa às ilhas": ainda em 1936, um relatório, avaliava o número de ilhas em 1300, com um total de 14 776 habitações para cerca de 50 000 moradores. O que isto significa, em triste “saldo” de operações, é que a realidade económica e urbana não se compadece com os ritmos das iniciativas políticas; estas, envolvidas em discussões de “princípio e oportunidade” deixam que a iniciativa privada, com as suas regras de “humanidade” individual e imediata, resolva tamanho problema social, mantendo práticas de há muito condenadas em países onde o índice de desenvolvimento económico e social se articula, se enquadra e se promove por orientações políticas e programas estrategicamente delineados por actuações urbanísticas consolidadas em saberes técnicos de práticas e teorias. Nada disso se verifica em Portugal; entrados os anos 30 do século XX, com a institucionalização do Estado Corporativo após golpe militar de 1926, o “estado” da habitação social e operária em Portugal está próximo de níveis iniciais, mantendo números que são já um flagelo político no contexto dos países europeus. Disto se capacita uma classe empresarial mais esclarecida, disto se consciencializam os políticos mais activos depois de confrontos com realidades corrigidas vistas fora do país, disto se faz “bandeira” proclamada em páginas de jornais com créditos firmados nas tentativas de correcção, disto toma consciência o cidadão que todos os dias circula pelas ruas da cidade e se cruza com “massas” sem saúde e sem

esperança verificando que um espaço digno e privado onde se possa olhar os seus íntimos em dignidade e conforto humano é um direito que não é de todos e um privilégio de muito poucos.

Apesar das orientações políticas do regime Corporativo se orientar para privilégios superiores, económica e socialmente, um dos seus mais activos políticos empenha-se pessoalmente a corrigir (reorientando para as orientações superiores, como será óbvio) as assimetrias urbanas de Portugal, sobretudo, das ofertas da habitação de baixo custo, implementando uma política de construção de bairros em estreita articulação com uma política urbanística para as cidades portuguesas. Duarte Pacheco, então Presidente da Câmara de Lisboa e também Ministro das Obras Públicas do Governo de Salazar, cria o programa de "casas económicas" (1933, Decreto n.º 23 052, de Setembro) e o programa de "planos gerais de urbanização" (1934, Decreto n.º 24 802, de Dezembro). Estas duas Leis, publicadas em circunstâncias políticas muito particulares, tornam claro o "estado" do debate e da capacidade do Estado para implementar medidas e programas políticos adequados às situações urbanas, pois elas substituem Leis com muitos anos e pouca (ou nenhuma) eficácia operativa: a Lei do planeamento substitui a 1ª Lei urbanística publicada em Portugal e que datava já do século XIX (Decreto de 1864, de 31 de Dezembro) para regular a elaboração e execução dos «Planos Gerais de Melhoramentos»; enquanto que a Lei de habitação substituiu a 1.ª Lei publicada em 1918, apenas aplicada a Lisboa e Porto e depois de iniciativas já em curso nas cidades, e que, em saldo de 15 anos, apenas tinha conseguido iniciar as intermináveis obras do Bairro do Arco do Cego apesar do plano de financiamento que a Lei proporcionava.

Mas é precisamente nos anos trinta, com as políticas económicas abertas pela institucionalização do Estado Corporativo (Constituição de 1933), que se desenha uma segunda periferia com novas grandes indústrias (química, de moagem e alimentares) apoiadas nos principais eixos de circulação rodoviária e ocupando terrenos agrícolas da área suburbana. Uma nova cintura de habitação operária começa então a definir-se com a edificação de bairros de iniciativa empresarial e consolida-se nos anos 40/50 com a construção de bairros municipais (949 fogos até 1955), onde já aparecem as primeiras soluções de blocos de habitação colectiva.

Esta política será ainda complementada com programas de salubrização das "ilhas", aplicada sobretudo às que se encontravam nas áreas centrais, tentando libertar terrenos onde promover (em iniciativa privada) novas construções, em novas tipologias, para novos programas de serviços do sector terciário. Nesta linha, é lançado um plano de salubrização das ilhas, a partir de 1940, que conduzirá a um plano de Melhoramentos para a construção dos bairros sociais, publicado em 1956 e no dia significativo de 28 de Maio, que integrará a construção de novos bairros periféricos num total de 7000 casas aproximadamente (número de facto impressionante, quando comparado com os existentes ao longo dos últimos 50 anos passados) (Rebordões, Sobreiras, Corujeira, Regado, Pio XII, etc.).

Esta última circunstância, a par de outras já mencionadas e mantidas (por sinal as que criaram as "bouças" de habitação económica da cidade e que aquela última fase vem ampliar), fazem da cidade do Porto um caso excepcional no território português. Isso se deve ao facto da cidade

consolidar experiências e acontecimentos políticos e arquitectónicos ao nível da promoção pública de habitação muito significativos, muito pioneiros e orientadores para outras situações em Portugal e, por último, porque conserva ainda no seu tecido urbano muitos e muito importantes exemplares de todos os momentos históricos do sector. Justifica-se, assim, que se acentue o caso do Porto, porque a cidade é um repositório histórico das principais tipologias de bairro/casa que foram sendo aplicadas nas políticas municipais e governamentais que, ao longo do século passado, foram sendo propostas e implementadas ao nível da promoção pública da habitação económica e social no país. Assim se traçou um percurso síntese, procurando tornar claro as linhas de força históricas da habitação económica de iniciativa pública em Portugal, exemplificando com as principais unidades urbanas que cobrem o leque das situações e da amplitude cronológica – desde o século XIX (ilhas e 1ºs bairros filantrópicos), aos exemplares da iniciativa municipal da 1ª República 1910-1926 (colónias operárias e bairros sociais), às principais propostas da Estado Novo e do Regime Político em vigor até à Revolução Democrática (1933-1974).

12 . Porto – Atlas Histórico*

* Este texto foi desenvolvido em co-autoria e teve na base os temas e as problemáticas que os três autores investigavam - a gestão urbana no período liberal (Anni Günther Nonell), a gestão urbana no período republicano (Rui Tavares) e a área metropolitana (Alvaro Domingues). O que se publica neste trabalho é apenas o texto pertencente ao período contemporâneo, onde se inscrevem as temáticas que se enquadram neste trabalho, nomeadamente a monumentalização e renovação do centro e o planeamento urbanístico, aspectos que se enquadram na investigação por nós desenvolvida em torno do período republicano e seguintes. O texto, que na publicação original não tem anotações, foi agora enriquecido com esse suporte para permitir seguir pistas de investigação atavés das referências biliográficas e documentais.

A Reforma Urbana - Conflito de Iniciativas

1820 – 1872

A Revolução Liberal de 1820, iniciada no Porto, abre um período de profundas mudanças ideológicas, políticas e económicas e de grande instabilidade social. Entre 1832 e 1833, decide-se, também no Porto, a vitória do exército liberal que determina o fim da monarquia absolutista. O novo quadro parlamentar passa a ser a instituição fundamental onde se confrontam as forças políticas,

TAVARES, Rui; NONELL, Anni Günther; DOMINGUES, Alvaro – Oporto. In Atlas Historico de las Ciudades Europeas. I - Peninsula Ibérica. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994. p.126-153.

económicas e sociais do país. Do Parlamento depende agora a definição de objectivos estratégicos das políticas de fomento e a respectiva disponibilização dos meios.

A reforma da Administração Pública reforça a centralização governativa, através da estruturação de organismos que, a nível local, fiscalizam a execução da política do Governo, ao mesmo tempo que promovem, o levantamento das carências estruturais. Por outro, a eleição directa dos membros do poder local confere-lhes legitimidade para prosseguir de acções de desenvolvimento económico e urbanístico de âmbito municipal, cuja prioridade nem sempre é reconhecida pelo Governo. Ao nível local e até meados do século XIX, nem os pronunciamentos militares nem as revoltas populares, ou as epidemias que continuam a marcar o quotidiano da cidade, impedem a reorganização do poder municipal e a adaptação dos mecanismos de gestão urbana à nova ordem política e social.

Com a extinção da Junta das Obras Públicas (1833), a gestão urbanística reparte-se por diversas entidades, que desenvolvem e potenciam acções pontuais, segundo critérios próprios[428]. A Câmara Municipal procura, de início, assegurar um planeamento global, para o que chega a elaborar uma planta geral da cidade, em 1839, que recolhe projectos anteriormente desenvolvidos. Mas, sem qualquer autonomia financeira, a sua acção acaba por se ver limitada à promulgação de medidas reguladoras da edificação, ao prosseguimento da rectificação e alinhamento de ruas e caminhos e à criação de novos equipamentos públicos nas zonas urbanas de expansão recente.

A nacionalização dos bens das ordens religiosas (1834) possibilita a rápida instalação de novas instituições de carácter civil, embora nem sempre com a dignidade desejada. Por iniciativa da Câmara Municipal são criados a Biblioteca Pública e o Museu Municipal, instalados no Convento de Santo António (1839). Nos jardins da residência estival dos Bispos cria-se o primeiro cemitério público municipal (1838), enquanto que nos terrenos do extinto Recolhimento do Anjo é construído o primeiro mercado público (1839). Por outro lado, a vida económica da cidade é conduzida pela Associação Comercial, criada em 1834, e dominada pela burguesia ligada ao comércio de importação e exportação, que passa a ser uma das entidades intervenientes na promoção e gestão de acções urbanísticas. À Associação Comercial é confiada, pelo Governo, a administração das obras para abertura de uma nova rua nos terrenos das cercas mendicantes e da edificação do Palácio da Bolsa e Tribunal do Comércio (1840) no convento de S. Francisco, onde se instalará a sua sede. A convergência do capital público e privado está presente na promoção de outras iniciativas urbanísticas, entre as quais merece destaque a edificação do Palácio de Cristal que, em 1864, albergou a primeira Exposição Internacional realizada no país. No quadro da política de fomento interno conduzida pelo Ministério das Obras Públicas, criado em 1852, o Governo privilegia as vias de comunicação e as infraestruturas de circulação[429].

---

428. NONELL, Anni Günther, *Porto, 1763-1850: a construção da cidade entre despotismo e liberalismo. Porto,* FAUP Publicações, 1998

Territorio y ciudad medieval

La localización junto a la desembocadura del Duero y las óptimas condiciones naturales para el establecimiento de un puerto bien protegido y vigilado, serán los factores decisivos del desarrollo de Oporto como la principal puerta atlántica regional e intercambiador de toda la riqueza de la cuenca hidrográfica.En el territorio de Oporto, asentado sobre afloramientos graníticos paleozoicos —granitos de Oporto—, se cruzan dos ejes que estructuran los movimientos regionales: uno siguiendo la costa, en la estrecha franja litoral limitada por las sierras de Valongo, y otro que penetra en el interior siguiendo el protegido valle del río Duero. Este cruce consolida un espacio de permanencia atestiguada desde el período megalítico en la zona donde se configura una altiplanicie —entre 80 y 163 metros— en dirección noreste. La atracción por el litoral atlántico y las playas fluviales del Duero es posterior, y coincide con la ocupación de algunas prominencias topográficas de mediana altitud (Cividade, en el siglo VIII a.C.). Después se extenderá a los puntos más elevados de las colinas que dominan la costa atlántica y el valle del Duero especialmente Penaventosa (82 metros).

La romanización del territorio se apoyó en una importante vía integrada en la red imperial que unía *Bracara Augusta*, la actual Braga, al norte del río Duero, con *Olisipo*, la moderna Lisboa, al sur del Duero y en la desembocadura del Tajo, demarcando un punto estratégico para franquear el río, hecho que favorece el desarrollo de dos núcleos principales situados en el alto de Penaventosa y en la playa fluvial. Durante la crisis del siglo III, el núcleo de Penaventosa, fortificado con la construcción de un cinturón defensivo, se consolida como centro de una zona de poblamiento disperso. La importancia estratégica del territorio de Oporto se vió reforzada durante los siglos IX y X por su posición próxima a la primera frontera peninsular de la Reconquista cristiana y establecida a lo largo del río Duero. Fue entonces cuando el poblamiento disperso se organizó en una densa red de villas rurales, al abrigo de pequeñas ermitas o monasterios cuya existencia está documentada desde el siglo X: Aldoar (944), Campanhã (1058), Cedofeita (1087), Lordelo (1098), Miragaia (1120), Paranhos (1123) y São João da Foz (1145).

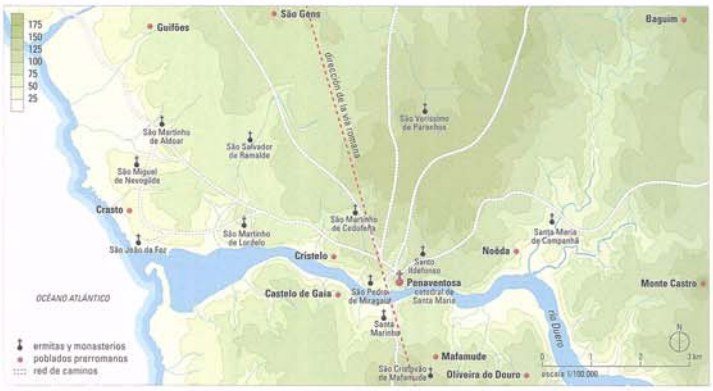
El desarrollo de la ciudad se inicia con la institución del burgo episcopal, obra del obispo Hugo (Foral de 1123), una vez que la reina Teresa de Portugal, le donara la jurisdicción (1120). La reconstrucción de la muralla y de la catedral fortificada, así como el establecimiento de la residencia episcopal y el asentamiento del mercado y del espacio de la judería, estructuran la red urbana circunscrita en el perímetro de la muralla. Fuera del burgo, en la playa del río de la Villa, se consolida la Ribeira, lugar de atraque de los navíos y a la que los documentos se refieren como "villa" baja. Otro núcleo, más ligado a la construcción naval, se desarrolla hacia poniente, junto al río Frio y en torno a la iglesia de São Pedro de Miragaia. Entre 1336 y 1374, precisamente en la franja ribereña, el rey emprende la construcción de una nueva muralla cuyo perímetro de 2.600 metros delimita un área de 44,5 hectáreas, doce veces superior al área del burgo episcopal (3,5 hectáreas). La muralla se abre al exterior por diecisiete puntos entre puertas y postigos, de los que diez se ubicaban en la extensión ribereña y se articulaban directamente con el río. La especialización funcional que da nombre a estas aberturas —Areia (arena), Carvão (carbón), Peixe (pescado)— indica que la muralla, además de tener un valor defensivo, era una estructura importante en el control económico y fiscal del movimiento portuario. Al finalizar el reinado de Fernando I de Portugal, el nuevo recinto amurallado, que engloba el burgo episcopal, la colina fronteriza de Belmonte y, en la zona baja, la urbanización alrededor de los conventos mendicantes de São Francisco (1234) y de São Domingos (1238), deja fuera los arrabales de Miragaia, a poniente, junto al río, y los del Campo do Olival y Santo Ildefonso, en las principales vías de salida en dirección norte y noreste. A principios del siglo XV, superadas las crisis causadas por la peste negra y las sucesivas guerras con Castilla que de 1369 a 1382 habían afectado especialmente a la población rural, la ciudad tenía cerca de 10.000 almas. La transferencia a la Corona de la jurisdicción del burgo (1405) culmina un período de más de cien años de disputas entre el rey y el obispo por el control de la fachada fluvial en la que se desarrollan las actividades portuarias. Con el nuevo marco administrativo y económico se acentúa la intervención del rey, que concentrará en la zona ribereña las principales iniciativas de constitución de su patrimonio en la ciudad: el conjunto aduanero (almacenes, la Casa de la Moneda y la Bolsa do Comercio) iniciado en 1325 y ampliado a mediados del siglo XV y la rua Nova, donde ya se trabaja en 1395, y a la que el rey denomina "minha rua Formosa". En esta calle, paralela al río, amplia y regular, las casas obedecían unos patrones formales previamente establecidos que obligaban a construir con piedra e imponían entresuelo, balcones, ajimeces y chimeneas. La larga fase de reestructuración urbana de los siglos XIV y XV se prosigue con la ocupación de espacios aún vacantes situados junto a las puertas de la muralla que consolida la ciudad medieval. En 1386, la judería, cerca de la porta do Olival, forma un barrio cerrado en la colina de la Vitória, mientras que próximos a los postigos del Sol y del Vimial los nuevos conventos de Santa Clara (1416) y de Santo Éloi (1491) definen nuevos espacios urbanos.

[A. G. N. y R. T.]

1. Oporto desde el espacio. (Imagen satélite, escala 1/200.000)
La imagen satélite muestra la ciudad de Oporto ubicada junto a la desembocadura del Duero como el núcleo central de poblamiento discontinuo que caracteriza a la región. Las ciudades más importantes se localizan en el litoral junto a la desembocadura de los tres ríos principales o bien en el cruce con los ejes viarios de penetración hacia el interior.

2. Situación de Oporto en su región
El borde montañoso y, especialmente, los suelos pobres de Valongo fueron uno de los principales obstáculos que limitaron el poblamiento de la región de Oporto en dirección este, aislando la ciudad de su área de influencia.

3. Primeras ocupaciones y estructura organizativa (siglo XII)
Los poblados fortificados prerromanos se situaron en las principales elevaciones topográficas, controlando los movimientos en el valle del Duero y en la costa. La vía romana determina el emplazamiento del paso del río y refuerza la importancia estratégica de dos poblados que, en una y otra orilla, defienden su paso. Monasterios y pequeñas ermitas son elementos centrales del poblamiento que con la red de caminos estructuran el territorio. Las principales rutas convergen en el emplazamiento del cruce del río dominado por el burgo episcopal fortificado.



4. El burgo episcopal (1100-1300)
En el centro del recinto fortificado románico, la catedral acentúa el carácter defensivo del burgo episcopal y centraliza las principales funciones urbanas. Los conventos de las órdenes mendicantes dinamizan la expansión del arrabal ribereño por el valle del río.

5. La ciudad medieval (1300-1500)
La muralla del siglo XIV abarca el burgo episcopal y la Ribeira, centro de la principal actividad portuaria. La rua Nova, la Aduana y la Casa de la Moneda concentran la Administración real. En la colina de la Vitória, la judería destaca como barrio autónomo, entre las salidas oeste y noroeste. Extramuros, junto al río y al oeste, crece el arrabal de Miragaia, lugar de aparejo de los navíos. En el campo exterior a la porta do Olival se instala la cordelería del obispo.

6. Carta de navegación de Lucas Wagenaer (1583)
En la costa norte de Portugal, Oporto es cabeza de un vasto territorio. El estuario del Duero presenta unas condiciones naturales óptimas para el atraque de las naves. El puerto se forma en las orillas fluviales, a cierta distancia de la costa, resguardado por una barra difícil, aunque segura y bien vigilada.

Permanencias estructurales e intervenciones

El desarrollo marítimo y las nuevas rutas comerciales que abren los descubrimientos en el siglo XVI acentúan la necesidad de mejorar el pertrechamiento y la defensa del puerto. El Farol do Anjo (1527) y la Torre da Marca (1536) establecen un primer sistema de señalización y control de la navegación. La fortaleza de São João da Foz, construida durante la dominación castellana de Felipe II (1580-1640), protege el acceso fluvial. Al norte de esta fortaleza, y una vez restaurada ya la independencia de Portugal, los castillos de Queijo y de Leça reforzarán la línea de defensa costera del territorio.

El aumento de las actividades portuarias es determinante en la transformación de la ciudad medieval. Entre 1521 y 1525 se mejoran las comunicaciones entre la zona ribereña y las salidas de la ciudad mediante la apertura de dos nuevas calles —Flores y Belmonte—, el traslado y la reedificación de la porta da Carros, al norte, y la apertura de una nueva puerta que duplica la salida hacia el arrabal de Miragaia.

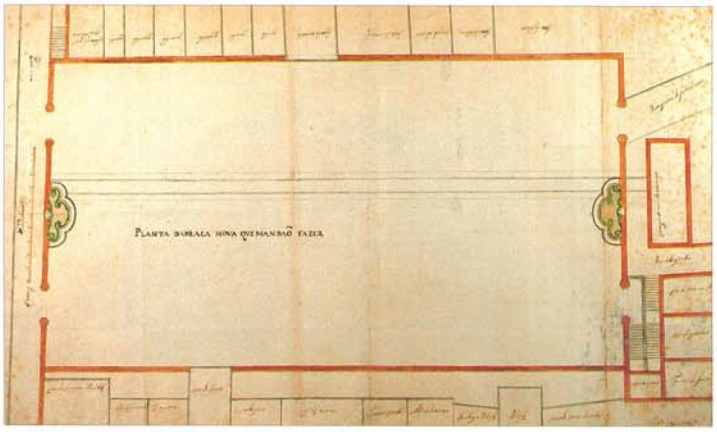
El trazado de este eje reestructura la múltiple circulación intramuros, disciplina la urbanización del espacio aún libre e introduce una monumentalidad de cariz renacentista marcada por los principales edificios que se construirán: el nuevo convento de São Bento da Avé Maria (1518), las nuevas casa e iglesia de la Misericórdia, (1521) y algunos palacios pertenecientes a una nobleza que a partir de la fecha tiene derecho a establecerse en la ciudad. En el último cuarto del siglo XVI, la alteración de la escala visual de la ciudad se acentúa a través de la construcción de grandes edificios religiosos que ocupan el suelo libre junto a la catedral —el colegio de São Lourenço (1577)— y a la nueva porta da Esperança —convento de São João Novo (1592)—. En el suelo que quedó libre tras la expulsión de los judíos en 1496, se construyó el convento de São Bento da Vitória (1597), y la cárcel (en 1603), cuya construcción denota la nueva centralidad administrativa de Oporto a raíz de la creación del Tribunal da Relação (1582), tribunal de apelación con jurisdicción sobre la integridad del territorio de Entre-Duoro-e-Minho, Trás-os-Montes y Beiras. La urbanización se extiende a las áreas extramuros, en las inmediaciones de las tres puertas septentrionales con la construcción de nuevos conventos y a la creación de espacios arbolados. Entre éstos, perduró la Alameda do Olival (1612), en la prolongación de la colina de la Vitória, que completa las transformaciones que se iniciaron con la edificación de la nueva cárcel.

Al finalizar el siglo XVII, la necesidad de renovar el espacio medieval intramuros se encuentra presente en el proyecto de creación de una plaza cerrada, propuesta en 1687 para el centro del tejido urbano y dominando el río de la Villa. Debía ser una plaza rectangular que mediría 100 metros por su lado mayor, constaría de cuatro entradas monumentales y dos fuentes en los lados menores. El proyecto renovaba las articulaciones internas y mejoraba los enlaces entre la Ribeira y las salidas septentrionales, contribuyendo al embellecimiento y la comodidad del espacio intramuros con la canalización del río de la Villa. Las dificultades en las expropiaciones de los terrenos necesarios para llevarlo a cabo fueron las razones aducidas para abandonar el proyecto. Con todo, la idea de una "plaza mayor" será retomada durante la primera década del siglo XVIII, con el programa de creación de una grandiosa plaza extramuros. Este proyecto que corrió la misma suerte, y fue sustituido por un plan más realista que orienta la urbanización del Campo das Hortas y determina la apertura de la Praça Nova, entre 1718 y 1727. Esta última realización se inscribe ya en un período de desarrollo económico que abre el descubrimiento de oro y diamantes en Brasil y se prolonga hasta mediados del siglo XVIII, sosteniendo todas las iniciativas promovidas por la nobleza eclesiástica vinculada a diversas instituciones religiosas y, en especial, a las cofradías. Esta coyuntura económica fomenta la recualificación barroca del espacio urbano, caracterizada por el engrandecimiento y la monumentalización de los edificios religiosos y de los grandes palacios, con una marcada influencia de los modelos italianos introducidos por Nicolás Nazoni, artista toscano que en Malta trabajó para el Gran Maestro de la Orden. Contratado por el deán de la Seo de Oporto, D. Jerónimo de Távora, Nazoni trabajó como pintor y arquitecto en las obras de la catedral (1725-1739). Así se inició un ciclo de grandes obras que acentúan el cambio de escala de la ciudad medieval. El palacio episcopal, la iglesia de la Misericórdia, las órdenes de los Terceros son objeto de remodelación y se construyen los nuevos palacios urbanos de los altos dignatarios eclesiásticos. Extramuros se renueva la iglesia de los Carmelitas y se construyen las iglesias del Carmen y Recolhimento das Orfãs (orfanato femenino). Sin embargo, los elementos que se afirman como más importantes en la caracterización de la imagen barroca de la ciudad y en la definición de su nuevo perfil son la nueva iglesia dos Clérigos y la torre homónima (1732-1763), proyectadas también por Nicolás Nazoni.

El esplendor barroco marca asimismo la periferia de la ciudad, donde las explotaciones agrícolas pertenecientes a los nobles y a los grandes comerciantes de Oporto —propiedades de carácter tradicional, en su mayoría, situadas en las proximidades de los núcleos rurales— son ahora objeto de profundas transformaciones, a través de la edificación o de la renovación de los solares, así como de la recualificación de los espacios exteriores mediante la creación de grandes jardines. *[A. G. N. y R. T.]*

7. Vista de Oporto, Piero Maria Baldi (1669)
A mediados del siglo XVII, Oporto ofrecía el panorama de una ciudad circunscrita a las murallas medievales, donde la catedral aún dominaba en su perfil. La importante actividad portuaria consolida la comunicación de la ciudad con el río y el desarrollo del suburbio occidental. El cuidado puesto en hacer más segura la navegación señalizando la costa justifica la construcción de la Torre da Marca y la señalización de la Serra do Pilar, en la orilla opuesta.

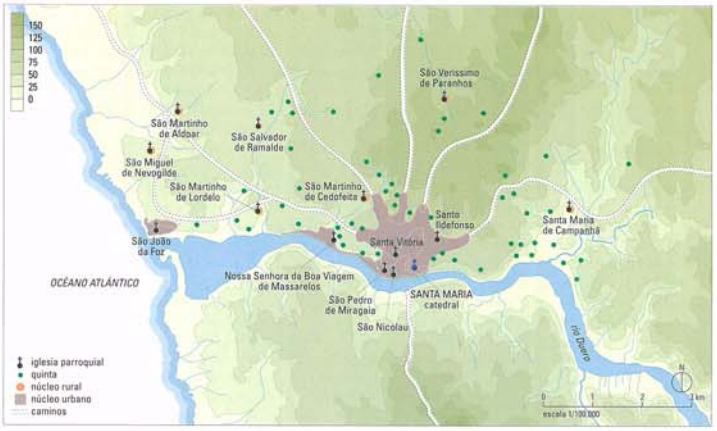
130



8. Estructura urbana (1764)
La reestructuración de la malla urbana, al apoyarse en un eje que comunica la salida septentrional con el arrabal de Miragaia, al sudoeste, responde al incremento de la actividad portuaria fruto de las nuevas rutas marítimas. Los nuevos edificios conventuales y los palacios señalan, intra y extramuros, el cambio de escala en la construcción de la ciudad medieval. Junto a las puertas, las nuevas plazas articulan las principales vías de unión con el territorio.

9. Proyecto de una nueva plaza intramuros (1678)
A finales del siglo XVII se elabora, por iniciativa episcopal, un proyecto de renovación de la ciudad intramuros, inspirado en el modelo de "plaza mayor" que no llega a materializarse. El proyecto establecía la nivelación de un terreno muy accidentado, en el que se preveía la canalización del río de la Villa y la construcción de dos fuentes monumentales en los lados menores de la plaza.

10. Estructura del territorio circundante (1764)
Las grandes propiedades rurales —*quintas*— se apoyaban en la estructura viaria radial de penetración en el territorio circundante. De este modo contribuían a reforzar la dispersión del poblamiento, al tiempo que acentuaban una polarización alrededor de los núcleos parroquiales existentes desde época medieval.



131

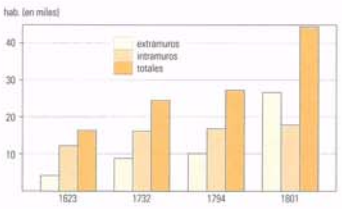
La ciudad ilustrada: el trazado urbano

A lo largo de todo el siglo XVIII, el desarrollo continuo de las actividades relacionadas con el comercio de exportación de productos regionales hacia Brasil y al norte de Europa, en particular del vino del Duero, dinamiza la vida económica de la ciudad. A partir de 1755, la Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro pasa a detentar el monopolio del comercio del vino.

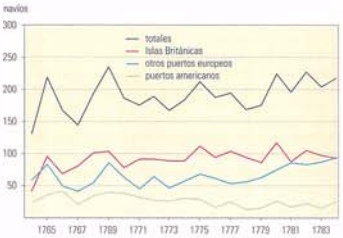
Desde mediados del siglo XVIII, en un contexto social marcado por un significativo aumento de la población y por la presencia de una burguesía formada también por un gran número de extranjeros, las autoridades locales solicitan la intervención de la Corona en la promoción y el control de las actividades urbanísticas. De este modo se afirma la necesidad y la voluntad de intervenir en el proceso de expansión de la ciudad.

A raíz de esta petición se crea, en 1764, la Junta das Obras Públicas, —organismo de gestión urbanística que se inscribe en la política ilustrada de refuerzo de la Administración Central forjada por Pombal, ministro de José I (1750-1777)—, que reflejará la experiencia, los nuevos conceptos, así como las ideas adquiridas en la reconstrucción de la Lisboa que había destruido el terremoto de 1755.

La Junta, constituida por el *Senado* de Oporto, estaba presidida por João de Almada, quien acumulaba, entre otros, los cargos de gobernador militar de la ciudad y de presidente del Tribunal da Relação. La actuación de la Junta se financiaba mediante un nuevo impuesto sobre el vino que se aplicaba durante períodos sucesivos de diez años. A partir de 1769, la viabilidad jurídica de la gestión de la Junta quedó garantizada gracias a la extensión a Oporto de la legislación promulgada para la reedificación de Lisboa. El vasto conjunto de obras públicas que promovió la Junta respondía a objetivos generales muy precisos y explícitos: promover la adecuación funcional de los espacios de circulación y controlar la calidad estética de las nuevas edificaciones. Los trabajos se desarrollaron en dos frentes, el núcleo medieval y la expansión extramuros, que tenían una importancia similar. La actuación de la Junta se inició con la definición de un nuevo eje viario de articulación norte-sur, que unía la antigua praça da Ribeira, junto al muelle fluvial, con la plaza de Santo Ovídio, campo de ejercicios militares extramuros, situado en la principal vía de salida septentrional. Este eje aprovecha, parcialmente, el trazado existente que completa la apertura de dos nuevos tramos. El primero, rua Nova de São João, constituyó una alternativa a la circulación a través de la antigua rua das Cangostas y preveía un acceso directo desde la praça da Ribeira al Largo de São Domingos que no llegó a completarse. La canalización del tramo final del río y la supresión de las curtidurías dieron lugar a la nueva plaza residencial de Santa Ana y a la recualificación de la de la Ribeira. El segundo tramo, la rua do Almada, se convertirá en el eje central de la expansión de la ciudad. Su apertura permitirá la instalación de un sistema de infraestructuras de abastecimiento de agua a través de fuentes públicas. La ordenación de la expansión extramuros prosigue con la regularización de las principales vías de salida existentes tanto hacia el este (Santo Ildefonso) como hacia el oeste (Cedofeita), y la apertura de nuevas calles en dirección norte-sur (Santa Catarina) y este-oeste (Santo António, Clérigos y Formosa), estas últimas destinadas a comunicar las antiguas con las nuevas vías de salida de la ciudad. En el nuevo viario, la edificación obedece a la definición previa de un parcelario regular y a la utilización de módulos que se repiten en la composición de las fachadas, calles de Almada y Santa Catarina. En la de São João se adapta la parcelación existente a un proyecto general de fachadas al gusto neoclásico que simula una edificación palaciega. En esta calle se levanta el Palacio de la Feitoria Inglesa (1785), según diseño del consul inglés, y arquitecto diletante, John Whitehead. Durante la gestión de João de Almada se inicia la construcción de edificios públicos monumentales destinados uno a la cárcel y Relação, y otro al Hospital da Misericordia (1770). No será hasta 1819 cuando la instalación de las nuevas dependencias municipales en un palacio barroco de la Praça Nova materializará las viejas aspiraciones del senado municipal, contribuyendo a la definición de un espacio claramente identificado como centro cívico y administrativo vinculado al poder local. Ni a la muerte de José I (1777), que marcó el final del Despotismo Ilustrado, ni a la de João de Almada (1786), se interrumpieron los trabajos desarrollados por la Junta, que se extinguirá en 1833. Pero desde 1787 las responsabilidades de la gestión de las obras públicas se reparten entre diversas entidades, multiplicando y diversificando de este modo las iniciativas que, en ciertos casos, contradecirán las últimas realizaciones. *[A. G. N. y R. T.]*



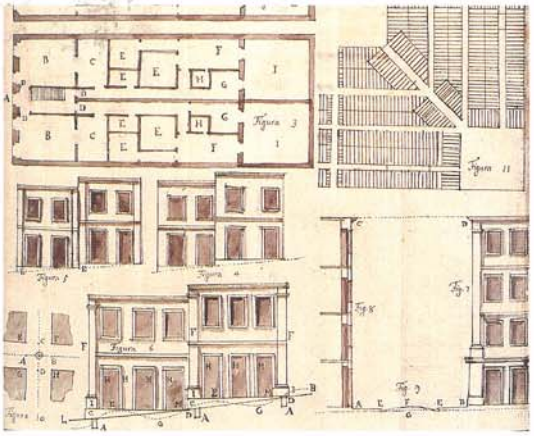
▲ **11. Población (1623-1801)**



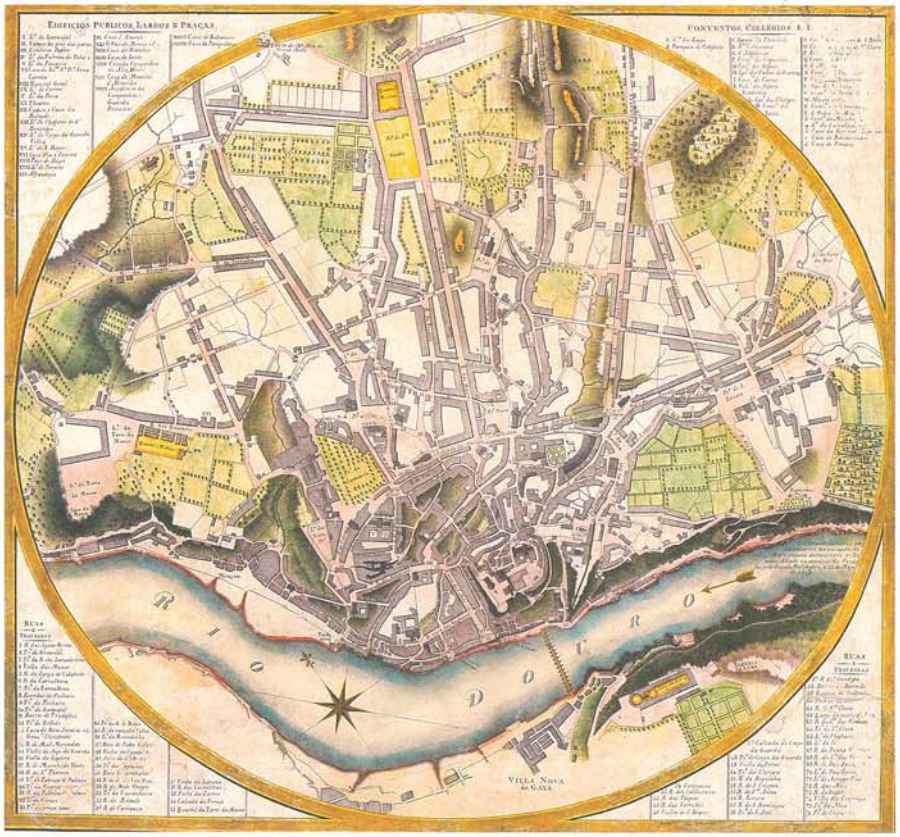
▲ **14. Tráfico marítimo del puerto (1764-1784)**

◀▼ **15. Tipos de edificio. *Tratado de Ruação* (hacia 1760)**
El *Tratado de Ruação* del arquitecto José de Figueiredo Seixas, que entonces ejercía en Oporto, fue presentado a Pombal en la coyuntura de la reconstrucción de Lisboa. La obra, aunque nunca fue publicada, teoriza sobre la importancia de la edificación en hilera en los nuevos trazados urbanos y establece un frente de 25 palmos para el parcelario, dimensión que será utilizada en los nuevos trazados del plan de expansión.

▼ **16. Renovación de la estructura urbana (1764-1819)**
El plan de transformación y expansión de la ciudad se apoya en un eje que comunica la antigua praça da Ribeira con la nueva de Santo Ovídio. Regulariza o sustituye antiguas vías, contempla medidas de higienización, de reconversión funcional del tejido existente y promueve un programa de edificios públicos que marca la renovación de la imagen de la ciudad. En 1819, la instalación de los Paços do Concelho en la Praça Nova contribuyó a afirmarla como nuevo espacio cívico.



12. Vista de Oporto (1791)
La actividad portuaria marca la vida económica de la ciudad, dominada por el comercio y la exportación del vino del Duero, sobre todo a Inglaterra. La ciudad conserva la muralla que la separa del río, extendiéndose por las orillas y en dirección norte. Edificios que aún estaban en construcción, se consideran acabados. Destaca la hegemonía de la Torre dos Clérigos sobre el perfil de la ciudad.



13. Plano de Oporto (1813)
Se trata de la primera planta conocida de la ciudad; fue litografiada en Londres y dedicada al gobernador militar del ejército británico que ocupó la ciudad después de las primeras invasiones napoleónicas. Documenta la realización del plan ilustrado para la renovación y expansión de la ciudad. Deja constancia del puente de las barcas que estableció el primer paso permanente del río Duero.

17. Proyecto de fachadas regulares (1776)
En el plan de expansión se incluyen los estudios para conjuntos de fachadas de edificación común, según principios de regularidad que conservan las características de la casa tradicional de parcelario estrecho ya presente a finales del siglo XVII. El proyecto para la rua da Santa Catarina, aprobado en 1777, combina cuerpos salientes y una variación controlada de las alturas de las fachadas. Este proyecto, como tantos otros no llegó a concretarse.

A partir de 1854 é retomada a abertura da rua da Boavista, até o cruzamento com a estrada de Matosinhos, com vista a disciplinar a expansão da cidade a poente e estabelecer a ligação da cidade ao mar. As ligações da cidade à margem sul, desde 1808 precariamente resolvida pela Ponte das Barcas, tinham sido objecto de estudos entre 1826 a 1842, tendo sido considerada a hipótese de uma travessia em dois níveis, de modo a servir tanto à parte alta como à parte baixa da cidade. A construção de uma Ponte Pênsil, em 1843, substitui a precária ligação da cidade à margem sul estabelecida, desde 1808, pela Ponte das Barcas, mas mantém a travessia à cota baixa. A hipótese da sua construção à cota alta, considerada já nos estudos desenvolvidos desde 1826, não se concretiza e o problema é adiado por mais uns anos. A nova acessibilidade à cidade é completada nas décadas de 60 e 70 pela abertura de duas novas ruas de atravessamento do núcleo medieval, a Rua Nova da Alfândega e a Rua Mousinho da Silveira, eixo que beneficia a circulação e os transportes entre o rio e parte alta da cidade e melhora os acessos à nova Alfândega e ao cais de Miragaia, em construção desde 1859. A início da década de setenta são notórias as transformações urbanísticas operadas na cidade herdada do Antigo Regime. O malha urbana medieval é profundamente transformada pela edificação do Palácio da Bolsa que, marcando o novo centro financeiro, faz desaparecer a antiga estrutura conventual mendicante. Na extensão do núcleo medieval, a densificação da malha apoia-se nos eixos setecentistas e faz-se à custa do alinhamento de antigos caminhos e do loteamento das quintas existentes sobretudo no lado oriental[430]. O novo Palácio de Cristal assinala ao início da expansão da Cidade para poente, cuja urbanização se consolida pelo eixo e Rotunda da Boavista. Exceptuando a zona portuária, que se reestrutura pela edificação da Alfândega, os novos equipamentos públicos, instalados geralmente em antigos conventos, não dão origem a uma requalificação do espaço urbano. Por esta razão, e apesar de pontuada pelas realizações levadas a cabo pelos diversos intervenientes, a nova cidade liberal surge no imaginário burguês como um espaço carente de valores monumentais capazes de afirmar, à escala urbana, a nova ordem.

Extensão e Transformações Urbanas – As Novas Infraestruturas

1872 - 1940

Na segunda metade do século XIX, o desenvolvimento do capitalismo industrial beneficia da intervenção do Estado na infraestruturação do país que incide principalmente nas vias terrestres e marítimas e no reapetrechamento dos portos tradicionais. Para enquadrar as repercussões urbanas dessa política é imposta a elaboração de planos gerais de melhoramentos (lei de 1864) que coloca a

429. Ver Tavares, Rui, "*Obras Públicas – Saber, Desenvolvimento e Memória"*. In *Da Academia à Universidade. A Acção da Direcção das Obras Públicas do Distrito do Porto na Construção do Edifício Histórico da U.P.*, edição e coord. de Mário João Mesquita, Porto, 2007

430. Ver Tavares, Rui, *"Rua Álvares Cabral – an urban singularity in a historical reading"*. In *"SCOPIO - International Photography Magazine - ADDENDUM"*, Cityscópio – Associação Cultural, Matosinhos, 2010

necessidade de realizar levantamentos cartográficos rigorosos, processo que se inicia no Porto na década de 70 e se conclui em 92 com a publicação da primeira carta de precisão da cidade, resultante de um cuidadoso levantamento à escala 1/500. Pela primeira vez uma carta topográfica abrange todo o território sob administração municipal, com a indicação rigorosa dos limites secos da cidade estabelecidos em 1885[431]. A Carta mostra que, a finais do século, a cidade tem o núcleo central e a marginal marítima densamente edificados, como contraponto à extensão de zonas suburbanas para Norte e Nascente, apoiadas nas vias tradicionais de penetração. Mais de metade da população concentra-se no núcleo central, constituído pela zona medieval (Sé, 5. Nicolau, Vitória, Miragaia) e pelos bairros da expansão setecentista (Cedofeita, Sto. Ildefonso, Bonfim, Massarelos). Nas freguesias periféricas de Campanhã e Paranhos, onde predomina uma actividade industrial que se apoia no trabalho doméstico (tecelagem) desenvolvido na dependência do trabalho fabril, verifica-se um significativo aumento da população. A extensão urbana que este crescimento provocou não foi controlada por qualquer figura de planeamento urbanístico resultante do enquadramento legal de 1864. Quase vinte anos depois é conhecido o primeiro Plano de Melhoramentos (Correia de Barros, 1881)[432], apresentado pelo então Presidente do Município. No essencial é um plano político e financeiro, que apresenta propostas para a reformulação do tecido urbano, para a resolução de problemas de circulação, abastecimento e higiene urbana. A nova rede de mercados fixos é a realização mais consequente do Plano de Melhoramentos e leva à construção do Mercado Ferreira Borges que, no centro da cidade antiga, se afirma como expressão da nova arquitectura de ferro e vidro[433]. O processo para o desenvolvimento de uma rede de abastecimento de água a domicílio inicia-se em 1873 e, logo em 1882 o sistema é renovado para permitir o abastecimento das zonas mais altas da cidade. Em 1896 são elaborados os primeiros estudos para a rede geral de saneamento que começa a ser instalada a partir de 1904 pela firma inglesa Hughes & Lancaster. Apesar da intenção de alargar a rede a todas as áreas urbanizadas são excluídas do planeamento as freguesias excêntricas de Ramalde, Paranhos, Campanhã Nevogilde e S. João da Foz, bem como algumas ruas centrais. Dificuldades financeiras e técnicas adiam a entrada em funcionamento da rede geral concluída em 1909. Em 1916, reconhece-se que só um terço da área urbana, habitada por 60% da população, está coberta pela canalização geral e, no ano seguinte, começa a ser elaborado um novo plano que inclui já as freguesias de Nevogilde e S. João da Foz, então em franco desenvolvimento como estância balnear. Só em 1927 a rede entra em funcionamento, com a regular ligação dos esgotos domésticos à rede geral mas, em 1934, dos 25000 prédios servidos pelo sistema, apenas estão ligados 2178, que incluíam pequenas casas de 62 ilhas e bairros. Apesar do investimento

431. REAL, Manuel ; TAVARES, Rui - *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto*. In *A Cidade em Portugal: onde se vive. "Povos e Culturas"*, 2, Lisboa, Universidade Católica Portuguesa, 1987, p. 410

432. BARROS, José Augusto Correia de, *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto. Apresentado à Câmara em sessão extraordinária de 28 de Setembro de 1881*. Porto, Tip. António José da Silva Teixeira, 1881

433. Ver Tavares, Rui, *O Mercado Ferreira Borges*. In *"Porto – Projectar a Cidade"* 3, Porto, Arquivo Histórico Municipal. 1989

La ciudad ilustrada: la imagen aplazada

La prosperidad económica no se verá afectada por el bloqueo continental que Napoleón decretara (1806), aunque comenzó a declinar con la apertura (1808) de los puertos brasileños al comercio británico. Con todo, las consecuencias de las guerras napoleónicas (1807-1813) que determinan el exilio de la familia real en Brasil y el refuerzo del dominio militar inglés perturban el funcionamiento normal de las estructuras administrativas que se refleja en la gestión de la ciudad. Desde 1790, uno de los efectos más claros es la dificultad de proseguir el programa ilustrado, puesto que el impacto de la Revolución Francesa se concreta en el mayor apoyo que la Corona da desde entonces a las instituciones religiosas, sobre todo a las de carácter asistencial. Por otro lado, la nueva coyuntura político-militar hace prioritaria la defensa del reino de manera que las grandes inversiones públicas se concentran en infraestructuras militares, portuarias y de transporte tanto terrestre como fluvial.

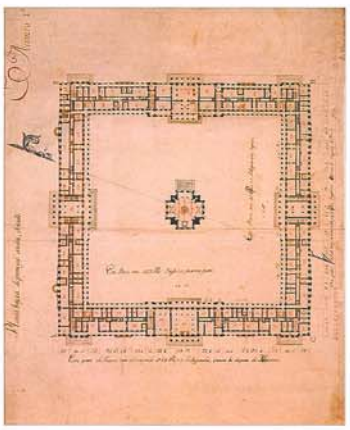
A este período corresponde la elaboración de proyectos grandiosos que proporcionan una imagen monumental a la ciudad, dando continuidad a una de las preocupaciones centrales en la gestión de João de Almada. Así, tanto la edificación del cuartel militar en la plaza de Santo Ovídio, en 1790, como la de la Academia da Marinha, iniciada en 1803, tienen un carácter claramente representativo y monumental. El nuevo cuartel se integra en un plan global de construcción de nuevos equipamientos para el alojamiento permanente de las tropas en las principales vías de salida de la ciudad. Las estructuras militares tradicionales pierden su valor estratégico, que será el origen directo de la demolición parcial de la muralla medieval y del inicio de la regularización de las fachadas en las calles y plazas adyacentes. La Junta das Obras Públicas elabora proyectos de reedificación del lado meridional de las calles Clérigos y Santo António. En la salida hacia el este, la demolición de la muralla libera los terrenos necesarios para la construcción de la Casa Pía, que servirá de cuartel a las tropas de paso, y para reestructurar la praça da Batalha donde se edifica el nuevo Teatro.

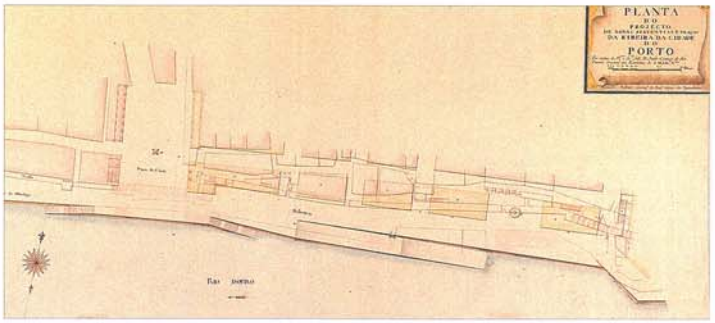
En relación directa con el río y siguiendo las obras tanto de mejora de la barra del puerto como de construcción de nuevos muelles (muelle de Massarelos), que desde 1787 son acometidas por la Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro, se estudia un amplio proyecto para la fachada urbana ribereña que propugna la demolición de la muralla, abriendo la plaza de la Ribeira al río, con la reestructuración de los barrios de Miragaia y Barredo, se creaba una nueva plaza de mercado con la finalidad de realojar a las vendedoras de la praça da Ribeira, tras la demolición de las arcadas construidas diez años antes por João de Almada. Con todo, se prioriza la apertura de una vía que une la ciudad con la desembocadura, quedando así sin realizar el proyecto de renovación de la fachada urbana.

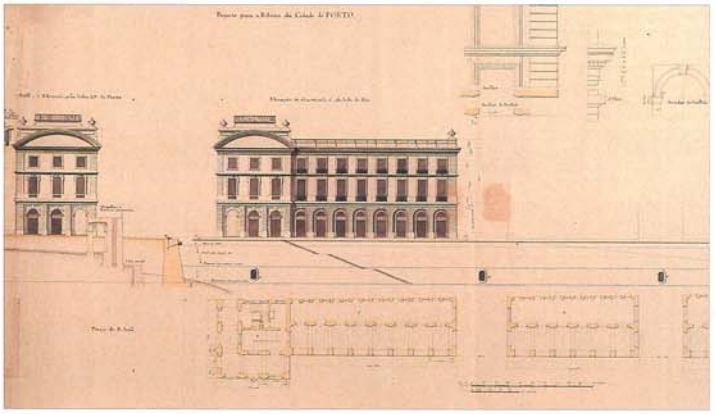
Con el fin de unir la ciudad con el sur se estudió, entre 1802 y 1805, el proyecto que permitía un paso fijo y permanente del río y se integraba en la política de reorganización del tráfico terrestre de Portugal que impulsaba la Corona. Fue entonces cuando, por primera vez, se propuso el paso del río por la cota alta, y se elaboró el proyecto de un grandioso puente de piedra de un solo arco, obra del capitán del Real Cuerpo de Ingenieros Carlos Luís Ferreira da Cruz Amarante. Las dificultades técnicas llevarán a considerar la hipótesis de la utilización del hierro, pero la evolución de la coyuntura militar, que exigía soluciones más inmediatas, explica que el proyecto se abandonara y fuera sustituido (1807) por un puente de barcas que se configuró como el primer paso fijo del Duero por la cota baja. También las instituciones religiosas se benefician del apoyo de la Corona para la realización de proyectos grandiosos que, en algunos casos, ocupaban espacios recién urbanizados. Sin embargo, el dilatado proceso de edificación comprometió durante muchos años la valorización de estos espacios. Las obras de las dos grandes iglesias de las órdenes de la Trinidad y de la Lapa en la nueva praça do Laranjal y en la Alameda da Lapa, al norte de la praça de Santo Ovídio, se prolongan durante el siglo XIX.

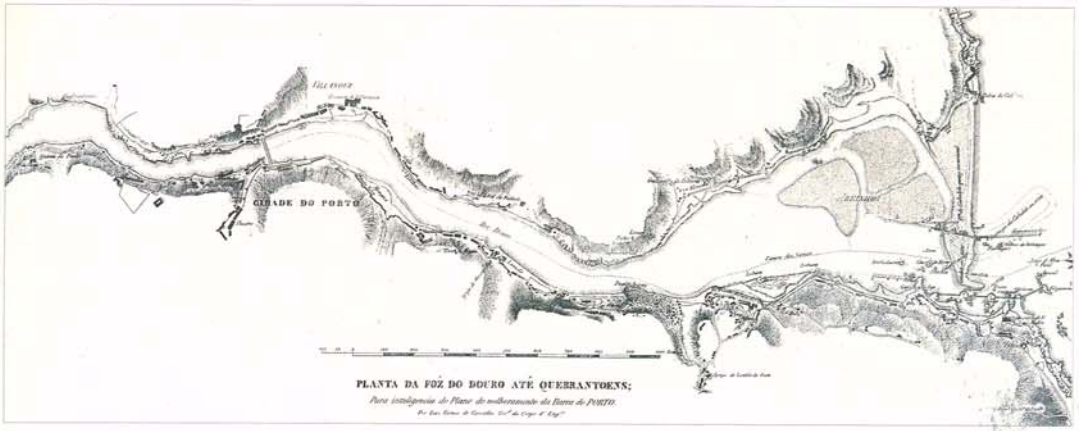
El convento de Santo António da Cidade, iniciado en 1781, y el Hospital de los Terceros del Carmen en la praça de São Lázaro y en el Largo dos Ferradores, respectivamente, permanecen inacabados. En la Praça Nova, la ampliación del convento de Santo Éloi (1797) se realiza a costa de la muralla demolida, pero la nueva fachada de gusto neoclásico, que cierra el lado sur de la plaza, permanece inacabada hasta mediados del siglo XIX. También permanecerá inconcluso el monumental Seminario Diocesano en la Quinta do Prado, perteneciente a la Mitra, cuya construcción y dotación determinó la Corona en 1801. El grandioso Hospital de la Irmandade da Misericórdia, en obras desde 1770, no recibe a sus primeros pacientes hasta 1799, cuando apenas se hallaba concluida una parte de uno de sus cuatro pabellones. Al tratarse del mayor y más significativo edificio neoclásico, su inconclusión da la medida exacta de las dificultades y las vacilaciones que, agravadas por la alteración de la coyuntura económica tras la invasión napoleónica (1809), comprometen definitivamente la realización del programa ilustrado y la materialización de la imagen correspondiente de la ciudad.

[A. G. N. y R. T.]









18. Hospital de Santo António. Proyecto de John Carr (1769)
La construcción de un gran hospital por John Carr, arquitecto inglés vinculado al movimiento palladiano, se integra en el proyecto ilustrado. Diseñado con cuatro alas y una capilla central, ocupará 3 hectáreas de un terreno muy accidentado. Carr proyectó el edificio "uniendo utilidad y apariencia", pero su elevado coste dilató las obras durante décadas y determinó su final inconclusión.

19. Plan de mejora del puerto y barra del Duero. Proyecto de Luís Gomes de Carvalho (hacia 1820)
Uno de los problemas más estudiados antes de 1787 es la mejora de las condiciones del puerto fluvial. El proyecto propone soluciones que implican la apertura de la barra, la construcción de nuevos muelles y define el trazado de la vía ribereña que comunicará la ciudad con la desembocadura del río Duero.

20. Demolición y renovación de la Ribeira. Proyecto de Reinaldo Oudinot (1797)
El primer proyecto para la demolición de la muralla, en la Ribeira, propone una remodelación del tejido urbano mediante la apertura de nuevas plazas y calles y la construcción de nuevos edificios, entre los que destacan dos mercados públicos. Propone también la articulación de la nueva fachada urbana y los proyectos de los nuevos muelles, hasta Massarelos. La demolición de la muralla (1820) no logra la profunda reestructuración prevista en este proyecto.

21. Plano de Oporto y sus alrededores (1833)
La situación política y militar que caracteriza las primeras décadas del siglo XIX acentúan aún más la importancia en la región de la ciudad. A pesa de ello, los grandiosos proyectos que habían sido previstos para la ciudad con el cambio de siglo, no llegarán a fraguar y, hacia 1833, fecha que permite datar este plano, sólo la demolición parcial de la muralla de la ciudad indica una alteración significativa en la estructura urbana.

135

La reforma urbana: el conflicto de iniciativas

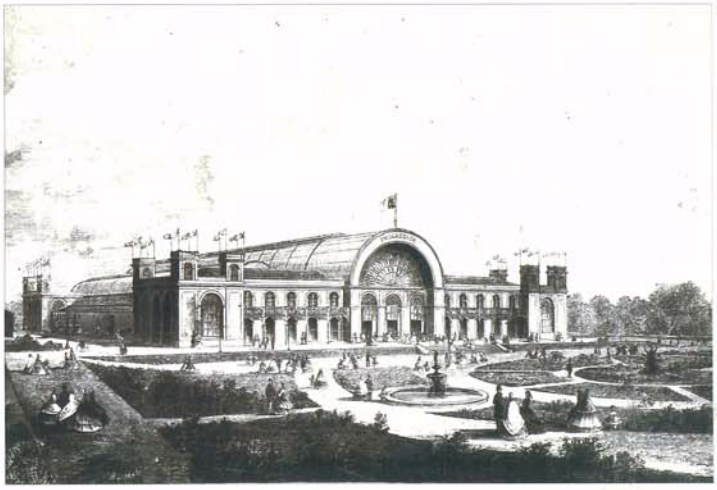
La Revolución Liberal de 1820, que se inició en Oporto, da paso a un período de profundos cambios ideológicos, políticos y económicos, así como a una gran inestabilidad social. Entre 1832 y 1833 se derime en Oporto la victoria del ejército liberal que comporta la derrota de la monarquía absoluta. En el nuevo marco político, el Parlamento pasa a ser la institución soberana en la que se confrontan las fuerzas políticas, económicas y sociales del país. Del Parlamento depende tanto la definición de los objetivos estratégicos de las políticas de desarrollo como la correspondiente disponibilidad de medios.

La reforma de la Administración Pública refuerza la centralización gubernativa mediante la estructuración de organismos que, a nivel local, fiscalizan la ejecución de la política del Gobierno, al tiempo que promueven la solución de las carencias estructurales. Además, la elección directa de los miembros del poder local les confiere legitimidad para proseguir acciones de desarrollo económico y urbanístico de ámbito municipal, cuya prioridad no siempre es reconocida por el gobierno. A nivel local y hasta mediados del siglo XIX, ni los pronunciamientos militares ni las revueltas populares, o las epidemias que marcaron la vida cotidiana de la ciudad, impiden la reorganización del poder local y la adaptación de los mecanismos de gestión al nuevo orden político y social.

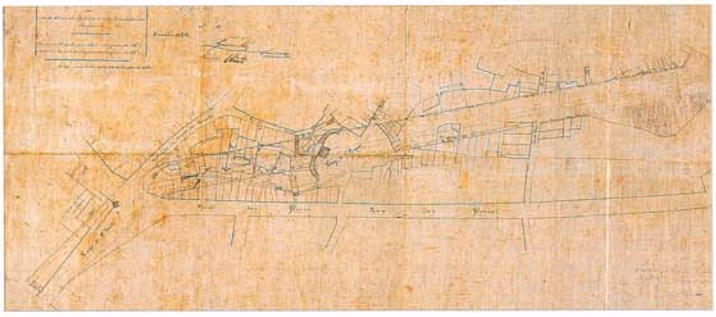
Con la extinción de la Junta das Obras Públicas (1833), la gestión urbanística se repartió entre distintas entidades, que desarrollaban y potenciaban acciones puntuales siguiendo criterios propios. La Câmara Municipal procuró, inicialmente, asegurar una planificación global, para lo cual elaboró en 1839 una planta general de la ciudad que recoge proyectos desarrollados con anterioridad. Pero al carecer de autonomía financiera, su actuación acaba limitada a la promulgación de medidas reguladoras de la edificación, a la continuación del proyecto de rectificación y alineación de calles y caminos, así como a la creación de nuevos equipamientos públicos en las zonas urbanas de reciente expansión. La desamortización de los bienes de las órdenes religiosas (1834) hace posible el rápido establecimiento de nuevas instituciones de carácter civil, aunque no siempre con la dignidad deseada. Por iniciativa del consistorio (1839) se crean la Biblioteca Pública y el Museo Municipal, instalados en el convento de Santo António. En los jardines de la residencia estival de los obispos se crea el primer cementerio público municipal (1838), mientras que en los terrenos del desaparecido Recolhimento do Anjo se construye el primer mercado público (1839). Creada en 1833, la Associação Comercial rige la vida económica de la ciudad. Entidad dominada por la burguesía ligada al comercio de exportación e importación, la Associação intervendrá en la promoción y gestión de las acciones urbanísticas. El Gobierno confía a la Associação la administración de las obras de la apertura de una calle en los terrenos ocupados por las órdenes mendicantes, así como la edificación, en 1840, del Palácio da Bolsa y Tribunal do Comércio en el convento de São Francisco, que desde entonces será su sede. La convergencia de capital público y privado se halla presente en la promoción de otras iniciativas urbanísticas, entre las que cabe destacar la edificación del Palácio de Cristal que, en 1864, albergó la primera Exposición Internacional celebrada en Portugal. En el marco de la política de fomento interior llevada a cabo por el Ministerio de Obras Públicas, creado en 1852, el Gobierno dio preferencia a las vías de comunicación y a las infraestructuras de circulación. A partir de 1854 se reanuda la apertura de la calle de Boavista, hasta el cruce con la carretera de Matosinhos, con vistas a ordenar la expansión de la ciudad hacia el oeste y a establecer la unión de Oporto con el mar. Los vínculos de la ciudad con la margen meridional, resueltos con precariedad a partir de 1808 mediante el ponte das Barcas, habían sido objeto de estudio entre 1826 y 1842, considerándose la hipótesis de un paso a dos niveles de forma que sirviera tanto para la parte alta de la ciudad como para la baja. La construcción de un puente colgante (1843) sustituyó la precaria unión de la ciudad con la margen meridional establecida por el ponte das Barcas, pero mantuvo el paso del río por la cota baja. La hipótesis de su construcción por la cota alta, considerada ya en los estudios llevados a cabo desde 1826, no se llegaría a concretar, y el problema se aplazaría durante algunos años más. El nuevo acceso a la ciudad se completa, en las décadas de 1860 y 1870, con la apertura de dos nuevas calles que atraviesan el núcleo medieval, las calles Nova da Alfândega y Mousinho da Silveira, eje que beneficia la circulación y el transporte entre el río y la parte alta de la ciudad, al tiempo que mejora los accesos a la nueva Aduana y al muelle de Miragaia, en construcción desde 1859. Las intervenciones urbanísticas operadas en la ciudad heredada del Antiguo Régimen son notorias ya a principios de la década de 1870. La malla urbana medieval queda profundamente transformada por la edificación del Palácio da Bolsa que, al demarcar un nuevo centro financiero, hace desaparecer la antigua estructura conventual mendicante. En la extensión del núcleo medieval, la densificación de la trama se basa en los ejes del siglo XVIII y se realiza a costa del alineamiento de antiguos caminos y de la parcelación de las quintas existentes sobre todo en el lado oriental. El nuevo Palácio de Cristal marca el inicio de la expansión de la ciudad hacia el oeste, una urbanización que el eje y la rotonda de Boavista consolidan. Exceptuando la zona portuaria, que se reestructura con la edificación de la Aduana, los nuevos equipamientos públicos, instalados por lo general en antiguos conventos, no dan origen a una recualificación del espacio urbano. Por esta razón, y a pesar de estar puntuada por las diversas realizaciones llevadas a cabo por los distintos intermediarios, la nueva ciudad liberal surge en el imaginario burgués como un espacio carente de valores monumentales capaces de afirmar, a escala urbana, un nuevo orden.

[A. G. N. y R. T.]

22. Intervenciones (1820-1872)
El carácter puntual de las intervenciones refleja la diversidad de las acciones en curso. En la transformación de la ciudad, destacan los proyectos de higienización de los barrios más antiguos, de equipamiento portuario y de articulación de la ciudad alta con el mar. El céntrico Palacio de la Bolsa y el Parque de Exposiciones, al oeste, constituyen las principales iniciativas de la burguesía comercial.

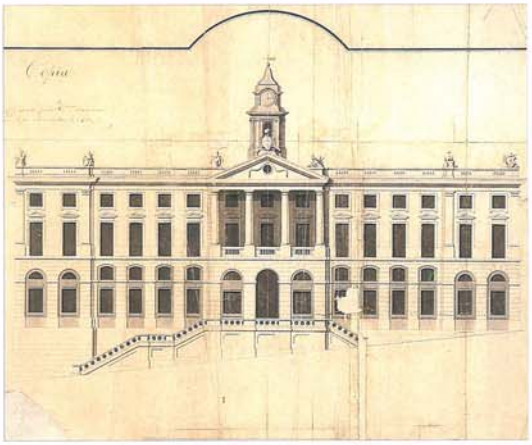


23. Palacio de Exposiciones (1865)
A continuación de las grandes exposiciones internacionales de Londres y París, el capital comercial e industrial de Oporto promociona la construcción del Palácio de Cristal, integrado en una extensa área ajardinada que constituirá uno de los parques más grandes en el extremo occidental de la ciudad.



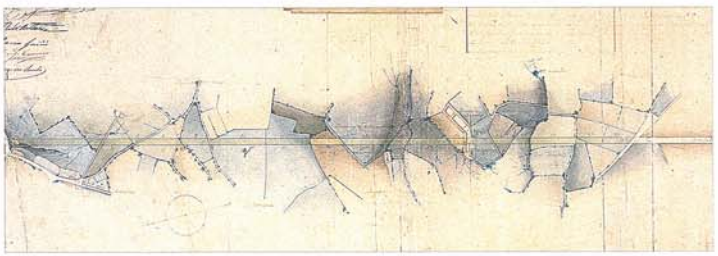
24. Apertura de la rua Mousinho da Silveira. Proyecto (1872)
Concluida sólo en la década de 1870, la rua Mousinho da Silveira se convierte en el principal eje de comunicación entre la Baixa da Ribeira y la praça do Município. Se trata de una de las acciones más significativas de higienización de los barrios históricos realizada por el poder municipal.

25. Palacio de la Bolsa. Proyecto de Costa Lima (1841)
Tras la nacionalización de los bienes de las órdenes religiosas, la Associação Comercial construyó su palacio en el antiguo convento de São Francisco, cuya influencia será decisiva para la construcción de una nueva plaza ocupando gran parte de las áreas de los conventos de las órdenes mendicantes.



26. Praça Dom Pedro y Câmara Municipal
La ordenación de la plaza delante de los Paços do Concelho es una de las acciones que mejor traducen el fortalecimiento de la gestión urbanística municipal. En el centro de la plaza, la estatua ecuestre de Pedro IV de Portugal, inaugurada en 1864, conmemora el triunfo definitivo de la Revolución Liberal y el nuevo régimen constitucional.

27. La nueva Aduana. Proyecto (hacia 1860)
La construcción de una nueva Aduana, promovida por el poder central, soluciona un problema que hacía más de cuarenta años que estaba en estudio. Su emplazamiento en la playa de Miragaia transforma la imagen tradicional de la ciudad, introduciendo a gran escala los equipamientos portuarios.



28. Inicio de la avenida da Boavista. Proyecto (1854)
La prolongación de la calle de Boavista fue determinante en la expansión de la ciudad hacia el oeste, al retomar el proyecto de comunicación de la ciudad con la costa marítima que se había iniciado a finales del siglo XVIII.

Extensión y transformaciones urbanas: las nuevas infraestructuras

En la segunda mitad del XIX, el desarrollo del capitalismo industrial se aprovecha de la intervención estatal en la red de infraestructuras del país, que incide especialmente en las vías terrestres y marítimas, así como en el reequipamiento de los puertos tradicionales. Para encuadrar las repercusiones urbanas de esa política, se impone la elaboración de proyectos generales de mejora (ley de 1864), que presenta la necesidad de realizar levantamientos cartográficos rigurosos, proceso que se inicia en Oporto en la década de 1870 y culmina en 1892 con la publicación del primer plano preciso de la ciudad, resultado de un cuidadoso levantamiento hecho a escala 1/500. Por primera vez un plano topográfico abarca todo el territorio bajo la Administración Municipal, con la indicación precisa de los límites estrictos de la ciudad establecidos en 1885.

El plano muestra cómo, a finales del siglo XIX, la ciudad cuenta con un núcleo central y una franja marítima densamente edificados, que hacen las veces de contrapunto a la extensión de las zonas suburbanas ubicadas al norte y al este, y que eran favorecidas por las vías tradicionales de acceso. Más de la mitad de la población se concentra en el núcleo histórico, formado por la zona medieval (*freguesias*: Sé, São Nicolau, Vitória, Miragaia) y los barrios en expansión durante el siglo XVIII (freguesias: Cedofeita y Santo Ildefonso, Bonfim y Massarelos). En las *freguesias* periféricas de Campanhã y Paranhos, donde predomina la actividad industrial basada en el trabajo doméstico (tejidos) desarrollado en dependencia del trabajo fabril, se verifica un significativo aumento de la población.

La extensión urbana que provocó este crecimiento no fue controlada por ninguna figura específica de planeamiento urbanístico que resultara del marco legal de 1864. Casi veinte años después será concebido el primer Plan de Mejoras, elaborado y presentado por el propio presidente del municipio (Correira de Barros, 1881). En sus líneas esenciales se trata de un plan político y financiero que presenta propuestas para la reformulación del tejido urbano y la resolución de los problemas de circulación, abastecimiento e higiene urbana. La nueva red de mercados fijos es la realización más consecuente del Plan de Mejoras y lleva a la construcción del mercado de Ferreira Borges que, en el centro de la ciudad antigua, se afirma como la expresión de la nueva arquitectura de hierro y vidrio.

En 1873 se inicia el proceso para el desarrollo de una red de abastecimiento de agua a domicilio y en 1882 el sistema es renovado para permitir el abastecimiento de las zonas más altas de la ciudad. En 1896 se elaboran los primeros estudios de la red general de saneamiento que, a partir de 1904, la empresa británica Hughes & Lancaster empieza a instalar. A pesar de la intención de extender la red a todas las áreas urbanizadas, las *freguesias* excéntricas de Ramalde, Paranhos, Campanhã, Nevogilde y São João da Foz, así como algunas calles centrales, quedan excluidas del planeamiento. Las dificultades técnicas y financieras retrasan la entrada en funcionamiento de la red general, que había sido terminada en 1909. En 1916 se reconoce que sólo un tercio del área urbana, habitada por el 60 % de la población, queda cubierta por la canalización general y, en el año siguiente, empieza a elaborarse un nuevo plano que incluía las *freguesias* de Nevogilde y São João da Foz, entonces en franco desarrollo como zonas de residencia balnearia. La red no entrará en funcionamiento hasta 1927 mediante el enlace regular de los albañales domésticos con la red general. Sin embargo, en 1934, de los 25.000 inmuebles servidos por el sistema, apenas 2.178 están conectados, entre los que se incluían pequeñas casas de 62 *ilhas* y barrios.

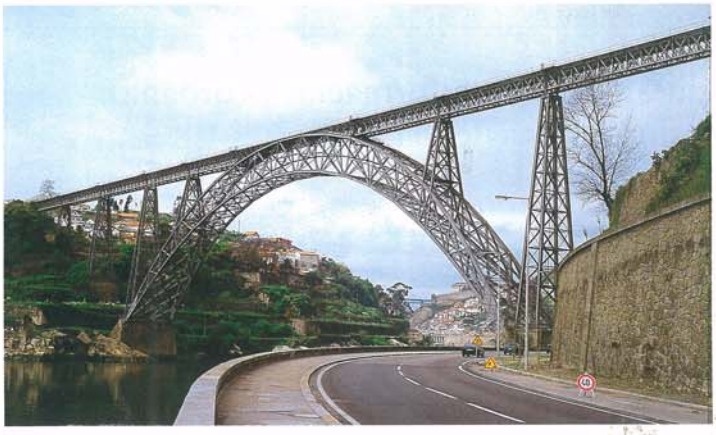
A pesar de la inversión municipal en el desarrollo de las redes de aguas y saneamiento, cuyo objetivo era remediar las pésimas condiciones de salud pública que se traducían en una elevadísima mortalidad infantil, la reconversión de las estructuras portuarias domina la realidad urbana y orienta las intervenciones del Gobierno central. La creación del nuevo puerto de abrigo (1864-1892) fuera de la ciudad (Leixões, Matosinhos) y la decisión de establecer allí un nuevo puerto comercial (1908), como alternativa definitiva al puerto fluvial, se articulan con un plan nacional de mejora de los puertos marítimos y de creación de nuevas infraestructuras ferroviarias. El mantenimiento de los servicios administrativos junto al río —Alfândega (aduana)— dobla las instalaciones portuarias y genera cierta indecisión en cuanto a las soluciones de la articulación entre las instalaciones fluviales y marítimas. Una indecisión que condiciona todo el trazado de las vías, retrasando el establecimiento de la red ferroviaria. De 1875 a 1877 se da inicio a todas las líneas de articulación regional y con el puente de Dona Maria (1877), construido según los planos de Gustavo Eiffel, se cierra la línea norte-sur (de Lisboa a Galícia) que desde 1864 llegaba a Vila Nova de Gaia. Al acabar la década de 1880 se proyectan las extensiones de la red norte-sur hacia cada una de las áreas portuarias, tomando como punto de partida la estación de Campanhã y, en 1900, se inaugura la estación terminal de São Bento, junto a la plaza de Dom Pedro, en pleno centro de la ciudad. En la década de 1930, se prolonga el ramal norte-litoral desde la estación de Boavista hasta la nueva terminal de la Trindade, que representa la segunda estación central. En los años cuarenta y cincuenta, la necesidad de formar una red que asegure los enlaces directos entre los ramales lleva a considerar la posibilidad de crear una nueva línea norte/sur y un nuevo paso ferroviario sobre el Duero al oeste de la ciudad. Esta propuesta, incluida en los planes de 1938-1943 y de 1952, nunca se llegaría a materializar.

El establecimiento de la red de transportes colectivos regulares se vio también condicionado por el enlace de las áreas portuarias entre sí y con el centro de la ciudad. Las primeras líneas del tranvía, el *americano* (1872), controladas por empresas de capital privado con apoyo del Gobierno, dieron preferencia a las uniones de la ciudad con el mar y, en especial, a las dos concentraciones más fuertes —Foz do Douro y Matosinhos— tanto por la cota baja (la margen ribereña) como por la cota alta (eje de Boavista). En 1875 se encuentran ya definidos los enlaces entre el centro de la ciudad y sus extremos oriental, occidental y septentrional a través de las vías tradicionales de acceso. El inicial transporte de tracción animal se sustituye, poco después, por la máquina de vapor, pero no será hasta 1895, con la electrificación, cuando la red se prolongará fuera del *concelho* (Vila Nova de Gaia), a través de la calzada superior del nuevo puente Luis I. La red existente (tranvías) se beneficiará de la municipalización (1917) de los servicios de transportes urbanos colectivos; a finales de la década de 1940, se crearán las primeras líneas de transporte por carretera (autobuses). La accesibilidad a la ciudad del transporte por carretera siguiendo la orilla meridional del río queda radicalmente alterada con la construcción (1886) del puente Dom Luís, que sustituye al puente colgante, manteniendo la unión tradicional entre las orillas ribereñas por la plataforma inferior y materializando la vieja idea de un paso del río por la cota alta. Los nuevos puentes metálicos reflejan las nuevas capacidades tecnológicas y son un cambio significativo en la imagen tradicional de la fachada urbana. *[A. G. N. y R. T.]*

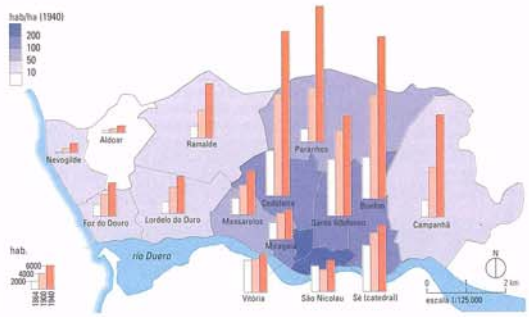
29. Puente del Ferrocarril Dona Maria. Gustave Eiffel (1877)
El puente Dona Maria II es una estructura fundamental de la red ferroviaria nacional, al permitir el establecimiento de la comunicación directa entre la ciudad y el sur del país. Es la primera travesía del río por la cota alta que, dada la singularidad de su construcción en hierro, marca definitivamente la imagen de la ciudad.

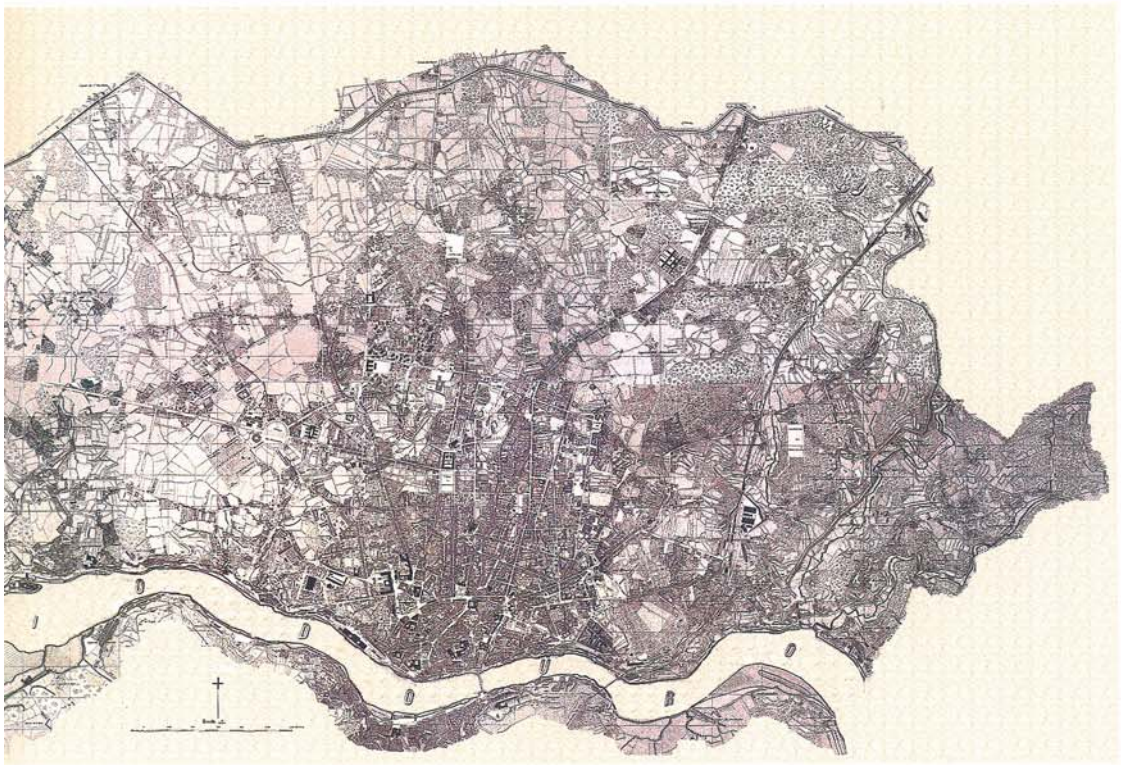
31. Transporte y nuevas estructuras portuarias (1872-1940)
Las nuevas infraestructuras ferroviarias y la construcción del puerto de Leixões son una respuesta a la dinámica económica regional. La nueva circunvalación define los límites administrativos y establece una articulación entre las principales vías de acceso a la ciudad. En el área urbana, la red de tranvías constituyó el único sistema de transportes públicos que servía las periferias norte, noreste y el nuevo puerto atlántico.

32. Plano de Oporto (1892)
Se trata del primer registro cartográfico riguroso de toda el área de la Administración Municipal. Desarrollado por el municipio a partir de 1870, fue el elemento fundamental para el planeamiento urbanístico.



30 Población (1864-1940)
Entre 1864 y 1940 el incremento de la población acerca la ciudad a los 170.000 habitantes que se asientan sobre todo en las *freguesias* situadas al norte del núcleo central. En 1940, la mayor densidad se verifica aún en las *freguesias* urbanas más antiguas, donde el incremento de la población fue apenas del 6 %.





municipal no desenvolvimento das redes de águas e saneamento, com o objectivo de ultrapassar as péssimas condições de saúde pública que se traduzem numa elevadíssima mortalidade infantil, é a reconversão das estruturas portuárias que domina a realidade urbana e orienta as intervenções do Governo Central. A criação do novo porto de abrigo (1864-1892) fora da cidade (Leixões, Matosinhos) e a decisão de ai estabelecer um novo porto comercial (1908), como alternativa definitiva ao porto fluvial, estão articuladas com um plano nacional de beneficiação dos portos marítimos e criação de novas infraestruturas ferroviárias. A manutenção dos serviços administrativos junto ao rio (Alfândega) duplica as instalações portuárias e gera alguma indecisão quanto às soluções para a articulação entre as instalações fluviais e marítimas, que condiciona todo o traçado das vias e atrasa o estabelecimento da rede ferroviária. Entre 1875 e 1877 são iniciadas todas as linhas de articulação regional fechando-se com a ponte D. Maria (1877), construída segundo os pianos de Gustavo Eiffel, a linha Norte-Sul (de Lisboa à Galiza) que terminava em Vila Nova de Gaia desde l864. A finais da década de 80 são projectadas as extensões da rede Norte/Sul a cada uma das áreas portuárias, partindo da estação de Campanhã e em 1900, é inaugurada a estação terminal em S. Bento, junto à praça de D. Pedro, no centro da cidade. Só nos anos 30 deste século, é prolongado o ramal Norte-Litoral desde estação da Boavista até o novo terminal da Trindade, que vem a constituir a segunda estação central. Nos anos 40/50 a necessidade formar uma rede que assegure as ligações directas entre os ramais leva a considerar a criação de uma nova linha Norte/Sul e de uma nova travessia ferroviária do Douro a ocidente da cidade. Apesar de incluída nos planos de 1938-1943 e 1952, não se concretiza. Também o estabelecimento da rede de transportes colectivos regulares é condicionada pela ligação das áreas portuárias entre si e ao centro da cidade. As primeiras linhas do "americano" (1872), controladas por empresas de capital privado com apoio do Governo, privilegiam as ligações da cidade ao mar, especialmente aos dois aglomerados mais importantes (Foz do Douro e Matosinhos), quer pela cota baixa (marginal ribeirinha) quer pela cota alta (eixo da Boavista). Em 1875 estão já estabelecidas as ligações do centro da cidade aos seus extremos oriental, ocidental e norte, através das vias tradicionais de penetração da cidade. A inicial tracção muar sobre carris é substituída, pouco depois, pela máquina a vapor, mas é com a electrificação (1895) que a rede se prolonga fora do concelho (Vila Nova de Gaia), pelo tabuleiro superior da nova ponte de Luís I. Com a municipalização dos serviços de transportes colectivos urbanos (1917) beneficia-se a rede existente (eléctricos) e criam-se as primeiras linhas de transportes rodoviários (autocarros), já a finais da década de 40[434].

A acessibilidade à cidade pela margem sul do Douro altera-se radicalmente com a construção da ponte de Luís I (1886)[435] que substituiu a ponte pênsil, mantendo a tradicional ligação entre as

434. Ver Tavares, Rui, *O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios eléctricos*. In *Massarelos. A requalificação do edifício da antiga central termoeléctrica de Massarelos - Registos de um projecto em curso*. STCP, 2011 ; Mesquita, Mário João, *A cidade dos transportes. Da Companhia Carris de Ferro do Porto à municipalização dos serviços*. Porto, 2008; Alves, Jorge Fernandes, *Nos trilhos da cidade. Aspectos históricos dos transportes colectivos do Porto.* "*Revista da Faculdade de Letras, História*", Porto, III série, vol. 1, 2000, pp.101-111

margens ribeirinhas pelo tabuleiro inferior e concretizando a velha ideia de uma travessia à cota alta. As novas pontes metálicas reflectem as novas capacidades tecnológicas do século e representam uma mudança significativa na imagem tradicional da frente urbana.

Extensão e Transformações Urbanas - Indústria e Habitação

1890 - 1955

Na segunda metade do século XIX a industrialização incrementa o número de pequenas unidades de tipo oficinal instaladas nos bairros mais recentes do núcleo tradicional (Cedofeita, a Poente; Fontinha, a Norte; Bonfim, a Nascente). Outras unidades industriais, já não de carácter exclusivamente oficinal - industrias têxtil, metalurgia e metalo-mecânica -, localizam-se de preferência na margem do Douro, tanto na foz da Ribeira de Massarelos, a nascente, como na foz do rio Tinto, a poente. A maior disponibilidades de terrenos e o aproveitamento motriz das ribeiras, assim como a facilidade de transporte que oferece o rio Douro, são as razões para a implantação destas grandes estruturas produtivas que irão formando uma franja industrial significativa.

À data da realização do inquérito industrial de 1890, as grandes unidades fabris – entre as quais predominavam os têxteis – consolidaram esta primeira periferia. O facto de que a mão de obra operária se veio a instalar, junto às fábricas e oficinas, em pequenas casas (5mx5m), construídas nos logradouros de parcelas já edificadas, deu origem a uma mancha extensiva de ilhas que aumentaram a densidade dos quarteirões edificados e agravaram, significativamente, as condições de salubridade. Nesta periferia, entre 1905-1917, são construídos também os primeiros bairros operários de iniciativa filantrópica e municipal, formados por pequenos grupos de moradias uni-familiares - num total de 227-, manifestamente insuficientes para constituírem qualquer solução alternativa às ilhas. Até 1936, segundo um relatório elaborado naquele ano, o número de ilhas estimava-se em 1.300, com um total de 14.776 habitações e uns 50.000 moradores.

Durante os anos trinta, com a institucionalização do Estado Corporativo após golpe militar de 1926, desenha-se uma segunda periferia com novas e grandes indústrias (química, de moagem e alimentares), apoiadas nos principais eixos de circulação rodoviária, que ocupam terrenos agrícolas da área suburbana. Começa, então, a definir-se uma nova cintura de habitação operária com a edificação de bairros de iniciativa privada (empresarial) e a construção de grupos de "casas económicas", construídas pelo Estado segundo um programa estabelecido para todo o país através de uma lei específica, promulgada em 1933. O Estado participa maioritariamente no "Fundo de Casas Económicas", criado para desenvolver este programa, enquanto as municipalidades se

435. Ver *Exposição Comemorativa do 1º Centenário da Ponte Luís I, Porto.* Organizada por 'Grupo de Amigos da Arqueologia Industrial do Porto', coord. de Teresa Viana, Rui Tavares, Rui Braz Afonso), 1986

Ensanche y transformaciones urbanas: industria y vivienda

En la segunda mitad del siglo XIX, la industrialización incrementa el número de pequeñas unidades del tipo taller instaladas en los barrios de origen más recientes del centro histórico: Cedofeita, al oeste, Fontinha, al norte, y Bonfim, en dirección este. Otras unidades industriales, con unas características que superan ya las del mero taller —industrias textil, metalúrgica y metalo-mecánica—, se localizan preferentemente en la margen del Duero, tanto en la desembocadura de la Ribeira de Massarelos, al este, como en la del río Tinto, al oeste. La mayor disponibilidad de terrenos y el aprovechamiento motriz de las riberas, así como la facilidad de transporte que ofrece el río Duero, dan razón de la implantación de estas grandes estructuras productivas que irán formando una franja industrial significativa.

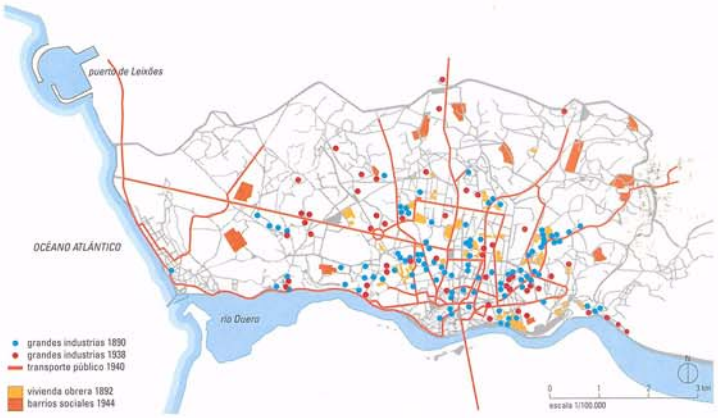
En el momento de la realización de la encuesta industrial de 1890, las grandes unidades fabriles —entre las que predominaban las textiles— consolidaron esta periferia. El hecho de que la mano de obra se instalara junto a las fábricas y los talleres, en pequeñas viviendas de 5 por 5 metros, construidas en los terrenos comunes a las parcelas ya edificadas, originó una mancha extensiva de *ilhas* que incrementaron la densidad de las manzanas edificadas y agravaron significativamente las condiciones de salubridad. En esta periferia, entre 1905 y 1917, se construyen también los primeros barrios obreros de iniciativa filantrópica y municipal, formados por pequeños grupos de viviendas unifamiliares —un total de 227— a todas luces insuficientes para ser una solución alternativa a las *ilhas*. Hasta 1936, según la relación elaborada en aquel año, el número de *ilhas* se estima en 1.300, con un total de 14.776 viviendas y unos 50.000 residentes.

Durante los años treinta, con la institucionalización del Estado Corporativo tras el golpe militar de 1926, se diseña una segunda periferia con nuevas y grandes industrias (químicas, molineras y alimentarias) sostenidas por los principales ejes de circulación rodada que ocupan terrenos agrícolas del área suburbana. Entonces empieza a definirse un nuevo cinturón de vivienda obrera con la edificación de barrios de promoción privada y la de grupos de "casas económicas", construidas por el Estado según un programa establecido para todo el país a través de una ley específica promulgada en 1933. El Estado participa mayoritariamente en el "Fundo das Casas Económicas", creado para desarrollar este programa, mientras que las municipalidades se encargaban de conseguir la disponibilidad de los terrenos y de la construcción de los trazados de calles e infraestructuras propios de cada grupo de casas. Se construyeron entonces 1.562 distribuidas en ocho grupos de "moradias de familia, com quintal", torres familiares con huerto (Condominhas, Amial, Marechal Gomes da Costa, Paranhos, Ramalde, Ilhéu, S. Roque da Lameira y Costa Cabral). En la década de 1940, esta periferia de vivienda económica se consolidó mediante un nuevo grupo de barrios de iniciativa municipal —949 viviendas hasta 1956—, y en los que aparecen ya las primeras soluciones en forma de bloques de vivienda colectiva (Duque de Saldanha, S. João de Deus, S. Vicente de Paulo, Rainha D. Leonor). Esta política fue pareja a la salubrización de las *ilhas*, entre 1940 y 1943, que desarrolló acciones de demolición parcial del interior de cada *ilha* a fin de permitir la mejora de las condiciones de ventilación, iluminación natural y dotarlas de infraestructuras de agua, saneamiento y electricidad. Ya en 1943, cuando sólo se habían salubrizado 104 de las 1.143 registradas en el censo, se hizo evidente la ineficacia de estas acciones conducente al estudio de un plano global para la extinción de las *ilhas*, articulado con el desarrollo de importantes trabajos de urbanización, especialmente en el área central. La ejecución de este plano se hace posible gracias a un decreto ley gubernamental, publicado en 1956, que aprobó el Plan de Mejoras y el financiamiento de un conjunto de barrios.

[A. G. N. y R. T.]

34. Bairro do Carvalhido (1957)
Fue el primero en construirse de los diez barrios previstos en el Plan de Mejoras. Muy próximo al centro de la ciudad e inscrito en una zona sometida a trabajos de urbanización, contribuyó a la reconversión del área central. Manteniendo la tipología de bloque, al igual que todos los barrios afectados por el Plan, disminuyó la densidad habitacional a unos 400 hab./ha, uno de los objetivos estratégicos enunciados.

33. Industria y vivienda (1890-1944)
Las primeras grandes fábricas se localizan en la envolvente del núcleo central, cerca de las zonas donde se concentra la vivienda obrera en la modalidad de *ilhas*. En los años treinta empieza a formarse una nueva periferia industrial, donde se construyen los nuevos barrios sociales de iniciativa pública. La red de transportes públicos acompaña la extensión urbana.



35. Vivienda obrera: *ilhas*
Construidas, por lo general, en la parte trasera de las viviendas de la clase media, las minúsculas casas —*ilhas*— constituyen extensas áreas junto al centro de la ciudad en las que se concentra la población obrera a finales del siglo XIX.

Monumentalización y renovación del centro

Desde la década de 1890, la importancia de la ciudad como centro financiero se traduce en una multiplicación de las sociedades bancarias y de las compañías de seguros, cuyas sedes tienden a fijarse en el área central. La extensa área alrededor de la plaza Dom Pedro se consolida, en las últimas décadas del siglo XIX, como el centro de la vida urbana, debido por un lado al progresivo traslado de la actividad financiera y bancaria desde la zona baja de la ribera y, por otro, a la instalación de grandes almacenes y comercios de artículos de lujo. También se concentran en el área central los hoteles, los grandes cafés con salones recreativos y oficinas de servicios, que se benefician de la confluencia en aquella zona de los transportes públicos urbanos y del enlace con el transporte ferroviario interurbano que facilita la inauguración de la estación terminal de São Bento (1909).

Estos acontecimientos confieren al nuevo centro valores excepcionales de situación que conducen a las primeras propuestas para su renovación monumental a través de un programa de grandes avenidas, en el que se incluyen los accesos al puente Luís I y a la Rotunda da Boavista. El objetivo principal consiste en asegurar la accesibilidad a la zona central a través de la convergencia de las vías y de las redes de comunicación y transporte. Diversos proyectos alternativos se presentan para el desarrollo de este programa, pero las condiciones políticas y económicas para su materialización no se crearán hasta la implantación de la República (1910).

La primera *Vereação* (consejo) Municipal elegida en el nuevo régimen (1914) promueve una operación de prestigio que da prioridad a la afirmación del carácter representativo de las funciones ligadas a la Administración Local e implica una profunda transformación de la plaza Dom Pedro, la apertura de la avenida dos Aliados y la edificación de los nuevos Paços do Concelho, obras cuyo plan fue encomendado en 1915 al arquitecto británico Barry Parker.

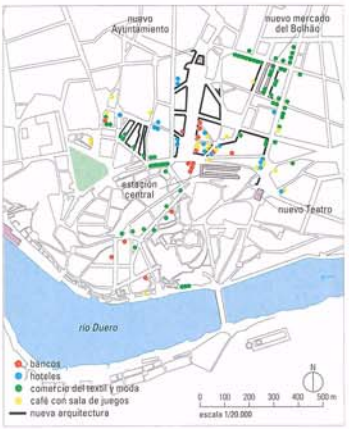
Las intenciones quedan enunciadas en la formulación general del plan encargado a Parker: "abrir y ampliar una parte de la ciudad que está muy congestionada,... abrir una avenida amplia que deberá ser, sobre todo, muy dignificante,... rasgar el centro de la ciudad y crear un verdadero centro cívico y un centro de establecimientos". Parker basó su propuesta de renovación del área central en la reestructuración de todos los accesos, desde la calzada superior del puente de Luís I hasta el eje de salida en dirección norte del conjunto de la Trindade, y desarrolla proyectos de diseño urbano y arquitectónico para toda la edificación.

En la ejecución del Plan se da prioridad a la apertura de la avenida dos Aliados, así como a la edificación de los nuevos Paços do Concelho, que dominan el eje central de la avenida. Este edificio busca referencias en los modelos Beaux Arts de los nuevos edificios públicos europeos, que se considera de prestigio para la Administración Local.

En el mismo modelo se inscribe la edificación destinada a los nuevos programas comerciales —hoteles, grandes cafés, grandes almacenes— en la zona que rodea a la avenida, así como los nuevos edificios monumentales del Teatro (1909) y el Mercado de Bolhão (1914) que configuran la imagen dominante del nuevo centro urbano. La imagen neoclásica propuesta por Parker, que se inspiraba en la arquitectura local, acaba siendo abandonada en favor del modelo Beaux Arts introducido por los arquitectos portuenses recién llegados de París, a los que se confiarán muchos de los proyectos relativos a la edificación del nuevo centro cívico y administrativo.

[A. G. N. y R. T.]

142



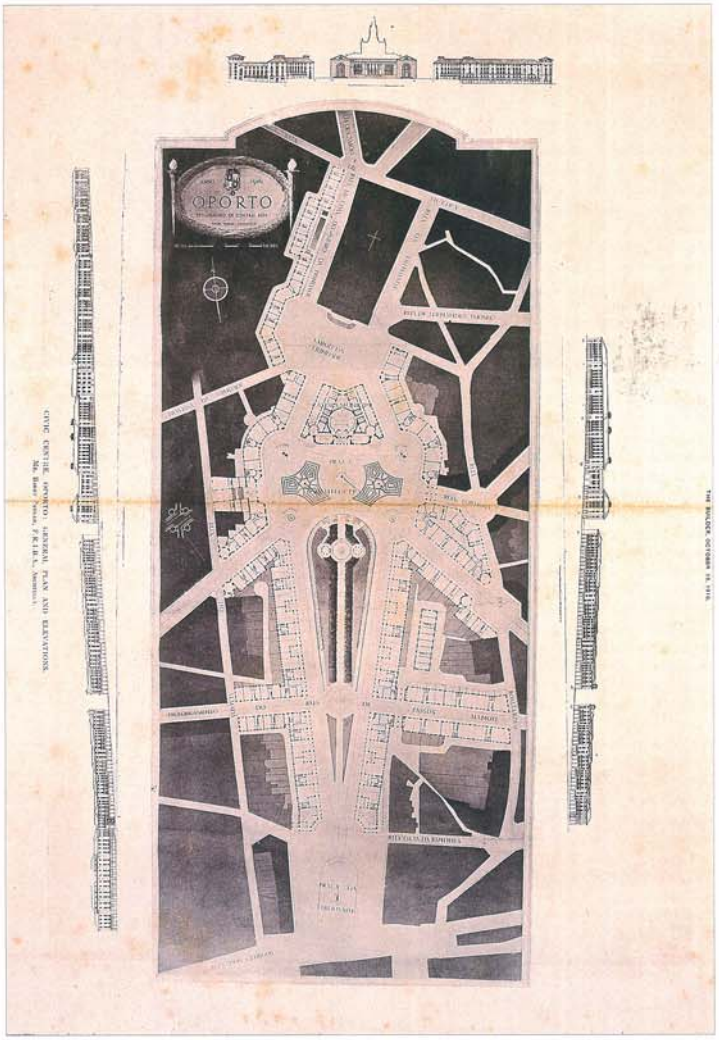
36. Terciarización y monumentalización del centro (1926)
La reestructuración del centro se hace mediante la demolición del Bairro dos Laranjais, que fue una de las primeras realizaciones del proyecto ilustrado. Las actividades comerciales, financieras, públicas y sociales que se concentran en los espacios renovados contribuyen a la consolidación de un nuevo centro cívico.

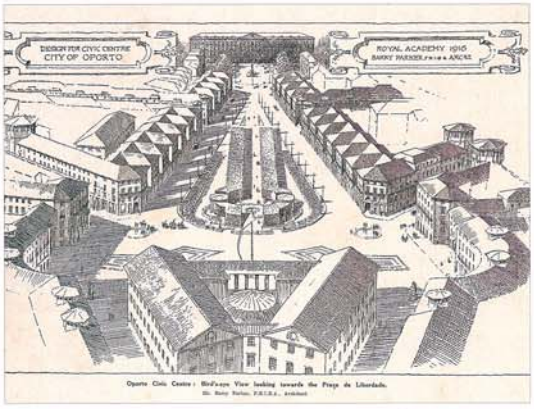
37. Estación de São Bento, Marques da Silva (1900)
El edificio de la estación central de ferrocarriles ocupa los terrenos del antiguo convento de São Bento da Avé-Maria, junto a la praça de Dom Pedro, sede del Ayuntamiento. La accesibilidad se aprovecha del eje de enlace con la Ribeira, recientemente abierto, y de la futura articulación con la calzada superior del puente Dom Luís.

38. Nuevo centro cívico. Proyecto de Barry Parker (1916)
La apertura de grandes avenidas es una de las prioridades de las *vereações camarárias* de principios de siglo, cuya viabilidad se hace posible gracias al apoyo del poder municipal tras la instauración de la República. El proyecto de un centro cívico, con un programa de comercios y oficinas, busca crear un entorno digno para las nuevas dependencias de los Paços do Conselho.

39. Teatro de São João, Marques da Silva (1909)
El nuevo Teatro de São João, que sustituyó al edificio del siglo XVIII determina una remodelación de la praça da Batalha y constituye un buen ejemplo de la arquitectura Beaux Arts que domina entonces en la renovación de las áreas centrales.

40. Paços do Concelho, Correia da Silva (1919)
La nueva sede del poder local, proyectada por el arquitecto municipal, respeta la implantación prevista en el Plan de Parker (a la derecha) y se afirma, por su monumentalidad, como el edificio más emblemático del nuevo centro cívico.





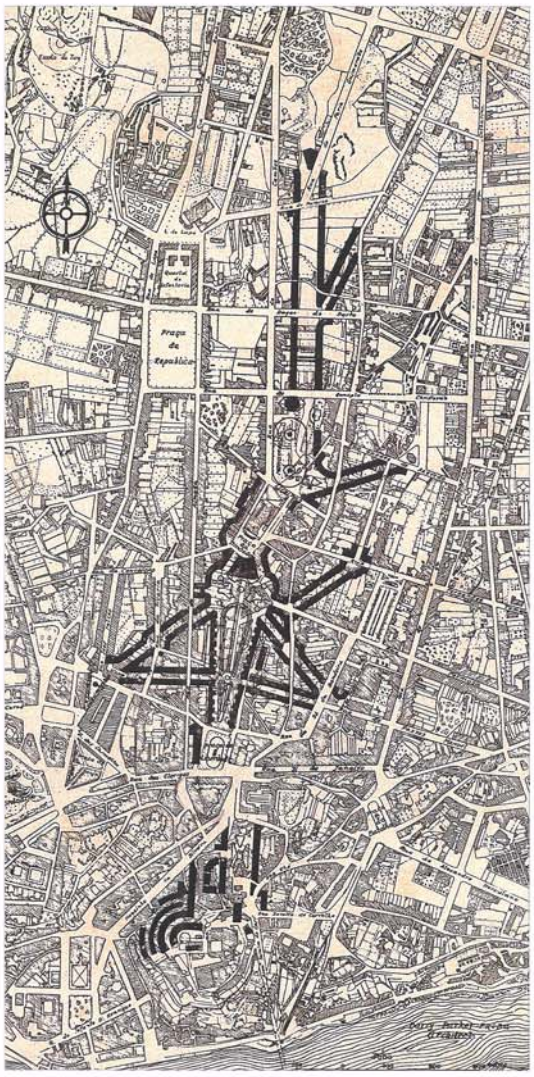
En busca del Plan

El Plan Director de 1962 pone fin a un período dominado por la búsqueda de una solución planificada a los problemas de la ciudad que se fueron planteando a lo largo de la primera mitad del siglo xx: la renovación y mejora de las condiciones de salubridad de los tejidos urbanos tanto en el núcleo histórico como en las áreas de ensanche; la creación de nuevas zonas residenciales que redujesen los efectos de la crisis de la vivienda, y sobre todo de la vivienda social; la morfología urbana de las nuevas zonas de expansión y el establecimiento de una red viaria básica que jerarquizara las articulaciones tanto interiores como regionales.

Los primeros estudios se realizan en vigencia de la ley de 1864 que específicamente regulaba los planes generales de mejoras, que fue sustituida en 1934 por el nuevo reglamento de los planes generales de urbanización municipal. En esta primera fase, marcada por el reforzamiento de la Administración Municipal bajo la República democrática, (1910-1926), una lúcida reflexión sobre el planeamiento urbano bipolariza el debate en torno a la expansión urbana y la reestructuración del área central. Para la municipalidad, la opción principal quedaba contemplada en el plan encomendado a Barry Parker, que articulaba la renovación de la zona central (1916) con el núcleo histórico en torno a la catedral y se apoyaba en la única conexión viaria existente. Al margen de las iniciativas municipales, Cunha Morais hace pública una propuesta en 1916 que se opone al plan de Barry Parker. Por primera vez, la extensión de la ciudad hacia poniente queda definida en un proyecto general de nuevos trazados que se apoyan en una nueva travesía de la Arrábida, previendo el desarrollo de un nuevo centro urbano hacia el norte de la Cordoaria, como alternativa al centro tradicional. El debate continúa en 1932 con la publicación del prólogo al *Plano da Cidade do Porto* por Ezequiel de Campos. Este estudio abre la cuestión del planeamiento global de la ciudad y se presenta también como un verdadero manifiesto que denuncia los aspectos más caóticos de la situación urbana. El plan extiende la problemática de las articulaciones internas y regionales al contexto urbano que, tal como se argumenta, no se disocia del área portuaria de Leixões y que, incluso, debería extenderse a las aglomeraciones urbanas próximas tanto hacia el norte como hacia el sur del Duero. Por primera vez se considera oportuna la elaboración de un plano regional de urbanización a escala de una "pequeña metropoli"

La ley de 1934, promulgada por el Estado Corporativo (1933), instituye un planeamiento basado en proyectos urbanísticos, exigiendo una mayor participación del Estado —política de suelos, programas de vivienda— y atribuyendo a los municipios la exclusividad de las obras de urbanización que la iniciativa privada venía controlando. La política de grandes obras públicas, promovida hasta el final de la Segunda Guerra Mundial por un poder central reforzado, se encuentra en la base de los principales estudios desarrollados por los arquitectos italianos Marcelo Piacentini (1938-1939) y Giovanni Muzio (1940- 1943). En estos estudios se presta especial atención a las grandes comunicaciones interurbanas —tanto viarias como ferroviarias— conexas al puerto de Leixões y a los aeropuertos previstos —Espinho y Pedras Rubras—, y a la red de comunicaciones interiores a la ciudad. En estos estudios se incluyen diversos proyectos de diseño urbano para las nuevas zonas residenciales —Campo Alegre—, industriales y verdes, para la localización de los nuevos equipamientos —un hospital clínico, la estafeta central de Correos, la estación de la Trindade— y para la valorización monumental del núcleo histórico en torno a la catedral. En la situación económica abierta en la posguerra se encuadran los estudios de Almeida Garrett, llevados a cabo entre 1946 y 1952. Se inscriben en la fase de liberalización de la actividad urbanística determinada por las alteraciones de la legislación y favorecida por un nuevo marco jurídico de expropiaciones definido por las leyes de 1944 y de 1946. El Plan Regulador de 1952 contempla propuestas de zonificación —zona histórico-arqueológica, zonas residenciales, industriales, verdes y rurales— que se apoyan en una legislación urbanística específica. Siguiendo el Plan Garrett, las acciones prioritarias consisten, sobre todo, en el saneamiento de *ilhas* y la construcción de alojamientos alternativos: construcción en un plazo de diez años de 6.000 viviendas de renta económica destinados a la población de las áreas saneadas, definidos en el Plan de Mejoras aprobado por la ley de 1956. Si las áreas de expansión son objeto de planes parciales, se inicia también la remodelación profunda del núcleo histórico. El Plano Director, elaborado por el urbanista francés Robert Auzuelle entre 1958 y 1962, consolida el planteamiento integrando las iniciativas en curso y las tendencias probables de evolución. Se trata de un plan de inspiración operativa que propone la adaptación de la ciudad al automóvil, define la trama de los equipamientos públicos y elabora planes pormenorizados a fin de encauzar la iniciativa pública, vivienda social y privada, residencia y sector terciario.

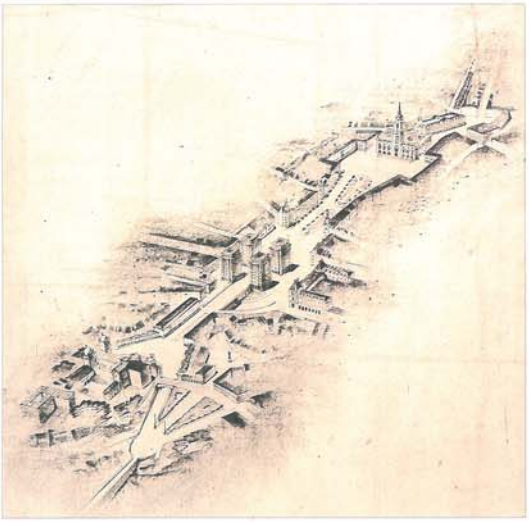
[A. G. N. y R. T.]



41. Plano de la Zona Central, Barry Parker (1916)
En la sucesión de los estudios para el centro cívico, el proyecto de Parker inicia un planeamiento que no se reduce ya a intervenciones puntuales: propone la expansión de la avenida al norte de los Paços do Concelho y establece, al sur, una articulación nueva y más amplia con la catedral, facilitando el acceso al puente de Dom Luís I.

44. Propuesta para la Zona Central, Marcello Piacentini (1938-1939)
La propuesta de Piacentini recoge, en los años treinta, la idea de una comunicación directa entre la catedral y los nuevos Paços do Concelho, con un proyecto que crea espacios de gran amplitud y monumentalidad.

45. *Plano Regulador da Cidade do Porto*, Giovanni Muzio (1939-1943)
Siguiendo los estudios previos de Piacentini, el plan contiene muchas de las soluciones ya presentadas para la nueva red viaria. Desarrolla propuestas de urbanización que intentan controlar el diseño urbano de las nuevas zonas de expansión hacia el norte y el oeste, y relacionadas con el puente de la Arrábida.



42. Primer esbozo del *Plano Director da Cidade do Porto*, Robert Auzelle (1962)
El plan de Auzelle se presenta como una síntesis de los estudios anteriores e integra procesos urbanísticos en curso, principalmente en el saneamiento de los barrios degradados y de la vivienda social. Uno de los aspectos más estudiados es el problema del tráfico que, en la propuesta final, incluirá un nuevo puente para el tráfico rodado en la zona oriental de la ciudad en continuidad con el cinturón de circunvalación interior.

43. *Plano Regulador da Cidade do Porto*. Zonificación, A. de Almeida Garrett (1952)
Constituye la primera propuesta globalizadora y sistematizadora de la cualificación funcional del tejido urbano mediante la zonificación, problema ya suscitado en los estudios de los arquitectos italianos.

145

encarregavam de conseguir a disponibilidade dos terrenos e a construção dos traçados e ruas e infraestruturas próprios de cada grupo de casas. Construíram-se, então, 1.562 casas, distribuídas por oito grupos de "moradias familiares com quintal" (Condominhas, Amial, Marechal Gomes da Costa, Paranhos, Ramalde, Ilhéu, S. Roque da Lameira e Costa Cabral). Na década de 1940, esta periferia de habitação económica consolidou-se mediante um novo grupo de bairros de iniciativa municipal - 949 fogos até 1956 -, onde já aparecem as primeiras soluções de blocos de habitação colectiva Duque de Saldanha, S. João de Deus, S. Vicente de Fora, Rainha D. Leonor). Esta política foi acompanhada pela salubrização das ilhas, entre 1940 e 1943, que desenvolveu acções de demolição parcial do interior de cada ilha, a fim de permitir a melhoria das condições de ventilação, iluminação natural e dota-las de infraestruturas de água, saneamento e electricidade. Já em 1943, quando só se tinham salubrizado apenas 104 das 1.143 registadas no censo, tornou-se evidente a ineficácia dessas acções. Esta circunstância conduziu ao estudo de um plano global para a extinção das ilhas, articulado com o desenvolvimento de importantes trabalhos de urbanização, especialmente da área central. A execução deste plano tornou-se possível graças a um decreto-lei governamental, publicado em 1956[436], que aprovou o Plano de Melhoramentos e o financiamento de um conjunto de bairros.

Monumentalização e Renovação do Centro

1916 - 1926

Desde a década de 1890 que a importância da cidade como centro financeiro se traduz na multiplicação das sociedades bancárias e companhias de seguros, cujas sedes tendem a fixar-se na área central. É a vasta área em torno da Praça de D Pedro que se afirma, nas últimas décadas do século, como o centro da vida urbana, devido à progressiva deslocação dos agentes da actividade financeira e bancária da baixa ribeirinha, por um lado, e instalação dos "Grandes Armazéns" e comércio de artigos de luxo. Também se concentram na área central os hotéis e grandes cafés com salões de jogos, os escritórios de serviços, que beneficiam da confluência dos transportes públicos urbanos e da ligação aos transportes ferroviários interurbanos que a inauguração da Estação terminal de S. Bento proporciona a partir 1909[437].

Estes acontecimentos conferem ao novo centro excepcionais valores de posição que conduzem às primeiras propostas para a sua renovação monumental através de um programa de grandes avenidas, que incluem novos acessos à ponte de Luís I e à Rotunda da Boavista. O objectivo

436. Significativamente, com a data de 28 de Maio de 1956, ou seja, rigorosamente 30 anos após o golpe militar que derruba o governo republicano, a ordem democrática e instaura uma ditadura militar.

437. Ver Tavares, Rui, *"Centro do Porto – Identidade e Valor"*. In *Uporto – Revista dos Antigos Alunos da Universidade do Porto*, Porto, 2005

principal é assegurar a acessibilidade à zona central pela convergência de vias e de redes de comunicação e transportes. Diversos projectos alternativos apresentam-se para o desenvolvimento deste programa, mas as condições políticas e económicas para a sua concretização não se criam antes da implantação da República (1910).

A primeira Vereação Municipal eleita no novo regime (1914) promove uma operação de prestígio que dá prioridade à afirmação do carácter representativo das funções ligadas à administração local e implica uma profunda transformação da Praça de D. Pedro, a abertura da Avenida dos Aliados e a edificação dos novos Paços do Concelho., obras cujo Plano foi encomendado, em 1915, ao arquitecto britânico Barry Parker[438].

As intenções estão enunciadas na formulação geral do Plano encomendado a Parker: "abrir e alargar uma parte da cidade que está muito congestionada... abrir uma Avenida larga que deverá ser, antes de tudo, muito dignificante… rasgar o centro da cidade e criar criar um verdadeiro Centro Cívico e um centro de estabelecimentos". Parker baseou a sua proposta de renovação da área central na reestruturação de todos acessos, desde o tabuleiro superior da ponte Luís I até ao eixo de saída a norte do conjunto da Trindade, e desenvolve projectos de desenho urbano e arquitectónico de toda a edificação.

Na execução do plano é dada prioridade à abertura da Avenida dos Aliados e à edificação dos novos Paços do Concelho, que domina o seu eixo central da Avenida. Esse edifício procura referências na arquitectura Beaux-Arts dos novos edifícios públicos europeus, considerada mais prestigiante para a administração local.

No mesmo modelo se inscreve a edificação destinada aos novos programas comerciais (hotéis, grandes cafés, grandes armazéns) na envolvente próxima da Avenida, bem como os novos edifícios monumentais do Teatro (1909) e Mercado do Bolhão (19l4), constituindo a imagem dominante do novo centro urbano. A imagem neoclássica proposta por Parker, que se inspirava na arquitectura local, acaba por ser abandonada a favor do modelo Beaux-Arts introduzido pelos arquitectos portuenses, recém-chegados de Paris, a quem serão confiados muitos dos projectos para a edificação do novo centro cívico e administrativo[439].

438. Ver TAVARES, Rui, *Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central: a intervenção de Barry Parker no Porto. "Boletim Cultural"*, 3/4, 85/86, Porto, Câmara Municipal, 1985, pp.261-326

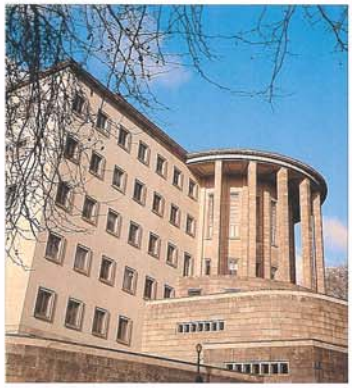
439. Ver Tavares, Rui & Vale, Clara Pimenta *"Urban and Architectural Reconfiguration In The Opening To Modernity - The Construction Of The City Of Oporto (Portugal) Between The Influence Of Beaux-Arts And The Modern Movement"* In IPHS 2010, Istambul, Turquia.

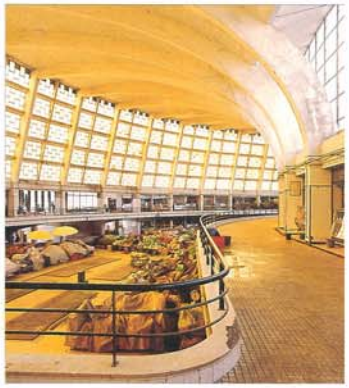
La realidad del Plan Director

En las décadas de 1960 y de 1970, las operaciones de ordenación territorial y organización funcional promovidas por la Administración Pública obedecieron a las propuestas del Plan Director, a pesar de que su ordenación nunca fue aprobada. En la aplicación del Plan de Mejoras de 1956, la construcción de bloques de viviendas en las proximidades de los primeros barrios económicos, así como la urbanización y equipamiento para la educación y deporte en las áreas circundantes —Ensino y Desporto—, consolidan un cinturón de vivienda social. En 1966, 7.746 nuevas viviendas alojan al 10 % de la población urbana —310.000 habitantes—, en su mayoría —24.700 personas— desalojada de las áreas saneadas del núcleo histórico, donde se demolieron 4.646 casas. La ampliación de la red de escuelas de enseñanza media acompaña la expansión habitacional, si bien la cobertura del extremo oriental de la ciudad es deficiente.

En el ensanche de la zona central, las operaciones de saneamiento permiten la localización de nuevos equipamientos públicos —la central de Correos—, la edificación del primer aparcamiento en altura —Silo-Auto— y benefician, directa o indirectamente, la promoción inmobiliaria de iniciativa privada en los espacios saneados, donde surgen los primeros edificios-torres de la ciudad destinados al sector terciario. Mientras tanto, en las zonas sujetas a operaciones de saneamiento del centro de la ciudad, no se concretan los proyectos elaborados por el Ayuntamiento para la construcción de oficinas, en las nuevas fachadas abiertas por el corte de las canteras de Trindade, al norte de la Câmara Municipal, y de la avenida de Afonso Henriques, en la salida de la calzada superior del puente de Luís I, que se estudiaban desde principios de siglo. Por otro lado, la apropiación de extensas áreas rurales necesarias para la implantación de nuevos barrios y carreteras ejerce una influencia decisiva en la transformación de la ciudad, en la medida que facilita terrenos que serán destinados a albergar los nuevos polos universitarios situados al oeste, Campo Alegre, y al este, junto al hospital clínico de São João. El programa de las nuevas instalaciones universitarias se inicia con el complejo deportivo y la Facultad de Economía en cada uno de los polos. Al final del período, las transformaciones en la red viaria de la ciudad son profundas, a pesar de la parcial realización de las infraestructuras previstas. El tramo del cinturón interior —la Via de Cintura Interna— que une el puente de la Arrábida (1962) con la Via Rápida es de las nuevas vías de penetración radial la única que llega a realizarse y sirve a la nueva área industrial, situada en la salida noroeste, donde se localizan la mayoría de los almacenes comerciales de la industria del automóvil. Este nuevo eje enlaza directamente con el puerto de Leixões y con el aeropuerto, y significa la primera alternativa dada para cruzar en dirección norte/sur la ciudad. Por otro lado, dinamiza la formación de un nuevo centro direccional en la rotonda de Boavista, donde se desarrolla el sector terciario y comercio suntuario. Tanto el retraso que se constata en la continuación de la apertura de la vía de circunvalación interna y de las nuevas vías de penetración radial, así como la inconcreción de los nuevos accesos desde el puente de la Arrábida hasta el centro de la ciudad —túnel bajo la praça de Lisboa y Cordoaria—, no permiten una mejora real de las condiciones de circulación en la ciudad. En el centro histórico sólo el túnel de Barredo —a la salida de la calzada inferior del puente de Luís I— permite la descongestión del tráfico de la zona ribereña. De los viaductos previstos, únicamente el de Gonçalo Cristóvão introduce una mejora puntual en las articulaciones entre la zona central y los nuevos polos funcionales, situados al oeste de la ciudad. A principios de los años setenta, las propuestas recogidas en el *Plan Director* siguieron orientando los estudios del nuevo plan ferroviario y los trazados que se articulaban con el nuevo puente para el tráfico rodado, previsto en el extremo oriental de la ciudad.

[A. G. N. y R. T.]





46. Síntesis de realizaciones (1974)
La nueva conexión con la área portuaria de Leixões finaliza, juntamente con el puente de la Arrábida, el primer tramo del cinturón interior y la vía de circulación rápida que estructura la nueva zona industrial. Los nuevos barrios consolidan áreas de vivienda social entre el cinturón interior, aún en construcción, y el de ronda. Se construyen nuevas zonas de viviendas que recualifican parte de las áreas saneadas del centro urbano.

47. Zona residencial de la Pasteleira
Considerada en el Plan, comprende proyectos de iniciativa pública y privada en un polígono que integra barrios sociales, vivienda cooperativa, de alquiler y de alto standing. Predomina la tipología del bloque aislado y las primeras edificaciones de gran altura destinadas a vivienda social tienen una presencia significativa.

48. Palacio de Justicia, Rebelo de Andrade
Según el plan de reconversión del área central, el Palacio de Justicia sustituía a la lonja del pescado demolida también como el mercado del Anjo.

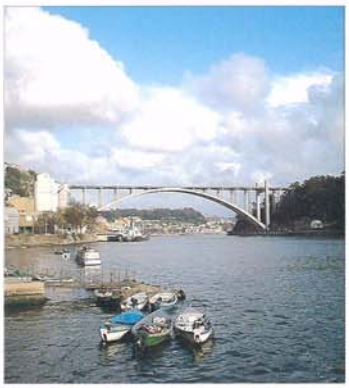
49. Mercado do Bom Sucesso, ARS Arquitectos (1952)
Centraliza el abastecimiento de géneros integrando los antiguos mercados del pescado y del Anjo. La constitución de este nuevo equipamiento, junto a la Rotonda de Boavista, constituye el primer paso hacia una urbanización de la zona de acceso al puente de la Arrábida.

50. Aparcamiento en altura
De los seis aparcamientos en altura previstos para 10.000 plazas, el Silo-Auto con una capacidad para 900 vehículos, será el único realizado. Se inserta en una zona totalmente reconvertida muy próxima al centro y marcada por las primeras edificaciones de gran altura donde se instalan, entre otros, la sede del principal periódico local y un gran hotel.

51. Puente de la Arrábida, Edgar Cardoso (1956-1963)
Construido según el proyecto innovador del ingeniero Edgar Cardoso, materializa una nueva travesía del río para el tráfico rodado en estudio desde 1916. Al desplazar al oeste el eje de cruce del río y al abrir un nuevo acceso a la ciudad, el puente fue determinante en la urbanización de la zona de Boavista.

52. Facultad de Economía, Viana de Lima (1964)
Es el primero de los dos nuevos edificios universitarios previstos para los dos polos en desarrollo. Proyectado por el arquitecto Viana de Lima, introduce un nuevo lenguaje arquitectónico que constituye una referencia para los nuevos complejos de enseñanza superior.

circunvalación
hospital clínico São João
Paranhos
Parque da Cidade (en estudio)
Aldoar
Ramalde
Nevogilde
Lapa
Foz do Douro
Lordelo do Douro
Artádida
OCÉANO ATLÁNTICO
Clérigos
Bonfim
Campanhã
PASTELEIRA
río Duero
pabellón de deportes
Vila Nova de Gaia
escuela secundaria
área de renovación
barrio social
área residencial / servicios
equipamiento
zona industrial
nueva vía acabada
nueva vía en estudio
ferrocarril
escala 1/50.000
2 km



147

La gestión democrática: renovación urbana y planeamiento municipal

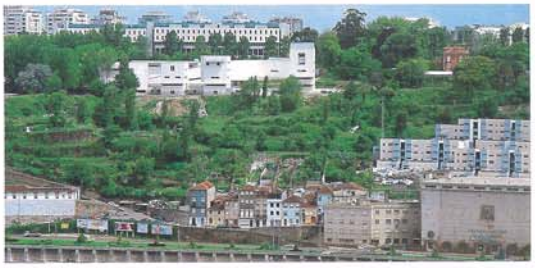
Con el golpe militar del 25 de abril de 1974, que pone fin al régimen dictatorial, los acontecimientos políticos se encuentran en el origen de experiencias urbanísticas que, si bien limitadas, son de referencia obligada. Las acciones populares que reivindican mejores condiciones de alojamiento y que llevan a la ocupación de viviendas deshabitadas, preceden a la creación, en junio de 1974, de un organismo destinado a apoyar la autoconstrucción de viviendas en terrenos cedidos por los municipios en régimen de derecho de superficie, el Serviço Ambulatório de Apoio Local (SAAL). La especificidad de la actuación del SAAL en Oporto se debe a la reflexión desarrollada por los equipos pluridisciplinares, dirigidos por arquitectos, que actúan en estrecha colaboración con las asociaciones de vecinos. El programa aspiraba a la rehabilitación de las *ilhas* y a la renovación de las zonas históricas, defendiendo la permanencia de las poblaciones residentes como alternativa a la política seguida en la última década —demolición de las *ilhas* y construcción de nuevos barrios—, que evidenció su insuficiencia para acabar con las condiciones degradantes del alojamiento en las *ilhas* o en piezas de casas, en régimen de subarriendo precario. En los dos años que apenas duró la experiencia, fue posible concretar algunos proyectos de rehabilitación de las *ilhas*, entre otros, São Victor, a cargo de Siza Vieira, el del Leal, a cargo de Sérgio Fernandes, el de Antas, a cargo de Pedro Ramalho, el de Maceda, a cargo de Alcino Soutinho, y el de Lapa, a cargo de Matos Ferreira. También fue posible negociar la transferencia a las asociaciones de vecinos de algunas operaciones ya iniciadas en el ámbito del Fundo de Fomento da Habitação (Fondo para el Fomento de la Vivienda) adaptando los proyectos ya existentes como en Bouça (Siza Vieira).

En la zona histórica se elaboraron proyectos específicos que no llegaron a materializarse: Miragaia, por Fernando Távora, y Lada, por Siza Vieira. En septiembre de 1974 se define una actuación específica para renovar la integridad del área de Ribeira-Barredo, coordinada por el arquitecto J. Gigante, en el marco del CRUARB (Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo), un nuevo organismo, que actualmente está integrado en la Administración Municipal y es responsable de la renovación urbana del centro histórico. La normalización de las instituciones democráticas abre también una nueva fase en el planeamiento urbanístico, dando inicio, a partir de 1978, al estudio de un nuevo Plan General de Urbanización. Así mismo, se crea un Gabinete de Planeamento Urbanístico (GPU), cuya responsabilidad es la de facilitar los estudios necesarios para el Plan General, tutelado por el arquitecto Castel Branco. En las grandes operaciones del Plan se contempla la preservación, restauración y reconversión funcional de los valores del patrimonio cultural histórico y medioambiental, se propone la organización del espacio ciudadano en unidades de ordenación con sus respectivos equipamientos e infraestructuras, y en ellas, por primera vez, queda regulada la ocupación del suelo por medio de la fijación de coeficientes.El ritmo de los trabajos viene determinado por la evolución de la situación política: las grandes opciones del Plan se definieron en 1984, quedó ultimado en 1986, y fue aprobado por la Asamblea Municipal a finales de 1988. Ratificado por el Gobierno en octubre de 1992, se convierte en el primer plan para la ciudad con rango de instrumento legal. No obstante, en los últimos años la actividad urbanística se caracteriza por la reestructuración de las redes de circulación regionales —plan de autopistas y red ferroviaria— desarrollada por el Gobierno y que se lleva a cabo sin una adecuada coordinación con los sistemas de circulación previstos en este plan. Los grandes proyectos urbanísticos (servicios, residencias de lujo y equipamientos), adoptados por iniciativa de los principales grupos económicos, toman posición a fin de poder sacar el mejor provecho posible de los nuevos vectores de circulación, mediante la reconversión de las áreas industriales desactivadas, como por ejemplo: Texteis Jacinto, Cortumes do Bessa, Fabrica das Sedas, Malhas Ameal.

En la parte occidental de la ciudad se han edificado diversos hoteles de cadenas internacionales, los primeros grandes centros comerciales (Brasília; Dallas) y las nuevas instalaciones para la central de Correos y Telecomunicaciones. La Administración Municipal intenta preservar los espacios ambientalmente significativos, dinamizando programas para la rehabilitación funcional de los parques públicos existentes, por ejemplo, el Palácio de Cristal, así como la creación de un gran parque en el extremo occidental de la ciudad. Las inversiones públicas se concentran especialmente en la edificación de las instalaciones de los nuevos polos universitarios que contribuyen a la consolidación de las áreas sujetas a los proyectos de reestructuración viaria. *[A. G. N. y R. T.]*

53. Renovación urbana. Bairro do Leal, S. Fernandes (1976)
Este conjunto habitacional en el centro de la ciudad consolida el tejido de un barrio de casas pequeñas, renovando la tipología tradicional, tal como muestran ambas fotografías.

54. La ciudad en 1990
La diversidad de los espacios urbanísticos refleja los diferentes ritmos y procesos de desarrollo. Para mejorar las condiciones de circulación, se está concretando una articulación eficiente con la red de autovías en construcción y la integración urbanística del nuevo puente del ferrocarril.



▲ **55. La fachada urbana de la Arrábida**
La construcción del polo universitario del campo Alegre ha sido durante los últimos años una de las prioridades de la Administración. La arquitectura singular de sus nuevos edificios caracteriza las diferentes intervenciones y cualifica la nueva imagen de una fachada urbana próxima al puente de la Arrábida, marcada también por la presencia de recientes complejos terciarios de los grandes grupos empresariales.

◀◀ **56. Casco histórico, Barredo**
En el casco histórico, el saneamiento y la consolidación de lo construido tienden a mantener la imagen y el tipo de vivienda de la ciudad vieja.

◀ **57. Renovación urbana. Zona de São Victor. Siza Vieira (1976)**
En la zona donde se formaron con mayor prontitud y cuantía las características *ilhas* portuenses, se procuró mantener la memoria del lugar, favoreciendo la coexistencia de lo viejo y lo nuevo.

El área metropolitana de Oporto

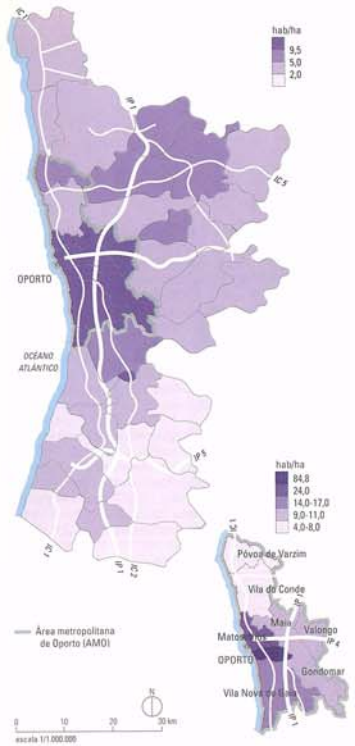
El área metropolitana de Oporto está constituida por nueve municipios: Oporto, Vila Nova de Gaia, Maia, Matosinhos, Gondomar, Valongo, Vila do Conde, Póvoa de Varzim y Espinho, cuya población sumaba 1.160.000 habitantes en 1991, cifra que corresponde a una densidad media de 1.411 hab./km². No obstante, plantear esta área como una "área metropolitana" convencional es algo excesivamente simplista e inadecuado. Y ello por dos razones. La primera se desprende del hecho que el área metropolitana de Oporto aún no corresponde a una unidad autónoma de gestión (su modelo administrativo corresponde a una asociación de municipios representada por una Junta Metropolitana, cuyas funciones han consistido, sobre todo, en acordar de modo puntual los proyectos de inversión de carácter intermunicipal). La segunda es el resultado de la especificidad del modelo y del proceso de urbanización que no presentan de forma clara ni los indicadores característicos de las formas de expansión y desarrollo de las aglomeraciones urbanas metropolitanas ni, aún menos, una delimitación física transparente de ese tipo de aglomeraciones. De hecho, en este caso, los procesos típicos de una metropolización centrípeta, catalizada a partir de un centro, Oporto, conviven con la lógica de dinámicas más complejas que mezclan las situaciones comunes de la suburbanización con el fortalecimiento de las bases económica y demográfica propias y de las centralidades ya existentes en los municipios, ahora, metropolitanos. Al mismo tiempo, la evolución discontinua de la mancha urbana más densa no es delimitable a través de la contraposición entre una metrópoli y una periferia, aunque sí lo es atendiendo a una lógica de continuidad territorial, estructurada por los principales ejes viarios que sitúan el núcleo "sólido" del área metropolitana, como la mayor concentración urbana, en el contexto más amplio de la franja poblacional y de industrialización difusa característica, en general, de todo el área norte-litoral portuguesa.

La dinámica subyacente a la progresiva estructuración y cohesión de este cuadro fragmentario encuentra su explicación en la especificidad del modelo de desarrollo de la base económica, de la demografía y del poblamiento del marco territorial del conjunto de municipios que envuelve el núcleo central de la actual circunscripción administrativa del área metropolitana de Oporto. La propia industrialización metropolitana que marcó ostensiblemente el período de la posguerra nunca se superpuso aquí a la importancia de la base industrial difusa asentada, como hoy, en industrias —textil/confección, alimentaria, maderera, del corcho o del calzado—, con características eminentemente dispersas y no metropolitanas. Localizada en un eje litoral entre Aveiro y Braga, esta mancha industrial engloba un conjunto de municipios que son, desde el punto de vista de la población, densos y con una gran capacidad de autonomía y de retención de su potencial demográfico. En 1986, el área metropolitana apenas concentraba el 38 % del empleo industrial de la región, caracterizado aquí, ciertamente, por una mayor diversificación sectorial y por algunas grandes industrias en los sectores químico, siderúrgico, de material eléctrico, del transporte y alimentario. Finalmente, debe señalarse que el débil poder de atracción del núcleo duro del área metropolitana fue casi totalmente diluido por el incremento de la emigración que, sobre todo durante la década de 1960, determinó el marco demográfico de la región y del país en general.

En este marco general, si algún indicador de "efecto metrópoli" parece hoy claro, es el que se refiere, sin duda, a la afirmación de su capacidad de liderazgo y de inserción internacional, resultante de un proceso reciente de desarrollo y diversificación de un sector terciario moderno y, especialmente, de aquellas actividades de servicios a empresas situadas —aún y sobre todo— en Oporto. De hecho, ésta es la piedra de toque de la realidad metropolitana presente y, cada vez más, la del futuro. En el caso del área metropolitana portuense, esta tendencia, apenas iniciada, introdujo un fuerte elemento de discontinuidad entre un área central (polinucleada) de carácter terciariazado y una vasta "periferia" dominada por procesos de industrialización difusa.

De este modo, el modelo disperso y centrífugo del área metropolitana se ha de confrontar con los claros elementos de polarización cuya marca urbana se traduce en la reciente dinámica de incremento del parque inmobiliario de oficinas, la expansión y diversificación de las empresas de carácter financiero y de la industria hotelera de negocios, particularmente evidente en la nueva centralidad de Boavista. Al igual que en el caso del área metropolitana de Lisboa, el ciclo reciente (desde finales de los años ochenta y principios de los noventa) de inversión pública en accesos introdujo la discontinuidad en un largo período, que se remontaba a la primera mitad de los años sesenta, de crecimiento urbano de carácter espontáneo y difuso, haciendo que la imagen convencional de Oporto y sus alrededores se encamine con paso apresurado hacia un escenario caracterizado por una mayor cohesión territorial. La afirmación y el refuerzo, sobre todo de las nuevas centralidades que la expansión de los servicios alimentarios, constituye el elemento más claro de ruptura con el modelo tradicional. Mientras tanto, las expectativas positivas se depositan en la capacidad de internacionalización del área metropolitana. De hecho, es aún una plataforma de relación internacional para un tejido productivo regional fuertemente extrovertido (importador de materias primas, maquinaria y equipamientos, y exportador de productos acabados). Esta situación es particularmente visible en la importancia que en ella adquieren las actividades ligadas al transporte y al comercio. Esta situación se puede constatar en el dinamismo o el peso que tienen las infraestructuras y los servicios de transporte y comercio internacionales (el puerto marítimo de Leixões, la terminal TIR y el aeropuerto), en la importancia de EXPONOR (un complejo dedicado a ferias y exposiciones) y en la localización reciente de las cadenas internacionales de la hostelería dedicada al mundo de los negocios. En el marco europeo del Mercado Único, cabe contemplar con perspectiva una mayor cohesión funcional con el eje de unión al litoral gallego, y un refuerzo del efecto de polaridad ante ese nuevo espacio ampliado.

[A. D.]

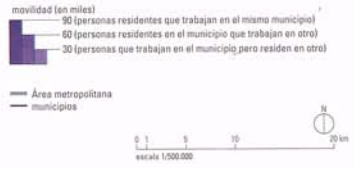


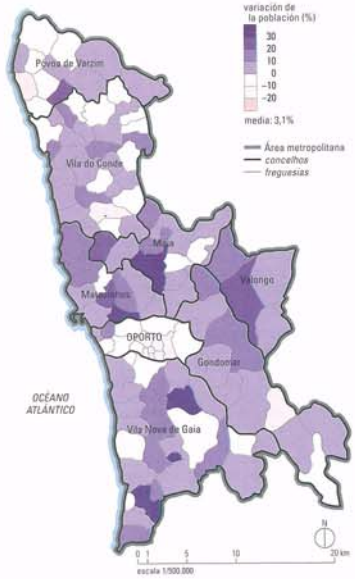
58. Fragmentos del mosaico metropolitano: imagen del tejido urbano difuso

El proceso de urbanización en el área metropolitana está marcado sobre todo por el carácter espontáneo de los pequeños promotores inmobiliarios. En un cuadro de ausencia casi completa de inversión en infraestructuras, esta dinámica presiona la sobreutilización de la red viaria capilar preexistente, cuyo resultado es una fuerte ilegibilidad del tejido urbano y la generalizada ruptura de las redes y sistemas de saneamiento y transporte.

59. Marco regional del área metropolitana: red viaria principal y densidad demográfica en el noroeste industrializado de Portugal (1991)

El emplazamiento del área metropolitana en la zona urbano-industrial difusa del noroeste portugués admite dos lecturas: fortalecer una concentración demográfica evidente, y la consolidación urbana que evoluciona en una matriz regional de por sí ya densa. El trazado reciente de los ejes viarios rápidos, aún en construcción, afirma la lógica norte-sur del modelo de cohesión funcional del conjunto.



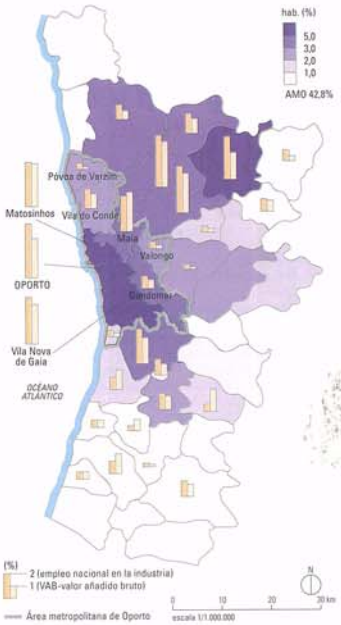


62. El área metropolitana de Oporto: variación de la población residente por *freguesias* (1981-1991)

Con la debilitación del crecimiento demográfico de los años ochenta, la evolución reciente del área metropolitana realza el modelo atípico del proceso de urbanización. La pérdida de población no es exclusiva del centro de Oporto. Por otro lado, la aparición de *freguesias* con un crecimiento mayor se da casi erráticamente, contrariando la imagen convencional de los modelos concéntricos de los ciclos de urbanización/desurbanización.

63. Área metropolitana de Oporto: la red viaria estructurante (1991)

El nuevo ciclo de inversión en la red viaria, iniciado a mediados de los años ochenta, activa la centralización regional de Oporto y posibilita la apertura o el "resurgir", a escala metropolitana, de los nuevos frentes de urbanización ahora favorecidos por una accesibilidad radicalmente diferente a la de la situación anterior. La nueva red viaria es la base fundamental de un proceso de cohesión metropolitana marcado hasta ahora especialmente por el carácter difuso del efecto de urbanización.



60. Marco regional del área metropolitana: principales *concelhos* industrializados en 50 km alrededor de Oporto

El fuerte crecimiento industrial de los años ochenta acentuó el carácter dominantemente difuso de su patrón de localización, densificó el tejido industrial no metropolitano y funcionó como el principal factor de retención del potencial demográfico periférico al área metropolitana. Este tejido industrial dominado por las PYMES, se organiza en hileras productivas altamente integradas y nítida especialización territorial.

61. Movimientos pendulares en el área metropolitana de Oporto (1990)

Pese al claro efecto centrípeto de Oporto, las entidades municipales periféricas al área metropolitana sólo en parte se pueden considerar suburbanas. La estructura de los movimientos pendulares se ha hecho más compleja a causa de la fuerte creación de empleo que, en *concelhos* como Maia, confiere una fuerte autonomía a la base económica de las supuestas periferias, contradiciendo la configuración polar típica del modelo metropolitano convencional.

ISI

Em Busca do Plano

1916-1962

O plano Auzelle de 1962[440] culmina um período dominado pela busca de uma solução planificada para os problemas da cidade, que se foram equacionando ao longo da primeira metade do século: a renovação e salubrização dos tecidos urbanos, tanto no núcleo histórico como nas áreas de extensão; a criação de novas zonas residenciais que reduzissem os efeitos da crise da habitação, sobretudo da habitação social; a morfologia urbana das novas zonas de expansão e o estabelecimento de uma rede viária fundamental que hierarquizasse as articulações internas e regionais. Os primeiros estudos realizam-se ainda sob a vigência da lei de 1864, que regulamentava os Planos Gerais de Melhoramentos, e que só em 1934 foi substituída pelo novo regulamento de Planos Gerais de Urbanização municipais. Nesta primeira fase, marcada pelo reforço da administração municipal durante a república democrática (1910-1926), uma esclarecida reflexão urbanística aprofunda o debate em torno da expansão urbana e da reestruturação da área central. Para a municipalidade a opção principal está contemplada no plano encomendado a Barry Parker, que articula a renovação da Zona Central (1916) com o núcleo histórico em torno da Catedral e se apoia na única travessia rodoviária existente. À margem das iniciativas municipais, Cunha Morais divulga uma proposta (1916)[441] que se opõe ao plano de Barry Parker. Pela primeira vez, a extensão da cidade para poente é definida num projecto geral de novos traçados que se apoiaram numa nova travessia na Arrábida, prevendo o desenvolvimento de um novo centro urbano para norte da Cordoaria, como alternativa ao centro tradicional. Aos estudos parciais sucede o plano de 1932 que globaliza a problemática das articulações internas e regionais ao contexto urbano que, como é defendido, não se dissocia da área portuária de Leixões e deveria mesmo estender-se aos aglomerados urbanos próximos, quer a norte quer a sul do Douro. Em 1932, Ezequiel de Campos publica o Prólogo ao Plano do Cidade do Porto[442] que abre a fase do planeamento global da cidade e se apresenta também como um verdadeiro manifesto denunciando os aspectos mais caóticos da situação urbana. O plano alarga a problemática das articulações internas e regionais ao contexto urbano que, como é defendido, não se dissocia da área portuária de Leixões e deveria mesmo estender-se aos aglomerados urbanos próximos, quer a norte quer a sul do Douro. A lei de 1934, promulgada pelo Estado Corporativo (1933), introduziu um planeamento baseado em projectos urbanísticos, exigindo uma maior participação do estado (política de solos; programas habitacionais) e atribuindo aos municípios a exclusividade dos trabalhos de urbanização que a iniciativa privada vinha controlando. A política de grandes Obras Públicas, promovida até o final da

440. *Porto, études et réalisations. «Urbanisme,»,* 67, Paris, 1960

441. MORAES, Cunha, *Os Melhoramentos da Cidade do Porto.* Porto, Typographia Pereira, 1916

442. CAMPOS, Ezequiel de, *Prólogo ao Plano do Porto.* Porto, Empresa Industrial Gráfica, [1932]

2ª Guerra pelo reforçado poder central, está na base dos estudos desenvolvidos pelos arquitectos italianos (Marcelo Piacentini - 1938/1939; Giovanni Muzio - 1940/1943)[443], que dão particular atenção às grandes comunicações interurbanas (viárias e ferroviárias) com ligações ao porto de Leixões, aos aeroportos previstos (Espinho e Pedras Rubras) e à rede de comunicações internas. Incluídos nesses estudos são elaborados vários projectos de desenho urbano para as novas zonas residenciais (Campo Alegre), industriais e verdes, para a localização dos novos equipamentos (hospital escolar, Correio Central, Estação da Trindade) e para a valorização monumental do núcleo antigo em torno da Sé Catedral. É na conjuntura económica aberta no pós-guerra que se enquadram os estudos de Almeida Garrett (1946-1952), inseridos já na fase de liberalização da actividade urbanística determinada pelas alterações da legislação e favorecida por um novo quadro judicial de expropriações (leis de 1944 e 1946)[444]. O Plano Regulador (1952) contempla propostas de zonamento (zona histórica-arqueológica; zonas residenciais, industriais, verdes e rurais), que passam a estar apoiados em legislação urbanística específica. No prosseguimento do Plano Garrett as acções prioritárias são, sobretudo a salubrização das ilhas e a construção de alojamentos alternativos (construção, no prazo de 10 anos, de 6.000 fogos de renda económicas destinada à população das áreas salubrizadas, definido no "Plano de Melhoramentos", aprovado pela lei de 1956). As áreas de expansão são objecto de planos parciais e inicia-se a remodelação profunda do núcleo histórico.

O Plano Director (1962) consolida o planeamento, integrando as iniciativas em curso e as tendências prováveis de evolução. Trata-se de um plano de inspiração operacional que propõe a adaptação da cidade ao automóvel, define a trama dos equipamentos públicos e elabora planos de pormenor para enquadramento da iniciativa pública (habitação social) e privada (residência e terciário).

443. GARRETT, Antão de Almeida, *"História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto"*, *Boletim da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto,* n.º 11, Porto, 1957

444. GARRETT, Antão de Almeida, *Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto*. Porto, CMP, 1947

Bibliografía y fuentes

BIBLIOGRAFÍA general

AA. VV.: *História da Cidade do Porto*. 3 vols. Portucalense Editora. Oporto, 1962-1965.
AA. VV.: *Porto percursos nos espaços e memórias*. Afrontamento. Oporto, 1990.
BASTOS, C. (DIR): *Nova Monografia do Porto*. Companhia Portuguesa Editora. Oporto, s/d (1938).
COSTA, A. R. DA.: *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto*. Oficina de António Alvarez Ribeiro. Oporto, 1789.
GUICHARD, F.: *Porto. La Ville dans sa Région. Contribution à l'Etude de l'Organisation de l'Espace dans le Portugal du Nord*. Tesis Doctoral Universidad de Burdeos III, 3. vols. 1983.
OLIVEIRA, J. M. P. DE.: *O Espaço Urbano do Porto. Condições Naturais e Desenvolvimento*. 2 vols. Centro de Estudos Geográficos. Coimbra, 1973.
REAL, M. L., TAVARES R.: "Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto", en *A Cidade em Portugal: onde se vive, "Povos e Culturas"*, núm. 2. Universidade Católica Portuguesa. Lisboa, 1987.

BIBLIOGRAFÍA por capítulos

TERRITORIO Y CIUDAD MEDIEVAL

AA. VV.: *Arqueologia*, núm. 10. Oporto, 1984. Monográfico.
AA. VV.: *Studium Generale*, Número especial dedicado ao Infante D. Henrique. Vol. 7, Centro de Estudos Humanísticos da Universidade do Porto. Oporto, 1960.
ALMEIDA FERNANDES, A. DE.: "Formação do território portucalense", en *Congresso Luso-Espanhol de Estudos Medievais*. Câmara Municipal do Porto (CMP). Oporto, 1968.
AMARAL, L. C., DURATE L. M.: "Os Homens que pagaram a Rua Nova. Fiscalidade, Sociedade e Organização Territorial no Porto Quatrocentista". *Revista de História*, vol. VI. Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto. Oporto, 1985.
MARQUES, J.: "Património régio na cidade do Porto e seu Termo nos finais do século XV (Subsídios para o seu estudo)". *Revista de História*, vol III. Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto. Oporto, 1979.
PAULO, A.: "A Sinagoga do Olival. Um problema arqueológico". *Lucerna*, núm. 5. Oporto, 1966.
REAL, M. L.: "A Casa da Moeda do Porto e a tradicional Casa do Infante" en *Moedas portuguesas cunhadas no Porto na Colecção do Gabinete de Numismática*. Casa Tait. Oporto, 1989.

PERMANENCIAS ESTRUCTURALES E INTERVENCIONES, 1500-1764

Actas del coloquio: "O Porto na Época Moderna". *Revista de História*, vols. I, II, III. Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto. Oporto, 1979/1980.
CRUZ, A.: *Algumas observações sobre a vida económica e social da cidade do Porto nas vésperas de Alcácer Quibir*. Porto, 1967.
MANDROUX-FRANÇA, M.-T.: "Quatro Fases da Urbanização do Porto no Século XVIII", *Boletim Cultural da Câmara Municipal*. 2.ª serie. Vol. 2. Oporto, 1984.
SILVA, F. R. DA.: *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. 2 vols. Archivo Histórico, CMP. Oporto, 1988.
SMITH, R. C.: *Nicolau Nasoni, Arquitecto do Porto*. Livros Horizonte. Lisboa, 1966.

LA CIUDAD ILUSTRADA EL TRAZADO URBANO, 1764-1820

ALVES, J. J. FERREIRA: *O Porto na Época dos Almadas. Arquitectura, Obras Públicas*. 2 vols. CMP. Oporto, 1988-1990.
DELAFORCE, J.: *The Factory House at Oporto*. Christie's Wine Publications. Londres, 1983.
FERRÃO, B. J.: *Projecto e transformação urbana do Porto na epoca dos Almadas (1758/1813). Uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*. Universidade do Porto. Oporto, 1989.
MOREIRA, R. DE, DOMINGUES, F.: "Una utopia urbanística pombalina: o Tratado da Ruação de José de Figueiredo Seixas", en *Pombal Revisitado*, vol. II. Estampa. Lisboa, 1984.
TAYLOR, R.: "The Architecture of Port-Wine". *The Architectural Review*, vol. 129, núm. 772. 1961.

LA CIUDAD ILUSTRADA: LA IMAGEN APLAZADA 1787-1833

AA. VV.: "O Edifício da Faculdade de Ciências. Evolução de um projecto". *Cadernos de Arquitectura*, núm. 2. ESBAP, Curso de Arquitectura. Oporto, 1984.
ANDRADE, M. DE.: *Uma grandiosa ponte sobre o Douro... que não passou de projecto. O Tripeiro*, núm. 3. Año XII. Oporto, 1956.
LIMA, A. P. DE.: "Subsídio para a pré-história da Real Academia da Marinha e Comércio da Cidade do Porto". *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, vol. XVIII, núms. 1-2. Oporto, 1955.
PINTO FERREIRA, J. A.: "A economia do vinho e o crescimento do Porto, nos séculos XVII ao XIX". *O Vinho na História Portuguesa Séculos XIII-XIX*. Academia Portuguesa de História, Fundação Eng. António de Almeida. Oporto, 1983.
TAYLOR, R.: "John Carr e o Hospital de Santo António do Porto," *Boletim da Sociedade de Belas Artes*, núm. 15. Lisboa, 1960.

LA REFORMA URBANA: CONFLICTO DE INCIATIVAS, 1820-1872

ANDRADE, M. DE.: "A abertura da Rua Mouzinho da Silveira". *O Tripeiro*, año V (V serie), núm. 8. 1949. "O alargamento da Rua das Congostas". *O Tripeiro*, año VIII (V serie), núm. 8. 1952.
CASTRO, A.: "O Porto na transição para o sistema económico contemporâneo. (Do 1º para o 2º quartel do Século XIX)". *Revista de História*, vol. II. Instituto Nacional de Investigação Científica, Centro de História da Universidade do Porto. Oporto, 1979.
DUARTE DE SOUSA REIS, H.: *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, vols. I y II. Biblioteca Pública Municipal do Porto. Oporto, 1984-1991.
NONELL, A. G.: "Os novos Mercados do Porto-Da Ribeira ao Bolhão," en *O Mercado do Bolhão. Estudos e Documentos*. CMP. Oporto, 1992.
TAVARES, R.: "Do Almazem Régio à Alfândega Nova: evolução de um tipo de arquitectura portuária," *A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro*. Exposición organizada por el Archivo Histórico Municipal do Porto, Casa do Infante. Oporto, 1990.

ENSANCHE Y TRANSFORMACIONES URBANAS: LAS NUEVAS INFRAESTRUCTURAS, 1872-1940

JORGE, R.: *Origens e Desenvolvimento da População do Porto. Notas Históricas*. Oporto, 1897.
LOUREIRO A.: *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*. Lisboa, 1903.
Porto-Gaia. As travessias do Rio Douro. Exposición organizada por el Archivo Histórico Municipal de Oporto, *I Congresso Internacional sobre o Rio Douro, I Centenário da Inauguração da Ponte Luís I*, Casa do Infante. Oporto, abril/agosto de 1986.
TAVARES, R.: "A Carta topográfica da Cidade do Porto de 1892. Uma Base Cartográfica para a gestão urbanística municipal," *Uma Cartografia Exemplar. O Porto em 1892*. Câmara Municipal. Oporto, 1992.
—"Carta topográfica da Cidade do Porto,...1892," *Porto. Projectar a Cidade*, núm. 4. Archivo Histórico Municipal de Oporto. Oporto, 1992.

ENSANCHE Y TRANSFORMACIONES URBANAS: INDUSTRIA Y VIVIENDA, 1890-1955. MONUMENTALIZACIÓN Y RENOVACIÓN DEL CENTRO

CARDOSO, A.: *O Arquitecto José Marques da Silva e a Arquitectura do Norte do País na 1ª metade do século*. Tesis doctoral en Historia del Arte en la Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Oporto, 1992.
JORGE, R.: *Demografia e higiene da Cidade do Porto, I Clima-População-Mortalidade*. Câmara Municipal. Oporto, 1899.
Plano de salubrização das Ilhas do Porto. Câmara Municipal. Oporto, 1956.
TAVARES, R.: "Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central. A intervenção de Barry Parker no Porto". *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, 2ª etapa, vol. 3/4. Oporto, 1985/1986.
—"O Edifício de Mercado. Novas imagens, projectos erealizações", *O Mercado do Bolhão. Estudos e Documentos*, CMP. Oporto, 1992.
TEIXEIRA, M. C.: *The Development of Nineteenth Century Working-Class Housing: The Ilhas in Oporto, Portugal*. Requirements for the Degree of Ph. D. Architectural Association School of Architecture. 1988.

EN BUSCA DEL PLAN, 1916-1962

CAMPOS, E. DE.: *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. Porto, Emp. Industrial Gráfica do Porto. Oporto, 1932.
GARRETT, A. DE ALMEIDA.: "História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto". *Boletim*, núm. 14. Sección planeamiento urbanístico, IAG-CEEC. Faculdade de Engenharia, Universidade do Porto. Oporto, 1974.
—"Plano Regulador da Cidade do Porto". *Civitas*, vol. VIII, núm. 2. CMP. Oporto, 1952.
MORAES, A. C. DA C.: *Os Melhoramentos da Cidade do Porto*. Oporto, 1916.
O porto de Leixões. Ministério das Comunicações. Administração dos Portos do Douro e Leixões. Oporto, 1949.
Plano Director da Cidade do Porto. Dir. ROBERT AUZELLE, 3 vol. Câmara Municipal, Gabinete de Urbanização. Oporto, 1962.
Roteiro da Exposição de Obras Públicas. Região do Porto. Promovida por la Câmara Municipal com la colaboración del Ministério das Obras Públicas. Palácio de Cristal. Oporto, 1949.

LA REALIDAD DEL PLAN DIRECTOR, 1956-1974

GARRETT, A. DE ALMEIDA.: "Ainda Algumas Achegas para o Estudo do Grande Porto. A área envolvente da cidade em transição de rural para urbano". *Boletim*, núm. 24. Sección de planeamiento territorial, CEEC, INIC, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Oporto, 1977.
—"Reflexões sobre os Acessos à Cidade do Porto". *Boletim*, núm. 23. Sección de planeamiento territorial, CEEC, INIC, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Oporto, 1976.
GUICHARD, F.: "L'évolution recente de Porto". *Boletim Cultural*, vol. XXV, núm. 3/4. Câmara Municipal. Oporto, 1980.
MENDES, M.: "Porto: École et Projects 1940-1986. Experiénces Simultanées de l' évolution de l' Architecture", *Architectures à Porto*. Pierre Mardaga. Liège, 1990.
OLIVEIRA L. V. DE.: "Área Metropolitana do Porto (subsídios para a sua definição)." *Boletim*, núm. 7. Sección de planeamiento territorial, CEEC, INIC, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto. Oporto, 1973.
PIMENTA, J. CORTE REAL.: "Plano Director da Cidade do Porto", *Urbanização*, vol. II, núm. 2. Lisboa, 1967.

LA GESTIÓN DEMOCRÁTICA: RENOVACIÓN URBANA Y PLANEAMIENTO MUNICIPAL, 1974-1992

AA. VV.: "SAAL/Norte. Balanço de uma experiência". *Cidade Campo*, núm. 2. Lisboa, 1979.
FERNANDES, J. G.: *Centro Histórico do Porto. Dar futuro ao nosso passado*. Associação dos Jornalistas e Homens de Letras. Oporto, 1983.
MERELES, M.: "Ribeira-Barredo, operação de renovação urbana". *Sociedade e Território*, núm. 2. 1987.
Opções do Plano. Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto. Oporto, 1984.
PORTAS, N.: "Notas sobre a intervenção na cidade existente." *Sociedade e Território*, núm. 2. Afrontamento. Oporto, 1985.
Proposta do Plano/PGU. Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto. Oporto, 1986.
VIEIRA, A. S.: "Tres intervenciones en la ciudad de Oporto", *Proyecto y ciudad histórica. I Seminario Internacional de Arquitectura* en Compostela. Publicaciones del Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia. Santiago de Compostela, 1977.

EL ÁREA METROPOLITANA DE OPORTO

DOMINGUES, A.: "Centralidade Urbana e Imobiliário de Escritórios, Concreto". *Revista da Associação dos Construtores Civis e Obras Públicas do Norte*, núm. 122. Oporto.
—"Serviços à Produção e Centralidade Urbana. Da concentração metropolitana à descentralização periférica", *Sociedade e Território*, núm. 17. 1992.
RIO FERNANDES, J. A.: *O Comércio na Cidade do Porto (uma abordagem geográfica)*. Tesis doctoral en Geografía Humana, Faculdade de Letras, Univesidade do Porto. Oporto, 1993.
VAZQUEZ, I. B.: "A Evolução da Cidade do Porto e a Estruturação dos Concelhos Periféricos". *Sociedade e Território*, núm. 16. 1992.

FUENTES de las ilustraciones

En la presentación del capítulo de Oporto fotoplano de 1991 de Oporto facilitado por ACEL y montado en el CCCB

1. Oporto desde el espacio. (Imagen satélite escala 1/200.000)
© CNES distribución Spot Image-Explorer, 1986.
2. Situación de Oporto en la región
Elaboración propia a partir de: Mapa Oro-hidrográfico de Portugal. (Escala 1/200.000). Centro de Estudos Geográficos, Instituto de Alta Cultura. Lisboa, 1965. Véase también REBELO, F.: "Serras de Valongo. Estudo de geomorfologia". *Suplemento de Biblos*, núm. 9. Coimbra, 1975. *Carta Geológica de Portugal*, escala 1/50.000, hoja 9C (Porto). *Nota Explicativa*. Lisboa, 1957. © CCCB.
3. Primeras ocupaciones y estructura organizativa (siglo XII)
REAL, M. L., TAVARES, R.: "Bases para a compreensão do,...", *art. cit.* MOREIRA, D. A.: "*Freguesias da Diocese do Porto. Elementos onomásticos alto-medievais. I Parte Introdução Histórica Geral*", *Boletim Cultural*, vol. 34, núm. 1-2. 1973. REAL, M.: "Inéditos de arqueologia medieval portuense". *Arqueologia*, núm. 10. Oporto, 1984. Elaboración propia a partir de la base cartográfica: Carta

Militar de Portugal. Escala 1/25.000, hoja 122, 1981. © CCCB.

4. El burgo episcopal (1100-1300)
Elaboración propia a partir de "Escavações Arqueológicas no Morro da Sé". *Boletim Cultural*, 2ª época, vol. 3-4. 1985-1986. © CCCB.

5. La ciudad medieval (1300-1500)
Elaboración propia a partir de "Sé Catedral do Porto". *Boletim da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais*, núm. 40-43, Lisboa. 1945 Mar. 1946; VITORINO. P.: "As Muralhas do Porto. Palavras de apresentação". *Douro Litoral*, 2ª série, núm. 6. Oporto, 1946. © CCCB.

6. Carta de navegación de Lucas Wagenaer (1583)
WAGHENAER, L.: *Spieghel der Zeevaerdt*. 1583. © Arquivo Histórico Municipal de Porto. (AHMP).

7. Vista de Oporto, Piero Maria Baldi (1669)
Viage de Cosme de Medicis por España y Portugal (1668-1669). Edición y notas de Angel Sánchez Rivero. Madrid. (1933), Lámina LXVII. © Biblioteca Medicea Laurenziana. Florencia.

8. Estructura urbana (1764)
Elaboración propia. © CCCB.

9. Proyecto de una nueva plaza intramuros (1678)
© Academia de Belas Artes (ABA), *Desenhos*.

10. Estructura del territorio circundante (1764)
Elaboración propia. © CCCB.

11. Población (1623-1801)
Elaboración propia a partir de CUNHA D. RODRIGO.: *Catálogo e História dos Bispos do Porto*. Porto, 1693; LIMA, L. C. DE: *Geografia histórica de todos os Estados Soberanos da Europa. Lisbo Ocidental*, vols. I y II. 1734-1736; "Memórias Paroquiais de 1758; Cadastro da Província do Minho", en *Geografia e economia da Província do Minho nos finais do século XVIII. Plano de Descrição e Subsídios de Custódio José Gomes Vilas Boas, Recolhidos, Anotados e Publicados por António Cruz*. Centro de Estudos Humanísticos. Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Oporto, 1970; SOUSA, F. A. P. DE.: *A população portuguesa nos inícios do século XIX* Tesis Doctoral en Historia Moderna y Contemporánea. Faculdade de Letras. Universidade do Porto. Oporto, 1979. © CCCB.

12. Vista de Oporto (1791)
Grabado. "Vista da Cidade do Porto, desde a Torre de Marca athe as Fontainhas, tomada da parte de Villa Nova do sitio chamado Choupello". *Cinquenta Vistas do Porto. Edição Comemorativa da Inauguração da Ponte da Arrábida*. Câmara Municipal. Oporto, 1963.

13. Plano de Oporto (1813)
Grabado. "Cidade do Porto. Dedicadop ao Ill.mo Ex.mo Snr. Brigadeiro Gen. I Sir Nicolao Trant. Commendador da Ordem da Torre e Espada...". © Museu Nacional Soares dos Reis (MNSR).

14. Tráfico marítimo del Puerto (1764-1784)
Elaboración propia a partir de RAU, V.: "O Movimento da Barra do Douro durante o século XVIII: uma interpretação". *Boletim Cultural*, Câmara Municipal, vol. XXI. Oporto, 1958. © CCCB.

15. Tipos de edificio. *Tratado de Ruação* (hacia 1760)
Instituto da Biblioteca Nacional e do Livro (IBNL), *Manuscritos*. Dibujo de la obra *Tratado de Ruação para emenda das ruas das cidades, vilas e lugares deste reino (...) ofrecido a Sebastião José de Carvalho e Melo, Conde Oeiras (...) por José de Figueiredo Seixas (...) Mestre da Aula de Riscar na cidade do Porto.*

16. Renovación de la estructura urbana (1764-1819)
Elaboración propia. © CCCB.

17. Proyecto de fachadas regulares (1776)
Livros de Plantas "Frentre da rua de Sta Catherina do Llado poente", 1776. © AHMP.

18. Hospital de Santo António. Proyecto de John Carr (1769)
© Arquivo da Santa Casa de Misericórdia do Porto. (ASCMP).

19. Plan de mejora del puerto y barra del Duero. Proyecto de Luis Gomes de Carvalho (hacia 1820)
Grabado. "Planta da Foz do Douro até Quebrantões; para intelogencia do Plano de Melhoramentos da Barra do Porto..." *Memórias da Academia*, vol. IX. 1825.

20. Demolición y renovación de la Ribeira. Proyecto de Reinaldo Oudinot (1797)
Dibujos. "Planta do Projecto de Novas serventias e Praças da Ribeira da Cidade do Porto. Reinaldo Oudinot" y "Projecto para a Ribeira da Cidade do Porto." © IGC, Mapoteca.

21. Plano de Oporto y sus alrededores (1833)
Grabado. "Oporto. Porto. The environs of Oporto. View of Oporto from Torre da Marca. W. B. Clarcke, Arch." © AHMP.

22. Intervenciones (1820-1872)
Elaboración propia. © CCCB.

23. Palacio de Exposiciones (1865)
Grabado. SANTOS, J. C. DOS.: *O Palácio de Cristal e a Arquitectura do Ferro no Porto em meados do século XIX*. Fundação Engenheiro António de Almeida. Oporto, 1989.

24. Apertura de la rua Mousinho da Silveira. Proyecto (1872)
Grabado. "Planta do Projecto da rua da Binquinha parallela à rua das Flores a qual a Ex.ma Câmara pretende mandar abrir para ligar o Largo da Feira de S. Bento com a rua de São João". © AHMP.

25. Palácio da Bolsa. Proyecto de Costa Lima (1841)
Dibujo. "Copia do Projecto da Casa da Bolsa". José Luis Nogueira Júnior, 1841. © AHMP.

26. Praça Dom Pedro y Câmara Municipal
Postal. © AHMP.

27. La nueva Aduana (proyecto, hacia 1860)
Dibujo. "Projecto da Alfândega Nova. Alçado sobre o rio." © Arquivo Histórico do Ministério das Obras Públicas. (AHMOP).

28. Inicio de la Avenida da Boavista. (Proyecto, 1854)
Dibujo. "Plano para a continuação da Rua da Boavista desde o ponto a que se acha levada, até cruzar a Estrada de Mathosinhos no sitio da Fonte da Moura; em uma extensão longitudinal de Leste a Oeste de 8250 palmos, por J. Costa Lima Júnior, 1854". © AHMP.

29. Puente del Ferrocarril Dona Maria. Gustave Eiffel (1877)
Fotografía de Manuel Magalhães.

30. Población (1864-1940)
Elaboración propia a partir de AA. VV. *Porto,...*, *op. cit.*, © CCCB.

31. Transporte y nuevas estructuras portuarias (1872-1940)
Elaboración propia a partir de Serviços de Transportes Colectivos do Porto. *Relatório e Contas*, 1946; AMORIM, D. P.: *A Companhia Carris de Ferro do Porto. Separata de O Instituto*, vol. CXXV, Coimbra,1965. Base cartográfica: Carta Militar de Portugal. Escala 1/25000, hoja 122, 1981. © CCCB.

32. Plano de Oporto (1892)
Grabado. *Carta topographica da cidade do Porto, reduzida da que foi mandada levantar na escala 1/500 por ordem da Câmara Municipal da mesma Cidade refrida ao anno de 1892*. Dirigida y levantada por A. G. Telles Ferreira, General de Brigada Reformado,.... © AHMP. © Del montaje de las hojas y ajuste, CCCB.

33. Industria y vivienda (1890-1944)
Elaboración propia a partir de *Inquérito Industrial de 1890*. 5 vols. Lisboa, 1891; *Elementos para o Estudo do Plano de Urbanização da Cidade do Porto*. Porto, 1939; *Plano de Melhoramentos. 1956-1966*. Oporto, 1966. © CCCB.

34. Bairro do Carvalhido (1957)
© AHMP.

35. Vivienda obrera: *ilhas*
© AHMP.

36. Terciarización y monumentalización del centro (1926)
Elaboración propia a partir de *Anuário Comercial do Porto para a cidade do Porto, Vila Nova de Gaia e Matosinhos*. 1926. © CCCB.

37. Estación de São Bento, Marques da Silva (1900)
Fotografía de António Carvalho-Valente.

38. Nuevo centro cívico. Proyecto de Barry Parker (1916)
Grabado. Oporto Replanning of Centra Area. Barry Parker Architect. "Report on civic centre, Oporto". *The Builder*, 1916.

39. Teatro de São João, Marques da Silva (1909)
Fotografía de António Carvalho-Valente.

40. Paços do Concelho, Correia da Silva (1919)
Ibid. La fuente documental de la ilustración que aparece a la derecha del lector es la misma que la ilustración núm. 41.

41. Plano de la Zona Central, Barry Parker (1916)
Grabado. Barry Parker. FRIBA. Architect. "Report on civic centre, Oporto". *The Builder*, 1916.

42. Primer esbozo del Plano Director da Cidade do Porto, R. Auzelle (1962)
Grabado. "Porto, études et réalisations. Urbanisme". *La Revue Française*, año 29, núm. 67. 1960.

43. Plano Regulador da Cidade do Porto. Zonificación. A. de Almeida Garrett (1952)
Grabado. "Plano Geral de Urbanização. Zonamento"; A. DE ALMEIDA GARRETT.: "Plano Regulador da Cidade do Porto". *Civitas* vol VIII, núm. 2. Câmara Municipal. Oporto, 1952.

44. Propuesta para la zona central, Marcello Piacentini (1938-1939)
Dibujo. "Proposta di collegamento diretto Municipio-Cattedrale". Marcello Piacentini. GPU-Câmara Municipal do Porto.

45. Plano Regulador da Cidade do Porto, Giovanni Muzio (1939-1943)
© GPU-Câmara Municipal de Porto.

46. Síntesis de realizaciones (1974)
Elaboración propia a partir de *Plano Director da Cidade do Porto*. Dir. R. Auzelle,..., *op. cit. Plano de Melhoramentos*. 1956-1966. Oporto. 1966. © CCCB.

47. Zona residencial de la Pasteleira
Fotografía aérea, Ministério da Defesa Nacional. (ACEL-CCCB).

48. Palacio de Justicia, Rebelo de Andrade
Fotografía de Manuel Magalhães.

49. Mercado do Bom Sucesso, ARS Arquitectos (1952)
Fotografía de Antonio Carvalho-Valente.

50. Aparcamiento en altura
Fotografía de Ferreira Alves.

51. Puente de la Arrábida, Edgar Cardoso (1956-1963)
Fotografía de Manuel Magalhães.

52. Facultad de Economía, Viana de Lima (1964)
Fotografía de Ferreira Alves.

53. Renovación urbana. Bairro do Leal, S. Fernandes (1976)
Fotografía de Manuel Magalhães.

54. La ciudad en 1990
Fotografía aérea, Ministério da Defesa Nacional, FAP, Base Aérea núm. 1, Sintra. 1990. Montaje infofotográfico realizado y pensado por Pere Freixa (UPF-CCC Barcelona). © CCCB, 1994.

55. La fachada urbana de la Arrábida
Fotografía de Manuel Magalhães.

56. Casco histórico, Barredo
Fotografía de Ferreira Alves.

57. Renovación urbana. Zona de São Victor, Siza Vieira (1976)
Fotografía de Manuel Magalhães.

58. Fragmentos del mosaico metropolitano: imagen del tejidourbano difuso
Montaje reralizado por Pere Freixa (UPF-CCCB). © CCCB.

59. Marco regional del área metropolitana: red viaria principal y densidad demográfica en el noroeste industrializado de Portugal (1991)
Elaboración propia a partir de *Proposta para a criação de um Parque de Ciência e Tecnologia no Porto*. Fundação Gomes Teixeira, Universidade do Porto. Oporto, 1991. © CCCB.

60. Marco regional del área metropolitana: principales concelhos industrializados en 50 km alrededor de Oporto
Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estatística. *Estatísticas Demográficas*, 1989. © CCCB.

61. Movimientos pendulares en el área metropolitana de Oporto (1990)
Elaboración propia a partir de Base de Dados da Segurança Social-Quadros de Pessoal, 1990. © CCCB.

62. El área metropolitana de Oporto: variación de la población residente por *freguesias* (1981-1991)
Elaboración propia a partir de Instituto Nacional de Estatística. *Censos Respectivos*. 1992. © CCCB.

63. Área metropolitana de Oporto: la red viaria estructurante (1991)
Elaboración propia a partir de los datos del Gabinete do Nó Ferroviário do Porto. Oporto, 1991. © CCCB.

Alvaro Domingues, *[A. D.]* (Melgaço, 1959). Licenciado en Geografía por la Universidade de Porto y profesor. Ha publicado diversos artículos sobre las nuevas formas de concentración metropolitana y de descentralización periférica de las actividades de servicios a la producción en regiones de industrialización difusa. Ha participado en el "V Workshop of the Joint Programme on the Regional Science Studies in Southern Europe" (Poitiers, 1991) así como en la "Conference on Science an Technology Parks and Urban Economic Development" (Bolonia, 1991). También ha participado en estudios relacionados con el planeamiento estratégico y el desarrollo económico regional, principalmente sobre el proyecto de Parque Científico y Tecnológico de Oporto, el Plan Estratégico de Lisboa, el Estudio Socioeconómico del Área Metropolitana de Oporto.

Anni Günther Nonell, *[A. G. N.]* (Vila Nova de Gaia, 1941). Arquitecto, Escola de Belas Artes do Porto. Licenciada en Historia, Faculdade de Letras de la Universidade do Porto (1985). Profesora de Historia de la Arquitectura en la Faculdade de Arquitectura de la Universidade do Porto. Entre 1969-1980 ejerció la profesión liberal en el campo de la arquitectura y el urbanismo, habiendo desarrollado proyectos de rehabilitación urbana en el ámbito del Serviço de Apoio Ambulatorio Local (SAAL-Porto). Centra su investigación en la evolución de los procesos de gestión urbanística de la ciudad de Oporto. Coordinadora y coautora de un estudio monográfico sobre el Mercado de Bolhao, desarrollado por el Centro de Estudos de la Faculdade de Arquitectura de la Universidade de Porto, *O Mercado do Bolhao*. Estudos e Documentos. Oporto, 1992.

Rui Tavares, *[R. T.]* (Aveiro, 1957). Licenciado en Historia, Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Profesor de Historia de la Arquitectura en la Faculdade de Arquitectura de la Universidade do Porto. Ha participado y codirigido diversos estudios arqueológicos integrados en proyectos de rehabilitación del patrimonio arquitectónico, y desde 1981 participa regularmente en trabajos de planeamiento urbanístico para la Administración Local del norte y del centro de Portugal. Entre sus principales publicaciones: "Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central: a intervençao de Barry Parker no Porto" (1985-1986). "O Mercado Ferreira Borges" (1989). Coautor de "Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto" (1987). "Oporto, History and Urban Development", *The Dictionary of Art*. Londres (en prensa).

Agradecemos la inestimable ayuda recibida del profesor y catedrático de la Facultad de Arquitectura en la Universidade de Porto, **Nuno Portas**.

13 . Bases Para a Compreensão do Desenvolvimento Urbanístico do Porto

** O presente texto foi elaborado como introdução histórica às «Grandes Opções do Plano» apresentadas em 1984 à Câmara Municipal do Porto pelo Gabinete de Planeamento Urbanístico, sob a responsabilidade do Prof. Arq. Duarte Castel Branco.*
Posteriormente, veio a ser publicado na revista Povos e Culturas, n.º 2, Lisboa, 1987, 9. 389-417. A iniciativa partiu do Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa, que, na citada revista, organizou uma colectânea de ensaios dedicados ao tema A Cidade em Portugal Onde se vive — Como se vive. Pelas suas características, o presente texto dá um bom enquadramento ao problema da individualização do Centro Histórico do Porto, razão porque, com a permissão dos autores, ele é aqui publicado de novo, como anexo à proposta de candidatura.

SUMÁRIO

I - Origens do Povoamento

II - Desenvolvimento da cidade a partir do século XII

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

IV - De Filipe II aos Almadas

V - Renovação urbana do século XVIII

REAL, Manuel; TAVARES, Rui – Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto. In A Cidade em Portugal: onde se vive. Povos e Culturas. Lisboa. 2 (1987) 389-417. (Também publicado em: Porto a Património Mundial: processo de candidatura da Cidade do Porto à classificação pela Unesco como Património Cultural da Humanidade. Porto: Câmara Municipal, 1993).

VI - A consolidação do projecto expansionista após o triunfo liberal

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

1 Origens do povoamento

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

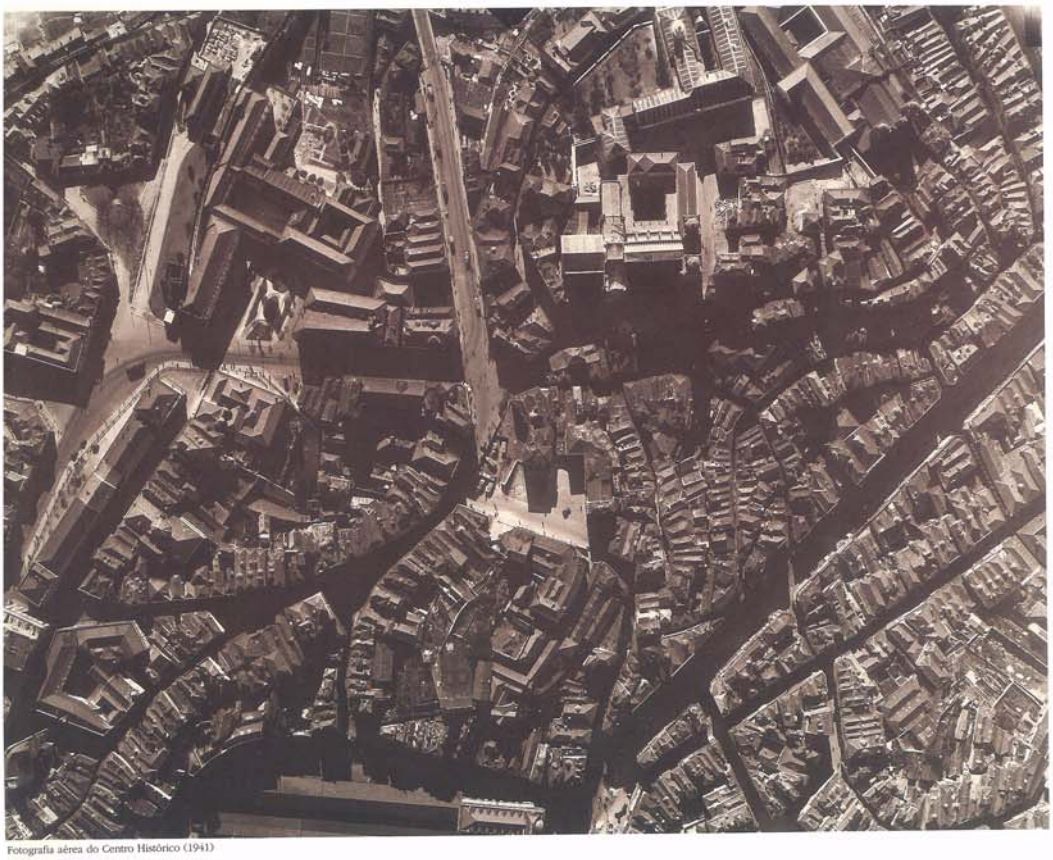
Há bem pouco tempo, junto à Igreja de Cristo-Rei, foram descobertas peças de sílex, com pátina e retoques de um aparente arcaísmo. O sílex, nesta zona, constitui material de importação, pelo que o respectivo aparecimento é já por si significativo. Todavia, as circunstâncias do achado, feito num aterro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

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

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

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

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



Fotografia aérea do Centro Histórico (1941)

60

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

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

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

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

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

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

A localização à face da via que ligava Olissipo a Braga, num importante ponto da travessia fluvial, fez com que sobressaíssem, neste processo, os morros de Pena Ventosa e do Castelo. Achados romanos em ambas as margens fazem supor que estes dois estabelecimentos fronteiros se desenvolveram em comum, beneficiados de um mesmo destino como porto de passagem. O

Fotografia aérea do Centro Histórico (1941)

62

aparecimento de Cale deriva precisamente dessa circunstância, não nos repugnando que a mesma designação coubesse às duas margens (como em muitas outras cidades do Império). Até hoje o maior número de vestígios aparecem do lado norte, seja no morro da Sé (onde acabam de ser encontrados restos do castro primitivo e cerâmica romana de importação), em terrenos do seminário, no Barredo e na Praça da Ribeira. No entanto, a antiga divisão étnica, entre Calaicos e Túrdulos, separados pelo rio Douro quando os Romanos aqui chegaram, já não se deveria fazer sentir na época imperial, pelo menos ao nível das populações ribeirinhas, cujo desenvolvimento harmónico começa a ser atestado pela arqueologia.

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

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

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

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

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

10 Não obstante se defenda que os reis suevos cunharam moeda no Porto, parece que a cidade só foi elevada à categoria de sede episcopal bastantes anos depois dos sangrentos episódios da guerra civil, onde viu crescer a sua importância estratégica. Em 572 a diocese ainda dependia de

Fotografia aerea do Centro Histórico (1941

confluência das várias linhas de água secundárias que, de uma e outra banda, retalhavam o território.

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

Até ao momento, os achados arqueológicos mais consistentes verificaram-se próximo da Sé, em escavações efectuadas no interior de uma casa da Rua de D. Hugo. Foram obtidos cortes estratigráficos de grande rigor, que testemunham a ocupação deste sítio, pelo menos desde os séculos V-IV a.C. É de notar que se trata já de uma zona periférica em relação ao morro da Cividade, local onde provavelmente se terão instalado os primeiros habitantes do núcleo populacional que deu origem à actual cidade do Porto. Correspondendo, por conseguinte, a uma segunda fase da vida deste povoado, os achados mais antigos das escava-

Viator, bispo de Meinedo. O domínio sobre a região passou a ser efectivo, no plano eclesiástico, somente a partir do reinado de Miro, falecido em 589.

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

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

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

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

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

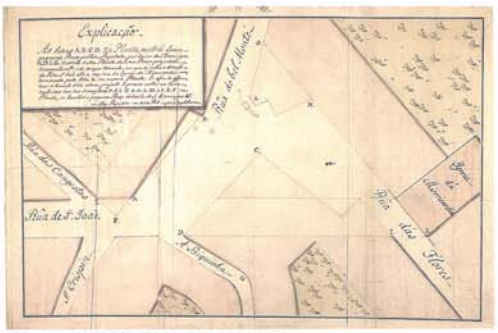
Em contrapartida, devido à instabilidade que caracterizou o século X, com o território duramente acossado por muçulmanos e normandos, os condes de Portucale preferem instalar-se na zona de Guimarães-Braga vindo, a pouco e pouco, a ser ultrapassados na condução do processo político.

14 A importância estratégica da cidade continuava porém a afirmar-se, não só por ser palco das lutas civis entre cristãos, mas também porque foi o local escolhido por Almançor para reunir as suas tropas, enviadas por terra e por mar, quando preparou o assalto a Santiago de Compostela, em 987.

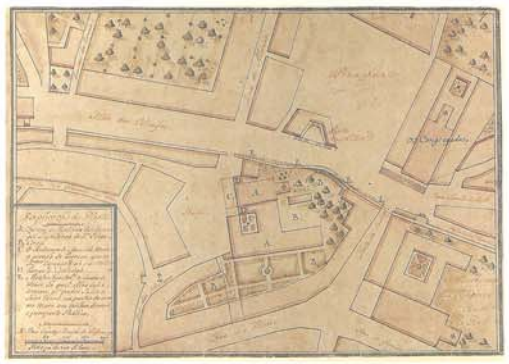
15 A concluir este período, deve sublinhar-se um aspecto que irá ser decisivo no futuro desenvolvimento citadino.

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

Parte destas aldeias estão referenciadas a partir do século XIII, mas são seguramente anteriores. Em Cedofeita e Miragaia, por exemplo, há elementos arqueológicos dos séculos IX-X. Em S. João da Foz existia uma ermida, documentada a partir de 1145, mas recentes escavações arqueológicas demonstraram que o local já estava ocupado antes da fundação da nacionalidade. Por



Projecto para o Largo de S. Domingos (*não concretizado*)



Planta da "Praça Nova" com a "Fonte da Natividade"

Capela de Nossa Senhora do "Ó" no Largo do Terreiro

ções da Rua de D. Hugo incluem fragmentos de cerâmica importada, de tradição púnica. Esta última, data provavelmente dos finais do século IV a.C., ajudando a perceber melhor as razões do achado de moedas gregas na Serra do Pilar, há já bastantes anos. Os trabalhos arqueológicos revelaram ainda os restos de casas pré-romanas, com a respectiva lareira. Estas foram destruídas mais tarde, dando origem a uma habitação mais sólida, pelos meados do século I d.C.

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

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

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

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

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

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

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

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

sua vez, a igreja de Aldoar remonta ao ano de 944, constituindo o exemplo mais antigo comprovado por via documental. E alguns lugares, como Francos, Seixo, Requesende e Prelada, pertenciam já no século XIII a Ramalde, demonstrando um povoamento ainda mais disperso, para além das actuais sedes de freguesia.

II O desenvolvimento da cidade a partir do século XII

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

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

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

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

A Chá das Eiras (Rua Chã) sugere que o desenvolvimento da cidade em direcção a Santo Ildefonso esteve, de início, bastante ligado à prática agrícola.

Por aí passava também uma das principais saídas da cidade, o que desde logo atraiu a população ligada ao comércio. Sabe-se que, desde muito cedo, os judeus se instalaram junto ao morro da Cividade, onde detinham uma albergaria.

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

É natural que a zona ribeirinha, referida como a vila baixa, tenha sido habitada desde muito cedo, à semelhança do que já o fora na época romana, por força das actividades ligadas ao rio[445].

Frente urbana do Muro dos Bacalhoeiros

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

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

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

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

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

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

14 | A *importância estratégica* da cidade continuava porém a afirmar-se, não só por ser palco das lutas civis entre cristãos, mas também porque foi o local escolhido por Almançor para reunir as suas tropas, enviadas por terra e por mar, quando preparou o assalto a Santiago de Compostela, em 987.

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

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

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

II | O desenvolvimento da cidade a partir do século XII

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

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

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

4 Apesar de a concessão régia limitar a jurisdição temporal do bispo à margem direita, a serventia do rio continuava a manter as populações ribeirinhas de um e outro lado ligadas a um mesmo destino. Os cruzados que em 1147 foram recebidos por D. Pedro de Pitões, acostaram os seus navios em Gaia. Só assim se compreende que Calisto II, ao confirmar em 1120 o domínio eclesiástico da mitra portucalense, tenha incluído, na margem oposta, o templo de Santae Marinae de Portudorij. A igreja de Santa Marinha fazia parte do arcediago de Além-Douro (Feira), que então dependia da diocese portuense. Mas o que é mais significativo é que, do ponto de vista onomástico, se mantinha a mesma ambivalência que encontramos no Baixo-Império, e durante o período suevo, para a designação das povoações instaladas numa ou noutra margem. Esta tradição mantinha-se viva logo após a Reconquista, pois em 922 existia, do lado oposto, uma Villa de Portugal, cujos limites confrontavam com Mafamude, Coimbrões e (o castelo de) Gaia. Será a «Vila Nova» de D. Afonso III, designação esta que, como se tornou frequente, de modo algum queria significar uma fundação a partir do nada.

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

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

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

Mesmo assim, o prelado não gostou e recorreu para o Papa que, pela bula «Cum a nobis», ordenou a D. Afonso III que restituísse à Mitra os rendimentos a que esta sentia direito[446].

Como resposta, surge a criação de Vila Nova a par de Gaia» e a concessão do respectivo foral (1225). São de notar dois pormenores deste documento que, uma vez mais, comprovam a vitalidade das relações entre Vila do Bispo e a Vila do Rei: ao mesmo tempo que acede fazer algumas concessões aos burgueses do Porto, o monarca dá instruções ao seu representante em Gaia para

445. Deve notar-se a formalização da malha urbana, onde a regularidade é muito evidente, seguindo um desenho de ortogonais em alinhamento paralelo ao rio e transversal. Quanto ao facto de ter sido ocupada desde logo pelos romanos, hoje não temos mais dúvidas, dado o numero de vestígios aparecidos.

446. Assinale-se que o Rei D. Afonso III é o monarca que desenvolve uma política de fixação de gentes em zonas difíceis do novo reino, quando estabelece a fronteira definitiva após a conquista do Algarve, nos modelos das bastides e villeneuves francesas, que são unidades urbanas de colonização interna.

mentos relacionados com a vida do burgo neste período: o mercado junto à Sé, o açougue do bispo, a sinagoga das Aldas, etc.

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

A Chã das Eiras (Rua Chã) sugere que o *desenvolvimento da cidade* em direcção a Santo Ildefonso esteve, de início, bastante ligado à prática agrícola.

Por aí passava também uma das principais saídas da cidade, o que desde logo atraiu a população ligada ao comércio. Sabe-se que, desde muito cedo, os judeus se instalaram junto ao morro da Cividade, onde detinham uma albergaria.

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

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

4 | Apesar de a concessão régia limitar a jurisdição temporal do bispo à margem direita, a serventia do rio continuava a manter as *populações ribeirinhas de um e outro lado* ligadas a um mesmo destino. Os cruzados que em 1147 foram recebidos por D. Pedro de Pitões, acostaram os seus navios em Gaia. Só assim se compreende que Calisto II, ao confirmar em 1120 o domínio eclesiástico da mitra portucalense, tenha incluído, na margem oposta, o templo de *Santae Marinae de Portudorij*. A igreja de Santa Marinha fazia parte do arcediago de Além-Douro (Feira), que então dependia da diocese portuense. Mas o que é mais significativo é que, do ponto de vista onomástico, se mantinha a mesma ambivalência que encontramos no Baixo-Império, e durante o período suevo, para a designação das povoações instaladas numa ou noutra margem. Esta tradição mantinha-se viva logo após a Reconquista, pois em 922 existia, do lado oposto, uma *Villa de Portugal*, cujos limites confrontavam com Mafamude, Coimbrões e (o castelo de) Gaia. Será a «Vila Nova» de D. Afonso III, designação esta que, como se tornou frequente, de modo algum queria significar uma fundação a partir do nada.

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

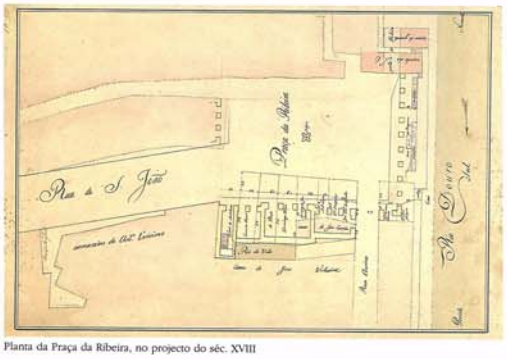
Não interessa historiar aqui esses episódios, mas tão-só sublinhar que a querela é meramente política e de circunstância, e que, apesar de tudo, ela nunca logrou destruir a relação das duas margens.

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

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

Como resposta, surge a *criação de Vila Nova «a par de Gaia»* e a concessão do respectivo foral (1225). São de notar dois pormenores deste documento que, uma vez mais, comprovam a vitalidade das relações entre Vila do Bispo e a Vila do Rei: ao mesmo tempo que acede fazer algumas concessões aos burgueses do Porto, o monarca dá instruções ao seu representante em Gaia para exigir do mordomo do Bispo metade das entradas, portagens e trânsitos recebidos no Porto e para lhe entregar também metade do que recebesse em Vila Nova. Estes assuntos voltarão a ser tratados numa carta de D. Dinis, de 28 de Abril de 1282.

Planta dos Laranjais (séc. XVIII)



Planta da Praça da Ribeira, no projecto do séc. XVIII

exigir do mordomo do Bispo metade das entradas, portagens e trânsitos recebidos no Porto e para lhe entregar também metade do que recebesse em Vila Nova. Estes assuntos voltarão a ser tratados numa carta de D. Dinis, de 28 de Abril de 1282.

6 A confusão terminológica que caracteriza ainda o século XIII, continua patente nas Inquirições de 1258, quando chamam ao próprio burgo do Bispo e seus habitantes «Ville Portus et parrochianorum Sedis Portuensis». Logo a seguir, quanto à portagem cobrada à entrada do burgo (isto é, no recinto defendido pelas muralhas), diz um dos inquiridos que «nom capiebant portaginem in Villa Portus hominibus morantibus in Villa bayxa, nec in Gaia» Novamente se confirma a igualdade de direitos dos habitantes da Ribeira e de Vila Nova. Isto é tanto mais significativo quanto já não beneficiavam do mesmo privilégio os povos instalados nas aldeias vizinhas algumas das quais hoje integradas na cidade do Porto.

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

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

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

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

8 As Inquirições de 1258 referem também que, para lá do Rio Frio, junto à penedia abrupta de Monchique, o bispo começou a povoar este arrabalde havia 20 anos e que, por sua vez, já se tinham construído 75 casas e outras continuavam a edificar-se.

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

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

cia para a Coroa da jurisdição do burgo e respectivo couto. A carta foi assinada em Montemor-o-Novo, a 13 de Fevereiro de 1405, na presença do bispo D. Gil Alma. Este passava a ter direito a um censo anual, quantia que seria obtida, em parte, pelas rendas das casas que a Coroa acabava de construir na Rua Nova.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rua 31 de Janeiro, Rua dos Clérigos, Igreja e Torre

S. João da Foz, pertencente ao mosteiro de Santo Tirso, era das mais povoadas com 37 casais e 14 cabanas. Mas Lordelo suplantava-a com 26 casais régios 14 outros casais e 3 cabanas pertencentes ás ordens religiosas, além de minúsculos lugares habitados, como Santa Eulália, Panoia, Marinas, Pedralva e Soutinha. Este rápido desenvolvimento de Lordelo pode estar ligado, em parte, à acção de D. Mafalda, em Sobreiras. Nevogilde, com um total de 18 casais, pertencia aos mosteiros de Pombeiro e Santo Tirso. Aldoar, por sua vez, era dos hospitalários e possuía 23 casais. Apesar de alguns casais estarem despovoados, apercebemo-nos que estava a verificar-se um aumento demográfico, como no caso da freguesia de Ramalde. Esta, além disso dá-nos um exemplo interessante da extensão das lutas entre a Coroa e a Mitra quanto ao domínio da própria zona rural ainda não abrangida pelos coutos dos mosteiros. Ramalde compunha-se de diversas vilas: Ramalde de Jusão e de Susão, Francos, Requesende (onde estava a prelada, com quatro casais que a rainha D. Mafalda mandara construir) e Seixo. Ora os homens de Paranhos e o seu senhor, o bispo, haveria uns 15 anos, tinham-se apoderado de grande parte do termo de Seixo e, entre uma vila e a outra, o prelado «fecit ibi de novo Vila bonam».

10 Mas a área de disputa mais acesa era, sem dúvida, a margem direita do rio da Vila. No reinado de D. Afonso IV vai dar-se um novo episódio, o da construção da Alfândega, a partir de 1325[447]. As consequências deste acto vão ser decisivas para o futuro, não só pela afirmação do crescente poder régio, mas também porque se começava a definir o quadro do desenvolvimento urbanístico da zona ribeirinha.

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

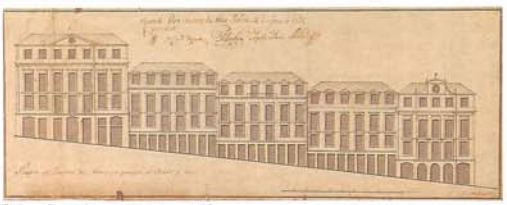
11 A urbanização já intensa da Cividade e da Chá das Eiras, o crescimento da importância política da margem direita do rio da Vila e o interesse manifestado pelo Concelho pela urbanização do campo do Olival, onde em 1331 é estabelecido um rossio, fazem com que se comece a sentir a necessidade de construir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

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

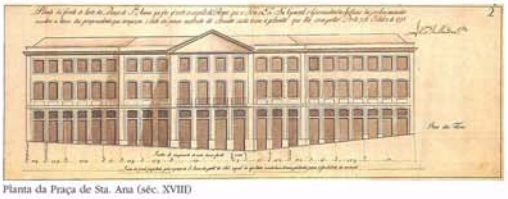
O século XIV é um período significativo de estratificação da malha urbana, com o aparecimento de numerosas albergarias e hospitais e a notória preocupação do Concelho em organizar os rossios e lugares públicos, a acostagem de navios, etc.

---

447. Ver Tavares, Rui – Do Almazém Régio à Alfândega Nova: evolução de um tipo de arquitectura portuária. In "A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro". Porto: Câmara Municipal, Arquivo Histórico, 1990. p. 39-66.



Projecto da Rua de Sto. António (séc. XVIII)



Planta da Praça de Sta. Ana (séc. XVIII)

Gravura do Porto (1848)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

VI - A consolidação do projecto expansionista após o triunfo liberal

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

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

13 Fala-se que a cidade teria no século XIV umas 10.000 almas. Porém, com a 2ª peste negra de 1348 e as guerras de D. Fernando com Castela, parece que terá havido um certo despovoamento dos arrabaldes.

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

III A formalização urbanística intramuros, nos séculos XV-XVI

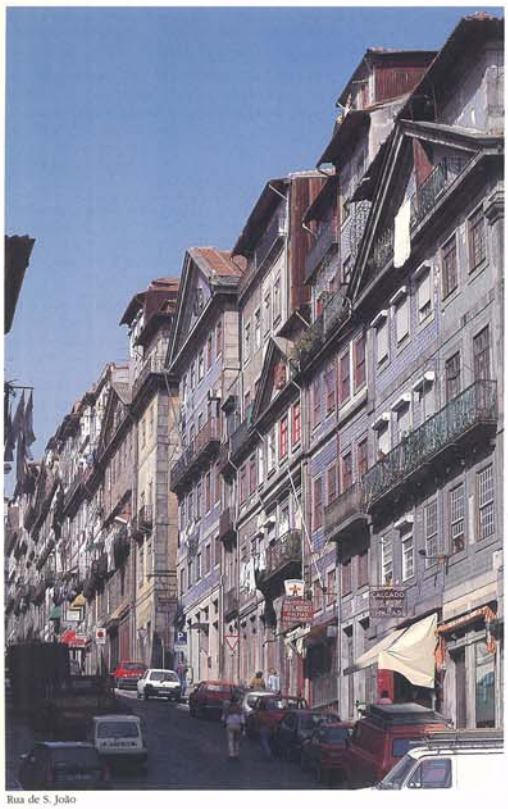
1 A determinação régia para os judeus se transferirem para o interior das muralhas - invocando razões de segurança - vai levá-los a escolher o plaino que coroava o morro da Vitória, o qual, por estar ainda desocupado, favoreceu um arranjo urbanístico autónomo e de grande coerência formal. O terreno foi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

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

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

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

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



Rua de S. João

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

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

2 | Igualmente revelador desta orientação será a evolução do *regime alfandegário*: da fiscalização em torno do centro de comércio nascido nas margens do Douro, passar-se-á na última década à inspecção fluvial e marítima. Assim, enquanto os esquemas de barreiras de 1820-1821 e, sobretudo, de 1836 se limitam a controlar a área urbana marginal ao rio, a linha imposta no final do século fiscalizará a circulação de produtos numa área desde o esteiro de Campanhã até ao Castelo do Queijo (o limite norte dessa linha seria um largo fosso ladeado por duas estradas que estão na origem da *Circunvalação*).

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

Não deixa de ser curiosamente significativo que em 1820-1821 haja apenas portagens nas entradas da cerca medieval e nas quatro principais estradas (no Alto da Calçada de Vila Nova de Gaia, senhor do Bonfim, sítio da Aguardente, Prelada) e que em 1836, após os acontecimentos do Cerco, se multipliquem numa disposição quase coincidente com a linha das baterias de defesa da cidade: já em 1897 se ampliará a área de controlo fiscal, de forma a englobar as antigas póvoas rurais, uma vez transformadas em freguesias urbanas (Lordelo do Ouro, Foz do Douro, Nevogilde, Aldoar, Ramalde e Paranhos).

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

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

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

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

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

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

A Associação Comercial instala-se, em 1834, no arruinado Convento de S. Francisco e logo inicia um plano de obras que conduz à construção do *Palácio da Bolsa* e à urbanização de toda a área pertencente às cercas de S. Francisco e S.

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

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

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

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

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

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

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

Planta e Gravura da cidade do Porto (cerca de 1833)

73

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

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

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

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

IV De Filipe II aos Almadas

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

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

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

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

2 A par das preocupações de natureza militar, assiste-se desde os finais do séc. XVI a um importante movimento de renovação espiritual, que irá deixar os seus reflexos na organização do quadro citadino. Já aludimos atrás à divisão paroquial de 1583. As constituições sinodais, de D. Fr. Marcos de Lisboa (1585), são também um claro testemunho desta renovação da vida religiosa. As

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

Um caso exemplar é o da abertura da Rua Álvares Cabral, à custa de terrenos da quinta e casa dos Pamplonas. A iniciativa foi, ao que aparece, do próprio tutor dos herdeiros, o qual ofereceu a rua à Câmara, em troca da realização das infra-estruturas através dos serviços municipais. O primeiro projecto para a zona previa um prolongamento da Rua Gonçalo Cristovão, paralelo à Rua da Boavista. Enquanto esta modalidade garantia aos proprietários da quinta apenas uma frente, não hesitaram em demolir o palacete a fim de poderem aproveitar-se de uma urbanização mais rentável.

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

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

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

VII | Do plano a zona central ao Plano Director da Cidade

1 | No início do século prolonga-se o galopante aumento da população (em 1911 a cidade regista cerca de 200.000 habitantes), o que amplia incontrolavelmente a área urbana e, simultaneamente, adensa a mancha original. Acresce a falência das iniciativas de infra-estruturação de abastecimento de água e saneamento do final do século, ora por limitada extensão e insuficiente apetrechamento da rede, ora por conclusão exageradamente demorada. Num relatório apresentado à Câmara em 1909, Duarte Leite reconhece terem sido excluídas do *plano de saneamento* gisado em 1896, e iniciado em 1904, zonas de considerável importância urbana como a Foz e Campanhã (concentração de indústria), bem assim algumas ruas da zona central.

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

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

Neste sentido, é estudado por Duarte Leite, Jaime Cortesão, Xavier Esteves e os técnicos da 3ª Repartição um *plano geral de arruamentos* (1914) que contém pro-

consequências mais profundas, do ponto de vista urbano, derivam todavia do estabelecimento de novas ordens religiosas (beneditinos, jesuítas, eremitas de Santo Agostinho, carmelitas descalços) e da construção de grandes conventos: S. Bento da Vitória (1597), S. Lourenço (dp.1577), S. João Novo (dp. 1592).

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

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

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

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

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

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

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

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

5 A restauração da independência foi naturalmente acompanhada, nos primeiros tempos, de certas dificuldades do poder civil. Em contrapartida, assistiu-se à continuação do papel dinamizador

postas de conveniente ligação dos pontos centrais da cidade através de quatro avenidas (Praça da Liberdade à Trindade, Trindade à Praça da República, Praça da República à Praça Carlos Alberto, Praça Carlos Alberto ao Palácio), e prevê, considerada a importância do porto de Leixões, a anexação de Matosinhos, recomendando o seu levantamento topográfico a fim de ser convenientemente integrado no plano. A proposta foi levada à Câmara em Junho de 1914, mas impõe reconhecer-se que teve mais importância política do que resultados práticos.

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

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

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

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

É marcante o ano de 1914, pois aí tem início um processo que conduz à abertura do concurso para o *«Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto»*.

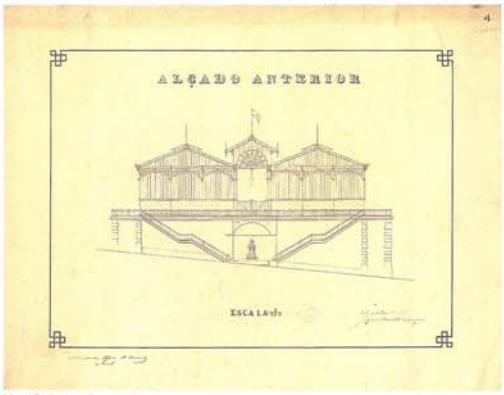
Esta ideia, apresentada pelo vereador Elísio de Melo, revelar-se-á particularmente importante, pois motivou a chamada de Barry Parker. Ao arquitecto inglês será encomendado um projecto de remodelação do *centro da cidade*. Embora se trate de um plano parcial, ele constitui o primeiro grande estudo urbanístico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

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

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

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

É interessante notar que esta perspectiva expansionista de Ezequiel de Campos



Mercado Ferreira Borges – Projecto

da instituição eclesiástica, que lançou importantes obras de assistência, seja através da Misericórdia, seja pela criação do Colégio dos Órfãos (1651) e do Recolhimento do Anjo (1672).

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

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

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

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

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

Logo em 1687, estabelecia-se um primeiro projecto de praça, no centro da cidade antiga, de um e outro lado do rio da Vila, abrangendo a zona da Ponte Nova. Seria uma praça rectangular, fechada, medindo perto de l00 m no seu lado maior e com quatro entradas monumentais. Previam-se soluções engenhosas de desnivelamento do terreno e canalização do rio da Vila, aproveitando para animar duas fontes frente a frente, colocadas nos lados menores da praça.

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

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

Este insucesso leva a municipalidade a procurar uma alternativa, desta feita fora das muralhas, num domínio chamado Campo das Hortas, entre as Portas do Olival e dos Carros. Logo

Casas do Barredo (*antes da renovação*)

Casas do Barredo (*renovadas*)

77

em 1691, encetam-se negociações com o Cabido a fim de que os terrenos fossem cedidos para a construção de uma praça pública, segundo um plano mais ambicioso e monumental que o de 1687.

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

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

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

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

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

O Cabido, sentindo que era inadiável a expansão da cidade para norte, decidiu abalançar-se a um segundo projecto de urbanização do Campo das Hortas.

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

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

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

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

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

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

5 | Integrado na «euforia» renovadora da 1ª República, é apresentado, em 1916, por iniciativa própria de A. C. Cunha Morais, especialista em mecânica e alheio dos problemas de topografia e urbanismo, o primeiro plano global conhecido dentro do actual perímetro urbano. Com os seus «*Os Melboramentos da Cidade do Porto*», coloca-se numa atitude ética e cívica que pode ser entendida como uma reminiscência tardia de autodidatismo oitocentista.

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

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

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

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

6 | Manifesta-se ao longo de todo o século a preocupação de disciplinar e melhorar a habitação operária através da *construção de bairros*, pontualizada em 1905, 1917-1918, 1933, 1940, 1956, sempre em áreas suburbanas como, por exemplo, Monte Pedral, Bonfim, Paranhos, Lordelo, Amial, e Arrábida.
Ainda dentro deste espírito é lançado a partir de 1940 um plano de *salubrização de ilhas*, que, particularmente depois de 1955, conduzirá à construção de novos bairros periféricos, num total de 7.000 casas aproximadamente (Rebordões, Corujeira, Sobreiras, Pio XII, etc.).

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

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

O Plano Ezequiel de Campos apresentar-se-á mais como uma denúncia da caótica situação urbana, até então modesta e falivelmente controlada por planos de intervenção pontual, como o da Foz em 1930. Chamará, ainda, a atenção para a

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

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

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

9 1 Todo este processo de desenvolvimento urbanístico reflecte um período de prosperidade económica, o qual se começa a desenhar a partir da segunda metade do século XVII. A agricultura conheceu nessa altura uma grande expansão, com aumento considerável da produção de cereais e da vinha. Por outro lado, o comércio internacional intensifica-se, devido a um aumento da oferta e do poder de compra por parte das classes mais abastadas.

É muito elucidativa, a este respeito, a análise do movimento da barra a partir de meados do século XVII. De 34 embarcações que foram visitadas no Douro em 1657, passa-se, em 1698, para 145. Há um aumento de cerca de 426%. A primazia absoluta cabe a navios ingleses, seguindo-se os holandeses, franceses, alemães e só depois os portugueses. Dentro do mesmo período registaram-se, por exemplo, 1023 navios provenientes da Grã-Bretanha e suas colónias, ao passo que os barcos vindos de outros portos portugueses (incluindo as possessões ultramarinas) não ultrapassaram os 207.

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

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

necessidade de um plano global de crescimento - que deverá ultrapassar o limite da Circunvalação, integrando as áreas suburbanas dos concelhos vizinhos - e de um plano regional extensivo à Póvoa de Varzim, Santo Tirso e Espinho.

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

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

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

O Porto, por seu lado, tem necessidade de definir *áreas de expansão residencial e equipamento industrial* (uma vez terminado o porto de Leixões) que se apresentem como alternativa à tendência para a concentração no núcleo original. Uma planta de zonamento existente em 1952, apresentada no «Plano Regulador», aponta, ainda, uma área urbana muito próxima dos limites do século passado, se exceptuarmos os empreendimentos residenciais do Campo Alegre, Gomes da Costa e Avenida dos Combatentes, não obstante a cidade ter nesta altura, cerca de 300.000 habitantes.

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

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

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

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

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

V Renovação urbana do século XVIII

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

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

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

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

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

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

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

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

Este plano, além de definir os vectores de expansão da cidade, criará normas relativas à construção dos edifícios. Estabelecem-se, nesta altura, princípios gerais quanto à composição das fachadas, obedecendo a uma regularidade tipológica de inspiração neoclássica. Nota-se aqui uma

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

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

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

Casas do Barredo (*antes da renovação*)

Casas do Barredo (*renovadas*)

profunda influência da colónia inglesa radicada no Porto. O grande mentor será o cônsul britânico, John Whitehead, o qual, para além de vários projectos, se responsabilizou pelos contactos com o arquitecto do Hospital de Santo António, John Carr (1769).

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

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

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

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

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

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

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

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

Casa do Barredo (*antes da renovação*)

Casa do Barredo (*renovada*)

81

VI A consolidação do projecto expansionista após o triunfo liberal

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

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

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

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

2 Igualmente revelador desta orientação será a evolução do regime alfandegário: da fiscalização em torno do centro de comércio nascido nas margens do Douro, passar-se-á na última década à inspecção fluvial e marítima. Assim, enquanto os esquemas de barreiras de 1820-1821 e, sobretudo, de 1836 se limitam a controlar a área urbana marginal ao rio, a linha imposta no final do século fiscalizará a circulação de produtos numa área desde o esteiro de Campanhã até ao Castelo do Queijo (o limite norte dessa linha seria um largo fosso ladeado por duas estradas que estão na origem da Circunvalação).

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

Não deixa de ser curiosamente significativo que em 1820-1821 haja apenas portagens nas entradas da cerca medieval e nas quatro principais estradas (no Alto da Calçada de Vila Nova de Gala, senhor do Bonfim, sítio da Aguardente, Prelada) e que em 1836, após os acontecimentos do Cerco, se multipliquem numa disposição quase coincidente com a linha das baterias de defesa da cidade: já em 1897 se ampliará a área de controlo fiscal, de forma a englobar as antigas póvoas rurais, uma vez transformadas em freguesias urbanas (Lordelo do Ouro, Foz do Douro, Nevogilde, Aldoar, Ramalde e Paranhos).

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

Mr VIVIAN'S SCENERY OF PORTUGAL & SPAIN .

Ackermann & Cº Strand .

82

e Vila Nova de Gaia; Santo Ovídio: julgados de Rio Tinto, Alfena, Valongo, Santo Tirso e concelhos de Refoios e Aguiar de Sousa.

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

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

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

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

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

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

7 Será, aliás, o prenúncio da profunda reforma que se inicia na zona ribeirinha: ponte pênsil (1843), que estabiliza as ligações com a margem sul e facilita as comunicações com Lisboa; novos arruamentos, que facilitam a circulação ascendente, reforma e ampliação do cais fluvial, com a construção da Nova Alfândega (1861) no areal de Miragaia e a melhoria dos respectivos acessos.

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

Aqui se inserem as tentativas de disciplinar o abastecimento de géneros, concentrando as diversas feiras espalhadas pela cidade, em locais estrategicamente posicionados face à zona a abastecer. Neste propósito são criados dois mercados, respectivamente na zona central (Anjo, 1837-

1839) e na zona nordeste (Bolhão, 1837). Ao mesmo tempo é resolvido manter o da Ribeira, agora sujeito a rigorosas medidas de fiscalização higiénica.

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

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

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

A este respeito, os números são tanto mais elucidativos quanto mais recuarmos a nossa observação. Assim, o Porto tem cerca de 20.000 habitantes em 1732, 43.000 habitantes em 1801 e 55.000 habitantes em 1838. Mas em 1864, quando é feito o primeiro recenseamento geral, tem já 86.751; logo em 1878 sobe para 105.838 e em 1890 tem 138.860.

Por outro lado, entre 1864 e 1890, acentua-se a concentração em algumas freguesias - Bonfim passa de 10.320 habitantes para 22.633, Campanhã de 4.286 para 9.908, Paranhos de 3286 para 9.805 e Cedofeita de 11.228 para 22.668 - enquanto as restantes registam um aumento médio na ordem dos 2.000 habitantes (a Sé, por exemplo, passa apenas de 12.041 para 14.047).

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

10 Como todas as cidades em acelerado processo de industrialização, o Porto verá agravados os problemas de alojamento da população operária. Em resposta a isto surgirá uma nova estrutura habitacional, com a construção de pequenas casas, densamente organizadas no interior de quarteirões pré-existentes. São as ilhas» que se espalharão, no final do século, um pouco por toda a parte e cujos agrupamentos mais importantes se localizam nas Fontainhas, S. Vítor, Fontinha, Montebelo, Antas, Largo da Maternidade e Carvalhido.

11 1 A presença destas ilhas está intimamente relacionada com a localização das grandes fábricas. As indústrias de tecelagem e curtumes concentram-se essencialmente na zona do Bonfim, Campo 24 de Agosto, Boavista, Alegria, ou seja, no aro exterior da cidade. As fundições, bem como as fábricas de cortiça, louça, etc., tendem a situar-se na margem do rio, escorrendo para o lado ocidental. As pequenas indústrias tendem a espalhar-se pela zona central, favorecida pela manutenção dos ofícios tradicionais e por não precisarem de grandes áreas para a sua implantação.

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

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

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

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

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

13 Junto ao rio havia também a necessidade de resolver dois problemas. O primeiro relacionava-se com o atravessamento para Vila Nova de Gaia. A relação entre as duas margens tornava-se cada vez mais evidente, reforçada, por outro lado, pela necessidade de criar ligações mais fáceis do Entre Douro e Minho com o Centro e Sul do País. Dentro desta perspectiva é construída primeiro a ponte de caminho de ferro, em 1877. No ano anterior é colocado o problema de uma nova travessia rodoviária, alternativa à ponte pênsil, em local que constituísse uma ligação mais directa entre a cidade e Vila Nova de Gaia. Nesse sentido é apresentado, em 1877, um estudo de nova ponte entre a Ribeira e a outra margem, pelo Eng. Moura Coutinho d'Almeida d'Eça, que para tal tinha sido nomeado pelo governo central, O processo não teve consequências práticas e oito anos depois nasce a Ponte Luís 1, cujo objectivo era ligar o Porto e Vila Nova, a duas cotas diferentes, sendo a superior exigida pela crescente importância adquirida pela urbanização do Alto da Bandeira, em Gaia.

Um outro problema, levantado aliás mais cedo, é o da melhoria do escoamento de produtos pela via fluvial e marítima. A criação de uma nova Alfândega servida directamente pelo amplo cais

é um dos primeiros objectivos a atingir (a partir de 1851). A reforma do porto do Douro, ligada à regularização da barra, seria o passo seguinte. Assim, em 1863, é estudado por H. de Lazeu um plano para a edificação de um porto na zona do Cabedelo, com ligação em ponte à margem norte, junto a S. João da Foz. A ideia não tem seguimento, vindo a reforçar-se a intenção de dinamizar o porto de Matosinhos, cujos estudos haviam começado em 1855, mas só em 1864-1892 se concretizará a primeira proposta limitada ao porto de abrigo, O porto comercial de Leixões será concebido apenas a partir de 1908.

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

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

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

Um caso exemplar é o da abertura da Rua Álvares Cabral, à custa de terrenos da quinta e casa dos Pamplonas. A iniciativa foi, ao que aparece, do próprio tutor dos herdeiros, o qual ofereceu a rua à Câmara, em troca da realização das infra-estruturas através dos serviços municipais. O primeiro projecto para a zona previa um prolongamento da Rua Gonçalo Cristóvão, paralelo à Rua da Boavista. Enquanto esta modalidade garantia aos proprietários da quinta apenas uma frente, não hesitaram em demolir o palacete a fim de poderem aproveitar-se de uma urbanização mais rentável.

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

Relacionados com estas preocupações surgem os primeiros grandes trabalhos de cartografia, dos quais é resultado o cuidadoso levantamento à escala de 1/500, cuja síntese é dada numa planta

de 1892 à escala de 1/5000. O processo inicia-se logo em 1859, mas só será cumprido depois de entregue à responsabilidade de A. G. Teles Ferreira.

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

VII Do plano a zona central ao Plano Director da Cidade

1 No início do século prolonga-se o galopante aumento da população (em 1911 a cidade regista cerca de 200.000 habitantes), o que amplia incontrolavelmente a área urbana e, simultaneamente, adensa a mancha original. Acresce a falência das iniciativas de infra-estruturação de abastecimento de água e saneamento do final do século, ora por limitada extensão e insuficiente apetrechamento da rede, ora por conclusão exageradamente demorada. Num relatório apresentado à Câmara em 1909, Duarte Leite reconhece terem sido excluídas do plano de saneamento gisado em 1896, e iniciado em 1904, zonas de considerável importância urbana como a Foz e Campanhã (concentração de indústria), bem assim algumas ruas da zona central.

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

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

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

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

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

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

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

É marcante o ano de 1914, pois aí tem início um processo que conduz à abertura do concurso para o «Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto».

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

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

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

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

A. Almeida Garrett, logo seguido de um «Anteplano Geral de Urbanização»; 1952, «Plano regulador da Cidade do Porto», por A. Almeida Garrett; 1956, «Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto»; 1962, «Plano Director da Cidade do Porto», por Robert Auzelle.

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

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

5 Integrado na «euforia» renovadora da 1.ª República, é apresentado, em 1916, por iniciativa própria de A. C. Cunha Morais, especialista em mecânica e alheio dos problemas de topografia e urbanismo, o primeiro plano global conhecido dentro do actual perímetro urbano. Com os seus «Os Melhoramentos da Cidade do Porto», coloca-se numa atitude ética e cívica que pode ser entendida como uma reminiscência tardia de autodidatismo oitocentista.

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

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

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

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

6 Manifesta-se ao longo de todo o século a preocupação de disciplinar e melhorar a habitação operária através da construção de bairros, pontualizada em 1905, 1917-1918, 1933, 1940, 1956,

sempre em áreas suburbanas como, por exemplo, Monte Pedral, Bonfim, Paranhos, Lordelo, Amial, e Arrábida.

Ainda dentro deste espírito é lançado a partir de 1940 um plano de salubrização de ilhas, que, particularmente depois de 1955, conduzirá à construção de novos bairros periféricos, num total de 7.000 casas aproximadamente (Rebordões, Corujeira, Sobreiras, Pio XII, etc.).

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

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

O Plano Ezequiel de Campos apresentar-se-á mais como uma denúncia da caótica situação urbana, até então modesta e falivelmente controlada por planos de intervenção pontual, como o da Foz em 1930. Chamará, ainda, a atenção para a necessidade de um plano global de crescimento - que deverá ultrapassar o limite da Circunvalação, integrando as áreas suburbanas dos concelhos vizinhos - e de um plano regional extensivo à Póvoa de Varzim, Santo Tirso e Espinho.

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

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

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

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

Costa e Avenida dos Combatentes, não obstante a cidade ter nesta altura, cerca de 300.000 habitantes.

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTE II - MEMÓRIA E REFUDAÇÃO URBANA - RECENTROCIDADE

PORTO - REFUNDAÇÃO URBANA E RECENTROCIDADE

RECENTROCIDADE – Os alinhamentos de uma base compreensiva e conceptual

• RE – reinício – a cidade foi sempre um reinício

- Político
- Económico
- Social

Onde os valores da permanência foram sempre valores de "fundamentum"

• CENTRO – Histórico – posição /valor

Tempo / Significado

• CIDADE – compacta / expandida / estendida

Mono-centralizada / mono-nucleada
Mono-centralizada / poli-nucleada
Poli-nucleada / poli-centralizada

- totalidade física e cultural
- cada coisa é sempre só ela própria, um todo significativo
- um elemento integrante do património emocional

'A memória é uma guardiã da mente!' [Shakespeare]

"Uma guardiã…que se radica no presente para olhar com uma face o passado e com a outra o futuro."

Carlos Fuentes, Gabo Memórias da Memória

14 . RE.CENTRO.CIDADE – Memória e Refundação Urbana. Centro / Território – Centro / Cidade". "O caso de Porto-Portugal – o Plano do Centro Cívico do Porto (1916) de Barry Parker, Arquitecto.

Os nossos dias encontram-se no fim de um ciclo de desenvolvimento urbano com 200 anos. Esse ciclo, iniciado no século XIX, altera o quadro tradicional de articulação da cidade com o território, porque altera a natureza e a configuração física de um e de outro. Desde o século XIX, a cidade e o território adjacente deixaram de constituir uma unidade autónoma quer se veja pela base física, política (institucional e administrativa) ou económica. Em contraponto com o quadro tradicional, o desenvolvimento urbano não se fará jamais por irradiação de um núcleo central em coroamento residencial, nem por extensão contínua da urbanização; desde então, a marcação periférica altera a estrutura da cidade e do seu território urbano deixando de se constituir como uma unidade mono centralizada e, sobretudo, como uma unidade mono nuclear compacta. As novas polaridades funcionais decorrentes dos programas de industrialização e de circulação que agora marcarão as periferias do núcleo central, tendem a constituir-se como núcleos suburbanos com carácter e configuração formal próximos dos índices de urbanidade que, até aí, praticamente se circunscreviam ao núcleo central. A situação ganha maior complexidade quando as novas polaridades se posicionam junto dos núcleos rurais periurbanos tradicionais, reforçando o seu carácter tendencialmente nuclear, fazendo-os crescer em população fixada (razão porque se escolhem para a implantação de algumas das novas actividades – caso da indústria) e, sobretudo, imprimindo ou reforçando e consolidando uma urbanidade que se regista na configuração urbana de espaços públicos que passam a enquadrar – ou enquadravam já – unidades arquitectónicas de referência. A fixação de redes territoriais de circulação – em rodovia tradicional e as novas ferrovias

TAVARES, Rui – Urban Recentering: memory and urban refoundation: the Oporto replanning of central area by Barry Parker, 1916. In Conference of the International Planning History Society (IPHS), 11th, Barcelona, 2004 – Planning models and culture of cities = Modelos urbanísticos y cultura de las ciudades: conference book. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, 2004.

– alteram as articulações entre aqueles núcleos dentro do território urbano de uma cidade, ao mesmo tempo que integram todos eles e o próprio território em unidades mais vastas, com delimitações e contornos físicos e funcionais que tendem a unificar, diluir ou anular as especificidades singulares em sistemas nivelados por bases formo-funcionais sem sítio, em que os centros e as periferias não são mais unidades estanques e, sobretudo, autónomas, mas apenas partes de um todo [cidade] sendo esse todo também só mais uma parte [território], todas se articulando em redes de diversa natureza.

Assim nos encontramos na reflexão urbanística fixada na formação e natureza das "periferias", em contraponto ao "núcleo urbano central"; deste modo, é uma reflexão fixada no tipo de cidade actual, tendo em conta a sua formação recente e actual configuração física – as polaridades dessa reflexão tem-se equacionado em termos de "cidade compacta" / "cidade dispersa" (Monclús, 1998 [1996], 1999 [1997]; Jenks, 2000), com várias designações para classificar os diferentes atributos formais e funcionais dessas periferias. De qualquer dos modos, a questão sempre se restringiu às fases mais recentes do desenvolvimento urbano, separando estas de um alinhamento histórico contínuo. Essa separação tem, a meu ver, eliminado da discussão a natureza histórica urbana dos núcleos que integram hoje (e não integraram sempre?) o território urbano das cidades, seja qual for o seu grau de urbanidade e seja qual for a sua dimensão urbana. Aliás, a este propósito, convirá lembrar que já muito antes dos anos quentes deste debate esse problema foi bem demonstrado em relação aos dois tipos de cidade que Steen Eiler Rasmussen enuncia em 1934, ao abrir o seu lúcido e pertinente estudo sobre Londres (Rasmussen, 1990 [1934]).

Mas hoje a questão poderá ganhar uma renovada amplitude histórica, e assim se apresentar mais esclarecida, se olharmos precisamente para a cidade como uma continuidade histórica, como um permanente Reinício, sempre em ciclo de reinício/permanência, alicerçado em valores de "fundamentum" que fazem de cada reinício um "princípio com tempo" e em que esse tempo é o tempo da circunstância (da vontade política, da condição económica ou do desígnio cultural), mas carregado com valores estruturais. Valores esses que se encontram nos alinhamentos históricos funcionais, sociais e físicos, que fazem de cada cidade uma "personalidade urbana" distinta, uma "totalidade física e cultural" absolutamente singular, irrepetível e inimitável. Essa totalidade sempre se constituiu como uma unidade territorial, referenciada a um centro estruturalmente articulado com um território envolvente que lhe estava associado, que se constituía como uma parte integrante ad-inicium dessa unidade, mantendo relações de integração funcional quer aos níveis económico e administrativo quer aos níveis social e cultural. É exactamente essa matriz de relações que faz de cada cidade uma específica e singular unidade territorial; uma distinta unidade em que cada parte pertence indissociavelmente a um todo, e em que esse todo se torna identificável por "traços" de uma "personalidade urbana" inscrita em um território específico.

Recolocar a cidade nesta dimensão física e "genética", em que os dois níveis interrogativos de base – o espaço e o tempo – são os condutores do debate, repõe os termos de uma natureza urbana que sempre teve um "tempo" com vários "tempos" e sempre teve um "espaço" com vários "espaços". Essa natureza urbana sempre marcou um "ponto" territorial, permanente e sempre contínuo, sempre em desenvolvimento em ciclos de "avanço" e "recuo" sobre o território; sempre se

Urban Recentering - Memory and Urban Refoundation. Centre / Town - Centre / Territory. The case of Oporto-Portugal – The Oporto Replanning of Central Area by Barry Parker – Architect (1916)

Rui Tavares

Our days meet in the end of a cycle of urban development with 200 years. This cycle, initiate in century XIX, it modifies the traditional picture of joint of the city with the territory, because it modifies the nature and the physical configuration of one and of another one. Since century XIX, the city and the adjacent territory had left to constitute an autonomous unit want if it sees for the physical base, politics (institutional and administrative) or economic. The integration in nets of territorial circulation redesigns the structural and functional base of the city to all the levels, with immediate impact in the physical configuration. The city is not plus a central unit of a proper territory that involves it, nor if it presents as an urban mass that if structure as an involving periphery of a nuclear centre. The functional specialization of the century, the acceleration and diversification of the activities, it imposes space distributive alterations that make to emerge areas of nature and "central" configuration, with an allied historical load to the reuse of constructed structures monumental, deactivates or substituted. Today, the city is not plus an urban centre of an undeveloped or per-urban territory, nor it has an only centre of functional and configurative nature; today, the city and the territory are urban units where if they find some centres, of diverse degree and nature, articulated between itself or with other centres in other territories, also urban they and also they central offices. The challenge that it places today is of redesigned this picture in bases renewed to all the levels, between the functionary and material-configurative, introducing values of "fundamentum" that they do not need "reasons" of alteration of the Order Politics, but that constitute a true "Refundamentum" to all the scales - of the city as centre of a territory, of the urban centre as centre of the city, of the city as structure of centres. This "urban Designium" will have to become in full guarantee of the values of identity and historical richness, based in the city and the territory - values that if find enrolled in the Urban Memory, as one of the distinct and "almost" genetic marks of the territorial units that suffer to alterations from nature and physical configuration since its creation, but that if they insert in a line of historical continuity where if they inscribe the conjunctures of urban development.

The example of Portugal, in the specific case of the city of the Oporto, it serves of reason to fit this agreement, that if it will be able to equate as a operative concept for the urban development. The historical case of the downtown reform, in the beginning of century XX, with the Plan of the Civic Centre elaborated by Barry Parker -1916 - it serves of base to this argue.

rtavares@arq.up.pt

renovando e ampliando, estruturando e reestruturando, qualificando e requalificando, urbanizando e reurbanizando. Sempre sendo cidade e sempre (Re) começando a ser cidade, a cada "tempo". Fazendo sempre esse (Re) começo, essa (Re) novação, essa (Re) qualificação por partes que se integravam em um todo, porque eram elas próprias um todo, eram unidades com "tempo" e, por isso, com significado histórico. Adicionavam esse "tempo" ao "tempo" da cidade, adicionavam essa configuração formal e funcional às configurações da cidade a que passaram a pertencer, como um fragmento de um todo, que traz o todo nesse "mínimo" fragmento (Gresset, 1984).

Estamos então na base interrogativa que coloca o "tempo" da configuração territorial e urbana como uma das linhas mais determinantes do desenvolvimento das cidades europeias, quer se trate das cidades do sul (mediterrâneas) quer se trate das cidades do norte (aqui prefiro o termo – atlânticas – ao termo anglo-saxonicas). Esse "tempo" é, nesta linha interrogativa, sempre um "tempo integrativo", um "tempo adicional", mesmo que implique operações urbanísticas formalmente "subtractivas". Nesta base, colocada em observação a configuração formal da cidade, terá que questionar-se a estrutura de articulação funcional e formal entre o núcleo urbano e o seu território. Implica, então, avaliar como se processou historicamente essa mesma articulação e qual a resultante formal que alicerçou essa mesma articulação, tendo em conta a constituição histórica de uma unidade territorial urbana. Em que termos funcionais, físicos e culturais se processou – historicamente – essa constituição? Hoje – neste "tempo" também histórico – como se processa e como se estrutura essa unidade territorial urbana?

A imagem tradicional da cidade como um núcleo compacto – O "Descontinuo" dentro da cidade – O caso do Porto, Portugal

Enunciemos os termos interrogativos possíveis – Núcleo urbano como cidade compacta?

Invertendo os termos, temos que interrogar a cidade enquanto forma e dimensão, ajustada a uma estrutura de núcleos que, hoje, se distribuem pelo espaço urbano compondo uma matriz de multiplicidade, em complementaridade ou mesmo em justaposição, mas não mais em matriz unitária. Hoje, não temos um núcleo urbano composto por um centro e uma coroa periférica; hoje, também já não temos uma unidade territorial mono centralizada, com um único núcleo urbano compacto mono central. Mas, se hoje não temos isto em definitivo, será que o que tivemos antes correspondeu a isto mesmo? Ou seja, a cidade tradicional era mesmo uma cidade compacta, com um núcleo urbano denso e envolvido por uma periferia não urbana? Eram realmente núcleos urbanos compactos, unitários, que "esgotavam" o território da cidade, no sentido de que preenchiam a totalidade da cidade e de que fora dele não era cidade ou era mesmo anti-cidade? Esse núcleo urbano, tido como compacto, era a única unidade do território da cidade que se configurava materialmente como "artefacto" urbano ao nível da arquitectura e do espaço público? Ou, como a realidade evidenciava, era só mais um entre outros núcleos, efectivamente mais compacto, mais denso e de maior dimensão que os outros núcleos integrantes da cidade, mas era apenas uma

unidade nuclear que, juntamente com outras, constituía a rede de ordenamento físico do território da cidade; uma unidade nuclear que se configurava materialmente, em distinção das outras, pelas características físicas e funcionais da sua urbanidade, com um grau ajustado à própria dimensão do núcleo. Esse ajuste, se fazia a distinção em relação aos restantes núcleos, não fazia dele, porém, o único núcleo onde essa característica – a urbanidade – estaria presente, se tivermos em conta um dos seus mais importantes índices – a existência de espaço público.

A cidade do Porto contém em si elementos estruturais e estruturantes da sua formação e desenvolvimento urbano que permitem sustentar estas interrogações e identificar algumas linhas históricas que podem constituir respostas para bases interpretativas da formação urbana da cidade europeia atlântica (Rasmussen, 1990 [1934]).

Assim, o Porto sendo uma cidade que podemos alinhar pelo modelo atlântico e não pelo modelo mediterrânico, é uma cidade de formação e desenvolvimento poli nuclear, com vários núcleos urbanos que compõem uma coroa em torno do núcleo central, este mais compacto, denso e com um grau de urbanidade muito elevado e concentrado – sobretudo em termos funcionais, mas também configurativos (Tavares, 1994).

De qualquer modo, o Porto era isto – cidade poli nuclear – mas tinha um único centro urbano, ou seja – era poli nuclear mas era sobretudo mono centralizada. Desde o primeiro nível da formação urbana, na Idade Média Plena, que o Porto se definiu como um território concreto, com delimitações físicas e administrativas praticamente coincidentes com as actuais. Esse território foi submetido a uma Ordem Política repartida entre o Bispo – Burgo Episcopal – e o Rei – Núcleo Portuário – e estruturou-se como uma rede de núcleos – Vilas Rurais – articuladas institucional e funcionalmente entre si e com o núcleo urbano central. Esta matriz de desenvolvimento do território do Porto nunca foi modificada. O reforço das articulações funcionais entre os núcleos viria a consolidar a mesma matriz numa configuração física radial, centrada no núcleo urbano original. A chegada ao século XVIII imprime uma ordem física a todos os núcleos adjacentes que lhe altera em definitivo o fácies rural; em todos, as reformas das estruturas monumentais religiosas (e das administrativas a elas associadas) configuram espaços públicos que conferem uma particular urbanidade a todos eles. O território do Porto ficaria para sempre fundado nesta matriz urbana e periurbana, em que todos os núcleos se viriam a constituir como sedes das freguesias urbanas da cidade do Porto.

Temos, assim, vários núcleos que se articulam fisicamente, economicamente e administrativamente com o núcleo urbano central, todos constituindo a cidade do Porto. A articulação física entre esses núcleos, inscreveu no território urbano do Porto uma estrutura de desenho radial, fazendo passar por todos os núcleos uma rede de caminhos vicinais que se concentravam no núcleo central de elevada densidade urbana. Essa estrutura viria a marcar, para sempre, o desenvolvimento urbano, que virá a reforçar essa matriz radial ao apoiar-se nos núcleos periurbanos originais (implantação de actividades que dependem de recursos naturais, p. ex.).

Assim foi até ao século XIX. Desde então, a integração da cidade em redes territoriais de circulação reequaciona a sua base estrutural e funcional a todos os níveis, com impacto imediato na

configuração física. A cidade não é mais uma unidade central de um território próprio que a envolve, nem se apresenta como uma massa urbana que se estrutura como uma periferia envolvente de um centro nuclear. Desde então, a especialidade funcional aliada à diversidade dos "canais" de articulação, agora dimensionados a diversas escalas integrativas (a região, o país, o continente) reestrutura os "pólos / terminais" dessa articulação, fazendo—os obrigatoriamente (e em muitos casos, até vantajosamente) não coincidentes com o centro tradicional. Para além de uma refuncionalidade das estruturas históricas construídas no núcleo central originário, essa reestruturação redimensiona e reconverte a natureza dos núcleos periurbanos originais, para os tornar partes integrantes activas de 1ª linha do funcionamento da cidade. Assim se redefine e se reconfigura a estrutura tradicional do território urbano, fazendo participar na cidade os núcleos envolventes ao centro, agora também especializados funcionalmente como centros urbanos.

Esta ordenação funcional tem consequências de ordem física verdadeiramente estruturantes, introduzindo o valor do **"Descontinuo"** urbano na configuração espacial da cidade; valor que, independentemente da sua natureza histórica, se afirma como um dos valores estruturantes de todo o espaço urbano, pois essas áreas são autênticas "reservas" físicas que permitem reorientar o grau de densidade da implantação urbana. São também autênticas "bolsas" de valorização económica dos mercados fundiários. O que não deixam nunca – e por isso mesmo – é de serem urbanas. São áreas de **"descontinuo"** urbano que unem as diversas polaridades nucleares, por onde se estabelece a sua articulação através de estruturas de circulação arruada como "elementos – base" de urbanização. Estruturas que tendem a configurar-se como alinhamentos urbanos de união entre espaços públicos urbanos, que se apresentam configurados como "elementos – base" dos núcleos periurbanos originais e que se transformaram em centros de funcionalidade urbana da cidade do século XIX.

Assim, um ponto de partida da cidade e do território em oitocentos é o de que a estrutura poli-nuclear, mas mono centrada, se alterou em definitivo; o que se observa, é que a condição múltipla do desenvolvimento urbano reestruturou a matriz original, passando esta a configurar-se então como poli-nuclear, mas também poli-centrada. A cidade incorporou a matriz original poli-nuclear, especializando funcional e administrativamente os diversos núcleos originais, que assim passaram a integrar a estrutura urbana como novos centros, em hierarquia económica, administrativa e cultural com o núcleo central original, onde o grau de urbanidade é visivelmente superior. Esta hierarquia funcional (concentração de funções superiores ao nível das decisões e das comunicações) arrasta consigo a questão da visibilidade artística e arquitectónica do núcleo central como núcleo mais denso e de referência histórica da cidade. Mas, nessas duas dimensões, apenas como um núcleo/ centro principal de uma cidade que se estrutura como uma rede de núcleos/centros. É também assim que, no século de oitocentos, se levanta o problema da diferenciação (a par da especialização) desse núcleo/centro principal, equacionando-se a sua resolução como uma concentração projectada (em renovação das áreas centrais) de novas arquitecturas para novos programas urbanos de serviço comunitário, numa base de grande representatividade política e social. O que se interroga então é o valor de posição que tem esse núcleo/centro principal e como se pode (como deve na maior parte dos casos) tornar-se uma referência central do ordenamento físico da cidade. Quais as actividades

que ali devem estar (preferencialmente) instaladas e que valor arquitectónico e artístico devem incorporar as unidades físicas (edifícios e espaço urbano) que constituem esse mesmo núcleo/ centro? Nessa mesma linha, avaliando essa natureza e essa dimensão, também se avalia o grau e a qualidade dos valores urbanos instalados nos outros núcleos, bem como a sua posição relativa na cidade.

Por meados do século XIX, o que se enuncia muito imediato nas grandes cidades do centro europeu, e de forma igualmente muito irradiante para outras cidades europeias, é a necessidade de renovar esses "núcleo/centro" em termos urbanos e arquitectónicos, especializando as suas actividades nos sectores de serviços e comunicações informativas. Essa especialização tende a retirar (a prazo ou no imediato mesmo) desses núcleos a função habitacional, que assim se vê remetida para as áreas periféricas ao núcleo/centro, então consideradas como as áreas de "descontinuo" urbano. Áreas essas que, sendo o que designei de "descontinuo" urbano, são áreas integradas na cidade e que "unem" estruturalmente os diversos núcleos/centros periféricos entre si e todos ao núcleo/centro principal, mantendo a matriz histórica radial. Neste quadro, o que se equaciona de novo é exactamente o papel deste mosaico de núcleos/centro nas suas relações mútuas e na sua relação com o território urbano. A interrogação mais pertinente, e orientativa para as políticas urbanas, é como reordenar no território da cidade todos estes centros que agora se reorientam funcionalmente, como estabelecer as hierarquias administrativas e sociais e, sobretudo, como reconfigurar a sua estrutura física e as suas arquitecturas? Como se deve fazer para reorientar uma gestão urbanística integrativa, unificadora, higienista, igualitária, humanista, socializante e, acima de tudo, democrata e municipalista em prestigio da chamada "esfera do poder local" sobre a "esfera do poder central"? Que acções urbanísticas se devem ajustar a esta política municipalista, que assegurem a representatividade desse poder no território da cidade e junto dos territórios de outras cidades? Onde e como se deve apresentar (e fazer-se representar) este poder?

Essa interrogação, que penso ser bastante actual, e que dominou contudo o debate sobre a cidade na viragem do século e nos anos iniciais do século XX, foca-se exactamente nesta relação entre – Núcleo / Centro / Cidade.

Assim, equacionemos os termos da interrogação:

- Temos cidade com vários núcleos urbanos, mas apenas com um único centro?

- Temos cidade com um núcleo urbano, mas com vários centros?

- Temos cidade com vários núcleos urbanos e com vários centros?

As primeiras administrações políticas democratas - republicanas do município do Porto (1910-1926), responderam a estas questões programando uma série de iniciativas urbanas em dois sentidos: - procuravam consolidar os chamados núcleos/centro periféricos distribuindo por eles as unidades funcionais de abastecimento e outros serviços urbanos comunitários; - ao mesmo tempo que congregavam esforços políticos e económicos para a reforma completa do "centro de todos os centros", dignificando as funções políticas municipais e criando um verdadeiro Centro Cívico muito

representativo, que pudesse constituir uma espécie de "Refundação" da cidade, um "ícone" urbano associado à renovada gestão política municipal, democrata e republicana.

A cidade acusa, então, um desenvolvimento a dois ritmos que tendem para índices de especialização funcional e urbana: - uma presença extensiva das actividades industriais e a fixação do operariado, que consolidam a reestruturação urbana das periferias na base dos núcleos/centro peri-urbanos; - é acompanhada pela reconversão funcional da área central (o Núcleo/Centro principal) provocada pelo reforço de actividades específicas ligadas ao sector financeiro, que tendem a fixar-se no núcleo central para beneficiar da plataforma comunicativa principal da cidade com exterior. Esta dinâmica está em crescente implantação desde os anos 80 do século XIX, criando factos urbanos que incidem sobre o espaço e a estrutura da cidade; factos que modificam o quadro de funcionamento da cidade e vão reconvertendo pontualmente a sua estrutura física por acções urbanísticas particulares. A administração e a gestão urbanística municipal responde criando mecanismos regulamentares e de controlo das acções privadas sobre o espaço urbano. Ao mesmo tempo, promove programas públicos de reconversão das áreas mais pressionadas por essa dinâmica económica, criando condições físicas mais favoráveis, mais cómodas, mais apropriadas aos novos programas funcionais, mais higiénicas e com maior qualidade de vida urbana; e, sobre tudo isto, mais conformes ao espírito e à imagem de um poder democrata, popular, socialmente justo, que obedece já a uma Nova Ordem Política Republicana definitivamente implantada em 1910.

São, assim, acções continuadas, que antecedem a alteração da Ordem Política, mas que se reorientam após esta para uma estratégia urbanística que tem por "designium" cultural o recentramento da cidade no território, recentrando a própria cidade. Fazem tudo isto, com um motivo político que significa uma espécie de "retorno às origens", uma vontade de "recomeçar de novo"; um verdadeiro espírito de "Refundação" que marque, em definitivo, uma nova etapa do desenvolvimento urbano, contraposta a todas as anteriores. Contraposta, no sentido inaugural ou seja, no sentido de que novas actuações políticas marcam novas linhas de gestão urbanística, para as quais se devem encontrar novas referências urbanas e arquitectónicas. Este sentido inaugural marca um início, mas também assegura e suporta-se numa continuidade, numa sequência de acontecimentos que não devem ser anulados, nem devem também ser confundidos com o que agora se inicia. O que se pretende iniciar é um novo ciclo de desenvolvimento urbano que, politicamente, se alicerça na capacidade municipal de programar e de executar acções urbanísticas autónomas do poder central, que assegurem uma afirmação regional da cidade ao nível económico e cultural. Mas essa afirmação deverá ser feita numa ampliação e renovação da importância territorial da cidade, sem diminuir qualquer das capacidades instaladas nem anular a importância histórica da polaridade urbana original. Ampliar e renovar essa importância passará, de acordo com os programas enunciados, por uma "operação" urbana e territorial de reordenar as articulações entre os núcleos que constituem o mosaico do território urbano. Reordenar, assim, as posições e importâncias funcionais relativas dos diversos núcleos e destes com o território regional e nacional, reordenando as dinâmicas de relacionamento interno na própria cidade. Reordenar, então, através de programas específicos, a matriz de hierarquização dos núcleos/centro, estabelecendo articulações integradas e

complementares muito significativas de tipo "centro – periferia", mas atribuindo ao núcleo central um papel de "núcleo – referência histórica" para toda a cidade e para toda a região. Fazendo isto, em continuidade, demarcando porém o acontecimento como o de inicio de ciclo, mas recuperando e integrando neste projecto político e urbano os alinhamentos históricos mais permanentes da cidade – a sua fortuna histórica. Assim, a 'Memória Urbana' é considerada um valor operativo, que pode sustentar uma verdadeira 'Refundação Urbana', em que a reconversão do espaço urbano se insere num tempo longo que está, objectivamente, para além da circunstância: uma espécie de "futuro com passado".

As intenções políticas e culturais dessa "operação" estão muito bem enunciadas na formulação do Plano Urbanístico que a municipalidade encomendou ao arquitecto inglês Barry Parker, ainda em 1915: programava-se «…rasgar o centro da cidade e criar um verdadeiro Centro Cívico e um centro de estabelecimentos…», permitindo assim «…abrir…uma parte da cidade que está muito congestionada…», procurando uma imagem que deverá ser «…antes de tudo, muito dignificante…» (Tavares, 1985/1986).

A chamada ao arquitecto inglês – concretamente Barry Parker, um dos nomes europeus ligado ao movimento das "cidade – jardim", conjuntamente com seu sócio Raymond Unwin – é já de si significativo, pois trata-se de uma operação que, em limite mínimo, se enquadra nas acções urbanísticas de higienização e descongestionamento da cidade oitocentista. Mas é também significativo por se tratar, em ambição cultural máxima, de uma operação urbanística que se enquadra na linha histórica da reconversão das áreas centrais, pensada nos preceitos disciplinares da «…moderna arte de projectar as cidades…» (Tavares, 1985/1986).

Parker baseia a sua proposta na reestruturação de todos os acessos à área central, quer nas entradas a sul quer nas saídas a norte, e desenvolve projectos globais de desenho urbano e arquitectónico de todas as edificações do conjunto central, quer as que se destinam aos programas administrativos (complexo dos novos Paços do Concelho) quer as dos novos programas comerciais (hotéis, grandes armazéns, grandes cafés com salão de jogos). Cumpre os objectivos enunciados ao nível da imagem e da representatividade do conjunto, desenhando arquitecturas inspiradas na imagem neoclássica das arquitecturas locais existentes e nos modelos britânicos.

A execução do Plano, reduz o projecto ao seu elemento central (Avenida – Praça principal) onde pontua o complexo administrativo municipal dominando o eixo de composição central, ao mesmo tempo que substitui a imagem proposta por novas referências da arquitectura Beaux- Arts, influenciadas pelos principais arquitectos portuenses que se encontram recém-chegados de formações disciplinares em Paris, imagem essa que se considera mais prestigiante por se encontrar mais próxima dos modelos das cidades continentais europeias. Mas, também neste campo, a operação se vê alinhada a par de recentes construções que já vinham modificando a imagem da área central, fixada em edifícios monumentais renovados ou reconstruídos completamente e que se apresentam já como marcos arquitectónicos do centro – o Teatro, em 1909, e o Mercado, em 1914.

Na chegada ao século XXI, a cidade continua presa aquela imagem como referência monumental histórica, continua a funcionar na estrutura poli-centrada e vê a base poli-nuclear da sua formação reforçada recentemente com a implantação das principais marcações funcionais ao nível dos sectores de decisão superiores, como por exemplo os pólos universitários. Continua a desenvolver-se dentro dos limites administrativos municipais fixados definitivamente no século XIX, pressionada por áreas urbanas que integram outros municípios e que gerem situações urbanas de configuração formal semelhante, pois os limites são apenas demarcações e não separações de um contínuo espacial urbano. Continua a incorporar, no seu espaço urbano, áreas de **"descontinuo"** urbano que ainda constituem reservas significativas e que são zonas de consolidação e diferenciação do espaço urbano, que se justapõem em articulação com os núcleos/centro, mas que se apresentam como "elementos" integrantes da cidade.

Continua a ser uma unidade territorial urbana, de formação poli-nuclear e poli-centrada, referência histórica central de uma região onde se desenha um mosaico de unidades territoriais urbanas cada vez mais denso.

Continua a merecer – agora em urgente exigência – a categoria de unidade central de uma estrutura de centros, na dupla dimensão territorial e urbana, e que incorpora elementos-base de uma monumentalidade histórica referencial.

Continua ser uma cidade atlântica, com uma estrutura poli-nuclear compacta dispersa pelo território urbano, que incorpora ciclos históricos de configuração formal e arquitectónica baseados em "unidades urbanas / fragmento" que se podem alinhar por modelos europeus, mas que não fazem dela outra coisa que não seja ela própria.

Isto coloca o problema da natureza urbana, em termos de dimensão e forma, sobretudo no sentido dos alinhamentos modelares do desenvolvimento urbano – modelos / casos – mas levanta muitas interrogações exactamente na integração dos casos nesses alinhamentos interpretativos que "deixam" de fora a realidade concreta do caso. Isto coloca a base do problema na própria base do desenvolvimento que, apesar de se orientar por modelos, virá a registar—se de forma distinta e singular em cada cidade, garantindo marcas e linhas de continuidade e de identidade históricas; o ponto de chegada está no sentido histórico mais profundo, em que cada coisa é sempre só ela própria, não obstante poder ter "obedecido" a "mecanismos" ou "dispositivos" integrados e recomendados nos modelos de desenvolvimento urbano.

Referências:

Jenks, Mike; Burton, Elizabeth; Williams, Katie, The Compact City. A Sustainable Urban Form?.Oxford Brookes University, 2000

Monclús, Francisco Javier, "Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanisticas sobre las ciudades mediterraneas." D'Humanitas, 7 (Girona, 1999), pp. 95-110

Monclús, Francisco Javier (ed.), La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998

Rasmusen, Steen Eiler, Londres. Picard, 1990 [Edição francesa do obra original, publicada em Copenhaga, em 1934]

Gresset, Philippe, "Constitution et Résolution de la Ville par Fragments (1790-1840). Urbanisme et société en Grande-Bretagne (19e – 20e siècles)". In Actes du Colloque de Clermont-Ferrand (13-14 janvier 1984), pp.9-35

Real, Manuel; Tavares, Rui, "Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto". In Porto a Património Mundial. Porto, Câmara Municipal do Porto, 1993

Tavares, Rui, "Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central. A intervenção de Barry Parker no Porto". Boletim da Câmara Municipal do Porto, 2ª série, 3 / 4, Porto, 1985 / 1986

Tavares, Rui; Gunther, Anni; Domingues, Alvaro, "Oporto". In AA. VV. Atlas Histórico de las Ciudades Europeas. Dir. Manuel Guàrdia, Francisco Javier Monclús, José Luis Oyón, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) [Universitat Politècnica de Cataluña (UPC)] e Salvat Editores, 1994

Tavares, Rui, "Oporto. History and Urban Development". In The Dictionary of Art. Londres, Macmillan Publishers, 1996

15 . Memória e refundação urbana. Conservar e desenvolver a Cidade. O caso do Porto.

Este artigo lança algumas bases interrogativas para a temática da conservação da cidade histórica e retoma alguns aspectos apresentados na comunicação "Urban recentering. Memory and urban refoundation. The Oporto Replanning of Central Area by Barry Parker", apresentada na 11th Conference of the International Planning History Society (IPHS) — Planning Models and the Culture of Cities — Barcelona, 14-17 July, 2004 (Conference Book)

"A memória fabrica-se, o instantâneo ensaia-se, o momento pode levar muito tempo a forjar"
Josef Fayad, Citado por Faíza Hayat em crónica semanal da revista XIS

1. Memória e Desenvolvimento. Tempo e Valor.

Hoje, como ontem, o desenvolvimento urbano não pode introduzir dinâmicas de ruptura, que gerem desequilíbrios e descontinuidades. Deve ser capaz de congregar energias que (re) ordenem as existências, as actividades e as vontades inscritas no tempo histórico da cidade. Reordenar, estabelecendo um nível de harmonia, equilíbrio e integração, que recupere as principais linhas de continuidade histórica urbana e que as projecte no futuro, renovadas e revigoradas. Na cidade, o tempo tem uma visibilidade material que torna legível o processo histórico de desenvolvimento urbano. Processo histórico que congrega uma unidade significativa entre tempo e espaço, em cada entidade material urbana que configura a cidade. Assim se poderá esperar uma (re)caracterização da

TAVARES, Rui – Memória e refundação urbana: conservar e desenvolver a Cidade: o caso do Porto. In Boletim Interactivo da APHA. Porto. 2 (2004) 1-12. (www.apha.pt/boletim)

cidade que faz do ‘tempo’ o alicerce fundamental, capaz de dar sentido, oportunidade e ajustamento a cada uma das acções urbanas no ‘tempo histórico’ de cada intervenção. Assim, o desenvolvimento da cidade não pode fazer-se contra a ‘Memória Urbana’ e à margem da sua própria conservação; desenvolver com a “Memória” significa conservar as entidades urbanas — espaço e forma — como totalidades físicas e culturais, exercitando conceitos e critérios operativos dimensionados e fundamentados no entendimento de conservar como um todo, que não implica necessariamente conservar tudo. Dando sentido ao tempo histórico do próprio desenvolvimento, este deve fazer-se a favor da ‘Memória’ e, sempre que possível, com a própria ‘Memória’, entendida como um ‘valor’.

Entender a ‘Memória’ como ‘valor’ significa recuperar as actividades instaladas e inscritas na matriz primeira da organização do espaço, significa recuperar as vontades presentes (históricas e actuais), significa recuperar as formas com funções activas e funções desactivadas, que são, como todos os outros elementos presentes no território, recursos com valor económico, com valor histórico e/ou com valor artístico. Mas a ‘Memória’ é, também, um poderoso instrumento indispensável para a observação e para a interpretação das existências materiais urbanas activas ou resistentes à transformação, sejam existências em tempo histórico original, sejam existências em tempo histórico cumulativo. Instrumento que abre um nível de compreensão da entidade urbana como um todo, relacionando factos urbanos da curta duração com as persistências na longa duração. Nível absolutamente incontornável para uma correcta avaliação e consequente interpretação, projectada em acções que possam introduzir dinâmicas de transformação, susceptíveis de integrar os ‘tempos’ históricos acumulados no ‘tempo’ de desígnio urbano.

Ajustadas a cada tempo histórico e num contínuo desenvolvimento urbano, essas dinâmicas de transformação sempre triunfaram por se basearem em coerentes partidos funcionais e urbanísticos, sustentados por valores simbólicos capazes de integrarem a memória urbana no desenvolvimento da cidade. A cidade histórica não é constituída por entidades urbanas antigas, mas por entidades significativas com tempo, tenha este a dimensão que tiver. Essas entidades, participando activamente no tempo histórico do desenvolvimento urbano, adquirem valores de significado histórico que são independentes do seu valor material, arquitectónico e/ou artístico. São, em tempo histórico urbano, verdadeiros contentores de memória, tanto mais dilatada quanto mais integrada em tempo longo feito de permanência e adaptação, adição e subtracção construtiva. Um tempo longo de actividade permanente que se há-de tornar perdurável pela funcionalidade ou refuncionalidade urbana das entidades arquitectónicas.

Conservar e desenvolver a cidade histórica exige hoje, como exigiu ontem, programas urbanos e acções urbanísticas para refuncionalizar as entidades arquitectónicas, em actualizações estruturais e representativas, aos níveis do espaço / forma e da linguagem arquitectónica, que garantam a permanência das linhas de continuidade histórica e as respectivas presenças físicas memoráveis.

2. Memória e Refundação Urbana. Centro e Histórico.

Discutir a cidade hoje passa, necessariamente, por equacionar os termos Centro e Histórico. Discussão que coloca a base interrogativa nos alinhamentos de posição, dimensão e valor do que se pode considerar como histórico e como centro que merece ser lembrado, conservado e dignificado. Mas, sobretudo, como deve ser vivido? Que significado tem hoje para nós e como pode manter-se significativo na nossa acção quotidiana para que possamos sentir as suas dimensões históricas? Que dimensões se devem valorizar para garantir a sua permanência enquanto totalidade unitária, física e cultural?

Discussão que, ao eleger a memória urbana como fio condutor, parece diminuir a presença estrutural da própria memória entendida como elemento intrínseco ao desenvolvimento histórico da cidade, como totalidade física e cultural desde a sua fundação.

Os nossos dias encontram-se no fim de um ciclo de desenvolvimento urbano com 200 anos. Esse ciclo, iniciado no século XIX, altera o quadro tradicional de articulação da cidade com o território, porque altera a natureza e a configuração física de um e de outro. Desde o século XIX, a cidade e o território adjacente deixaram de constituir uma unidade autónoma quer se veja pela base física, política (institucional e administrativa) ou económica. A integração em redes de circulação territorial reequaciona a base estrutural e funcional da cidade a todos os níveis, com impacto imediato na configuração física.

A cidade não é mais uma unidade central de um território próprio que a envolve, nem se apresenta como uma massa urbana que se estrutura como uma periferia envolvente de um centro nuclear compacto. A especialização funcional do século, a aceleração e diversificação das actividades, impõe alterações distributivas espaciais que fazem emergir áreas de natureza e configuração "central", com uma carga histórica aliada à refuncionalização e ao reuso de estruturas construídas monumentais, desactivadas ou substituídas.

Hoje, a cidade não é mais um centro urbano de um território rural ou periurbano, nem tem um único centro de natureza funcional e configurativa; hoje, a cidade é uma unidade territorial onde se encontram vários centros, de grau e natureza diversos, articulados entre si ou com outros centros, em outras cidades.

O desafio que se coloca hoje é de reequacionar este quadro, em bases renovadas a todos os níveis, entre o funcional e material-configurativo, introduzindo valores de "fundamentum" que não necessitam de "motivos" de alteração da Ordem Política, mas que constituam um verdadeiro "Refundamentum" a todas as escalas — da cidade como centro de um território, do centro urbano como centro da cidade, da cidade como estrutura de centros. Esse "Designium" urbano deverá fazer-se em garantia plena dos valores de identidade e fortuna histórica, alicerçados na cidade e no território — valores que se encontram inscritos na memória urbana, como uma das marcas distintas e "quase" genéticas das unidades territoriais que sofrem alterações de natureza e configuração física

desde a sua criação, mas que se inserem numa linha de continuidade histórica onde se inscrevem as conjunturas do desenvolvimento urbano.

Situação que se torna evidente nas cidades cujo desenvolvimento urbano se fundamenta numa estrutura física poli nuclear, em que os termos centro e histórico registam valores de natureza, posição e dimensão múltiplos e permanentes. Aqui se devem considerar os núcleos rurais, de valor e posição periurbanos, constitutivos da matriz original do desenvolvimento urbano, que hoje se constituem como novos centros de novas polaridades urbanas do mosaico administrativo, mas que constituem casos singulares de permanências arquitectónicas e espaciais, autênticos lugares de memória de nuclearidades históricas funcionais socioeconómicas e político-administrativas desde os níveis originais da formação urbana.

O exemplo específico da cidade do Porto e do que hoje se pode ou deve considerar como seu Centro Histórico, serve de motivo para enquadrar este entendimento, que se poderá equacionar como um conceito operativo para conservar e desenvolver a cidade. O caso histórico da reforma do centro da cidade no início do século XX, programado, concebido e impulsionado pela administração municipal republicana com o Plano do Centro Cívico (1916), elaborado por Barry Parker, serve de base a esta discussão já que é um bom exemplo de como a memória integrou uma acção urbanística de autêntica refundação urbana.

3. O Porto. Matriz polinuclear e cidade histórica.

A cidade do Porto contém em si elementos estruturais e estruturantes da sua formação e desenvolvimento urbano que permitem identificar algumas linhas históricas integradoras da formação urbana da cidade europeia atlântica (Rasmussen, 1990 [1934]). Sendo uma cidade que podemos alinhar pelo modelo atlântico e não pelo modelo mediterrânico, é uma cidade de formação e desenvolvimento polinuclear, com vários núcleos urbanos que compõem uma coroa em torno do núcleo central, este mais compacto, denso e com um grau de urbanidade muito elevado e concentrado — sobretudo em termos funcionais, mas também configurativos (Tavares, 1994).

De qualquer modo, o Porto como cidade polinuclear na sua origem de fundamento urbano tinha um único centro, ou seja — era polinuclear mas era sobretudo monocentralizada. Desde o primeiro nível da formação urbana, na Idade Média Plena, que o Porto se definiu como um território concreto, com delimitações físicas e administrativas praticamente coincidentes com as actuais.

Esse território foi submetido a uma Ordem Política repartida entre o Bispo — Burgo Episcopal — e o Rei — Núcleo Portuário — e estruturou-se como uma rede de núcleos — Vilas Rurais — articuladas institucional e funcionalmente entre si e com o núcleo urbano central. Esta matriz de desenvolvimento do território do Porto nunca foi modificada. O reforço das articulações funcionais entre os núcleos viria a consolidar a mesma matriz numa configuração física radial, centrada no núcleo urbano original.

A chegada ao século XVIII imprime uma ordem física a todos os núcleos adjacentes que lhe altera em definitivo o fácies rural; em todos, as reformas das estruturas monumentais religiosas (e das administrativas a elas associadas) configuram espaços públicos que conferem uma particular urbanidade a todos eles. O território do Porto ficaria para sempre fundado nesta matriz urbana e periurbana, em que todos os núcleos se viriam a constituir como sedes das freguesias urbanas da cidade do Porto. Temos, assim, vários núcleos que se articulam fisicamente, economicamente e administrativamente com o núcleo urbano central, todos constituindo a cidade do Porto. A articulação física entre esses núcleos inscreveu no território urbano do Porto uma estrutura de desenho radial, fazendo passar por todos os núcleos uma rede de caminhos vicinais que se concentravam no núcleo central de elevada densidade urbana. Essa estrutura viria a marcar, para sempre, o desenvolvimento urbano, que virá a reforçar essa matriz radial ao apoiar-se nos núcleos periurbanos originais (implantação de actividades que dependem de recursos naturais, p.ex.)

Assim foi até ao século XIX. Desde então, a integração da cidade em redes territoriais de circulação reequaciona a sua base estrutural e funcional a todos os níveis, com impacto imediato na configuração física. A cidade não é mais uma unidade central de um território próprio que a envolve, nem se apresenta como uma massa urbana que se estrutura como uma periferia envolvente de um centro nuclear. Desde então, a especialidade funcional aliada à diversidade dos "canais" de articulação, agora dimensionados a diversas escalas integrativas (a região, o país, o continente) reestrutura os "pólos / terminais" dessa articulação, fazendo-os obrigatoriamente (e em muitos casos, até vantajosamente) não coincidentes com o centro tradicional. Para além de uma refuncionalidade das estruturas históricas construídas no núcleo central originário, essa reestruturação redimensiona e reconverte a natureza dos núcleos periurbanos originais, para os tornar partes integrantes activas de ia linha do funcionamento da cidade. Assim se redefine e se reconfigura a estrutura tradicional do território urbano, fazendo participar na cidade os núcleos envolventes ao centro, agora também especializados funcionalmente como centros urbanos.

Esta ordenação funcional tem consequências de ordem física verdadeiramente estruturantes, introduzindo o valor do descontínuo urbano na configuração espacial da cidade; valor que, independentemente da sua natureza histórica, se afirma como um dos valores estruturantes de todo o espaço urbano, pois essas áreas são autênticas reservas físicas que permitem reorientar o grau de densidade da implantação urbana. São também autênticas "bolsas" de valorização económica dos mercados fundiários. O que não deixam nunca — e por isso mesmo — é de serem urbanas. São áreas de "descontinuo" urbano que unem as diversas polaridades nucleares, por onde se estabelece a sua articulação através de estruturas de circulação arruada como "elementos — base" de urbanização. Estruturas que tendem a configurar-se como alinhamentos urbanos de união entre espaços públicos urbanos, que se apresentam configurados como "elementos — base" dos núcleos periurbanos originais e que se transformaram em centros de funcionalidade urbana da cidade do século XIX.

Assim, um ponto de partida da cidade e do território em Oitocentos é o de que a estrutura polinuclear, mas monocentrada, se alterou em definitivo; o que se observa, é que a condição

múltipla do desenvolvimento urbano reestruturou a matriz original, passando esta a configurar-se então como polinuclear, mas também policentrada. A cidade incorporou a matriz original polinuclear, especializando funcional e administrativamente os diversos núcleos originais, que assim passaram a integrar a estrutura urbana como novos centros, em hierarquia económica, administrativa e cultural com o núcleo central original, onde o grau de urbanidade é visivelmente superior. Esta hierarquia funcional (concentração de funções superiores ao nível das decisões e das comunicações) arrasta consigo a questão da visibilidade artística e arquitectónica do núcleo central como núcleo mais denso e de referência histórica da cidade, mas que, nessas duas dimensões, funciona apenas como um núcleo/centro principal de uma cidade que se estrutura como uma rede de núcleos/centros. É também assim que, no século de oitocentos, se levanta o problema da diferenciação (a par da especialização) desse núcleo/centro principal, equacionando-se a sua resolução como uma concentração projectada (em renovação das áreas centrais) de novas arquitecturas para novos programas urbanos de serviço comunitário, numa base de grande representatividade política e social. O que se interroga então é o valor de posição que tem esse núcleo/centro principal e como se pode (como deve na maior parte dos casos) tornar-se uma referência central do ordenamento físico da cidade. Quais as actividades que ali devem estar (preferencialmente) instaladas e que valor arquitectónico e artístico devem incorporar as unidades físicas (edifícios e espaço urbano) que constituem esse mesmo núcleo/centro? Nessa mesma linha, avaliando essa natureza e essa dimensão, também se avalia o grau e a qualidade dos valores urbanos instalados nos outros núcleos, bem como a sua posição relativa na cidade.

Por meados do século XIX, o que se enuncia muito imediato nas grandes cidades do centro europeu, e de forma igualmente muito irradiante para outras cidades europeias, é a necessidade de renovar esses "núcleo/centro" em termos urbanos e arquitectónicos, especializando as suas actividades nos sectores de serviços e comunicações informativas. Essa especialização tende a retirar (a prazo ou no imediato mesmo) desses núcleos a função habitacional, que assim se vê remetida para as áreas periféricas ao núcleo/centro, então consideradas como as áreas de "descontínuo" urbano. Áreas essas que, sendo o que designei de "descontinuo" urbano, são áreas integradas na cidade e que "unem" estruturalmente os diversos núcleos/centros periféricos entre si e todos ao núcleo/centro principal, mantendo a matriz histórica radial. Neste quadro, o que se equaciona de novo é exactamente o papel deste mosaico de núcleos/centro nas suas relações mútuas e na sua relação com o território urbano. A interrogação mais pertinente, e orientativa para as políticas urbanas, é como reordenar no território da cidade todos estes centros que agora se reorientam funcionalmente, como estabelecer as hierarquias administrativas e sociais e, sobretudo, como reconfigurar a sua estrutura física e as suas arquitecturas?

Como se deve fazer para reorientar uma gestão urbanística integrativa, unificadora, higienista, igualitária, humanista, socializante e, acima de tudo, democrata e municipalista em prestígio da chamada "esfera do poder local" sobre a "esfera do poder central"? Que acções urbanísticas se devem ajustar a esta política municipalista, que assegurem a representatividade desse poder no

território da cidade e junto dos territórios de outras cidades? Onde e como se deve apresentar (e fazer-se representar) este poder?

Essa interrogação, que penso ser bastante actual, e que dominou contudo o debate sobre a cidade na viragem do século e nos anos iniciais do século XX, foca-se exactamente nesta relação entre — Núcleo / Centro / Cidade.

As primeiras administrações políticas democratas e republicanas do município do Porto (1910-1926) responderam a estas questões programando uma série de iniciativas urbanas em dois sentidos: - procuravam consolidar os chamados núcleos/centro periféricos distribuindo por eles as unidades funcionais de abastecimento e outros serviços urbanos comunitários; - ao mesmo tempo que congregavam esforços políticos e económicos para a reforma completa do "centro de todos os centros", dignificando as funções políticas municipais e criando um verdadeiro Centro Cívico muito representativo, que pudesse constituir uma espécie de "Refundação" da cidade, um "ícone" urbano associado à renovada gestão política municipal, democrata e republicana.

A cidade acusa, então, um desenvolvimento a dois ritmos que tendem para índices de especialização funcional e urbana: - uma presença extensiva das actividades industriais e a fixação do operariado, que consolidam a reestruturação urbana das periferias na base dos núcleos/centro periurbanos; - é acompanhada pela reconversão funcional da área central (o Núcleo/Centro principal) provocada pelo reforço de actividades específicas ligadas ao sector financeiro, que tendem a fixar-se no núcleo central para beneficiar da plataforma comunicativa principal da cidade com exterior. Esta dinâmica está em crescente implantação desde os anos 80 do século XIX, criando factos urbanos que incidem sobre o espaço e a estrutura da cidade; factos que modificam o quadro de funcionamento da cidade e vão reconvertendo pontualmente a sua estrutura física por acções urbanísticas particulares. A administração e a gestão urbanística municipal responde criando mecanismos regulamentares e de controlo das acções privadas sobre o espaço urbano. Ao mesmo tempo, promove programas públicos de reconversão das áreas mais pressionadas por essa dinâmica económica, criando condições físicas mais favoráveis, mais cómodas, mais apropriadas aos novos programas funcionais, mais higiénicas e com maior qualidade de vida urbana; e, sobre tudo isto, mais conformes ao espírito e à imagem de um poder democrata, popular, socialmente justo, que obedece já a uma Nova Ordem Política Republicana definitivamente implantada em 1910.

São, assim, acções continuadas, que antecedem a alteração da Ordem Política, mas que se reorientam após esta para uma estratégia urbanística que tem por "designium" cultural o recentramento da cidade no território, recentrando a própria cidade. Fazem tudo isto, com um motivo político que significa uma espécie de "retorno às origens", uma vontade de "recomeçar de novo"; um verdadeiro espírito de "Refundação" que marque, em definitivo, uma nova etapa do desenvolvimento urbano, contraposta a todas as anteriores. Contraposta, no sentido inaugural ou seja, no sentido de que novas actuações políticas marcam novas linhas de gestão urbanística, para as quais se devem encontrar novas referências urbanas e arquitectónicas. Este sentido inaugural marca um início, mas também assegura e suporta-se numa continuidade, numa sequência de

acontecimentos que não devem ser anulados, nem devem também ser confundidos com o que agora se inicia. O que se pretende iniciar é um novo ciclo de desenvolvimento urbano que, politicamente, se alicerça na capacidade municipal de programar e de executar acções urbanísticas autónomas do poder central, que assegurem uma afirmação regional da cidade ao nível económico e cultural. Mas essa afirmação deverá ser feita numa ampliação e renovação da importância territorial da cidade, sem diminuir qualquer das capacidades instaladas nem anular a importância histórica da polaridade urbana original. Ampliar e renovar essa importância passará, de acordo com os programas enunciados, por uma "operação" urbana e territorial de reordenar as articulações entre os núcleos que constituem o mosaico do território urbano. Reordenar, assim, as posições e importâncias funcionais relativas dos diversos núcleos e destes com o território regional e nacional, reordenando as dinâmicas de relacionamento interno na própria cidade. Reordenar, então, através de programas específicos, a matriz de hierarquização dos núcleos/centro, estabelecendo articulações integradas e complementares muito significativas de tipo "centro — periferia", mas atribuindo ao núcleo central um papel de "núcleo — referência histórica" para toda a cidade e para toda a região. Fazendo isto, em continuidade, demarcando porém o acontecimento como o de inicio de ciclo, mas recuperando e integrando neste projecto político e urbano os alinhamentos históricos mais permanentes da cidade — a sua fortuna histórica. Assim, a 'Memória Urbana' é considerada um valor operativo, que pode sustentar uma verdadeira 'Refundação Urbana', em que a reconversão do espaço urbano se insere num tempo longo que está, objectivamente, para além da circunstância: uma espécie de "futuro com passado".

As intenções políticas e culturais dessa "operação" estão muito bem enunciadas na formulação do Plano Urbanístico que a municipalidade encomendou ao arquitecto inglês Barry Parker, ainda em 1915: programava-se «...rasgar o centro da cidade e criar um verdadeiro Centro Cívico e um centro de estabelecimentos...», permitindo assim «...abrir...uma parte da cidade que está muito congestionada...», procurando uma imagem que deverá ser «…antes de tudo, muito dignificante...» (Tavares, 1985/1986).

A chamada ao arquitecto inglês — concretamente Barry Parker, um dos nomes europeus ligado ao movimento das "cidade — jardim", conjuntamente com seu sócio Raymond Unwin — é já de si significativo, pois trata-se de uma operação que, em limite mínimo, se enquadra nas acções urbanísticas de higienização e descongestionamento da cidade oitocentista. Mas é também significativo por se tratar, em ambição cultural máxima, de uma operação urbanística que se enquadra na linha histórica da reconversão das áreas centrais, pensada nos preceitos disciplinares da «…moderna arte de projectar as cidades...» (Tavares, 1985/1986).

Parker baseia a sua proposta na reestruturação de todos os acessos à área central, quer nas entradas a sul quer nas saídas a norte, e desenvolve projectos globais de desenho urbano e arquitectónico de todas as edificações do conjunto central, quer as que se destinam aos programas administrativos (complexo dos novos Paços do Concelho) quer as dos novos programas comerciais (hotéis, grandes armazéns, grandes cafés com salão de jogos).

Cumpre os objectivos enunciados ao nível da imagem e da representatividade do conjunto, desenhando arquitecturas inspiradas na imagem neoclássica das arquitecturas locais existentes e nos modelos britânicos.

A execução do Plano reduz o projecto ao seu elemento central (Avenida — Praça principal) onde pontua o complexo administrativo municipal dominando o eixo de composição central, ao mesmo tempo que substitui a imagem proposta por novas referências da arquitectura Beaux-Arts, influenciadas pelos principais arquitectos portuenses que se encontram recém-chegados de formações disciplinares em Paris, imagem essa que se considera mais prestigiante por se encontrar mais próxima dos modelos das cidades continentais europeias. Mas, também neste campo, a operação se vê alinhada a par de recentes construções que já vinham modificando a imagem da área central, fixada em edifícios monumentais renovados ou reconstruídos completamente e que se apresentam já como marcos arquitectónicos do centro — o Teatro, em 1909, e o Mercado, em 1914.

Na chegada ao século XXI, a cidade continua presa aquela imagem como referência monumental histórica, continua a funcionar na estrutura policentrada e vê a base polinuclear da sua formação reforçada recentemente com a implantação das principais marcações funcionais ao nível dos sectores de decisão superiores, como por exemplo os pólos universitários. Continua a desenvolver-se dentro dos limites administrativos municipais fixados definitivamente no século XIX, pressionada por áreas urbanas que integram outros municípios e que gerem situações urbanas de configuração formal semelhante, pois os limites são apenas demarcações e não separações de um contínuo espacial urbano. Continua a incorporar, no seu espaço urbano, áreas de "descontinuo" urbano que ainda constituem reservas significativas e que são zonas de consolidação e diferenciação do espaço urbano, que se justapõem em articulação com os núcleos/centro, mas que se apresentam como "elementos" integrantes da cidade.

Continua a ser uma unidade territorial urbana, de formação polinuclear e policentrada, referência histórica central de uma região onde se desenha um mosaico de unidades territoriais urbanas cada vez mais denso.

Continua a merecer — agora em urgente exigência — a categoria de unidade central de uma estrutura de centros, na dupla dimensão territorial e urbana, e que incorpora elementos-base de uma monumentalidade histórica referencial.

Continua ser uma cidade atlântica, com uma estrutura polinuclear compacta dispersa pelo território urbano, que incorpora ciclos históricos de configuração formal e arquitectónica baseados em "unidades urbanas / Fragmento" que se podem alinhar por modelos europeus, mas que não fazem dela outra coisa que não seja ela própria.

Referências

Bastié, Jean; Dérzet, Bernard, Urbanisme et patrimoine: conservatíon et réhabilitatíon ou rénovatíon. ln La Ville. Masson, Paris, 1991, pp. 349-359

Jenks, Mike; Burton, Elizabeth; Williams, Katie, The Compact City. A Sustainable Urban Form?.Oxford Brookes University, 2000

Monclús, Francisco Javier, "Ciudad dispersa y ciudad compacta. Perspectivas urbanisticas sobre las ciudades mediterraneas." D'Humanitas, 7 (Girona, 1999), pp. 95-110

Monclús, Francisco Javier (ed.), La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias. Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1998

Rasmusen, Steen Eiler, Londres. Picard, 1990 [Edição francesa do obra original, publicada em Copenhaga, em 1934]

Gresset, Philippe, "Constitution et Résolution de la Ville par Fragments (1790-1840). Urbanisme et société en Grande-Bretagne (19e – 20e siècles)". In Actes du Colloque de Clermont-Ferrand (13-14 janvier 1984), pp.9-35

Real, Manuel; Tavares, Rui, "Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto". In Porto a Património Mundial. Porto, Câmara Municipal do Porto, 1993

Tavares, Rui, "Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central. A intervenção de Barry Parker no Porto". Boletim da Câmara Municipal do Porto, 2ª série, 3 / 4, Porto, 1985 / 1986

Tavares, Rui; Gunther, Anni; Domingues, Alvaro, "Oporto". In AA. VV. Atlas Histórico de las Ciudades Europeas. Dir. Manuel Guàrdia, Francisco Javier Monclús, José Luis Oyón, Barcelona, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona (CCCB) [Universitat Politècnica de Cataluña (UPC)] e Salvat Editores, 1994

Tavares, Rui, "Oporto. History and Urban Development". In The Dictionary of Art. Londres, Macmillan Publishers, 1996

16 . Porto 20th Century urban centralities. Two Study Cases: Aliados Administrative central Plan (Barry Parker) and Boavista Urban Axis. Urban development between Town Planning and Real Estate Investment.

A base urbana – Três fases de desenvolvimento

A cidade do Porto localiza-se na costa noroeste de Portugal, próxima da foz do rio Douro, aproveitando as condições naturais para o estabelecimento de um porto fluvial, muito bem protegido e vigiado.

Esse factor foi decisivo para o desenvolvimento da cidade como a principal porta atlântica regional para o intercâmbio de toda a riqueza da bacia ibérica do rio Douro. A apropriação das principais proeminências topográficas da margem norte, implantou as bases territoriais para o assentamento urbano desde os tempos pré-romanos, mas é com a criação e afirmação política do reino português (século XII) que a cidade se estrutura como uma unidade física e institucional permanente – cidade amuralhada em torno de uma catedral, sede do poder episcopal, ocupando a principal elevação topográfica e a de maior verticalidade em relação ao rio (Tavares,1996).

Desde então, a cidade e o rio são duas forças físicas de um mesmo território, profundamente articuladas em alinhamentos históricos e que fundamentam as suas raízes económicas e culturais na específica função portuária. O seu desenvolvimento, ao longo já de mais de mil anos, fundiu as duas entidades numa unidade só, integrando o rio Douro na base de todos os principais acontecimentos

15th INTERNATIONAL PLANNING HISTORY SOCIETY CONFERENCE

PORTO XXTH CENTURY URBAN CENTRALİTİES. TWO STUDY CASES: ALİADOS ADMİNİSTRATİVE CENTRAL PLAN (BARRY PARKER) AND BOAVİSTA URBAN AXİS. URBAN DEVELOPMENT BETWEEN TOWN PLANNİNG AND REAL ESTATE INVESTMENT.

RUI TAVARES, CLARA VALE

Address: CEAU, Rua do Gólgota, 215, 4150-755 Porto,Portugal
e-mail: rtavares@arq.up.pt; clara_vale@arq.up.pt

ABSTRACT

The urban development processes results from a mixture of town-planning coordination and a rea-estate private investment, strategies that are not always articulated. These two strategies have two different decision makers, one is based on institutional policy and another relies on individual initiative driven by financial interest and market pressure. Until the nineteenth century the supremacy of individual initiative was more expressive. The nineteenth century represents a profound change in the urban development and urbanization's processes, for the emergence of town-planning, as an administratively integrated autonomous disciplinary field.

Porto is a national example of this change that took place mainly in the late nineteenth century, but with a historical background in the eighteenth century with the two major Portuguese Enlightenment initiatives in this city and in Lisbon.

Porto Municipality promoted a city civic center restructuration between 1880 and 1920, with a urban program of administrative, financial, communications and legal services centralities.

As a parallel mechanism of urbanization and the creation of centrality, we witness a rea-estate market process of the west part of the city, whose core, Praça da Boavista, is a part of a urban axis of nearly seven miles that guides all urban development towards the ocean.

This communication establishes a basis for comparison between the processes of urbanization of the Avenida dos Aliados area and Boavista Axis, inserting them in a dual centrality system that still characterizes today the city of Oporto.

TAVARES, Rui; VALE, Clara Pimenta do – Porto 20th Century urban centralities. Two Study Cases: Aliados Administrative central Plan (Barry Parker) and Boavista Urban Axis. Urban development between Town Planning and Real Estate Investment. S. Paulo, 2012.

urbanos, quer económicos quer culturais; é junto ao rio, com o rio e sobre o rio que o movimento de pessoas e mercadorias se anima e intensifica, até meados do século XX.

Historicamente, a cidade domina as comunicações entre a costa e o interior, entre o Norte e Sul do país.

Até ao final do século XVII a mancha urbana da cidade mantém-se contida intramuros e imediatamente adjacente às suas principais saídas na cota mais elevada, num tridente que corresponde aos 3 principais eixos de articulação com o norte atlântico e norte interior: Póvoa, Braga e Guimarães (Real & Tavares, 1987).

Na cota mais baixa, paralelamente ao rio, desenvolve-se um eixo de articulação com o mar, pontuado por núcleos de actividades portuárias, piscatórias, e de construção naval.

O século XVIII, a partir da segunda metade, e como consequência da operação de reconstrução pombalina de Lisboa, introduz na cidade do Porto o planeamento global através de uma base programada para a abertura de eixos viários e respectiva construção, denominada "plano de Melhoramentos" de 1784. Trata-se de uma iniciativa administrativa de extensão do poder central, com articulações pontuais às entidades locais, quer seja o município, quer seja as principais organizações económicas ligadas à exploração e comércio do vinho do Porto. Para articular as iniciativas e as relações institucionais foi criada a Junta de Obras Públicas, em 1763, liderada pelo Governador de Armas da cidade do Porto, João de Almada e Melo, primo do Marques de Pombal (Mandroux-França, 1984).

O conjunto de obras públicas promovido pela junta responde a dois objectivos muito explícitos: promover a adequação funcional dos espaços de circulação; e controlar a qualidade estética das novas edificações. As actuações processam em duas frentes, quer no núcleo medieval quer na zona de expansão extra-muros.

O plano ilustrado de transformação e expansão da cidade apoia-se num eixo principal de articulação norte-sul, que comunica a antiga praça da Ribeira com a nova praça de Santo Ovídio, no extremo norte da cidade, e projectada como campo de exercícios militares (Figura 37). Impõe, igualmente, a regularização e a substituição de antigas vias, contempla medidas de higienização, de reconversão funcional do tecido existente, e promove um programa de edifícios públicos que marca a renovação da imagem da cidade (Tavares, Nonell & Domingues, 1994).

Um segundo eixo de articulação à costa, complementar ao eixo norte-sul, foi incluído no Plano de Melhoramentos de 1784. A designada Rua Nova da Boa Vista inicia-se no topo norte da nova praça militar de santo Ovídio, e orienta-se em direcção ao forte seiscentista de S. Francisco Xavier, tirando partido da excelente situação topográfica que permite uma linha de vista limpa de controlo da costa marítima.

Foi esse eixo, com quase 7 km em alinhamento recto, que orientou o desenvolvimento urbano durante todo o século XIX e meados do século XX, definindo também o limite norte da área de maior densidade urbana. A sua construção desenvolve-se ao longo de todo o século XIX, mas só

Figura 37 - Cidade do Porto, 1813

Primeira planta da cidade, litografa em Londres e dedicada ao Governador Militar do exército britânico que ocupou a cidade depois das Invasões Francesas. Documenta a cidade medieval e o Plano Ilustrado [1784] de renovaçao e expansão.

[Tavares, Nonell & Domingues "Oporto", 1994, pp.133].

atinge o mar na segunda década do século XX. Entre 1784 e 1917, o alinhamento urbano constituído pela Rua e Avenida da Boavista, é aberto em 4 fases principais que, em direcção ao mar, vai cortando os principais eixos radiais de articulação da cidade com o Norte-marítimo e Norte-interior.

Na resultante do plano iluminista definem-se as bases de uma nova cidade, regular em toda a sua extensão, polarizada no extremo norte pela nova praça militar e no extremo sul, junto à muralha, pela nova praça Municipal, onde, em 1819, serão instalados os paços do concelho. Esta praça, designada como Praça Nova e construída, desde 1718, na principal saída da cidade muralhada para Norte, constituiu-se como o centro administrativo municipal, desde 1819, e como centro representativo e simbólico do poder com a sua monumentalização, em 1864, pela construção da estátua equestre do rei D. Pedro IV (Figura 38); tratava-se da primeira monumentalização de um espaço e o poder municipal homenageava assim a acção do rei no cerco histórico da cidade (guerras liberais) e o acto de doação do seu coração à cidade do Porto. Desde então esse espaço se afirma como o centro urbano e político da cidade, congregando durante todo o século XIX as principais funções de comunicação e transportes, financeiras, administrativas e sociais.

Figura 38 - Praça de D. Pedro IV, final do século XIX
Postal Ilustrado. Documenta o centro da cidade, o edifício da Câmara Municipal e a 1ª estatua da cidade, dedicada ao Rei D. Pedro IV que monumentalizou o antigo centro cívico, em 1864.

Na viragem do século XIX para o século XX, junta-se a este centro a própria estação terminal ferroviária (1900, o ano inaugural da sua construção), substituindo um importante testemunho arquitectónico religioso (antigo convento feminino beneditino), por uma unidade funcional civil, centralizando os transportes ferroviários de articulação regional e nacional. Esta apropriação civil do centro urbano ganha a sua maior expressão durante o governo republicano, que substituiu o regime monárquico (acto revolucionário de 5 de Outubro de 1910) dando ênfase ao poder local e reforçando as bases administrativas municipais. Nesta conjuntura insere-se a encomenda de um novo plano, em 1915, para todo o centro cívico, ao arquitecto britânico Barry Parker, que foi construído a partir de 1917, o mesmo ano em que é concluída a abertura do eixo da Boavista até ao mar (Tavares, 1985-1986).

O nível da contemporaneidade urbana - dupla centralidade

Na abertura da contemporaneidade urbana, a cidade do Porto baseia todo o seu desenvolvimento na afirmação de uma centralidade administrativa, económica e financeira. Uma centralidade de nível regional (todo o norte do país), que se constitui como modelo de urbanidade em contraponto à cidade de Lisboa. O Porto afirma-se como capital regional, implementando os níveis de estruturação urbana que desenham as principais vertentes espaciais e funcionais próprias das cidades europeias – a regulamentação espacial e funcional, a implantação de uma rede de transportes urbanos, a criação de uma rede de abastecimento de água domiciliária, a criação de uma rede de saneamento habitacional, a modernização de toda a estrutura portuária na articulação entre o porto fluvial e o porto marítimo, a criação de uma rede de mercados de abastecimento diário dos géneros alimentares, a criação de uma rede de higienização pública e de prevenção/combate a

incêndios, a normalização e controlo público das primeiras unidades de habitação económica para a população operária.

Estas políticas urbanas, desenvolvidas pelo poder municipal, contribuem para a afirmação de um prestígio e representatividade administrativa que, mais uma vez, se contrapõe ao poder da república nacional. Em termos espaciais urbanos, isso significa uma actuação distribuída pela cidade, mas nuclearizando funcionalmente as actividades. Esses núcleos funcionais, implantados ao longo do século XIX, definiram uma rede de articulação e transporte, levantando a necessidade de uma estruturação viária que articulasse todo o espaço da cidade, definindo os níveis de uma hierarquização funcional, interna e externa.

Essa hierarquização baseia-se na definição de uma estrutura urbana que, pela primeira vez, desenha um quadro urbano que demarca uma centralidade urbana e arquitectónica (um novo Centro Cívico) claramente oposta a uma envolvente periférica. Esse Centro Cívico, congrega as principais actividades administrativas (Câmara Municipal), financeiras (Banco Central, sociedades financeiras, casas de crédito), comunicativas (serviços telegráficos e correios, estação central ferroviária, relais principal dos transportes urbanos), lúdicas (cafés, salões de jogo, sociedades recreativas) (Tavares, 2004).

A monumentalização desse espaço, em 1862, reforçou a sua representatividade arquitectónica, mas faltava um ajuste de grandeza, dignidade e alinhamento internacional com o que de mais importante se estava a desenhar para todos os grandes centros europeus. O modelo de Paris orienta os desígnios de renovação central de todas as capitais da europa continental, como símbolo de uma modernização emblemática. A cidade do Porto, nesse particular, sempre esteve mais próxima dos modelos culturais britânicos, merce de uma forte influência da colónia radicada na cidade desde o século XVIII, baseada na produção e comércio do vinho do Porto. A linguagem neoclássica era, assim, dominante na sua arquitectura monumental, sobretudo por uma influência directa do arquitecto de York, John Carr, que desenha um dos mais emblemáticos e imponentes edifícios da cidade – o Grande Hospital de Sto. António.

Quando se coloca o problema de uma necessária e imprescindível renovação de toda a área central da cidade (sobretudo exigida pela reconhecida inadaptação do edifício da Câmara Municipal), ainda no final do século XIX e durante o regime monárquico, é a referência inglesa que domina as opções.

A alteração da ordem política, violentamente imposta pela revolução republicana (1910), faz emergir a força dos poderes locais urbanos, estruturados em torno das administrações municipais. A cidade do Porto tem, então, um papel importantíssimo no novo quadro político nacional, liderando a tomada do poder da administração pela "lista" republicana, três anos antes da revolução (1907). Quando se impõe o Regime Republicano, a cidade do Porto faz uma rápida e tranquila adaptação administrativa, implementando de imediato uma série de políticas urbanas e actos de recomposição espacial que já vinham de anos anteriores, mas estavam bloqueados ou eram inapropriados às novas configurações culturais.

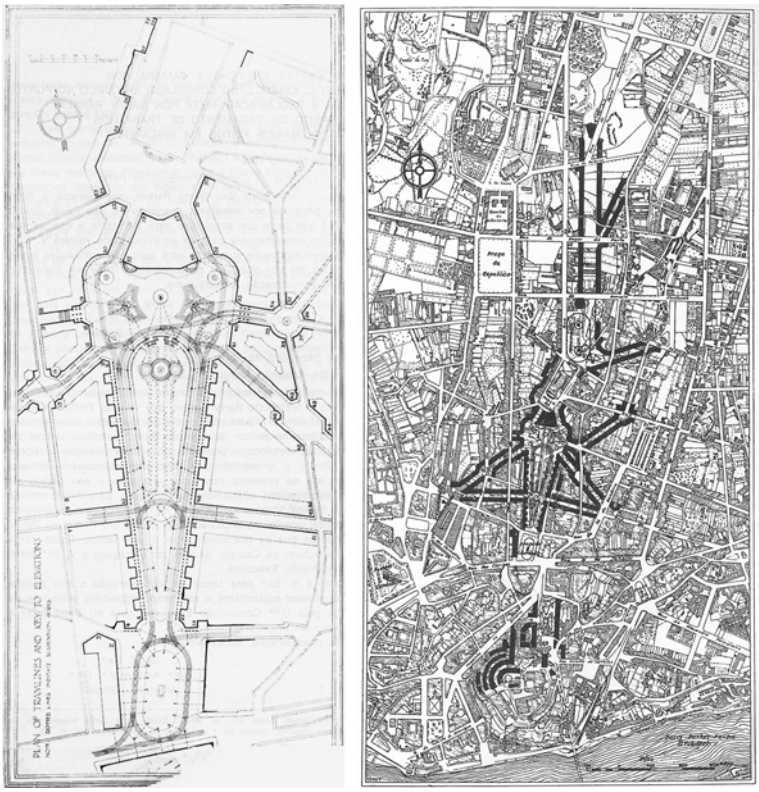


Figura 39 - Plano do Centro Cívico, Barry Parker, 1916
[Tavares, Da Avenida da Cidade ..., 1985-1986, pp.310, 325]

É o caso da reforma do centro da cidade com um novo projecto de criação de um Centro Cívico, moderno, para os novos programas funcionais da afirmação da centralidade administrativa, económica e social.

O plano inicial é desenvolvido pelo gabinete técnico municipal, mas a administração municipal resolve convidar um profissional estrangeiro, de reconhecida competência em planeamento urbano, para acompanhar o processo de decisão. É escolhido o arquitecto inglês Barry Parker, segunda figura do movimento de Town Planning / Garden Cities (sócio e familiar de Raymond Unwin, a primeira figura do referido movimento), para dar um parecer sobre a proposta desenvolvida pelos serviços técnicos. Imediatamente é convidado para desenvolver um plano próprio para o novo Centro Cívico do Porto, executado entre 1915 e 1916, aprovado em 1917, e implementado a sua execução durante toda a década de vinte (Figura 39).

Neste processo ocorre um debate que, respeitando o plano urbanístico, altera a definição arquitectónica de todo o Centro Cívico, seguindo a influência da arquitectura Beaux-Arts francesa em substituição da linguagem arquitectónica próxima da influência neoclássica proposta por Barry Parker. O plano urbanístico define para o seu segmento central uma grandiosa Praça-avenida, porticada nas suas alas laterais, que procura disciplinar e renovar todas as articulações da zona central, especialmente com a zona histórica da Catedral, criando uma nova entrada sul da cidade, através da ponte rodoviária Luís I (1886).

Figura 40 - Paços do Concelho, Projecto de Correia da Silva, 1917-1919. Projecto e estado actual do edifício.
[Fig. direita: Tavares, Nonell & Domingues "Oporto", 1994, pp.143]

A operação, mantém apenas estátua de D. Pedro IV que monumentaliza o espaço, expropriando e destruindo todo a estrutura urbana e arquitectónica antiga. A sua composição sustenta-se num eixo de simetria, que une a estátua e torre central do novo edifício da Câmara, que ocupa o topo norte de todo o conjunto. A restante edificação, proposta no plano, era uma grandiosa composição simétrica, atribuída à iniciativa privada, que tinha como programa funcional uma sequência ordenada de unidades arquitectónicas de 3 pisos, com lojas e escritórios.

Figura 41 - Concretização do Plano do Centro Cívivo
(1980, esquerda, vista aérea) e a Rotunda da Boavista (Teles Ferreira 1892, topo direito; 1980, vista aérea).

A construção do novo centro foi totalmente controlado pela administração municipal, quer na edificação do próprio edifício da Câmara quer na definição da linguagem arquitectónica dominante. Para isso criou um regulamento específico, aplicado apenas ao Centro Cívico, no qual estava determinada a estrutura, os materiais, a composição e o programa de todos os edifícios. Ajustado a

este regulamento foi criado um prémio especial para a arquitectura desta zona (Prémio Cidade do Porto), que seria atribuído ao edifício que melhor cumprisse a distinção e monumentalização do novo Centro Cívico.

Os primeiros edifícios, da iniciativa das casas bancárias, seguradoras, e jornais foram edificados durante as décadas de 20 e 30, mas a zona central só aparecerá definida como realidade urbana completa nos anos 50 (conclusão do edifício da Câmara municipal) (Figura 40).

Figura 42 - Avenida dos Aliados, vista aérea.
Clara Pimenta do Vale, 2008. Centro Civico da cidade após a intervenção de Álvaro Siza,no século XXI

É no final dessa década, mais precisamente em 1957, que se inicia uma importante fase de planeamento urbanístico, coordenada pelo arquitecto francês Robert Auzelle, e que se formaliza no Plano Director Municipal, apresentado em 1962. Esse plano, prevê a criação de uma nova entrada sul na cidade, situada no lado ocidental, através da construção de uma nova ponte rodoviária (Ponte da Arrábida). Esse facto urbano, realizado nos anos 60, vai contribuir para dinamizar o desenvolvimento de uma nova centralidade na zona da Boavista, afirmada pelo tráfego rodoviário de penetração urbana que reforça as articulações ferroviárias regionais (para norte litoral) já existentes (estação ocidental - 1872), bem como as articulações estabelecidas pelos transportes urbanos internos (Central de Recolha dos carros americanos - 1875).

Esta concentração de unidades de transporte, fixadas no século XIX, determina uma unidade espacial (construída entre 1866-1892) que se configurou no modelo francês da grande rotunda (Eugéne Henard), disciplinando todos os movimentos radiais e criando um espaço urbano circular (Dethier & Guiheux, 1994), que virá a ser ajardinado e monumentalizado - grandioso monumento / obelisco de memória à Guerra Peninsular, em 1909 (Fig. 8) (Magalhães, 2010). A esta centralidade

de comunicações e transportes junta-se uma unidade de espectáculos (Praça de Touros - 1870) (Figura 41).

Mas é o século XX, na sequência da Ponte da Arrábida (1962) que abre a segunda e decisiva fase para a caracterização urbana e funcional desta centralidade ocidental; converte-se numa expansiva zona comercial e de serviços, com a construção de um novo mercado (Mercado do Bom Sucesso - 1954/56) e com a instalação do primeiro centro comercial da cidade (Centro Comercial Brasília – 1974).

Neste período de reestruturação urbana da cidade, revela-se assim um mecanismo de urbanização e de criação de centralidade paralelo ao anterior, desenvolvendo-se um processo/ programa de valorização imobiliária da zona ocidental da cidade, reforçando o valor económico dos terrenos próximos do alinhamento costeiro (Foz e mar).

No século XXI, a centralidade urbana da Boavista é valorizadamente reforçada pela construção da Casa da Música (projecto de Rem Koolhaas - 1999-2005).

Dupla iniciativa – Planeamento urbano e investimento imobiliário

As duas mais importantes centralidades urbanas da cidade do Porto resultam de dois processos de urbanização distintos. Essa distinção está baseada em duas distintas iniciativas socio-económicas que determinam duas opostas estratégias de desenvolvimento urbano. Podemos isolar os distintos processos de urbanização isolando as duas iniciativas que estão na base da implementação dos principais projectos urbanos - ou a iniciativa pública (baseada no quadro do planeamento urbano) ou a iniciativa privada (baseada no quadro da promoção imobiliária).

Figura 43 - Plano Regulador da Cidade do Porto, Giovanni Muzio, 1939/1943.
[Tavares, Nonell & Domingues "Oporto", 1994, pp.145]

Esta iniciativa, responsável pela promoção imobiliária, tem uma primeira manifestação intencional para o eixo da Boavista logo no início do século XIX, ainda em 1833, quando «vários cidadãos interessados reconheciam como maior vantagem pública e particular a continuação da rua pelo menos até cruzar com a Estrada de Matosinhos» (Nonell, 2002, 353).

O século XIX é, para os principais países do centro e norte da europa, o século da emergência do planeamento urbano como disciplina técnica (arquitectura e engenharia) e como disciplina socio-económica (gestão política e administrativa).

Em Portugal, o esse enquadramento disciplinar autónomo é tardio; embora se tenha fixado a primeira lei-plano para o desenvolvimento urbano ainda em 1864 (restrita às cidades de Lisboa e Porto), isso não criou bases técnicas nem política para o planeamento urbano. Nem mesmo a criação do Ministério das Obras Públicas (1852) foi suficiente para impor os princípios de um planeamento territorial e urbano. A mudança política da monarquia para a república (1910) colocou nos quadros da autonomia municipal as bases estratégicas ao desenvolvimento urbano, mas sem que isso significasse a capacidade técnica para o executar. Exceptuando os casos dos dois maiores centros urbanos (Lisboa e Porto), não existiam serviços técnicos de arquitectura e planeamento na maioria das cidades portuguesas.

No entanto, as preocupações administrativas municipais de gestão do desenvolvimento da cidade do Porto reconhecem a importância do planeamento na modernização da cidade. Torna-se frequente recorrer ao estudo de exemplos internacionais e convidar técnicos internacionais para participar nas iniciativas especificas de reestruturação urbana planeada (Figura 43). Do mesmo modo, os técnicos portugueses, arquitectos e engenheiros, integram-se nesta dinâmica, pela participação em acontecimentos internacionais de discussão técnica e política. A própria municipalidade do Porto faz-se representar pelos seus técnicos em alguns desses congressos internacionais (Tavares & Vale, 2010).

Figura 44 - Vista aérea da Rotunda da Boavista.
Clara Pimenta do Vale, 2008. O grandioso monumento/obelisco de memória à Guerra Peninsular.
[Vale. "Um alinhamento urbano…", 2011, p.252]

Esta dimensão municipal no controlo administrativo e técnico do desenvolvimento urbano tem como consequência o benefício da proximidade, da eficácia da gestão urbanística espacial, e, sobretudo, da elaboração e execução de planos-projecto para o reordenamento de determinadas zonas [o que Aymonino (1984) designa como projectos globalmente constituídos]. É o que se verifica no Plano para o Centro Cívico, de Barry Parker, que desenvolve um projecto global para toda a zona central, desde a sua base urbana até à sua pormenorização arquitetónica e caracterização espacial.

Esta circunstância técnica vigorou apenas no ciclo político correspondente à República democrática, na qual o pendor local e municipal era dominante. A alteração política decorrente do golpe de estado militar (1926), que abre condições para a implantação de um regime totalitário (Constituído em 1933), conduz a uma inversão radical no panorama do enquadramento urbano. A centralização política que emerge da reabilitação do Ministério das Obras Públicas, tem como expressão a criação da figura dos Planos de Urbanização, pela lei de 1934, agora coordenados pela entidade administrativa central (Figura 43). A consequência imediata, apesar de se imporem à quase totalidade dos centros urbanos, é que raramente se tornam efectivos; muito menos se apresentam como planos-projecto de pormenorização. Assim sendo, o panorama que se abre nos anos 30 do século XX para os centros urbanos portugueses é que o seu desenvolvimento se baseia em estratégias conduzidas, maioritariamente, pela iniciativa privada.

Figura 45 - Avenida da Boavista, vista aérea.
Clara Pimenta do Vale, 2008. Empreendimento residencial William Graham.

O exemplo maior na cidade do Porto é precisamente o processo de urbanização que se verifica na centralidade da Boavista (extensivo ao eixo que leva ao mar, até ao ponto em que este se cruza com as radiais de atravessamento em direcção ao porto e ao aeroporto). Assim, o maior investimento nesta nova centralidade é promovido pelos privados, que é responsável pela consolidação deste eixo, num processo de investimento imobiliário, em ciclos sucessivos. Estes ciclos de urbanização determinam variações de tipologia, imagem arquitectónica e cércea edificatória. Entre os exemplos mais significativos desse investimento privado, enriquecedor do

eixo como artéria residencial, e definidor de uma tipologia de vilegiatura pitoresca, estão os palacetes construídos no final da década de 10 e década de 20 (Vale & Abrantes, 2010).

A partir da década de 30, os estratos económicos a que se destinam os empreendimentos são notoriamente mais baixos, em relação às moradias isoladas das décadas anteriores, quer pela imagem dos edifícios, quer pelas próprias áreas das construções, lotes, e implantações. Se observarmos os edifícios construídos nessa década, ao longo da Avenida da Boavista, correspondem a uma habitação individual ou geminada, mas contida nos custos (Vale & Abrantes, 2012).

A partir da década de 40, a urbanização desta artéria passa a ser mas «saltitante», isto é, pontualiza-se em operações de loteamento de antigas quintas.

A década de 60 é influenciada por dois factos de natureza distinta, mas que se refletem de forma directa no espaço: a promulgação do decreto sobre propriedade horizontal, em 1955, e a abertura da ponte da Arrábida, em 1963. De novo as operações se pontualizam em antigas quintas e instalações fabris desactivadas, que dão lugar a empreendimentos imobiliários de grande dimensão, como o promovido pela Sociedade de Construções William Graham. Corresponde à urbanização dos terrenos da antiga «Fábrica da Boavista», uma indústria têxtil fundada em 1889 pela família Graham, a mesma que produz e exporta o Vinho do Porto Graham. Este foi o mais importante empreendimento nesta zona da cidade, e também o maior em termos de área de implantação e construção, com elevados standards de qualidade (Figura 45) (Vale, 2011).

Figura 46 - Avenida da Boavista, vista aérea.
Clara Pimenta do Vale, 2008. Principais complexos residenciais e hoteleiros.
[Vale. "Um alinhamento urbano…", 2011, p.169].

Esta possibilidade é derivada do facto de toda a zona ocidental da cidade ser, na sua maioria, constituída por parcelas de dimensão considerável, o que facilita operações urbanísticas

concertadas, ou por construção conjunta de edifícios, ou unicamente pela divisão de uma determinada frente de rua em lotes de dimensões constantes.

Figura 47 - Cidade do Porto, vista aérea.
Clara Pimenta do Vale, 2008. O Rio Douro, as duas margens e as duas cidades (Porto e Vila Nova de Gaia) e as pontes ferroviárias e rodoviárias que articulam os territórios (a norte a sul do país).
[Vale. "Um alinhamento urbano…", 2011, p.167]

O tecido urbano da Avenida da Boavista (Figura 46) vai-se alterando a partir dessa altura de uma forma muito mais sensível. A escala dos empreendimentos cresce e a sua quantidade também. As operações imobiliárias por demolição de edifícios existentes e construção de novos, com cércea muito superior, acentuam-se nas zonas mais próximas à Rotunda e na própria Rotunda.

Os anos 80 apresentam uma fase de renovação desta centralidade, reforçada pelos investimentos que se prende com o papel metropolitano da cidade do Porto. Como cabeça dessa área, a cidade polariza todas as relações internacionais através dos núcleos relacionais - o porto de Leixões, o aeroporto, o terminal TIR. Este papel dinamizador de toda a área metropolitana reflete-se particularmente na centralidade da Boavista, reforçada pela fixação de unidades que representam os elevados padrões de actividades terciárias: empresas de carácter financeiro, as grandes cadeias de hotéis internacionais, comércio de luxo e serviços avançados (Figura 47).

Como elemento de maior simbolismo desta polaridade internacional, centrada na Boavista, tem de reconhecer-se a construção de um verdadeiro diamante arquitectónico que, já no século XXI,

vem coroar o Programa da Capital Europeia da Cultura atribuído à cidade do Porto, em 2001 - a Casa da Música de Rem Koolhaas (Figura 48).

Figura 48 - Vista aárea da casa da Música, projecto de Rem Koolhaas. Clara Pimenta do Vale, 2008. Um verdadeiro diamante arquitectónico que vem coroar o programa da Capital Europeia da Cultura, Porto 2001.

Referências

Aymonino, C. O significado das cidades. Lisboa: Presença, 1984.

Dethier, J. & Guiheux, A. (dir.). La Ville, art et architecture en Europe 1870-1993. Paris : Centre Georges Pompidou,1994 ; [ed cast. Visiones Urbanas, Europa 1870 - 1993, La Ciudad del artista La ciudad del arquitecto. Centre de Cultura Contemporània de Barcelona]

Magalhães, J. D. De Eugéne Hénard às rotundas portuguesas, Porto. Master Thesis, Faculdade de Arquitectura da U. do Porto, 2010

Mandroux-França, M. T. Quatro fases da urbanização do Porto no século XVIII, Porto: Câmara Municipal do Porto, 1984.

Nonell, A. G. Porto 1763/1852 A construção da cidade entre despotismo e liberalismo, Porto: Faup Publicações, 2002.

Real, M. L. & Tavares, R. "Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto". Povos e Culturas. Porto: No. 2, 1987, 389-417

Tavares, R. Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto. 1985-1986.

Tavares, R. “Oporto, History and Urban Development”. The Dictionary of Art Londres: Macmillan Publishers, 1996. www.groveart.com

Tavares, R. "Urban Recentering - Memory and Urban Refoundation. The Oporto Replanning of Central Area by Barry Parker (1916)". 11th Conference of the International Planning History Society. Barcelona: 2004

Tavares, R., Nonell, A. G. & Domingues, Á. "Oporto" IN Atlas histórico das ciudades europeas. Barcelona: Salvat, 1994.

Tavares, R. & Vale, C. P. d. "Urban and Architectural Reconfiguration In The Opening To Modernity - The Construction Of The City Of Oporto (Portugal) Between The Influence Of Beaux-Arts And The Modern Movement" 14th Conference of the International Planning History Society. Istambul: 2010

VALE, C. P. d. Um alinhamento urbano na construção edificada do Porto. O eixo da Boavista (1927-1999). Contributo para a História da Construção em Portugal no século XX. Porto: PhD thesis, Faculdade de Arquitectura da U. do Porto, 2011

Vale, C. P. d. & Abrantes, V. T. "Os processos de licenças de obra na cidade do Porto. Caracterização construtiva do património edificado entre 1911 e 1940 no Eixo da Boavista." Reabilitar. Lisboa: 2010

Vale, C. P. d. & Abrantes, V. T. "Entre tradição construtiva e modernidade arquitectónica. Caracterização construtiva da habitação corrente da cidade do Porto no segundo quartel do século XX." 4º Patorreb. Santiago de Compostela: 2012

17 . Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade

> *O Século das Artes tudo quer exactamente numerado, pezado, medido. O homem selvagem, e ainda o que está na infância da civilização, não chega com as suas poucas ideias e desejos, senão a hum pequeno numero de objectos; ... mas o homem perfeitamente civilizado extende o seu ser e a sua existência a huma multidão imensa de fruições e commodidades, as quaes ao mesmo tempo que fazem a vida mais vital e gostosa, pedem tambem huma ordem justa e exacta em tanta copia de ideias, para que se dirijão com acerto, e cheguem ao fim que se propoem, com presteza e segurança, as maiores que possivel for.*
>
> Joaquim de Foyos, 1791 in Memórias à Academia Real das Ciências (1797)

Esta comunicação pretende revelar uma base de investigação e interpretação de fontes da cartografia histórica, portuguesas e brasileiras, produzidas nos séculos XVIII e XIX, concretamente no período Mariano, centrada na realidade urbana do território nacional. Essa investigação esteve integrada em estudos doutorais, relacionados com planos e projectos de desenvolvimento territorial e urbano em Portugal, na viragem dos séculos XVIII-XIX, mais concretamente no período

TAVARES, Rui – "Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade". In IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto: Faculdade de Letras U.P., 2011 http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/99.pdf

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica

Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011

ISBN 978-972-8932-88-6

Rui Tavares - rtavares@arq.up.pt

Historiador. Centro de Estudos Arquitectura e Urbanismo (CEAU),

Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

"Niveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade"

Resumo

Esta comunicação revela uma base de investigação e interpretação de fontes da cartografia histórica portuguesa, produzidas nos séculos XVIII e XIX, centrada na realidade urbana do território nacional, concretamente no período Mariano e correspondente à influência das ideias fisiocratas francesas que domina a governação pós-pombalina. Esse Ideário orienta todas as bases políticas e culturais nas quais assenta o designio português de desenvolvimento económico interno, baseado na exploração dos recursos próprios e na livre circulação dos produtos. Foi alimentado e impulsionado por enquadramentos ideológicos, filosóficos e económicos, com base em reconhecimentos e levantamentos estatísticos e territoriais de âmbito civil, implementados no seio da Academia Real das Ciências de Lisboa, fundada em 24 de Dezembro de 1779 (dois anos após a subida ao trono de D. Maria e a mudança do ministério do reino), e publicados nas suas Memórias. Essa nova conjuntura determinou uma sequência de trabalhos cartográficos como base para sustentar todo o projecto de adequação do país à livre circulação, cujos níveis podemos reconhecer entre os levantamentos territoriais, os levantamentos urbanos, os projectos de equipamento e reordenamento das linhas de frente aquática das cidades (marítima ou fluvial), os projectos de abertura e equipamento das principais barras marítimas dos portos de Portugal, os projectos de construção e abertura de canais navegáveis dos principais rios que abrem esses portos continentais atlânticos, os projectos de construção de vias internas que, em articulação com essas linhas de circulação navegáveis ao interior, desenham uma primeira malha de estruturação territorial de intenção projectual e programática. Salientando os diversos níveis de representação cartográfica de Portugal como praticamente fundacionais de uma linha de conhecimento e de representação das características físicas do território, nas escalas que permitem equacionar os diversos projectos de transformação e reforma dos espaços urbanos, apresentam-se dois casos concretos: cidades de Porto e de Aveiro.

Abstract

This communication reveals a basis for investigation and interpretation of the sources of Portuguese historical cartography, produced in the eighteenth and nineteenth centuries, focusing on the country urban reality, particularly in the Mariano period and corresponding to an influence of French physiocrats ideas that dominated the post-Pombaline governance. These ideals guided all political and cultural bases in which Portuguese intention of domestic economic development relied upon, based

correspondente a toda influência das ideias fisiocratas francesas que domina a unidade política da governação pós-pombalina.

Esse Ideário revelar-se-à extremamente importante já que orienta todas as bases políticas e culturais nas quais assenta o desígnio português de desenvolvimento económico interno, baseado na exploração dos recursos próprios e na livre circulação dos produtos. Ideário esse que foi alimentado e impulsionado por enquadramentos ideológicos, filosóficos e económicos, com base em reconhecimentos e levantamentos estatísticos e territoriais, implementados no seio da Academia Real das Ciências de Lisboa, fundada em 24 de Dezembro de 1779, e por ela publicados nas suas Memórias (ver CARDOSO, 1989). Fundação que ocorre dois anos após a subida ao trono de D. Maria (morte de D. José a 24 de Fevereiro de 1777) e que, sobretudo, motivou uma substancial alteração na composição do ministério, que inevitavelmente decorreu do afastamento do marquês de Pombal (ver SERRÃO, 1986).

Uma sucessão de factos irão, então, marcar uma nova conjuntura política que, sem dúvida, parece apontar para a abertura de um novo alinhamento operativo que procura mais as vertentes de um quadro político próximo do pensamento fisiocrático, isto se avaliarmos os factos relativos às políticas com incidência no território e nos sectores-base ao seu desenvolvimento.

Assim, ainda no ano de 1777 e durante a década de 80 de setecentos, assiste-se a uma convergência de actos políticos e culturais, todos com um particular enfoque nas vertentes económicas e sociais que sustentam um desenvolvimento produtivo na articulação territorial, com uma significativa operatividade transformadora do espaço continental português, colocando a tónica nos recursos naturais e seus derivados cuja produtividade e circulação se procura «promover», «despertar», «aumentar», avaliando as «causas da perda» que deveriam ser corrigidas em procedimento técnico e reflexão teórica.

Estas duas coordenadas estarão presentes nos esforços para se reconhecer fisicamente o território nacional, avaliar e melhorar as suas capacidades produtivas, organizar e estruturar as vias físicas para uma adequada circulação de pessoas e, sobretudo, de bens produtivos. Essa circulação interna haveria de fomentar e sustentar um desenvolvimento interno, pondo em articulação fácil e permanente as diversas unidades de organização e fixação populacional do território, entre o interior norte / sul e poente atlântico, com uma incontornável e tão adequada quanto imprescindível articulação com o exterior.

Daí que seja fundamental o conhecimento físico e registo cartográfico que se adequem às linhas estratégicas seguidas para essas articulações e estruturas de circulação interna e relação com o exterior, que deveriam dar expressão a um plano de reestruturação do espaço e dos equipamentos, das principais cidades portuárias, mesmo que possa tornar-se bem evidente uma adequada hierarquia na definição do grau de reforma e da prioridade.

Uma coisa se pode revelar: estamos em presença de um plano de reforma do espaço urbano e do território que procura dotar Portugal de infraestruturas que sustentem um desenvolvimento económico não concentrado, ou nem sequer especializado, que se organiza pelo território de forma

MATOS, Artur Teodoro de. *Transportes e comunicações em Portugal, Acores e Madeira (1750-1850).* Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.

MASIERO, Roberto. *Il rilievo e la gestione della conoscenza critico - storico dell' architett ura,* in AA.VV. — *La cartografia par l' urbanistica e l'architettura.* Milão: Clup, 1985, pp. 231-235

MENDES, Humberto Gabrie. *Cartografia e engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII*. Aveiro: Separata do Vol. XL do Arquivo do Distrito de Aveiro, 1974. (Ver também a versão digital deste Boletim).

MENDES, Humberto Gabriel. *Cartografia e engenharia pombalinas da ria e barra de Aveiro*, Lisboa, Boletim do Arquivo Histórico Militar, Vol. 42-43, 1972-1974.

MENDES, Humberto Gabriel. *Catálogo de cartas antigas da mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastra*l, [Lisboa]: Instituto Geográfico e Cadastral, 1969

SÁ, José António. *Compêndio de observações que formam o plano de viagem política e filosófica que se deve fazer dentro da pátria, dedicado a Sua Alteza Real o Sereníssimo Príncipe do Brasil.* Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783.

SAVIGNAT, J.-M., *Dessin et architecture du moyen âge au XVIII siècle.* Paris : École Nationale Supérieure des Beaux-Arts 1983, p. 130 e seg.s.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. *História de Portugal* [1750-1807]. Vol. IV, Lisboa: Verbo, 1986.

Fig. 1 - José de Seabra da Silva (1732-1813)

mais livre do que a anterior conjuntura política, e que poderíamos mesmo reconhecer como anunciadora de uma abertura de cariz mais liberal, tendo em conta que algumas intenções se prolongam mesmo pelo século XIX, já no período Joanino.

Certo é que essa conjuntura, enquadrada pelos princípios fisiocratas, determinou uma sequência de trabalhos cartográficos como base para sustentar todo o projecto de adequação do país à livre circulação, cujos níveis podemos reconhecer entre os levantamentos territoriais, os levantamentos urbanos, os projectos de equipamento e reordenamento das linhas de frente aquática das cidades (marítima ou fluvial), os projectos de abertura e equipamento das principais barras marítimas dos portos de Portugal, os projectos de construção e abertura de canais navegáveis dos principais rios que abrem esses portos continentais atlânticos, os projectos de construção de vias internas que, em articulação com essas linhas de circulação navegáveis ao interior, desenham uma primeira malha de estruturação territorial de intenção projectual e programática.

É esta base de projecto que nesta comunicação se pretende expôr, salientando os diversos níveis de representação cartográfica de Portugal, que nela se podem reconhecer, como praticamente fundacionais de uma linha de conhecimento e de representação das características físicas do território, nas escalas que permitem equacionar os diversos projectos de transformação e reforma dos espaços urbanos portugueses, salientando a especificidade de dois casos concretos: das cidades de Porto e de Aveiro.

A conjuntura pós-pombalina – um novo alinhamento

Após o governo de D. José I / marquês de Pombal e a subida ao trono de D. Maria, no ano de 1777, registam-se factos políticos de enorme repercussão nas orientações e perspectivas de administração, gestão e actuação técnica operativa do território, das quais se podem reter como principais as enunciadas:

– o deferimento régio do pedido de exoneração de marquês de Pombal, nesse mesmo ano;

– a nomeação do novo ministério à frente do qual se encontra o visconde de Vila Nova de Cerveira (futuro marquês de Ponte de Lima) e o marquês de Angeja, em substituição do marquês de Pombal, também no mesmo ano;

– a ilibação de culpas do antigo Secretário de Estado José de Seabra da Silva e permitido o seu regresso do desterro de Angola, ainda em 1777;

– a promoção por Decreto de diversos membro da nobreza que se haviam conservado «desafectos» ao marquês de Pombal, igualmente no ano de 1777;

– são factos que marcam uma nova conjuntura política que tem sido designada como a «viradeira» para as reformas mariano-joaninas, como se essa alteração de rumo pudesse implicar um movimento de retorno a um quadro reformista anterior à linha josefino-pombalina, mas o que sem dúvida parece apontar, avaliando os factos relativos às políticas com incidência no território e nos

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

Fig. 2 - Esquema de Portugal indicando as aberturas das barras dos rios para os quais existe documentação cartográfica que regista projectos de regularização e navegabilidade dos rios para o interior até ao alinhamento da estrada projectada para a sua articulação terrestre. (Portugal, Atlas do Ambiente, Carta da Hidrografia Continental, Direcção Geral dos Recursos Naturais, esc. 1: 1000 000)

sectores-base ao seu desenvolvimento, é que se abre um novo alinhamento operativo que procura mais as vertentes de um quadro político próximo do pensamento fisiocrático .

A criação da Academia Real das Ciências de Lisboa, fundada em 24 de Dezembro de 1779, permitiu a promoção e a reunião de uma série de estudos de reconhecimento do território, de suas potencialidades económicas e deficiências de exploração, bem como do estudo e recolha de capacidades técnicas já criadas e utilizadas em outros reinos para actuar sobre o território, ao nível da produtividade e da circulação, estudos esses que acabarão por vir a publicados nas suas Memórias, dos quais se referem aqui uma pequena parte para exemplificar a sua importância no tema específico desta comunicação:

• Memoria sobre a melhor forma dos canaes e alveos dos Rios / [por] Jacob Chrysostomo Prætorius.- [Lisboa], 31-07-1782.- Fls. 250-253.

• Hydrorganica Applicada. Primeira Parte que trata de moinhos / [por] Jacob Chrysostomo Prætorius.- Lisboa, 27-07-1783.- Fls. 238-243[448].

• Dissertação sobre a analizi, e virtudes medicinaes das aguas thermaes das Fontinhas do sitio da Atalaia da Cidade de Tavira R[eino] do Algarve / [por] João Nunes Gago .- [S.l.], 1787.- Fls. 113-184.

• Architectura Hydraulica. Parte Preliminar. Memoria Hydrologica Historica, e Chimica sobre as substancias proprias a ser empregadas em Architectura Hydraulica / [por] Luiz Maximo Gorge de Bellegarde.− Lisboa, 1811.− 2 fls. em branco inums. + 1 fl. de anterrosto inum. + 1 fl. de rosto inum. + 1 fl. de índice inum. + 2 fls. de "Prefação" inums. + 112 fls. de texto nums. a tinta, frente e verso, de 1 a 224 + 3 fls. de índices nums. a lápis + 3 fls. em branco inums.; 4º [207 x 146 mm]

• Memoria sobre o modo mais vantajozo de remediar os inconvenientes das Prezas d'agoa para regar os Campos, fazer os Rios navegaveis, prevenir o seu areamento, profundar os Portos de Már, e outros uzos / [por] Custódio Jozé Gomes de Villasboas.− [S.l., s.d.].− Fls. 166-171.

• Memoria sobre a utilidade publica em se tirar o ouro das Minas, e os motivos dos poucos interesses dos Particulares que o minerão actualmente no Brazil / [por] Antonio Pires da Silva Ponte Leme.- [S.l., 1800?].- Existe uma cópia desta memória no tomo seguinte. Publicada nas *Memórias Económicas Inéditas (1780-1808). Lisboa: Academia das Ciências* de Lisboa, 1987, p. 319-336.- Fls. 165-181.

• Memoria Academica sobre o modo de honrar os Lavradores, e evitar a sua estupidez, e ignorancia, com aplicação à Provincia de Tras os montes / [por] D.r Jozé Antonio de Sa.- [S.l.,

448. A transcrição e estudo deste texto foram publicados por Jorge Augusto Miranda no 1º vol. de "Molinologia Portuguesa", de 2007, p. 45-62, com o título "Os moinhos de vento e as suas possibilidades nos manuscritos de Jacob Pratorius – Academia Real das Ciências de Lisboa, final do Séc. XVIII"

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

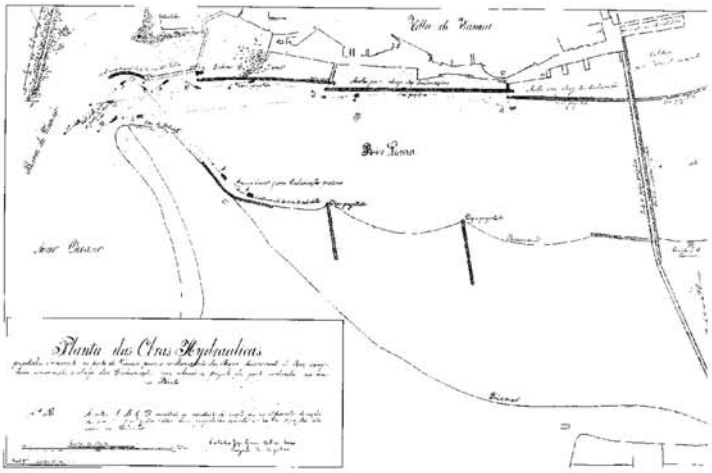


Fig. 3 - Viana do Castelo, 1795 – 1805 «Planta das obras Hidraulicas projectadas novamente para Melhoramento da Barra...», Custódio José Gomes Vilas Boas (1741-1808), cópia do século XIX que integra a fase de obras iniciada na conjuntura aberta já pelo Ministério das Obras Públicas, criado em 1852. In AMÂNDIO, 1994, mas para um maior rigor e ajustado contexto histórico veja-se, sobretudo, FERNANDES, 1992.

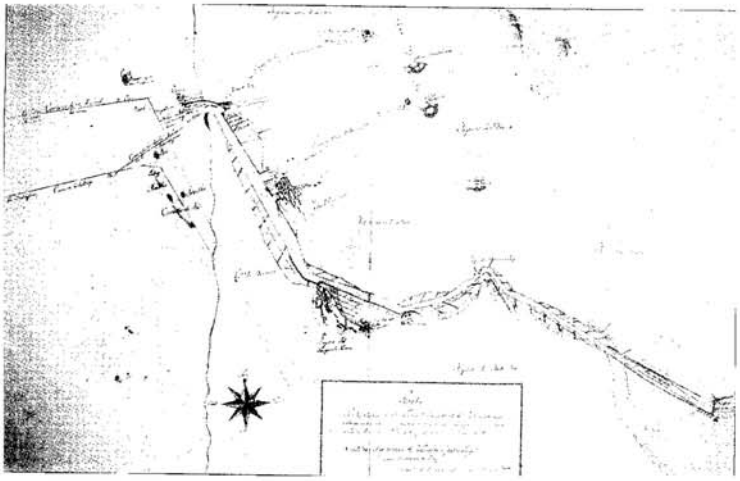


Fig. 4 - Esposende, Foz do Rio Cávado, 1795, «Planta do Encanamento do rio Cávado», Custódio José Gomes Vilas Boas (1741-1808), in CRUZ, 1970.

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

Fig. 5 - «Mappa topographico ... para servir ao delineamento da estrada desde Leiria athe Coimbra...», 1792, Inácio José Leão, Joaquim de Oliveira, João Manuel da Silva, CA438|IGP

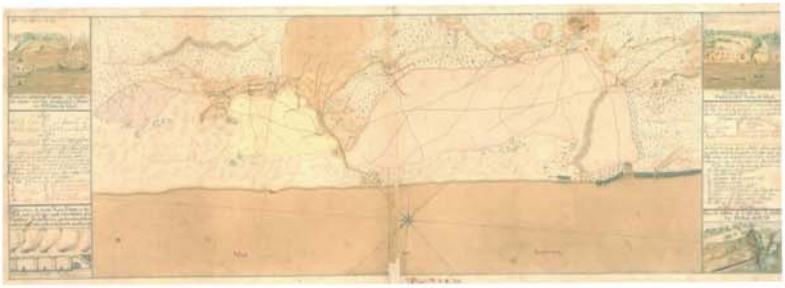
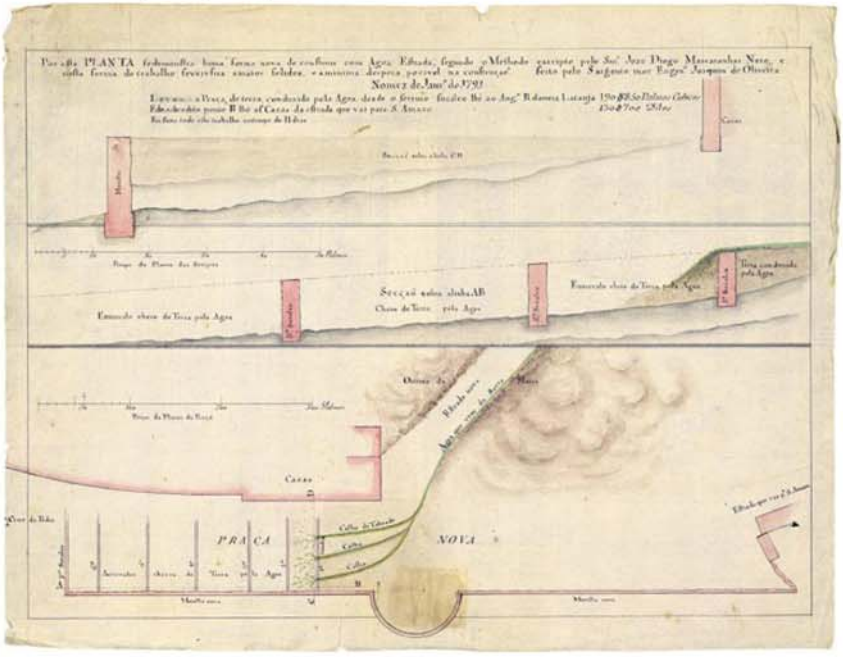


Fig. 6 -«Mappa dos pinhaes de S. Mag.de e da Universidade de Coimbra, da Caza do Infantado e do Conselho de Leyria», Guilherme Elsden, [ca 1765], CA111|IGP



IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

Fig.7 - «Por esta Planta se demonstra huma nova forma de construir com agoa estrada, segundo o methodo escripto pelo Snr. Joze Diogo Mascarenhas Neto...feito pelo sargento mor engen.º Joaquim de Oliveira no mez de Janr.º de 1791», Joaquim de Oliveira, 1791, CA458|IGP

Fig. 8 - Planta relativa ao projecto de construção da estrada de Leiria a Coimbra, 1794, «Projecto p.ª a ponte do Salgr.º [Material cartográfico]. - [Escala não determinada]. - [S.l.] : [s.n.], [ca. 1794].». CA451|IGP

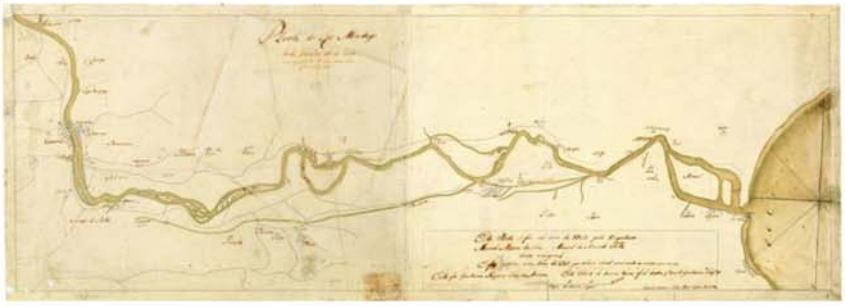


Fig.8 - Rio Mondego, 1780, «Planta do rio Mondego desde Coimbra até ao mar, com o projecto de hum novo alveo p.S o dito rio», Manuel de Azevedo Fortes, Isidoro Paulo Pereira, Manuel Mexia da Silva, CA320|IGP

1787].- Publicado nas *Memórias Económicas Inéditas (1780-1808). Lisboa:* Academia das Ciências de Lisboa, 1987, p. 89-96.- Fls. 228-242.

• Plano de erecção de Montes pios pecuniarios para o maior fomento da Agricultura, Artes, e Comercio / [por] Hum Anonimo Zeloso do bem publico.- [S.l.], 1781.- Publicado nas *Memórias Económicas Inéditas (1780-1808). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa,* 1987, p. 167-182.− Fls. 97-112.

• Memoria sobre a necesidade de cultivar agricultar os Baldios em Tras os Montes / [por] Jozé Antonio de Sá.- [S.l., 1790].- No fl. 148: "Imprimase, e volte a conferir. Meza, 8 de Agosto de 1791". Assinatura de José Correia da Serra e três rubricas. Publicado nas *Memórias Económicas Inéditas (1780-1808). Lisboa: Academia das Ciências de Lisboa,* 1987, p. 244-252.− Fls. 143-149.

•[Inquérito aos lavradores de Trás-os-Montes e inquérito aos cultivadores de vinhas em Portugal] / [por] Dr. Constantino Antonio Botelho de Lacerda Lobo.- [S.l., s.d.].- Publicado nas *Memórias Económicas Inéditas (1780-1808). Lisboa: Academia das Ciências* de Lisboa, 1987, p. 37-55.− Fls. 170-204

• Memoria pela qual se dá conta a Academia das Sciencias de Lisboa das tranzaçoens da Sociedade Economica da V.ª de Ponte do Lima, no ano de 1780, primr.º dipois da sua instituição / [por António de Araújo de Azevedo?].- Ponte de Lima, 8-01-1781.-Publicada em 1950 por Moses Bensabat Amzalak em *A sociedade económica de Ponte de Lima.− Fls. 139-142*[449].

Protagonistas políticos e técnicos – alguns nomes ligados ao processo aqui exemplificado

José de Seabra da Silva (1732-1813)

Fez o seu doutoramento em Direito em 1751 pela Universidade de Coimbra, sessão à qual assistiu o primeiro-ministro Sebastião José de Carvalho e Mello. Em 1771 chegou a secretário de estado adjunto do Marquês de Pombal, depois de passar por outros cargos, o qual lhe doou a Quinta do Canal em 1769, edifício que tinha pertencido aos jesuítas e que foi confiscado à companhia após a sua expulsão do país.

Poucos anos depois, José de Seabra e Silva foi demitido, expulso da corte e degradado para Pedras Negras de Pungo Andongo, por ordem do rei D. José I.

Ao que se diz, José de Seabra comunicou à rainha um projecto de que só ele, o rei e o Marquês tinham conhecimento. Certo é que a rainha quando subiu ao trono deu perdão a José de Seabra, este voltou a Lisboa e chegou a ser Ministro de Estado dos Negócios do Reino (1788).

449. *Ver para todas estas referências de estudos e para as cronologias factuais mencionadas HISTÓRIA de Portugal em Datas. Coord. António Simões Rodrigues, Lisboa: Círculo de Leitores, 1994*

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

Fig. 7 - Coimbra, sáculo XVIII final, representação parcial da «Planta de Coimbra e seus contornos sobre o rio Mondego», CA393|IGP

ISBN 978-972-8932-88-6

Fig. 8 – Coimbra, CA392|IGP

Fig. 9 - Coimbra, «Mappa Thopografico Da Cidade de Coimbra Com a Divizão Das Antigas Freguezias», CA391|IGP

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

Fig. 10 – Porto, 1791, «Vista da Cidade do Porto, desde a Torre da Marca athe as Fontainhas... Oferecida a José de Seabra da Silva [Aguilar delin. e exculp. no anno de 1791]», Manuel Marques de Aguilar (1767-1816). Nesta gravura se expressa muito bem a importância do movimento portuário e se revela um perfil-plano da cidade onde se dão por terminados alguns edifícios que não chegariam a ser construídos conforme o representado.

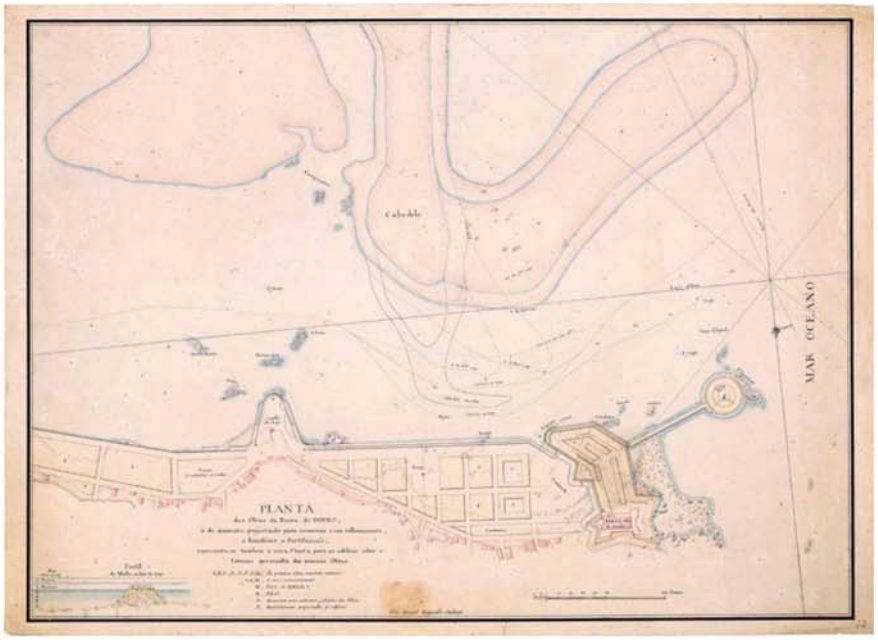


Fig. 11 - Porto, [1795-97], «Planta das obras da barra do Douro e do aumento projectado para conservar o seu milhoramento e beneficiar a fortificaçao...», Reinaldo Oudinot, CA303|IGP

Em 1799 foi demitido pelo príncipe regente em virtude de ter opinado no sentido de serem ouvidas as cortes; regressou de novo à Quinta do Canal de onde não podia sair e só volvidos 5 anos o, já rei D. João VI, permitiu a sua ida para Lisboa.

Em 1807 foi convidado por Junot para ministro mas recusou e foi um dos organizadores da *Sociedade Restauradora* que se opunha ao domínio francês (ver *Dicionário de História de Portugal)*.

Estevão Dias Cabral (1734-1811)

Fez carreira em Itália como professor de matemática no Colégio Romano e como "Hidráulico" estudou e planeou o aproveitamento das águas do rio Velino na sua junção com o rio Nera, estudo que veio a publicar em Itália no ano de 1786.

Estudava em Coimbra, no Colégio das Artes, quando se deu a expulsão dos Jesuítas, vindo a refugiar-se em Itália, regressando a Portugal em 1788, no ano seguinte foi incumbido de «estudar a corrente do rio Tejo e de propor os planos de melhoramentos necessários das suas margens, para que as inundações não inutilizassem os trabalhos agrícolas e não ficasse prejudicada a navegação.»

Trabalharia neste projecto e também no rio Mondego até ao fim dos seus dias, em 1811, escrevendo vários trabalhos incluídos nas Memórias da Academia Real das Ciências, de que foi um dos primeiros sócios.

Publicou: "Notícias do encanamento do Mondego desde o ano de 1790 até ao ano de 1799" e "Relação da visita feita ao Tejo no mês de março de 1789", datado de 26 de Abril de 1789 (volume in-fólio de 17 folhas inumeradas existente na Real Biblioteca da Ajuda). Esteve também na barra de Aveiro, em 1791 (VITERBO, vol.I, p.147).

Guilherme Elsden

Inglês, desconhece-se o ano e o motivo por que veio para Portugal; esteve em Coimbra, ao serviço do marquês de Pombal ao tempo em que a Universidade foi restaurada quando foi incumbido de assistir à posse dos terrenos e edifícios destinados às novas oficinas, juntamente com o seu colega o capitão Isidoro Paulo Pereira. Foi também um dos engenheiros encarregados do melhoramento da barra de Aveiro.

«Por aviso de 27 de Novembro de 1777 foi o tenente-coronel engenheiro Guilherme Elsden com o capitão do mesmo corpo Izidoro Paulo e o ajudante do mesmo corpo Manuel de Sousa Ramos: e tambem foram nulos os resultados d'esta comissão».

"Roteiro das estradas de Salvaterra e de Pancas para o Pinheiro – Tirado do Mappa Geral das Reaes Coutadas por ordem do Tenente Coronel Guilherme Elsden. Côrte de Salvaterra de Magos 8 de Fevereiro de 1771" (VITERBO, vol.I, pp. 297,299)

A conjuntura política que se abre após a subida ao trono de D. Maria, que se apoia no novo ministério que integra nomes cujo papel e perfil políticos teriam sido minimizados e, até, desprezados pelo marquês de Pombal (entre os quais se conta José de Seabra da Silva), é

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

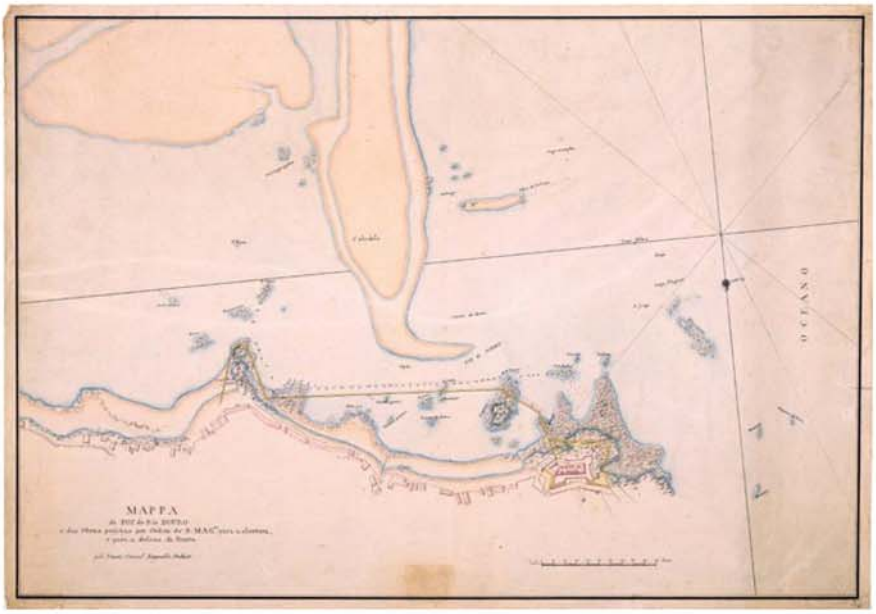
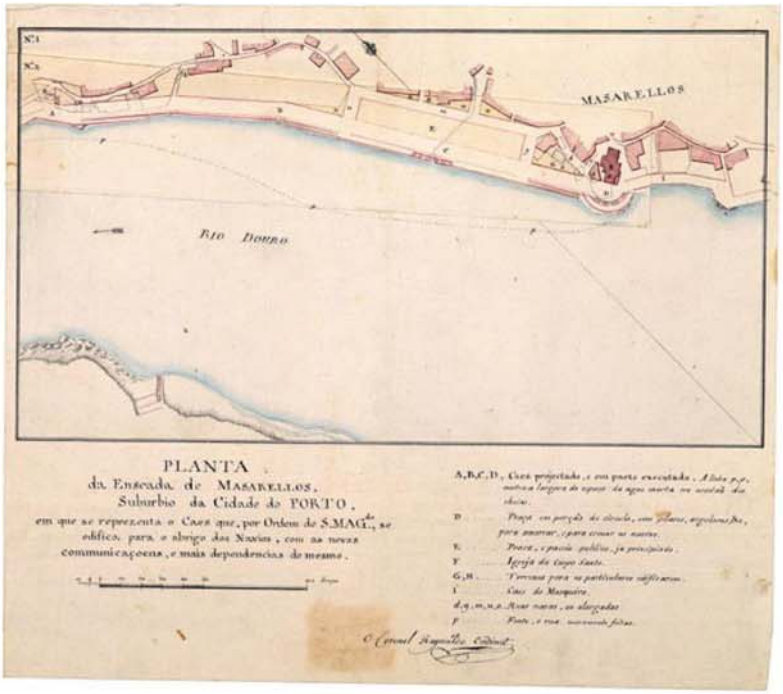


Fig. 12 - Porto, [1795-97], «Mappa da foz do rio Douro e das obras projectadas por ordem de S. Mag.de para a abertura e para a defeza da barra», Reinaldo Oudinot, CA301|IGP



determinante para um projecto novo de desenvolvimento do território, de matriz essencialmente civil. Apesar da conjuntura militar das invasões francesas ter perturbado a sua aplicação, o que é indiscutível é que os esforços foram intensos e coordenados para se reconhecer as condições reais das principais barras marítimas do país e para elas se projectar um conjunto de melhorias que visavam a sua franca e segura abertura, ao mesmo tempo que se procurava abrir os canais fluviais para uma navegação interna articulada com uma linha de circulação terrestre (uma estrada real) que alinhava ao longo da costa, unindo as principais cidades.

O alinhamento das imagens que se segue procura documentar esse processo, referido essencialmente aos casos de estudos da nossa investigação – Porto e Aveiro. Os restantes exemplos são aqui mencionados para permitir acentuar a base civil e não militar desse processo, realizado no âmbito do Ministério de Estado dos Negócios do Reino. O que aqui interessa realçar é um conjunto de iniciativas, que se tem conhecido e publicado, interpretadas em demasiada restrição casuística, e que, se vistas em conjunto, revelam um programa / plano / projecto de dimensão nacional, plenamente articuladas entre si e, por vezes, coordenadas até entre o poder central e o poder local. Por exemplo, o projecto para a grandiosa ponte sobre o Douro, à data em que se colocou como solução projectável (1802), só pode ser compreendida quando integrada nesses esforços. Outro aspecto a realçar é que esta conjuntura esteve também na base de um importante exercício de reconhecimento e representação cartográfica de muitas das cidades (algumas delas pela primeira vez representadas) e para as quais também se projectariam novos espaços urbanos e diversas regularizações dos existentes, de modo a preparar as cidades para o seu renovado papel de centros regionais e locais da circulação de produtos e pessoas. O exemplo de Aveiro é, nesse aspecto, singular, com uma marcação de projecto para a regularização dos seus canais internos e para a criação de uma nova praça ordenada.

Uma conjuntura semelhante só voltará a surgir quando as determinações das novas condições económicas e sociais se ajustarem, para a realidade portuguesa, ao que vinha transformando o mundo produtivo e a sua respectiva base económica decorrentes das alterações oitocentistas no centro e norte europeu. As alterações estruturais que o século XIX introduz ganham dimensão quando se ajustam a uma transformação profunda das articulações territoriais, a todos os níveis da circulação. A integração em redes ferroviárias e rodoviárias altera o quadro de relações territoriais e as suas hierarquias nucleares, para se revelar uma dinâmica de complementaridades a diversas escalas e ritmos: local, regional, nacional e mesmo continental. A estruturação ferroviária, como canal privilegiado de articulação terrestre fixa, vai abrir essa conjuntura em ambição quase global, quer ao nível da circulação de pessoas quer ao nível da circulação de mercadorias. Contudo, os ritmos de inscrição dessa infra-estrutura no território dependerá das circunstâncias económicas e políticas de cada reino e, por isso, a rede é uma ambição *ómega* sempre difícil de alcançar.

Para nós, Portugal, essa aproximação faz-se no quadro do Ministério das Obras Públicas, no quadro dos governos Regeneradores, que durante toda a segunda metade do século XIX irão procurar dotar as barras portuárias de condições para a circulação marítima segura propicia ao desenvolvimento do movimento portuário, dotar as cidades de infra-estruturas urbanas e

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

Fig. 13 - Porto, [1795-97], «Planta da enseada de Masarellos: Suburbio da cidade do Porto em que se reprezenta o caes que por ordem de S. Mag.de se edifica para o abrigo dos navios...», Reinaldo Oudinot, CA305|IGP

Fig. 14 - Porto, 1797, «Planta da ribeira da cidade do Porto», Reinaldo Oudinot, CA382|IGP

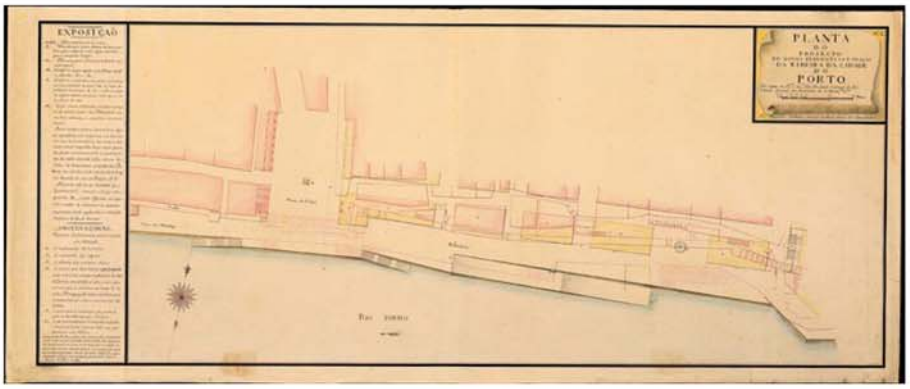


Fig. 15 - Porto, 1797, «Planta do projecto de novas serventias e praças da ribeira da cidade do Porto», Reinaldo Oudinot, CA383|IGP

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

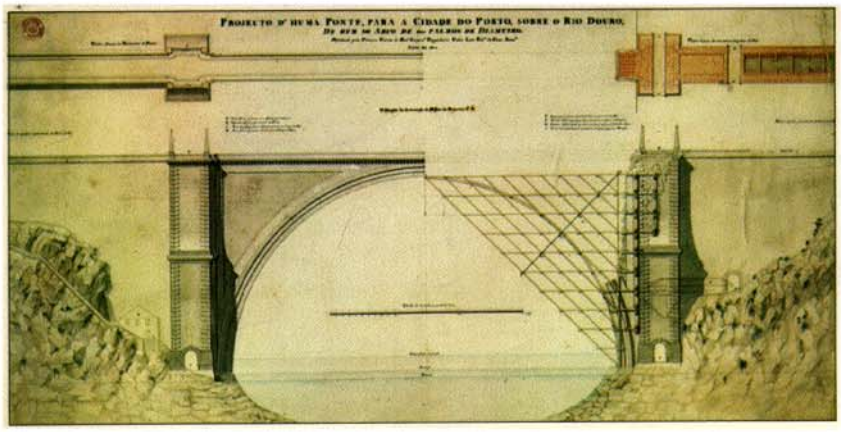


Fig. 16 - *"Projecto d'huma ponte, para a Cidade do Porto sobre o rio Douro. De hum só arco de 600 palmos de diâmetro".* Carlos Amarante, 1802

Carlos Luiz Ferreira da Cruz Amarante (n.Braga 1748; m. Porto 1815). Capitão do exército, integrou o Real Corpo de Engenheiros. É-lhe atribuida também a Ponte das Barcas, de 1806.

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

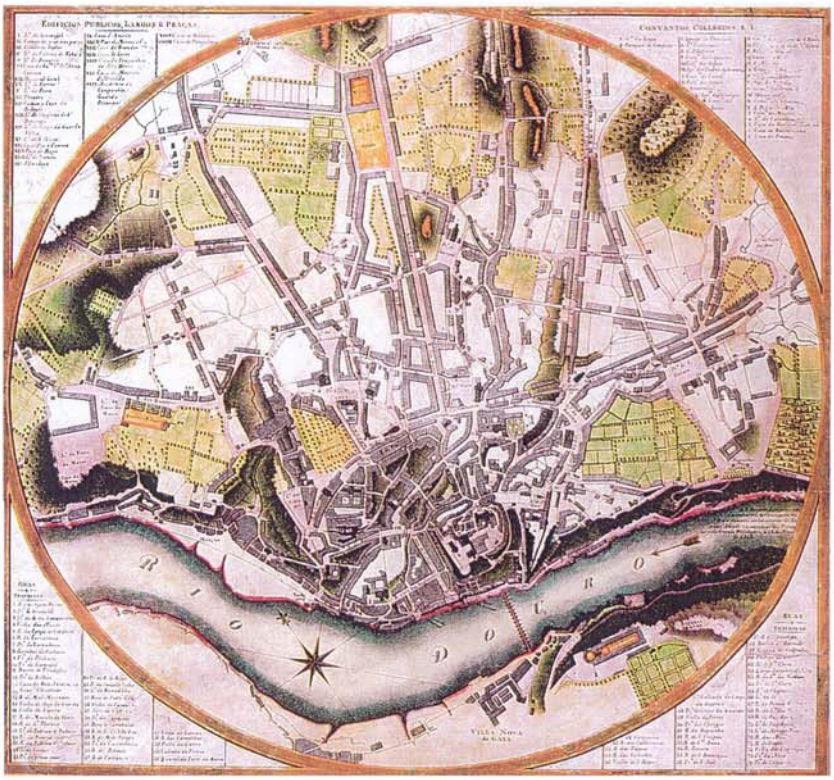


Fig. 17 - Porto, 1813, 1º registo cartográfico da cidade do Porto (Planta urbana). Apesar de estar integrado na conjuntura militar das invasões francesas o seu aproveitamento teve fins civis, comprovados pelos inúmeros exemplares conhecidos que acentuavam diferentes elementos da realidade urbana, como neste caso onde se torna muito evidente as características urbanas da cidade construída e da cidade "verde".

Fig. 18 - Aveiro, 1779, «Mapa topografico da barra, rios e esteiros da cidade de Aveiro com parte do rio Vouga, e de toda a costa para o norte desde a dita barra thé r do Porto, e para o sul da mesma barra de Aveiro thé defronte de Mira ... », Izidoro Paulo Pereira, Manuel de Sousa Ramos, CA312|IGP

articulações ferroviárias capazes de as integrarem nas redes de circulação, ligadas com os portos marítimos, e, não menos importante, proporcionar uma base de reconhecimento cartográfico das realidades urbanas de forma a poder controlar-se os melhoramentos propostos através de uma visão global da cidade – são os Planos Gerais de Melhoramentos que, por iniciativa do poder central (Lisboa e Porto) ou por iniciativa do poder local (para outras cidades do norte de Portugal – ex. Guimarães, Viana do Castelo, Viseu …) se vão desenhando (ver FERNANDES, 1992).

Essa conjuntura, porém, não ignora (como quase nunca acontece) todos esforços feitos anteriormente, sobretudo os estudos que, em muitos casos, não chegaram a desenvolver em obra. Esta é a razão por que um tempo longo de observação, para além de uma dilatada visão espacial, nos ajuda a melhor compreender os programas e as suas respectivas conjunturas, ao mesmo tempo que ressalta um Plano / Desígnio setecentista que é transversal a essas mesmas conjunturas, difícil de implementar, mas não, por isso mesmo, abandonado.

Referências bibliográficas

AA.VV. — História e Desenvolvimento da Ciência em Portugal. Lisboa, Publicações do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, 1986

AMÂNDIO, Bernardino. O Engenheiro Custódio José Gomes de Vilas Boas e os portos de mar de Esposende em 1795 e Viana em 1805. Viana do Castelo: ed. Dos "Amigos do Mar", 1994, pp.43, 99.

CARDOSO, José. O pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIII, 1780-1808. Lisboa: Editorial Estampa, 1989

CRUZ, António (coord.). Geografia e Economia da Província do Minho nos Fins do Século XVIII. Porto: Centro de Estudos Humanísticos, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1970.

FERNANDES, Mário Gonçalves. Viana do Castelo: obras públicas e evolução do espaço urbano (1855-1926).Porto: Revista da Faculdade de Letras – Geografia, I série, vol. VIII., Porto, 1992, pp. 65-162

HISTÓRIA de Portugal em Datas. Coord. António Simões Rodrigues, Lisboa: Círculo de Leitores, 1994

JESUS, Elisabete, SILVA, Hugo Ribeiro da. Viana e o acesso ao mar nos finais do Antigo Regime. http://jornadasdomar.marinha.pt/PT/trabalhos/Documents/2004/228-Viana.pdf

LOUREIRO, Adolfo. Memoria sobre o melhoramento do Mondego entre Coimbra e Foz-Dão. Lisboa: Imprensa. Nacional, 1880.

LOUREIRO, Adolfo. Memoria sobre o Mondego e barra da Figueira. Imprensa Nacional, 1874

LOUREIRO, Adolfo. Os portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes. 3 Vols., Lisboa: Imprensa Nacional, 1907.

IV Simpósio LusoBrasileiro de Cartografia Histórica
ISBN 978-972-8932-88-6

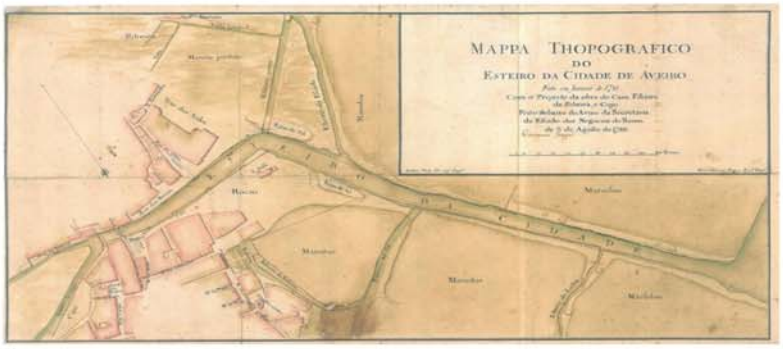


Fig. 19 - Aveiro, 1780-1781, «Mapa topográfico do esteiro da cidade com projecto da obra do cais e regularização do canal central», Giovanni Iseppi, Isidoro Paulo Pereira, Manuel de Sousa Ramos, CA318|IGP

MATOS, Artur Teodoro de. Transportes e comunicações em Portugal, Acores e Madeira (1750-1850). Ponta Delgada: Universidade dos Açores, 1980.

MASIERO, Roberto. II rilievo e la gestione della conoscenza critico - storico dell' architett ura, in AA.VV. — La cartografia par l' urbanistica e l'architettura. Milão: Clup, 1985, pp. 231-235

MENDES, Humberto Gabrie. Cartografia e engenharia da Ria e Barra de Aveiro no último quartel do século XVIII. Aveiro: Separata do Vol. XL do Arquivo do Distrito de Aveiro, 1974. (Ver também a versão digital deste Boletim).

MENDES, Humberto Gabriel. Cartografia e engenharia pombalinas da ria e barra de Aveiro, Lisboa, Boletim do Arquivo Histórico Militar, Vol. 42-43, 1972-1974.

MENDES, Humberto Gabriel. Catálogo de cartas antigas da mapoteca do Instituto Geográfico e Cadastral, [Lisboa]: Instituto Geográfico e Cadastral, 1969

SÁ, José António. Compêndio de observações que formam o plano de viagem política e filosófica que se deve fazer dentro da pátria, dedicado a Sua Alteza Real o Sereníssimo Príncipe do Brasil. Lisboa: Oficina de Francisco Borges de Sousa, 1783.

SAVIGNAT, J.-M., Dessin et architecture du moyen âge au XVIII siècle. Paris : École Nationale Supérieure des Beaux-Arts 1983, p. 130 e seg.s.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo. História de Portugal [1750-1807]. Vol. IV, Lisboa: Verbo, 1986.

REFLEXÃO FINAL - NOTAS CONCLUSIVAS

O alinhamento narrativo, exposto neste trabalho, permite isolar um quadro conclusivo cujas notas são, em si próprias, bases de reequação interpretativa, reinícios de um percurso interrogativo para continuar a investigar a cidade enquanto totalidade física e cultural. Não perdendo nunca de vista o contexto geral da cidade, no tempo e no espaço, essa investigação há-de continuar a centrar-se na cidade do Porto, no período da administração municipal republicana, e há-de continuar a questionar a integração da cidade naquele mesmo contexto geral, no período contemporâneo e no espaço europeu, ocidental e peninsular, avaliando as similitudes e as diferenças, procurando reter proximidades de modelo de desenvolvimento urbano e de práticas políticas para a gestão urbanística, obedecendo à seguinte formulação: se e até que ponto, em que medida e com que valor, a cidade do Porto é um exemplo de continuidade histórica em tempo longo, numa sucessão de ciclos ordenados que reforçam a memória urbana e estabelecem os níveis de refundação urbana que renovam as ordens políticas e as composições formais, os significados e as imagens arquitectónicas de um reordenamento espacial que se identifica em centralidade reforçada e reconstruída – uma recentrocidade.

Essa continuidade e essa proximidade a modelos e práticas da cidade europeia ocidental é uma primeira nota que importa reter. Como se pode reconhecer nos textos que compõem a Parte I, a cidade do Porto é uma cidade de cariz anglo-saxónico na sua estrutura elementar de várias unidades de fixação, uma rede de núcleos-base originais desde tempos pré-nacionais que, como Londres, lhe poderia valer o epíteto de cidade das aldeias. Essa rede original, que marca e demarca o território urbano, constituí uma das maiores e mais significativas permanências, garantindo a continuidade de

uma matriz polinuclear que vem a apresentar-se como a base de uma estrutura de centros, diversificados na sua polaridade funcional e na sua dimensão formal, mas que, na viragem do século XIX, se reforça em vitalidade económica e administrativa para se transformar na estrutura de centralidades complementares ao centro urbano tradicional, ou seja, um recentramento que acompanha as mutações urbanas europeias decorrentes das redes de circulação territorial, quer fluviais quer terrestres.

Ainda que com desfasamentos cronológicos, o que parece evidente é que a cidade do Porto acompanhou as mudanças do século, estruturando uma integração urbana nas redes de circulação acelerada (ferroviária, rodoviária e marítima), equipando-se e reestruturando-se de modo a garantir esse contínuo reinício que assegura uma permanência memorável. Mas essa actualização é feita numa constante abertura ao quadro exterior, procurando uma informação e, até, uma colaboração técnica externa nos países europeus que registam uma maior capacidade teórica e técnica para resolver os novos problemas da aceleração urbana contemporânea, que exigem novas estruturas e respectivos enquadramentos administrativos. Tal como em outros tempos, decorrente certamente dessa permanente relação atlântica e portuária, essa abertura motiva as administrações municipais oitocentistas e vintistas, sobretudo as saídas da revolução liberal e da implantação da república, a procurar modelos administrativos e técnicos europeus, sobretudo franceses e ingleses, acompanhando os debates políticos da gestão e do planeamento urbanísticos através do envio de técnicos municipais aos principais congressos internacionais, bem como estabelecendo contactos e garantindo condições para a vinda de arquitectos e engenheiros que serão contratados para desenvolver trabalhos de projecto urbano e outros melhoramentos infra-estruturais que acompanhassem as vertentes de uma modernidade urbana e arquitectónica, presentes nas grandes cidades e capitais europeias, sobretudo em Paris e Londres. Entre os técnicos e serviços que foram contratados fora de Portugal, regista-se sobretudo os que o município garante para projectar e construir as redes urbanas de abastecimento de água e saneamento – a companhia francesa *Des Eaux por l'Etranger* e a firma inglesa *Hughes & Lencaster* – ou para projectar e construir as travessias rodoviárias fixas e permanentes do rio Douro – a companhia francesa para a construção da Ponte Pênsil (*Claranges Lucotte & Cie*) e a companhia belga para a construção da Ponte Luís I (*Société Willebroeck*) – bem como para planear e projectar a renovação do seu Centro Cívico e a reestruturação urbana que devia ordenar a aproximação ao mar e as articulações com o sul e com o novo porto comercial de Leixões – o arquitecto inglês Barry Parker, no período republicano, e os arquitectos italianos Giovanni Muzio e Marcello Piacentini, já no período do Estado Novo, a que se sucedeu o arquitecto e urbanista francês Robert Auzelle. São circunstâncias que complementam as influências e aproximações aos quadros europeus que as iniciativas promovidas pelo próprio governo central abrem na cidade, garantindo, mais uma vez, que o Porto se reequipa com elementos e unidades funcionais que alinham pelo figurino do norte e centro europeu, como é o caso das estruturas portuárias da Alfândega Nova (com projecto e construção a serem orientados pelo engenheiro francês Colson) e da Ponte D. Maria (que traz ao Porto o engenheiro Eiffel).

A preocupação de acompanhar os tempos e os modos da governação urbana europeia, verifica-se no reforço dos quadros técnicos municipais, com um maior incidência da vertente arquitectónica. Contratam-se arquitectos, espcialmente os qualificados no estrangeiro, sobretudo em França, como é o caso do arquitecto Marques da Silva e, especialmente, do arquitecto Correia da Silva, que vem a assumir a responsabilidade municipal e a sua autoria em dois dos mais emblemáticos edifícios do período republicano – os novos Paços do Concelho (que integra a renovação do centro e torna-se no edifício representativo da administração municipal, especificamente construído para esse programa) e o Mercado do Bolhão (que completa a renovação do centro, ao nível das iniciativas construtivas municipais, equipando a cidade com um renovado edifício de mercado, enobrecendo as funções sociais do abastecimento diário de géneros à cidade). Em ambos os casos, e também em toda a arquitectura desenhada pelo arquitecto Marques da Silva (enquanto arquitecto municipal e, depois, enquanto arquitecto liberal) está bem evidente a preocupação de uma alteração da imagem arquitectónica da cidade, acompanhando os figurinos das cidades continentais europeias, seguindo os modelos da escola beaux-arts que dominavam as arquitecturas mais emblemáticas dos centros urbanos europeus.

O reforço da autonomia administrativa municipal e da capacidade técnica de garantir uma gestão urbana capaz de diminuir o peso e a influência dos interesses privados é outra nota conclusiva a reter. Na Parte I e na Parte II deste trabalho, pode recolher-se as entradas fundamentais que permitem evidenciar as alterações que marcam a administração municipal, quer no quadro das mudanças políticas da constitucionalidade liberal quer no quadro das radicais alterações de regime que a implantação da república obrigou. Em ambas as situações, decorrem profundas alterações do direito administrativo central e local, pelo desenvolvimento de uma base constitucional, liberal e democrática, que garanta as liberdades individuais e os direitos de cidadania, orientando as práticas políticas para os interesses relacionados com o bem público e a melhoria das condições sociais de todos os que habitam as cidades. Isso implica a introdução de novos temas e novos programas para satisfazer as necessidades básicas de uma população concentrada, especializada por níveis de funcionalidade laboral, que resolva as assimetrias e as desigualdades ao nível da habitação, saúde, abastecimento, higiene e salubridade. O aumento dos fluxos migratórios internos é também uma situação presente na cidade do Porto, entre os séculos XIX e XX, com todos os problemas daí decorrentes e que agravam, de modo muito imediato, os índices de concentração habitacional, tornando evidente que a cidade não dispõe de espaços domésticos por habitante capaz de garantir as mínimas condições de salubridade da vida urbana. Assim, tornam-se temas urbanos decisivos da boa administração, um pouco por toda a europa e também na cidade do Porto, ligados a uma autonomia política municipal, que ambiciona impor a esfera do poder local e encontrar as soluções por via da iniciativa pública. Entre os temas, salinta-se as questões urbanas ligadas à habitação económica, ao abastecimento de géneros, ao abastecimento de água domiciliada, ao saneamento e salubrização das habitações, da higiene urbana e das águas pluviais, dos enterramentos, das circulações urbanas de pessoas e mercadorias, dos transportes urbanos em geral e das suas pontualidades e articulações com

os transportes regionais, nacionais e internacionais. Emerge a preocupação de circunscrever esses programas na esfera do município, não já apenas na sua fiscalização das acções desenvolvidas por privados a quem se haviam adjudicado os serviços, mas o de criar estruturas municipais para a execução e administração dos serviços-base de toda a vida urbana. Essa ambição política é difícil de pôr em prática, pelos compromissos assumidos antes das mudanças de regime, mas todas as administrações republicanas alinham por esse rumo orientador, de municipalismo da vida urbana, que conduz ao surgimento de uma estratégia de governo local verdadeiramente novo – o da municipalização dos serviços básicos de abastecimento de água, saneamento e transportes, criando os chamados serviços municipalizados. Todas estas novas unidades administrativas exigem casas próprias, corpos técnicos próprios, meios próprios de gestão que, uma vez integrados na esfera municipal, dão uma visibilidade pública das administrações locais, ao ponto de inscrever na cidade uma nova estrutura edificada com uma nova arquitectura que amplia a imagem representativa do poder local. Não se esgota no edifício sede do poder, novo e definitivamente marcante do centro da cidade desde 1915/20, mas prolonga-se pelo mercado central diário e pelo mercado municipal abastecedor de grosso, pelo matadouro municipal, pelos balneários municipais, pelos lavadouros municipais, pela colónia balnear marítima municipal, pelos cemitérios municipais renovados e ampliados, pela sede dos transportes urbanos municipais, pelos serviços de abastecimento de gaz municipal.

O rumo de governo municipalista, ambiciona igualmente impor um apertado controlo do espaço, diminuindo as acções individuais de promoção privada, em todos os aspectos da vida urbana. Com esse objectivo, reforçam-se as figuras legislativas das posturas municipais, que se codificam, mas implementa-se uma figura legislativa, que em muitos casos é verdadeiramente nova, procurando enquadrar as práticas individuais e colectivas, regulamentando-as. A figura do regulamento municipal abrange todos os sectores da vida urbana, mesmo os que não são dependentes directos da administração municipal. De todos os sectores, o que tem maior impacto na unidade urbana material é o que se refere aos direitos sobre o solo, de ordenamento e estrutura das parcelas construtivas, o loteamento como base da edificação corrente, que se pretende agora controlar com uma base rigorosa de representação cartográfica, através de um serviço técnico que se estrutura como um gabinete público de controlo arquitectónico dos acontecimentos construtivos – o gabinete da Carta da Cidade. Este gabinete funcionou, em muitos casos e sobretudo durante a gestão republicana, pelo menos na cidade do Porto, articulado directamente com as Comissões de Estética, também elas de origem municipal e republicana. Como em outros casos europeus, estas comissões permitiam ampliar a decisão municipal sobre o que melhor e mais dignamente se viria a inscrever na edificação da cidade, já que nelas participavam conceituados técnicos no âmbito disciplinar da arquitectura e da engenharia, exteriores ao município.

PARA SEMPRE...

Tenho, em mim, saudades de pessoas que nunca mais voltam...

Tenho, em mim, saudades de pessoas que estão comigo todos os dias...

Eu, estou aqui, com todas, para sempre...

FONTES, REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS E ÍNDICE GERAL

FONTES E REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Fontes

1.1. Fontes arquivísticas

AG/CMP:
Caixas (projectos, relatórios e outro material urbanístico)

AH/CMA:
Processos de Obras – 1913-1950

AHMOP-CDA:
Processos individuais

Junta Consultiva de Obras Públicas e Minas – 1869-1892 (vários livros e caixas)

Conselho de Obras Públicas e Minas – 1853-1868 (vários livros)

AHMP:
Actas da Comissão Executiva – 1887-1926

Actas das Solenidades – 1894-1909

Companhia de Gás do Porto: documentos avulsos – 1906-1920

Condições de arrematação e adjudicação de obras – 1899-1926

Copiador a delegados, administradores e juízes – 1908-1915

Copiador de correspondência expedida pelo Engenheiro Chefe a diversas entidades – 1920-1924

Copiador das representações a Sua Magestade, ao Governo – 1838-1923

Copiador de assuntos da 3ª Repartição – 1911-1925

Copiador para nele serem copiados os ofícios endereçados a diversas entidades pelo Presidente e Secretários da Câmara Municipal do Porto – 1914-1917

Documentos originais – 1843-1941

Documentos relativos a termos e escrituras: suplemento – 1893-1943

[*Empréstimos municipais : documentos avulsos*] – 1926-1930

Índice das deliberações – 1901-1926

Índices dos livros de licenças para obras e plantas – 1880-1908

Próprias – 1880-1933

Relação das sentenças em processos de expropriações de 1910 a 1918

Resumo das deliberações da Câmara: [*índice*] – 1901-1926

Resumo das deliberações da Comissão Administrativa da Câmara Municipal do Porto, elaborados para envio à autoridade administrativa, em conformidade com o disposto no Código Administrativo – 1926-1936

Resumos das deliberações da Comissão Executiva (1887-1896) e da Câmara do Porto, elaborados para envio à autoridade administrativa, em conformidade com o disposto no Código Administrativo – 1887-1926

Resumos das deliberações da Comissão Executiva elaborados para envio à autoridade administrativa, em conformidade com o disposto no Código Administrativo – 1914-1926

[*Segundo Congresso Municipalista do Porto : documentos diversos]* – 1910

Suplemento às condições de arrematação e adjudicação de obras – 1899-1914

Suplemento às Próprias – 1880-1933

Suplemento às Próprias: Saneamento – 1917

Vereações – 1880-1933

1.2. Publicações Periódicas

A Águia. Porto. 1912-1932.

Annali dei Lavori Publici. Roma. 1924-1942.

Annuario da Sociedade dos Architectos Portugueses. Lisboa, Ano I, 1905.

Anuário da Câmara Municipal do Porto. Porto. 1923.

Boletim do Ministerio das Obras Publicas, Commercio e Industria. Lisboa. 1853-1868.

Boletim da Sociedade de Propaganda de Portugal. Lisboa. 1907-1920.

The Builder. London. 1916.

O Comércio do Porto. Porto. 1899-1926.

Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses: relatório do Conselho de Administração e parecer do Conselho Fiscal. 1900-1927.

Crónica Constitucional. Lisboa. 1934.

Le Génie Civil. Paris.1880-1977.

Heating and Ventilation Magazine. [New York]. 1906-1929.

O Imparcial. Lisboa. 1921.

A Montanha. Porto. 1916.

Municipal Engineering. London. 1911-1918. (Cont. por: *Municipal and Country Engineering)*

Municipal Enginnering and the Sanitary Record. London. 1916-1926 (Cont. por. *Municipal Enginnering, Sanitary Record and Municial Motor.* 1926-1956)

Le Musée Social. Paris. 1922-1939.

Nouvelles Annales de la Construction. Paris. 1855-1925.

O Ocidente. Lisboa. 1882-1924.

Periódico dos Pobres do Porto. Porto. 1857.

O Primeiro de Janeiro. Porto. 1923.

A Província. Porto. 1915.

Questions Pratiques et Legislation Ouvrière. Lyon. 1900-1928.

Relatório da Gerência da Câmara Municipal do Porto… Porto. 1856-1882.

República. Lisboa. 1911-1923.

Revista de Obras Publicas e Minas. Associação dos Engenheiros Civis Portugueses. Lisboa. 1870-1900 e 1906.

Sanitary Record and Municipal Enginnering. London. 1913-1916. (Cont. de: *Sanitary Record and Journal of Municipal Enginnering.* 1912).

La Technique Sanitaire et Municipale. Paris. 1911-1922.

O Tripeiro. Porto. 1909-1953.

Urbanisme. Paris. 1960.

A Vida Contemporânea. Porto. 1912-1915.

A Voz Pública. Porto. 1891-1909.

1.3. Fontes Impressas

Águas e termas portuguesas. Lisboa: Sociedade de Propaganda de Portugal, 1918.

ALBUQUERQUE, J. da Costa Brandão e – *Censo de 1864: relação das freguesias do Continente e Ilhas: população, sexos, fogos: divisão civil, militar, judicial e eclesiástica*. Lisboa: Tipografia Gazeta de Portugal, 1866.

ALDRIDGE, H. R. – *The Case for Town Planning: a pratical manual for councillors, officers, and others engaged in the preparation of town planning schemes*. London: National Housing and Town Planning Council, 1915.

ALMEIDA, Albino Francisco de Figueiredo e – *Vias de communicação*. Lisboa: Tipografia da Revista Popular, 1851.

ALVES, Alfredo – *Guia do Porto*. Porto: [s.n.], 1892.

ANTAS, Furtado de – *Insalubridade do Porto*. Porto: [s. n.], 1902.

ARANHA, P. W. de Brito – *Memórias histórico-estatísticas de algumas villas e povoações de Portugal*. Lisboa: [s. n.], 1871.

ÁVILA E BOLAMA, Marquês de – *A Nova carta chorographica de Portugal*. [S.l. : s. n.], 1909-1914.

ÁVILA E BOLAMA, Marquês de – *Relatório sobre o cadastro*. 2.ª ed. Lisboa: Imprensa Nacional, 1848.

BARROS, José Augusto Correia de – *Plano de melhoramentos da cidade do Porto, apresentado à Câmara em sessão extraordinária de 28 de Setembro de 1881*. Porto: Tip. António José da Silva Teixeira, 1881.

BASTOS, Teixeira – *O Ideal Moderno: habitações operárias*. Lisboa: Secção Editorial da Companhia Nacional Editora, 1898.

BORGES, António José – *Exemplos demonstrativos sobre o mais próprio, e económico local, para uma Nova Alfândega, de que se carece nesta cidade do Porto, tanto para boa arrecadação dos Direitos Nacionais e Reais, como para a melhor comodidade do comércio e do público.* Porto, Imprensa da Gandra, 1822.

BORGES, António José – *Orçamento da receita e despesa e declarações úteis sobre algumas economias: por aditamento ao projecto da obra da Nova Alfândega da Cidade do Porto e novas serventias úteis à cidade e Marinha*. Porto: Tipografia da Viúva Alvarez Ribeiro & Filhos, 1822.

BULHÕES, Miguel Eduardo Lobo de – *La Réforme de l'administration civile en Portugal*. Lisboa, 1867.

Caminhos de Ferro do Estado: legislação. Compil. Carlos de Morais Carvalho. 1904-1918. 2 vol.

CAMPOS, Ezequiel de – *A Conservação da riqueza nacional*. Porto, 1913.

CAMPOS, Ezequiel de – *A Grei*. Porto, 1915.

CAMPOS, Ezequiel de – *Lazaro!... Subsidios para a política portuguesa*. Vila Nova de Famalicão; Porto, [1922-1928]. 2 vol.

CAMPOS, Ezequiel de – *Prólogo ao Plano do Porto*. Porto: Empresa Industrial Gráfica, [1932].

CARQUEJA, Bento – *O Capitalismo e as suas origens em Portugal*. Porto, 1908.

CARQUEJA, Bento – *O Futuro de Portugal*. 2.ª ed. Porto: Livraria Chardron, 1920.

CARVALHO, A. Luciano de – Caminhos de Ferro do Minho e Douro. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa. 28 (1898) 327-328.

CARVALHO, Bernardo José de – *Tratado teórico e prático sobre os tombos, acomodado ao uso moderno do foro; e modo de levantar as plantas ou cartas topográficas dos terrenos, sem maior aparato de engenharia*. Coimbra: na Real Imprensa da Universidade, 1827. Tomo 2.

CARVALHO, Vicente António Esteves de – *Reflexões filosóficas sobre a origem e primeiros progressos da propriedade*. Lisboa: Imprensa Régia, 1815.

CASTRO, Augusto Mendes Simões de – *Panorama photographico de Portugal*. [S. l.]: Typ. do Paiz. 1871-1874. 4 vol.

Censo eleitoral da Metrópole: Câmaras Legislativas: dados referentes ao Regime Absoluto, ao Regime Monárquico Constitucional e ao Regime Republicano. Lisboa: Imprensa Nacional, 1916.

Censo extraordinário da população das cidades de Lisboa e do Porto: 1.º de Dezembro de 1925. Lisboa: Ministério das Finanças, Direcção-Geral de Estatística, 1926.

Censo da população de Portugal no 1.º de Dezembro de 1911: 5.º Recenseamento Geral da População: estatística demográfica. Lisboa: Imprensa Nacional, 1913-1917. 4 vol.

Censo da população de Portugal no 1.º de Dezembro de 1920: 6.º Recenseamento Geral da População. Lisboa: Direcção-Geral de Estatística, 1923-1925. 2 vol.

Censo da população de Portugal no 1.º de Dezembro de 1930: 7.º Recenseamento Geral da População. Lisboa: Direcção-Geral de Estatística, 1933-1934. 4 vol.

Censo da população do reino de Portugal no 1.º de Dezembro de 1900. Lisboa: Imprensa Nacional, 1906. vol. 2.

CÉSAR, José Júlio – Viação acelerada: do Memorial apresentado ao IV Congresso das Beiras. In *IV Congresso e Exposição Regional das Beiras*. 1931. p. 97-100.

Código Administrativo: leis de 1878, 1913 e 1916 e Título VIII da lei de 1896. Lisboa: Imprensa Nacional, 1923.

Código Administrativo. Leis n.ºs 88, 621 e 1453 anotadas por Carlos de Oliveira. Lisboa, 1917. (2.ª ed.: 1924).

Código Administrativo aprovado por Carta de Lei de 4 de Maio de 1896. Porto: Livraria Archivo Juridico de J. J. Vieira da Silva, Editor, 1896.

Código Administrativo aprovado por lei de 4 de Maio de 1896. 8.ª ed. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1925.

Código Administrativo Prático. Actualização e anotações de Mário de Almeida. Coimbra: Coimbra Editores, 1923.

Código da Contribuição Predial aprovado por Decreto de 5 de Junho de 1913. Coimbra, 1913.

Colecção de Legislação Portuguesa desde a última compilação das Ordenações, redigida pelo Desembargador António Delgado Silva: legislação de 1802 a 1810. Lisboa: Na Tipografia Maigrense, 1826.

Colecção Oficial de Legislação Portuguesa. 1908-1930.

Concurso para a construção de um teatro lírico no Porto. *Ocidente*. Lisboa. 32 (1909).

Constituição Política da Republica Portuguesa. Lisboa: Imprensa Nacional, 1921.

CORREIA, António de Vasconcelos – *A Vida da CP desde o Convénio de 1894: dificuldades e soluções*. Lisboa, 1938.

CORREIA, José Augusto – *Cidades de Portugal*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1907.

COSTA, Joaquim – *As Ruas do Porto: relatório*. Porto: Imprensa Portuguesa, 1935.

COSTA, L. de Mendonça e – *Manual do viajante em Portugal*. 4.ª ed. Lisboa: Tip. Gazeta dos Caminhos de Ferro, 1913.

COSTA, Vicente José Ferreira Cardoso da – *Memória sobre a avaliação dos bens de prazo, oferecida a Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor pelo Desembargador...* Lisboa: Na Régia Oficina Tipográfica, 1802.

COURA, João da Costa – *Viação ordinária: notas sobre Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908. vol. 1.

CRAWFURD, Oswald – *Portugal old and new.* London: G. P. Putnam, 1880.

CRISTINO, João Ribeiro – *Estética citadina*. Lisboa: Portugália, 1923.

Documentos relativos à iluminação a gaz e electrica da cidade do Porto, publicados por ordem da Exm.ª Câmara Municipal do Porto. Porto, 1910.

DUARTE, Dionísio – *Manual anotado das juntas de paroquia civil*. Porto: D.D., 1914.

Elementos estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal. Lisboa: Imprensa Nacional, 1877-1913.

Elementos estatísticos dos Caminhos de Ferro do Continente de Portugal de 1877 a 1913l. Lisboa: Imprensa Nacional, 1915.

FERREIRA, Augusto Gerardo Teles – *Memória descritiva sobre o levantamento da planta da cidade do Porto*. Porto: Repartição da Planta da Cidade, 1890.

FOLQUE, Filipe – Memória sobre os trabalhos geodésicos executados em Portugal. In *História e Memórias da Academia Real das Ciências de Lisboa*. Lisboa. 1841 2.ª série, tomo 1, parte 1.

FORTES, Manuel de Azevedo – *O Engenheiro Português*. Lisboa: na Oficina de Manuel Fernandes da Costa, 1728. Tomo 1.

FUSCHINI, Augusto – *O Presente e o futuro de Portugal*. Lisboa, 1899.

GARCIA, Emídio – *Um Republicano na Cidade dos Papas: política, história, literatura, arte, turismo, etc., etc, etc.: crónicas de uma época (1911-1928) vivida em Roma*. Vila Nova de Famalicão, 1937.

GAUME, Jean Joseph – *O Cemitério no século XIX ou a última palavra dos solidários*. Porto: Imprensa Moderna, 1896.

GEDDES, Patrick – *Cities in evolution*. London: Williams and Norgate, 1915.

GIRÃO, Luís Ferreira – Casas operárias na 1.ª Circunscrição Industrial. *Boletim do Trabalho Industrial*. Lisboa. (1912).

GOMES, B. – Memória descritiva do projecto de um porto de abrigo em Leixões. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa. (1889).

Guia do forasteiro no Porto. Porto: [s. n., 1905].

GUEDES Armando Marques – *A Camara do Porto na questão do gaz e electricidade*. Porto, 1917.

Inquérito de salubridade das povoações mais importantes de Portugal. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1903.

JESUS, Geraldo Coelho de – *Bases para um Plano Industrial: Núcleo de Acção Nacional*. [Lisboa], 1919.

JORGE, Ricardo – *Demografia e higiene na cidade do Porto*. Porto: Repartição de Saúde e Higiene da Câmara Municipal do Porto, 1899.

LARCHER, Jaime – Caminhos de ferro em Portugal. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa. 9:102/103 (1878) 256-279.

LEMOS, António Gomes Ferreira de – *Contribuição para o estudo da higiene do Porto: ilhas.* Porto: Imprensa Nacional de Jaime Vasconcelos, 1914.

LOUREIRO, Adolfo – Navegação exterior. In *Notas sobre Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908. vol. 1.

LOUREIRO, Adolfo – *Os Portos marítimos de Portugal e ilhas adjacentes*. Lisboa, 1904-1920. 8 vol., 5 vol. de atlas.

LOURENÇO, João – Caminho de ferro Tomar, Sertã, Oleiros, Covilhã. In *IV Congresso e Exposição Regional das Beiras*. 1931.

MADUREIRA, Joaquim – *A Forja da lei : a Assembleia Constituinte em notas a lápis*. Coimbra: F. França Amado, 1915.

MATA, José Caeiro da – Habitações populares. In *Estudos Económicos e Financeiros*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1909. vol. 3.

MARQUEZ de Rezende – Elogio historico de José de Seabra da Silva, antigo ministro dos negocios do reino e socio da Academia Real das Sciencias de Lisboa pronunciado na sessão publica de mesma Academia em 10 de Março de 1861. Lisboa: Na typographia da Academia Real das Sciencias, 1861

MENESES, Alberto Carlos de – *Practica dos Tombos*. Lisboa: Impressão Régia, 1819.

Ministério do Fomento : Direcção Geral de Obras Públicas e Minas : Repartição de Caminhos de Ferro. Lisboa: Imprensa Nacional, 1915.

MONTENEGRO, Augusto Pinto de Miranda – *O Saneamento de Lisboa*. Lisboa: Tipografia Universal, 1906.

MORAIS, Cunha – *Os Melhoramentos da cidade do Porto*. Porto: Typographia Pereira, 1916.

Notas sobre Portugal : Exposição Nacional do Rio de Janeiro em 1908 : Secção Portuguesa. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908.

PAIS, Miguel Carlos Correia – Memoria sobre a rede geral dos caminhos de ferro considerados debaixo do ponto de vista estratégico. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa. 9:102/103 (1878) 280-288.

Partido Nacional Republicano Presidencialista: manifesto ao paiz. *O Imparcial*. Lisboa. 29 (11 jun.1921).

O Partido Nacionalista ao País. Lisboa: Tipografia Pires, 1925.

Partido Republicano Nacionalista: manifesto ao paiz. *República*. Lisboa. 11:3.735 (17 fev.1923).

Perante a Câmara Municipal do Porto está aberto concurso entre portugueses para a elaboração do projecto do edifício destinado a Câmara Municipal. Porto, 1916.

PEZERAT, Pedro José – *Memoria sobre dokas commerciaes, bairros maritimos, porto militar sobre a margem direita do Tejo, e caminho de ferro commercial, estrategico e testa dos caminhos de ferro europeus*. Lisboa: Tipografia Franco-Portuguesa, 1867.

POINSARD, Léon – *Portugal ignorado: estudo social, económico e político seguido de um apendice relativo aos ultimos acontecimentos*. Porto: Magalhães & Moniz, 1912.

PORTO. Câmara Municipal – *Relatorio da Comissão Executiva...* Porto: [C.M.P.], 1892. 2 vol.

Primeira versão do programa do Partido Republicano Liberal de 1919, Partido Republicano Conservador. Porto: Empresa Guedes, 1919.

Programa radical actualizado. *Os Radicais*. 1:1 (20 Jan.1925); 1:2 (22 Jan.1925).

Programa de realizações imediatas do Partido Republicano Nacionalista. Lisboa: Typ. de A Lucta, 1924.

Projecto d'uma estação central no Porto, elaborada pelo engenheiro H. de Baère e apresentada à Excellentissima Câmara Municipal do Porto pelos Vereadores José Maria Ferreira e António Júlio Machado em sessão de 8 de Julho de 1887. Porto: Typ. de António José da Silva Teixeira, 1887.

Projéto do Programa do Partido Republicano da iniciativa do Grupo Parlamentar Democrático. Lisboa: Typ. Bayard, 1911.

QUEIRÓS, João Pinto de – *Directório para os Procuradores, que administram os bens enfitêuticos, dedicado ao IIm.º e Exm.º Sr. Aires Pinto de Sousa, Brigadeiro dos Reais Exércitos e Governador da Justiça na Relação e Casa do Porto*. Lisboa: Na Oficina da Horrorosa Conspiração, 1823.

Recenseamentos da população. 1878, 1890 e 1900.

RIBEIRO, José Silvestre – História dos Estabelecimentos Científicos, Literários e Artísticos de Portugal. II, Lisboa, 1872

SÁ, Francisco Augusto Ramos Coelho de – O Porto de Lisboa. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa. 46: 541/546 (Jan.-Jun.1915) 3-30.

SÁ, Francisco Augusto Ramos Coelho de - *Portos marítimos e navegação exterior.* Lisboa, 1929.

SÁ, José António de – *Compêndio de observações que formam o plano de viagem política e filosófica que se deve fazer dentro da pátria, dedicado a Sua Alteza Real o Sereníssimo Príncipe do Brasil*. Lisboa: Officina de Francisco Borges de Sousa, 1783.

SÁ, José António de – *Instruções gerais para se formar o cadastro ou o mapa aritmético-político do Reino, feitas por ordem de Sua Alteza Real o Príncipe Regente Nosso Senhor.* Lisboa: Officina Régia Tipographica, 1801.

SÁ, José António de – *Plano para o alistamento geral do reino a que o Príncipe Regente Nosso Senhor manda proceder por Portaria de 15 de Novembro de 1811*. Lisboa: Officina de Simão Tadeu Ferreira, 1812.

O Saneamento do Porto e a canalisação dos esgotos : verdade ao alcance de todos. Porto: Typ. a vapor da Empresa Literaria e Typografica, 1903.

SANTOS JÚNIOR, Santonillo; MORGADO, A. – *Guia illustrado do viajante em Portugal.* Lisboa: Empreza Editora do Almanach Palhares, 1905.

SILVA, Agostinho Lúcio da – *Estradas.* Lisboa, 1915.

SILVA, Fernando Emídio da – *Descentralização administrativa: discurso proferido no 1.º Congresso Internacional de Ciências Administrativas de Bruxelas, na sessão de 30 de Julho de 1910*. Coimbra, 1910.

SILVA, J. A. Ferreira da – *O Aproveitamento das águas*. Porto: Renascença Portuguesa, 1917.

SIMÕES, José de Oliveira, org. – Contribuição para o estudo das casas para operários. *Boletim do Trabalho Industrial.* Lisboa. 66 (1912).

SIMÕES, José de Oliveira, org. – *Escorço dalguns aspectos da indústria fabril portuguesa: respostas ao questionário do Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria em 1907*. [1913].

SOCIEDADE ENERGIA ELÉCTRICA DO PORTO – *Estatutos*... Porto, 1907.

SOCIEDADE PORTUGAL MODERNO – *Termas do norte de Portugal*. 1923.

SOCIEDADE DO TEATRO DE SÃO JOÃO – *Relatório do Conselho de Administração: gerência de 1911*. Porto, 1912.

SOCIEDADE DO TEATRO DE SÃO JOÃO – *Relatório do Conselho de Administração: gerência de 1916*. Porto, 1917.

SOUSA, J. Fernando de – *Os Caminhos de Ferro em Portugal: synopse.* Lisboa: Associação dos Engenheiros Civis, 1906.

SOUSA, J. Fernando de – *Caminhos de Ferro: notas sobre Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1908. vol. 1, p.761-777.

SOUSA, J. Fernando de – *Douro e Leixões: a questão dos portos comerciais*. Porto, 1912.

SOUTO, Vale – *Relatório acerca do reconhecimento de Portugal para o estabelecimento de sanatórios*. 1904.

VARETA, Bernardino – *A Questão dos mercados do Porto.* Porto, 1907.

VARETA, Bernardino – *A Acção municipal nas questões das subsistências.* Porto: Typ. Empresa Guedes, 1910.

VASCONCELOS, Ernesto Júlio de Carvalho e – *Relação dos diversos mapas, cartas, plantas e vistas pertencentes ao Ministério da Marinha*. Lisboa: Companhia Nacional Editora, 1892.

VAZ, Ângelo – *Viagem Presidencial: 1917*. Porto: Tipografia Empreza Guedes, 1923.

VILARINHO DE SÃO ROMÃO, Visconde de – *Instituições de beneficência e associações de previdência no distrito do Porto*. Lisboa, 1904.

VITAL, Domingos Fezas – *A CP e a crise dos caminhos de ferro*. Lisboa: Oficinas Gráficas da CP, 1938.

VITERBO, Sousa – *Dicionário histórico dos arquitectos, engenheiros e construtores portugueses ou ao serviço de Portugal*. Lisboa, 1899-1922. 3 vol.

VITERBO, Sousa – *A Jardinagem em Portugal*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 1909.

WILDIK, Visconde de – *Manual dos Consulados de Portugal*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1907. 2 vol.

2. Referências Bibliográficas

ABRAGÃO, Frederico Quadros - *Caminhos de Ferro Portugueses: esboço da sua História.* Lisboa: Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, 1956. vol. 1.

ALEGRIA, Maria Fernanda – A Organização portuária portuguesa e a sua evolução de 1848 a 1910. *Revista de História Económica e Social.* Lisboa. 15 (1985) 1-29.

ALEGRIA, Maria Fernanda – *A Organização dos transportes em Portugal: 1850-1910: as vias e o tráfego*. Lisboa: Centro de Estudos Geográficos, 1990. (Tese de doutoramento).

ALEGRIA, Maria Fernanda – Política ferroviária do Fontismo: aspectos da construção e do financiamento da rede. *Revista de História Económica e Social.* Lisboa. 23 (1968) 43-63.

ALMEIDA, Pedro Tavares de – *Eleições e caciquismo no Portugal oitocentista: 1868-1890.* Lisboa: Difel, 1991.

ALVES, Jorge Fernandes – Nos trilhos da cidade: aspectos históricos dos transportes colectivos do Porto. *Revista da Faculdade de Letras. História*. Porto. 3.ª série. 1 (2000) 101-111.

ALMEIDA, Fortunato de – *Portugal e as colónias portuguesas : com um apêndice sobre a história da geografia e uma nota bibliográfica sobre a geografia de Portugal e dos seus domínios*. Coimbra: [F.A.], 1920.

AMARAL, Manuel Moreira do – Elementos da distribuição de água na cidade do Porto: captação, adução e distribuição da água. *Boletim de Higiene e Sanidade Municipais*. Porto. 1:1 (Jul.-Ago. 1936) 47-57.

ANDRADE, Monteiro de – Casas Económicas: relatório apresentado à Comissão encarregada do estudo para a construção de casas destinadas às classes pobres. *Boletim de Higiene e Sanidade Municipais*. Porto. 1:3 (1936) 158-186.

ANDRADE, Anselmo de – *Política, economia e finanças nacionais, contemporâneas*. Coimbra: Coimbra Editora, 1925.

ANDRADE, Anselmo de – *Portugal Económico: theorias e factos*. 2.ª ed. Coimbra: F. França Amado, 1919.

ANDRADE, Monteiro de – Ruas particulares. *Civitas: revista da Câmara Municipal do Porto*. Porto. 4 (1948) 225-239.

ANTAS, Azeredo; MONTERROSO, Manuel – *A Salubridade habitacional no Porto: 1929-1933*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1934.

António Alberto Andrade, Manuel de Azevedo Fortes, primeiro sequaz por escrito, das teses fundamentais cartesianas em Portugal. Lisboa, 1950. (Sep. de: XIII Congresso Luso-Espanhol para o Progresso das Ciências, Lisboa. Tomo 7, p.259).

ANTUNES, Aranha José – Séries estatísticas ferroviárias dos caminhos de ferro portugueses:1856 – 1914. In *Congresso de Historia Ferróviaria, 4.º, Málaga, 2006* - www.docutren.com/archivos/malaga/pdf/IV11.pdf *(acedido em 30 mar. 2012).*

ARGAN, Giulio Carlo – *El Arte Moderno: 1770-1970*. Valencia: Fernando Torres Editor, 1975. vol. 1.

ARGAN, Giulio Carlo – Storia dell'arte come storia della città. Roma: Editori Riuniti,1983.1983. (Ed. castelhana: Historia del Arte como historia de la ciudad. Barcelona, Editorial Laia, 1984).

Atlas de Lisboa: a cidade no espaço e no tempo. Coord. científica Maria Calado. Lisboa: Printer Portuguesa, 1993.

BANDEIRA, Miguel Sopas – D. Diogo de Sousa: o urbanista - leituras e texturas de uma cidade refundada. *Bracara Augusta*. Vol XLIX, 103 (116), Braga: Câmara Municipal, 2000, p.19-58.

BANDEIRA, Miguel Sopas – *O Espaço Urbano de Braga – a cidade entre os finais do Antigo Regime ao advento da II República.* Dissertação de doutoramento, polic. 3 (vols.), Braga: Instituto de Ciências Sociais da Universidade do Minho, 2001.

BANDEIRA, Miguel Sopas – Braga sob o ideal da "cidade-jardim"–E. De Gröer e o planeamento urbano de Braga na década de 1940. *Bracara Augusta*,. Vol. L, Braga: Câmara Municipal, 2000.

BASTOS, Carlos – *Associação Comercial do Porto: resumo histórico da sua actividade desde a sua fundação*. Porto: A.C.P., 1942.

BEBIANO, José Bacelar – *O Porto de Lisboa: estudo de História Económica*. Lisboa, 1960.

BENEVOLO, Leonardo – *Corso di Disegno: l'arte e la città antica*. 1.ª ed. Roma: Editori Laterza, 1974.

BENEVOLO, Leonardo – *La Ville dans l'histoire européenne*. Paris: Éditions du Seuil, 1993. (Ed. portuguesa: *A Cidade na história europeia*. Lisboa: Editorial Presença, 1995).

BIDAGOR LASARTE, Pedro – El siglo XIX. In *Resumen histórico del urbanismo en España*. 2.ª ed. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local, 1968.

BLOCH, Marc – *Apologie pour l'histoire ou métier d'historien*. Paris: Cahier des Annales, n° 3 Colin, 1949.

BLOCH, Marc – *Introdução à História*. [Edição revista, aumentada e criticada por Etienne Bloch. Prefácio de Jacques Le Goff], Lisboa: Publicações Europa-América, 1997.

BODENHAME, David J.; CORRIGA John; HARRIS Trevor M., ed. – *The Spatial Humanities: GIS and the future of Humanities Scholarship*. Bloomington: Indiana University Press, 2010.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima – A Republicanização da monarquia. In *Apologia da História Política: estudos sobre o século XIX português*. Lisboa: Quetzal Editores, 1999. p. 239-362.

BONIFÁCIO, Maria de Fátima – *Estudos de História Contemporânea de Portugal*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2007.

BRANCO, Rui Miguel C. – *O Mapa de Portugal: Estado, território e poder no Portugal de Oitocentos*. Lisboa: Livros Horizonte, 2003.

BRANDÃO, Francisco Maria de Sousa – A Rede dos caminhos de ferro em Portugal. *Revista de Obras Publicas e Minas*. Lisboa. 9:99 (1878) 148-171.

BRÁSIO, A. – Os Projectos para a navegabilidade do Tejo. *Las Ciencias*. Madrid. 24:2 (1959).

BURNHAM, Daniel H.; BENNETT, Edward H. – *Plan of Chicago*. Ed. by Charles Moore with a new introduction by Kristen Schaffer. New York: Princeton Architectural Press, 1993.

CABRAL, Manuel Vilaverde – A Grande Guerra e o Sidonismo: esboço interpretativo. *Análise Social*. Lisboa. 15:58 (1979) 373-392.

CABRAL, Manuel Villaverde – *O Operariado nas vésperas da República: 1909-1910*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1977.

CABRAL, Manuel Vilaverde – *Portugal na alvorada do século XX: forças sociais, poder político e crescimento económico de 1890 a 1914*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1979.

CAETANO, Marcelo – *A Codificação administrativa em Portugal: um século de experiência: 1836-1935*. Lisboa: [s.n.], 1935. (Sep. de: *Revista da Faculdade de Direito*. Lisboa).

CAETANO, Marcelo – *Manual de Direito Administrativo*. 1.ª ed. Lisboa: Empręsa Universidade Editora, 1937. 2 vol.

CALLEBAT, Louis – *Dictionnaire des termes techniques du De architectura de Vitruve (Alpha-Omega)*. Paris: Olms-Weidmann, 1995.

CALLEBAT, Louis – *Histoire de l'Architecte*. Paris: Flammarion, 1998.

CAMPOS, Ezequiel de – *O Enquadramento geo-económico da população portuguesa através dos séculos*. 2.ª ed. Lisboa: Ocidente, 1943.

CAMPOS, Ezequiel de – *O Rio Douro na economia política da Península Ibérica*. Porto, 1942. (Sep. de: *Revista da Faculdade de Engenharia do Porto*).

CARDOSO, António – *O Arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura do norte do País na 1.ª metade do século XX*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 1997. (Tese de doutoramento, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto em 1992).

CARDOSO José Luís – *O Pensamento económico em Portugal nos finais do século XVIIÍ: 1780-1808*. Lisboa: Editorial Estampa, 1989.

Cartes et figures de la terre. Paris: Centre Georges Pompidou, 1980.

La Cartografia per I'urbanistica e I'architettura. Milano: Clup, 1985.

CARVALHO, Rómulo de – Ciera, Miguel António. In SERRÃO, Joel, dir. – *Dicio-nário de História de Portugal*. [S. l.]: Iniciativas Editoriais, 1975. vol. 2, p. 68.

CASTELO BRANCO, Fernando – *Do Tráfego fluvial e da sua importância na economia portuguesa*. 1958. (Sep. de: *Boletim da Sociedade de Geografia*).

CASTRO, Armando – *A Economia portuguesa do século XX: 1900-1925*. 3.ª ed. Lisboa: Edições 70, 1973.

CHAPPELL, Sally A. Kitt – Urban Ideals and the Design of Railroad Stations. *Technology and Culture*. London. 30 (1989) 354-375.

CORREA, Yago Bonet – Construccion e naturaleza ou Arquitectura como a transformación positiva del lugar. *Obradoiro - Colexio Oficial Arqutectos Galicia*. 28 (Jul. 2000) 52-53.

CORREIA, José Eduardo Horta – Urbanismo em Portugal. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 2.

CORREIA, José Eduardo Horta – *Vila Real de Santo António, urbanismo e poder na política pombalina*. 1984. (Tese de doutoramento em História da Arte, apresentada à Universidade Nova de Lisboa).

CRUZ, António, reed. – *Geografia e economia da Província do Minho nos fins do século XVIII*. Porto: Centro de Estudos Humanísticos, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1970.

CRUZEIRO, Maria Manuela – Silva, Augusto Dias da. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 2.

DANTO, Arthur Cole – *Art after the end of art*. Princeton: University Press, 1997.

DE GROER, E. – *Anteprojecto de urbanização de embelezamento e de extensão da cidade de Coimbra*. Trad. do arquitecto urbanista David Moreira da Silva. Coimbra, 1948.

DE GROER, E. – Introdução ao urbanismo. *Boletim DGSU*. Lisboa. 1 (1945/1946) 17-86.

DE LA TORRE GÓMEZ, Hipólito – *Conspiração contra Portugal: 1910-1912: as relações políticas entre Portugal e Espanha*. Lisboa: Livros Horizonte, 1978.

DE LA TORRE GÓMEZ, Hipólito; MARQUES, A. H. de Oliveira, org. – *Contra-revolução: documentos para a História da Primeira República*. Lisboa: Pespectivas & Realidades, 1982.

DETHIER, J. & Guiheux, A. (dir.). *La Ville, art et architecture en Europe 1870-1993*. Paris : Centre Georges Pompidou, 1994 ; [ed cast. *Visiones Urbanas, Europa 1870 - 1993, La Ciudad del artista La ciudad del arquitecto.* Centre de Cultura Contemporània de Barcelona]

DEVILLERS, Christian – Typologie de l'habitat et morfologie urbaine. *L'Architecture d'aujourd'hui*. 174 (1974)

DIAS, Henrique Manuel Costa – *A Central termoeléctrica de Massarelos: o Museu do Carro Eléctrico*. In http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/5290.pdf (acedido em 21 nov. 2011).

DIAS, Jaime Lopes – *IV Congresso e Exposição Regional das Beiras*. 1931.

DIAS, Vítor Manuel – *Cemitérios, jazigos e sepulturas: monografia: estudo histórico, artístico, sanitario e jurídico*. Porto:V.M.D., 1963.

Dictionnaire de l'urbanisme et de l'aménagement. Dir. Pierre Merlin, Françoise Choay. Paris: Presses Universitaires de France, 1988.

DISNEY, A. R. - *História de Portugal e do Império Português*. Lisboa: Guerra e Paz Editores, 2010, 2 vol.

DYOS, H. J., ed. – *The Study of urban history.* London: Edward Arnold, 1968.

Élements d'analyse urbaine. Bruxelles: AAM, 1980.

Estudos de Arte e História: homenagem a Artur Nobre de Gusmão. 1.ª ed. Lisboa: Vega, 1994.

Estudos de urbanismo em Portugal: Caldas da Rainha: um plano de extensão, de regularização e de embelezamento da cidade pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa, 1941.

Estudos de urbanismo em Portugal: Lisboa, Alcântara, Alvito: extensão noroeste da cidade: plano do Bairro Económico Doutor Oliveira Salazar pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa, 1938.

Estudos de urbanismo em Portugal: Lisboa: extensão noroeste da cidade: plano do Bairro da Encarnação, plano de um Parque de Desportos, plano de um aglomerado de moradias pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa, 1958.

Estudos de urbanismo em Portugal: Lisboa, Vale de Alcântara: zona do lanço nordeste do Aqueduto das Águas Livres: plano de um aglomerado de habitações pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa, 1977.

Estudos de urbanismo em Portugal: Mafra: um plano de regularização e de embelezamento da vila pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa: Edição da Revista Arquitectura, 1933.

Estudos de urbanismo em Portugal: Peniche: um plano de extensão, de regularização e de embelezamento da cidade pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa, 1943.

Estudos de urbanismo em Portugal: planos de extensão, regularização e embelezamento de algumas vilas e cidades que pelos seus monumentos históricos ou artísticos, suas belezas naturais ou condições especiais de desenvolvimento, mereçam interesse estético do ponto de vista da sua urbanização. Lisboa: Edição da Revista Arquitectura, 1933-1978. (Nºs 1-7, 11, 12-18).

Estudos de urbanismo em Portugal: praias da Costa do Sol, Oeiras, Carcavelos, Parede, S. Pedro, S. João Estoril-Monte, Cascais pelo arquitecto Paulino Montez. Lisboa, 1978.

FARIA, J. Alberto de – *O Papel do médico dos municípios e os Estados na luta contra as doenças infecciosas*. Lisboa, 1928.

FARIA, J. Alberto de – *Preceitos sanitários*. Lisboa, 1936.

FARIA, J. Alberto de – *Sobre o ensino sanitário*. Lisboa, 1935.

FERRÃO, Francisco António Fernandes da Silva – O Cadastro e a propriedade predial ou sobre a questão se a organização do cadastro pode ter lugar de forma que não só fique sendo o tombo da propriedade predial servindo do seu título, para demonstração e prova de domínio e posse e forneça base segura a um bom regime hipotecário. In *Três relatórios sobre o cadastro*. Lisboa, 1963.

FALCÃO, Mário; BRAVO, Rosa – As Cartas topográficas da Cidade do Porto de 1892. In *Uma Cartografia exemplar: o Porto em 1892: exposição comemorativa do 1 º centenário da carta topográfica de A. G. Telles Ferreira*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

FERNANDES, Francisco Barata – *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. Porto: FAUP Publicações, 1999.

FERNANDES, Mário Gonçalves - A Carta topographica da cidade do Porto entre a cartografia e o urbanismo português. In *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo: catálogo da exposição integrada no IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto, Nov. 2011*. Org. Arquivo Histórico Municipal do Porto; Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto. p. 7-13.

FERNANDES, Mário Gonçalves – *A Evolução do centro histórico de Viana do Castelo*. Lisboa: Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, 2005.

FERNANDES, Mário Gonçalves – *Novas notas para a história da cartografia urbana e para a morfologia urbana de Guimarães*. Guimarães: Câmara Municipal, 2009.

FERNANDES, Mário Gonçalves – Plano de pormenor da zona ribeirinha nascente em Vila do Conde: contributo de um geógrafo. *Revista da Faculdade de Letras. Geografia*. Porto. 19 (2003) 429-440.

FERNANDES, Mário Gonçalves – *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal: Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança: 1852/ 1926*. Porto, 2002. (Tese de doutoramento, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

FERNANDES, Mário Gonçalves – Viana do Castelo : obras públicas e evolução do espaço urbano: 1855-1926. *Revista da Faculdade de Letras. Geografia*. Porto. 8 (1992) 65 e seg.

FERNANDES, Mário Gonçalves – Viana do Castelo na 2.ª metade do séc. XIX : o planeamento da cidade. In A *Península Ibérica: um espaço em mutação*. Porto: Universidade do Porto, 1992. vol. 3, p. 1.203-1.209.

FERRARIS, Maurizio – La Città in negativo. *Lotus Internacional*. Venetia. 38 (1983) 40-44.

FERREIRA, David – Inquilinato. In SERRÃO, Joel, dir. – *Dicionário de História de Portugal*. [S. l.]: Iniciativas Editoriais, 1975. vol. 3, p. 327-328.

FITAS, Idalinda Rosa Rodrigues – *A Habitação popular no Porto em finais do século XIX: o inquérito da Comissão Central da Imprensa: 1885*. Porto, 1998. (Dissertação de mestrado em História Contemporânea, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

Fonti per la storia dell'architettura, della città, del territorio: atti della giornata di studio, Empoli 4 maggio 2006. A cura di Maria Antonietta Rovida. Firenze: University Press, 2008.

FORTIER, Bruno – *La Métropole imaginaire: un atlas de Paris: XIXe-XXe siècles*. Paris: Pierre Mardaga, 1989.

FRANÇA, José Augusto – *A Arte em Portugal no século XIX*. Lisboa: Bertrand, 1966. vol. 2.

FRANÇA, José-Augusto – *Lisboa Pombalina.* Lisboa: Livros Horizonte, 1966.

FRANÇA, José Augusto – *A Arte portuguesa de oitocentos*. Lisboa: Instituto de Cultura Portuguesa, 1979.

FRANÇA, Marie-Thérèse Mandroux – Quatro fases da urbanização do Porto no século XVIII. *Boletim Cultural - Câmara Municipal do Porto*. Porto. 2.ª série. 2 (1984).

GARRETT, Antão de Almeida – História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto. *Boletim da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto*. Porto. 11 (1957).

GARRETT, Antão de Almeida – *Plano geral de urbanização da cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal, 1947.

GIOVANNI, Muzio – *Opere e scritti*. A cura di Giuseppe Gambirasio e Bruno Minardi con il contributi di Massimiliano Casavecchia. 2.ª ed. Milano: Franco Angeli, 1987.

GIRÃO, Aristides de Amorim – Origens e evolução do urbanismo em Portugal. *Revista do Centro de Estudos Demográficos*. 1 (1945) 39-77.

GOMES, Carlos – *Portugal Comercial*. Coimbra: Tip. França Amado, 1919.

GOMES, João Alberto da Costa – *Autonomia e descentralização administrativa*. Lisboa, 1922.

GOMES, Joaquim Ferreira – *O Marquês de Pombal e as reformas do ensino*. Coimbra: Livraria Almedina, 1982.

GOMES, Manuel Teixeira – *Correspondência: cartas para políticos e diplomatas*. Colect., introdução e notas de Castelo Branco Chaves. Lisboa: Portugália, 1960. 2 vol.

GONÇALVES, Fernando – A Propósito dos planos de urbanização do Estado Novo: projectos urbanísticos ou regulamentos policiais? *Sociedade e Território*. Porto. 2 (4 Maio 1986) 93.

GONZALVEZ PEREZ, Vicente, coord. – *Los Procesos de urbanizacion: siglos XIX y XX.* Alicante: Instituto de Cultura Juan-Gil Albert, 1991.

GRAVATO, Adriana – *Trajecto do risco urbano: a arquitectura na cidade do Porto, nas décadas de 30 a 50 do século XX. Porto, 2004. (*Dissertação de mestrado em História da Arte em Portugal, apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

GRESSET, Philippe – Constitution et Résolution de la Ville par Fragments: 1790-1840. In *Urbanisme et société en Grande-Bretagne (19e-20e siécles): actes du Colloque de Clermont-Ferrand, 13-14 janvier 1984, réunis par J. Carré et M. Curcurù*. Clermont-Ferrand: Adosa, 1987.

GROS, Marielle Christine – *O Alojamento social sob o fascismo.* Porto: Edições Afrontamento, 1982.

GUEDES, Vaz M. – A Estação Central geradora de Massarelos. In *2.º Encontro Nacional do Colégio de Engenharia Electrotécnica da Ordem dos Engenheiros*. Lisboa, 1995. p. 353-364.

GUERREIRO, João Veríssimo Mendes – Esboço da rede geral dos caminhos de ferro em Portugal. *Revista de Obras Públicas e Minas*. Lisboa. 9:100/101 (1878) 194-244.

HOMEM, Amadeu Carvalho – *A Ideia republicana em Portugal: o contributo de Teófilo Braga*. Coimbra: Livraria Minerva, 1989.

Os "Homens da governança" do município do Porto desde 1428 até 1949. *Boletim Cultural - Câmara Municipal do Porto*. Porto. 12 (1949) 278-340; 13 (1950) 200-209.

J. Marques da Silva, *arquitecto: 1869-1947: [catálogo]*. Porto: [s. n.], 1986.

JUSTINO, David – *A Formação do espaço económico nacional: Portugal 1810-1913*. Lisboa: Vega, 1986. vol. 2.

KNOWLES, Anne Kelly, ed. – *Past time, past place: GIS for history.* New York: ESRI, 2002.

LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da – O Século XIX. In LAINS, Pedro; SILVA, Álvaro Ferreira da, org. – *História económica de Portugal: 1700-2000*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 2005. vol. 2.

LEAMBERT, Michèle – Le chemin de fer et la banlieue: 1837-1914. *Les Cahiers de la Recherche Architecturale*. Paris. 38/39 (3e trim. 1996) 95-106.

LEAMBERT, Michèle – Les problématiques du chemin de fer dans la ville: 1830-1855. In *Les chemins de fer dans la ville: actes de la 2.e journée scientifique de l'AHICF.* Paris: Musée d'Orsay, 1991. (*Revue d'histoire des chemins de fer.* 5/6 (automne 1991/ printemps 1992) 195-235).

LEMOS, António G. F. – *Contribuição para o estudo da higiene do Porto: Ilhas*. Porto, 1914. (Dissertação inaugural apresentada a Faculdade de Medicina do Porto).

LEMOS, Maximiano – *História do ensino médico no Porto*. Porto, 1925.

LIMA, Francisco José de – Notas sobre o problema ferroviário nas Beiras. In *IV Congresso e Exposição Regional das Beiras*. 1931. p. 90-96.

LIMA, Henrique de Campos Ferreira – *Apontamentos para a história das Companhias de Incêndios da cidade do Porto e de Vila Nova de Gaia*. Porto, 1943.

LIMA, Oliveira – Boletim de Higiene e Sanidade Municipais. *Boletim de Higiene e Sanidade Municipais. Porto*. 1:1 (Jul.-Ago. 1936) 3-6.

LIMA, Oliveira – Os Lavadouros públicos do Porto. *Boletim de Higiene e Sanidade Municipais*. Porto. 1:3 (1936).

LINO, Raúl – *A Casa portuguesa*. Lisboa, 1929. (Sep. de: *Portugal: Exposição Portuguesa em Sevilha*. vol. I).

LOBATO, Luís Maria Nolasco Guimarães – *Os Municípios e o ordenamento urbanístico: papel dos municípios no planeamento urbanístico na escala local e regional : relatório*. Lisboa, 1959.

LOBO, Margarida Sousa – *Duas décadas de planos de urbanização em Portugal: 1934-1954*. Lisboa, 1993. (Tese de doutoramento em Planeamento Urbanístico apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa).

LOPES, Fernando Farelo – A Revista Pela Grei: doutrina e prática políticas. *Análise Social*. Lisboa. 18:72/74 (1982).

LÓPEZ DE LUCIO, Ramón – *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servicio de Publicaciones de la Universidad de Valencia, 1993.

LOYER, François – *Paris, XIXe siècle: l'immeuble et la rue*. Paris: Fernand Hazan, 1987.

MACEDO, Jorge Borges de – A Problemática tecnológica no processo da continuidade República, Ditadura Militar, Estado Novo. *Economia*. Lisboa. 3:3 (Out. 1979) 427-453.

MAGRI, Susanna – *Les Laboratoires de la réforme de l'habitation populaire en France: de la Société Française des Habitations à bon marché à la Section d'hygiène urbaine et rurale du Musée Social: 1889-1909*. Paris: Ministère de l'Équipement, du Logement, des Transports et du Tourisme, 1995.

Marc Bloch - Historian et h'ome d'action, http://www.marcbloch.fr/

Marcos fontenários e marcos bebedouros. *Boletim de Higiene e Sanidade Municipais*. Porto. 1:3 (1936) 216-218.

MARQUES, A. H. de Oliveira – *Ensaios de História da I República Portuguesa*. Lisboa: Livros Horizonte, 1988.

MARQUES, A. H. de Oliveira – *Guia de história da 1.ª República Portuguesa*. Lisboa: Editorial Estampa, 1981.

MARQUES, A. H. de Oliveira – *A Primeira República Portuguesa: alguns aspectos estruturais*. Lisboa: Livros Horizonte, 1975.

MARQUES, A. H. de Oliveira, coord. – Portugal da Monarquia para a República. In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – *Nova História de Portugal*. Lisboa: Presença, 2002. vol. 11.

MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – *História da Primeira República: as estruturas de base*. Lisboa: Iniciativas Editoriais, 1978.

MARQUES, A. H. de Oliveira, ed. – *Correspondência política de Afonso Costa: 1896-1910*. Lisboa: Editorial Estampa, 1982.

MARQUES, Maria da Conceição Oliveira – *O Desenvolvimento urbano de Lisboa: 1879-1938*. Lisboa, 1967. (Dissertação de licenciatura, mimeografada, apresentada à Faculdade de Letras de Lisboa).

MARTÍ ARÍS, Carlos – *Las variaciones de la identidad: ensayo sobre el tipo en arquitectura*. Barcelona: Demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña; Ediciones del Serbal, 1993.

MARTINS, Fernando Pinheiro – *O Carro eléctrico na cidade do Porto.* Porto, 2007. (Dissertação de Mestrado, apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto).

MASIERO, Roberto – Il Rilievo e la gestione della conoscenza critico-storica dell'architettura. In *La cartografia per l'urbanistica e l'architettura*. Milano: Clup, 1985. p. 231-235.

MATA, Maria Eugénia – *As Finanças públicas portuguesas da Regeneração à Primeira Guerra Mundial*. Lisboa, 1985. (Tese de doutoramento, mimeografada, apresentada ao Instituto Superior de Economia).

MATA, Maria Eugénia – Câmbios e política cambial na economia portuguesa: 1891-1931. *Cadernos da Revista de História Económica e Social*. Lisboa. 8 (1987).

MATOS, Ana Cardoso de; DIOGO, Maria Paula – From the École de Ponts et Chaussées to Portuguese railways: the transfer of technological knowledge and practices. In *Second International Conference of the Association Internationale pour l'histoire des Chemins de Fer: Railway modernization: an historical perspective*. 2006. (Disponível em: www.docutren.com/archivos/lisboa/pdf/22.pdf (acedido em 18 fev. 2011).

MCLEOD, R. – *Style and society: architectural ideology in Britain: 1835-1914*. London: RIBA Publications, 1971.

MENESES, Sebastião Lopes de Calheiros e – *Relatório apresentado às Cortes em 28 de Junho de 1869*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1869.

MERCANDINO, Cesare e Augusto – *Storia del territorio e delle città d'Italia*. Milano: Gabriele Mazzotta, 1976.

MERLIN, Pierre, ed. – *Morphologie urbaine et parcellaire: espaces: Colloque d'Arc-et-Senans, 28 et 29 octobre 1985*. Saint-Denis: Presse Universitaire de Vincennes; Université de Paris VIII, 1988.

MESQUITA, Mário João – *A Cidade dos transportes: da Companhia Carris de Ferro do Porto à municipalização dos serviços*. Porto, 2008.

1932-1947: quinze anos de obras públicas: Livro de Ouro. Lisboa: Comissão Executiva da Exposição de Obras Públicas, 1948. vol. 1.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS – *Obras Públicas concluídas em 1959: n.º 10 anexo ao Boletim do Comissariado do Desemprego*. Lisboa: M. O. P., 1960.

MINISTÉRIO DAS OBRAS PÚBLICAS. Comissariado do Desemprego – *Quarto relatório da Comissão Coordenadora das Obras Públicas no Alentejo*. Lisboa: M. O. P., 1962.

MIRALLES, Enric – From what time is this place? *Topos: European Landscape Magazine*. München. 8 (Sept. 1994) 102-108.

MIRANDA, Sacuntala de – *A População portuguesa no século XX: ensaio de demografia histórica*. [S. l. : s. n.], 1990. (Sep. de: *Ler História*. 18 (1990) 51-81).

MIRANDA, Sacuntala de – *O Declínio da supremacia britânica em Portugal: 1890-1939*. Lisboa, 1987. (Tese de doutoramento, mimeografada, apresentada à Faculdade de Ciências Sociais e Humanas de Lisboa).

MÓNICA, Maria Filomena – Capitalistas e industriais: 1870-1914. *Análise Social*. Lisboa. 23:99 (1987) 819-863.

MOREIRA, António – Pais, Sidónio. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 2.

MOREIRA, António – Sidonismo. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 2.

MOREIRA, Guilherme Alves – *Instituições do Direito Civil Português*. 2.ª ed. Coimbra: Coimbra Editora, 1925. 2 vol.

MOURA, Álvaro de Mendonça Machado de Araújo Gomes – *Alguns séculos de administração sanitária na cidade do Porto e no seu termo*. Lisboa, 1945.

Muitos anos de escolas. Vol. 1, 1.ª parte - Edifícios para o ensino infantil e primário até 1941. Lisboa: Ministério da Educação e Cultura, Direcção dos Equipamentos Educativos, Centro de Documentação e Informação, 1987.

Museu do Carro Eléctrico da Sociedade de Transportes Colectivos do Porto (MCE). In: http://www.museudocarroelectrico.pt/default.aspx

NAVARRO, Ernesto Júlio – *Municipalização dos serviços públicos*. Lisboa, 1914.

NETO, António Lino – *A Questão administrativa: o municipalismo em Portugal: estudos de Renascença Nacional*. Lisboa: Aillaud & Bertrand, [1911]. vol. 2.

NONELL, Anni Günther – A Gestão municipal e o abastecimento urbano do Porto: uma relação secular. In *O Mercado do Bolhão: estudos e documentos*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

NONELL, Anni Günther – Os Novos mercados do Porto: da Ribeira ao Bolhão. In *O Mercado do Bolhão: estudos e documentos*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

NONELL, Anni Günther – *Porto, 1763/ 1852*. Porto: Faup, 2002.

NONELL, Anni Günther; TAVARES, Rui – A Representação gráfica rigorosa como instrumento, técnica e linguagem da gestão espacial: a institucionalização do cadastro topográfico parcelar. In *Estudos de Arte e História: homenagem a Artur Nobre de Gusmão*. Lisboa: Vega, 1994. p. 325-337.

*Noucentisme i Ciuta*t. Barcelona: Centre de Cultura Contemporània de Electa, 1994.

NUTTGENS, Patrick – *The Story of architecture*. London: Phaidon, 1997.

OLIVEIRA, César de – *A Criação da União Operária Nacional: problemas e alternativas do Congresso Operário de Tomar de 1914*. Porto: Edições Afrontamento, 1973.

OLIVEIRA, César de – *O Congresso Sindicalista de 1911*. Porto: Edições Afrontamento, 1971.

OLIVEIRA, César de – *O Operariado e a República Democrática: 1910-1914*. 2.ª ed. Lisboa: Seara Nova, 1974.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de – Evolução da cartografia urbana oitocentista do Porto, enquadrada na cartografia urbana de Portugal e da Europa. In *Uma Cartografia exemplar: o Porto em 1892: exposição comemorativa do 1.º centenário da Carta Topográfica de A. G. Telles Ferreira*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de – *O Espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura, Centro de Estudos Geográficos, 1973. 2 vol.

OLIVEIRA, Manuel Alves de – Guimarães numa resenha urbanística do século XIX. *Boletim de Trabalhos Históricos*. Guimarães. 37 (1986) 119-147.

OSÓRIO, J. Pereira – Sobre a história e desenvolvimento da Astronomia em Portugal. In *História e desenvolvimento da ciência em Portugal*. Lisboa: Publicações do II Centenário da Academia das Ciências de Lisboa, 1986. p. 111-142.

PAÇÔ-VIEIRA, Conde de – *Caminhos de Ferro Portugueses*. Lisboa: Livraria Clássica Editora 1905.

Pagano: Architettura e cittá durante il fascismo. A cura di Cesare di Seta. Roma; Bari: Editorial Laterza, 1990.

PAIS, Sidónio – *Um Ano de ditadura: discursos e alocuções de*.... Lisboa: Biblioteca de Acção Nacionalista, Lusitânia Editora, 1924.

PAIXÃO, Vítor Manuel Braga – *Cem anos do Banco Nacional Ultramarino na vida portuguesa: 1864-1964*. Lisboa, Banco Nacional Ultramarino, 1964. 4 vol.

PEDROSA, Guimarães – *Curso de Ciência da Administração e Direito Administrativo*. 2.ª ed. Coimbra, 1908.

PERDIGÃO, José Henriques de Azeredo – A Indústria em Portugal: notas para um inquérito. *Arquivos da Universidade de Lisboa*. Lisboa. 3 (1916) 5-192.

PEREIRA, Gaspar Martins Pereira – *Famílias portuenses na viragem do século: 1880-1910*. Porto: Edições Afrontamento, 1995.

PEREIRA, Gaspar Martins – Os Homens que fizeram a Planta da Cidade do Porto de 1892. In *Uma Cartografia exemplar: o Porto em 1892: exposição comemorativa do 1.º centenário da Carta Topográfica de A. G. Telles Ferreira*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

PEREIRA, Gaspar Martins Pereira – *As Ilhas no percurso das famílias trabalhadoras do Porto em finais do século XIX*. Porto, 2010.

PEREIRA, Hugo Silveira – *Caminhos-de-ferro e instituições: Ministério das Obras Públicas, Parlamento e Associação dos Engenheiros Civis: 1852-1892*. In: http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_1c/hugo_pereira_paper.pdf (em 31 jan. 2012).

PEREIRA, José de Campos – *A Propriedade rústica em Portugal: superfícies, produções, rendimentos, valores*. Lisboa: Imprensa Nacional, 1915.

PEREIRA, José de Campos – *Portugal industrial: características, números, comentários*. Lisboa: Livraria Profissional, [1919].

PEREIRA, Miriam Halpern – *A Política portuguesa de emigração: 1850-1930*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1981.

PEREIRA, Miriam Halpern – A Primeira República: projectos e realizações. In *Política e economia: Portugal nos séculos XIX-XX*. Lisboa: Livros Horizonte, 1979.

PEREIRA, Miriam Halpern – *Livre câmbio e desenvolvimento económico: Portugal na segunda metade do século XIX*. Lisboa: Cosmos, 1971.

PEREIRA, Virgílio Borges – Uma Imensa espera de concretizações : ilhas, bairros e classes laboriosas brevemente perspectivados a partir da cidade do Porto. *Sociologia*. Porto. 13 (2003) 139-148.

PERROT, Michelle – Les Ouvriers, l'habitat et la ville au XIXe siècle. In LAMMAND, J.-P., ed. – *La Question du logement et le movement ouvrier français*. Paris: La Villette, 1981. p. 19-39.

PICCINATO, Giorgio – *La Costruzione dell'urbanistica : Germania 1871-1914*. Roma: Officina Edizioni, 1974.

PICON, Antoine – *Architectes et ingenieurs au siécle des lumières*. Marseille: Éditions Parentheses,1988.

PIMENTEL, Alberto – *A Praça Nova*. Porto: Renascença Portuguesa, 1916.

PIMENTEL, Frederico Augusto – *Apontamentos para a historia dos caminhos de ferro portuguezes*. Lisboa: Typographia Universal, 1892.

PIMENTEL, Frederico Augusto – Common roads, railways and river communications. *Transactions of the American Society of Civil Engineers*. 29:2 (Feb. 1893) 299-325.

PINA, António Costa – O Fascismo e a crise da Primeira República: os nacionalismos lusitanos:1923-25. *Penélope*. 3 (Jun. 1989) 44-62.

PINHEIRO, Magda – *Cidade e caminhos de ferro*. Lisboa: Centro de Estudos de História Contemporânea Portuguesa, 2008.

Plano de Melhoramentos: 1956-66. Porto: Câmara Municipal, Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, 1966.

Plano de salubrização das "ilhas" do Porto. Porto: Câmara Municipal, 1956.

Polarisation du territoire et développement urbain : les gares du Nord et de l'Est et la transformation de Paris au XIXe siècle: une étude sur l'instauration et l'évolution des rapports entre les acteurs des grands aménagements ferroviaires urbains, première étape (1830–1870). Sous la direction de Karen Bowie. Paris: AHICF, 1999.

Porto: études et réalisations. *Urbanisme.* Paris. 67 (1960).

Porto: percursos nos espaços e memórias. Porto: Edições Afrontamento, 1990.

O Problema da extinção das ilhas do Porto. Porto: Câmara Municipal, 1960.

RAMOS, Rui Jorge Gracia, coord. – *Leituras de Marques da Silva = Readings of Marques da Silva*. Porto: Fundação Marques da Silva, 2011.

RAMOS, Luís A. de Oliveira, dir. – *História do Porto*. Porto Editora, 2000.

RANGER, Terence; HOBS: Porto EdBAWM, Eric – *The Invention of tradition*. Cambridge, 1983.

RAVARA, António Pinto – Partidos políticos. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 2.

REAL, Manuel; TAVARES, Rui – Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto. In A Cidade em Portugal: onde se vive. *Povos e Culturas*. Lisboa. 2 (1987) 389-417. (Também publicado em: *Porto a Património Mundial: processo de candidatura da Cidade do Porto à classificação pela Unesco como Património Cultural da Humanidade*. Porto: Câmara Municipal, 1993).

REGO, Raul – *História da República*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1986-1987. 4 vol.

REIS, António – Gomes, Manuel Teixeira. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal*. Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 2.

REIS, António – Leite, Duarte. In *Dicionário Ilustrado da História de Portugal.* Lisboa: Publicações Alfa, 1985. vol. 1.

REIS, António. coord. – *Portugal contemporâneo.* Lisboa: Alfa, 1992. 6 vol.

REIS, Jaime – A Industrialização num país de desenvolvimento lento e tardio: Portugal, 1860-1930. *Análise Social*. Lisboa. 23:96 (1987) 207-227.

REIS FILHO, Nestor Goulart – *Contribuição ao estudo da evolução urbana do Brasil: 1500-1720*. São Paulo, 1968.

ROCHA, Albino Vieira da – *Le Portugal au travail*. Paris: Pierre Roger et C.ie, 1921.

RODRIGUES, Maria João Madeira – *Tradição, transição e mudança: a produção do espaço urbano na Lisboa oitocentista*. Lisboa, 1979.

RODRIGUES, Rosa Maria Veloso Vieira – As Ilhas do Porto: lugares de resistência. *Observatorium: revista eletrônica de Geografia*. 1:1 (Jan. 2009) 33-57.

RONCAYOLO, Marcel – *La ville et ses territoires*. Gallimard, 1990. (Ed. castelhana: *La Cuidad*. Barcelona, Paidós Ibérica, 1988).

ROSSI, Aldo - *A scientific autobiography.* Cambridge: The MIT Press, 1981.

ROSSI, Aldo – *A arquitetura da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1995.

RUAS, António Avelar – Caminhos de ferro do Continente explorados por empresas: resultados da exploração nos anos de 1913 a 1926. *Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses.* Lisboa. 59:645 (Mar.-Abr. 1928) 64-75.

SÁ, Vítor de – *Época contemporânea portuguesa I: onde o Portugal velho acaba*. Lisboa: Livros Horizonte, 1981.

SÁ, Vítor de – *Liberais & Republicanos*. Lisboa: Livros Horizonte, 1986.

SAMBRICIO, Carlos, *Territorio y Ciudad En La Espana De La Illustracion*. Madrid, Iinstituto Del Territrio y Urbanismo, 1991

SAMPAIO, Augusto Forjaz Pereira de – *Portugal contemporâneo*. 1905.

SANTOS, Eduardo Cabral dos – O Edifício do Bolhão. In *O Mercado do Bolhão: estudos e documentos*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

SARAIVA, Manuel Lucas – Caminhos de ferro através da Serra da Estrêla, unindo Gouveia a Guarda e a Covilhã: problema regional apresentado à apreciação do IV Congresso Beirão pela Câmara Municipal de Manteigas. In *IV Congresso e Exposição Regional das Beiras*. 1931. p. 101-106.

SAVIGNAT, J.-M. – *Dessin et architecture du moyen âge au XVIII siècle*. Paris: École Nationale Supérieure des Beaux-Arts, 1983.

SEQUEIRA, J. V. Duro – Estudo sobre cimentos nacionais. *Revista de Obras Públicas e Minas.* Lisboa.51:601/606 (Jan.-Jun. 1920) 19-49.

SÉRGIO, António, org. – *Antologia dos economistas portugueses: século XVII.* Lisboa: Livraria Sá da Costa Editora, 1974.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal. Vol. VI: 1750-1807: o despotismo iluminado*. Lisboa: Verbo, 1981.

SERRÃO, Joaquim Veríssimo – *História de Portugal. Vol. X: 1890- 1910: a queda da Monarquia*. Lisboa: Verbo, 1988.

SERRÃO, Joel, dir. – *Dicionário de História de Portugal.* [S. l.]: Iniciativas Editoriais, 1975-1978. 6 vol.

SICA, Paolo – *Storia dell'urbanistica*. 1980. (Ed. castelhana: *Historia del urbanismo, XIX, XX.* Madrid: IEAL, 1981).

SILVA, A. Vieira da – *Plantas topográficas de Lisboa*. 1950.

SILVA, Álvaro Ferreira da – Modos de regulação da cidade: a mão visível na expansão urbana. *Penélope: fazer e desfazer a História*. 13; *Lisboa: cidade, corte, capital e metrópole.* (1994) 121-146.

SILVA, Armando Malheiro da – *Sidónio e Sidonismo*. Coimbra: Imprensa da Universidade, 2006. 2 vol.

SILVA, José Gentil da – *Vida urbana e desenvolvimento: Portugal, país sem cidades*. In *Arquivos do Centro Cultural Português*. Paris. 5 (1972) 734-746.

SILVA, Maria Raquel Henriques da – *As Avenidas novas de Lisboa: 1900-1930*. Lisboa, 1985. (Dissertação de mestrado, apresentada à Universidade Nova de Lisboa).

SILVA, Raquel Henriques da – *Lisboa de Frederico Ressano Garcia, 1847-1909*. Lisboa: Câmara Municipal; Fundação Calouste Gulbenkian, 1989.

SILVA, Raquel Henriques da – Lisboa 1900: as avenidas novas e o arquitecto Norte Júnior. *Colóquio. Artes*. Lisboa. 73 (Jun.1987) 53-63.

SMETS, Marcel – *Charles Buls et les principes de l'art urbain*. Liège: Mardaga, 1995.

SOLÀ-MORALES I RUBIÓ, Manuel de – *Les Formes de creixement urbà*. Barcelona: UPC, 1993.

SOLÁ-MORALES I RUBIÓ, Manuel de – *De la ordenación a la coordenación*. Barcelona: CAU, 1973.

SOUSA, Fernando de – *Banco Borges & Irmão: 1884-1984*. Porto: Jornal de Notícias, 1989.

SOUSA, Fernando de; MARQUES, A. H. de Oliveira, coord. – Portugal e a Regeneração: 1851-1900. In SERRÃO, Joel; MARQUES, A. H. de Oliveira, dir. – *Nova História de Portugal.* Lisboa: Presença, 2004. vol. 10.

STEFAN, Menke V.; SILVIA, Figueiroa F. de M. – O Pensamento geográfico de Leonardo Da Vinci: estudo do mapa de ÍMOLA, 1502. In *I Simpósio de Pesquisa em Ensino e História de Ciências da Terra e III Simpósio Nacional sobre Ensino de Geologia no Brasil.* Campinas: Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, 2007. p. 309-375.

TAVARES, André – A Avenida da evolução das cidades nas Nações Aliadas: notas em torno de Marques da Silva e Barry Parker. In RAMOS, Rui Jorge Gracia, coord. – *Leituras de Marques da Silva = Readings of Marques da Silva*. Porto: Fundação Marques da Silva, 2011. p. 132-145.

TAVARES, Domingos; TAVARES, Rui – *Mapa de arquitectura de Aveiro: plano de arquitectura.* Coimbra: Argumentum, 2003.

TAVARES, Rui – A Alfândega Nova do Porto: projectos e realidades. In *Alfândega Nova: o sítio e o signo*. Porto: Museu de Transportes e Comunicações, 1995. vol. 1.

TAVARES, Rui – Aveiro: entre ria e mar. In *Guia Expresso das Cidades e Vilas Históricas de Portugal.* Lisboa: Expresso, 1996. vol. 1.

TAVARES, Rui – A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892. In *Porto: projectar a cidade.* Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1992. n.º 4.

TAVARES, Rui – A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892: uma base cartográfica para a gestão urbanística municipal. In *A Planta da Cidade do Porto no século XIX: cartografia e urbanismo*. Porto: Câmara Municipal, 2011, pp. 14-18.

TAVARES, Rui – A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892: uma base cartográfica para a gestão urbanística municipal. In *Uma Cartografia exemplar: o Porto em 1892: exposição comemorativa do 1.º centenário da Carta Topográfica de A. G. Telles Ferreira*. Porto: Câmara Municipal, 1992.

TAVARES, Rui – Centro do Porto: identidade e valor. In *Uporto: Revista dos Antigos Alunos da Universidade do Porto*. Porto (2005).

TAVARES, Rui – "Convento de S. Francisco de Bragança – Contexto histórico e estratificação arquitectónica", In *Projecto de Restauro e Remodelação do Convento de S. Francisco em Bragança.* Dir. Arq.ª Fátima Fernandes e Arq.º Michele Cannatà, Bragança: Câmara Municipal, 1994.

TAVARES, Rui – Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central: a intervenção de Barry Parker no Porto. *Boletim Cultural - Câmara Municipal do Porto*. Porto. 3/4:85/86 (1985) 261-326.

TAVARES, Rui – *Do Almazém Régio à Alfândega Nova: evolução de um tipo de arquitectura portuária*. In *"A Alfândega do Porto e o Despacho Aduaneiro"*. Porto: Câmara Municipal, Arquivo Histórico, 1990. p. 39-66.

TAVARES, Rui – O Edifício de Mercado: novas imagens, projectos e realizações. In *O Mercado do Bolhão: estudos e documentos*. Porto: Câmara Municipal, 1992. p. 87-116. (Também publicado em: *A História acolá: identidades e diferenças na vida social de Portugal do Norte.* Porto: CEMPA; GEHVID, 1994).

TAVARES, Rui – Evolução da Forma Urbana de Guimarães. In *Plano Geral de Urbanização da Área Urbana de Guimarães.* Dir. Prof. Arq. Fernando Távora, Guimarães: Câmara Municipal, 1981.

TAVARES, Rui – História da promoção pública da habitação em Portugal: uma panorâmica histórica. In *Manual do Curso de "Auditor de Habitação 1", URBE – FEUP.* Porto; Lisboa, 2004.

TAVARES, Rui – História e Património. In *Plano Director Municipal de S. Pedro do Sul.* Dir. Arq. Manuel Teixeira de Carvalho, S..Pedro do Sul: Câmara Municipal, 1991-93.

TAVARES, Rui – Introdução. In *Edição comemorativa do 1.º centenário da Carta Topográfica da Cidade do Porto que foi mandada levantar na escala 1=500 por ordem da Câmara Municipal da Mesma Cidade referida ao anno de 1892.* Porto: Câmara Municipal, Arquivo Histórico, 1992.

TAVARES, Rui – Memória e refundação urbana: conservar e desenvolver a Cidade: o caso do Porto. In *Boletim Interactivo da APHA*. Porto. 2 (2004) 1-12. (www.apha.pt/boletim)

TAVARES, Rui – Memória e valor: o centro histórico do Porto. *Jornal Innercity: diálogos da cidade*. Porto: Projecto Innercity. FAUP, 2009.

TAVARES, Rui – O Mercado Ferreira Borges. In *Porto: projectar a cidade.* Porto: Arquivo Histórico Municipal, 1989. n.º 3.

TAVARES, Rui – *Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade*. In IV Simpósio Luso Brasileiro de Cartografia Histórica, Porto: Faculdade de Letras U.P., 2011 http://eventos.letras.up.pt/ivslbch/comunicacoes/99.pdf

TAVARES, Rui – Obras Públicas: saber, desenvolvimento e memória. In *Da Academia à Universidade: a acção da Direcção das Obras Públicas do Distrito do Porto na construção do edifício histórico da U.P.* Ed. e coord. de Mário João Mesquita. Porto, 2007.

TAVARES, Rui – Oporto, history and urban development**.** In *The Dictionary of Art*. London: Macmillan Publishers, 1996.

TAVARES, Rui – O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos: a cidade dos carris e dos fios eléctricos. In *Massarelos: a requalificação do edifício da antiga central termoeléctrica de Massarelos: registos de um projecto em curso*. Porto: STCP, 2011.

TAVARES, Rui – RECENTROCIDADE: memória e refundação urbana: o centro histórico do Porto: o caso do 'Plano do Centro Cívico do Porto -1916' de Barry Parker, Arquitecto. In *Conservar para quê?: 8.ª Mesa-redonda de Primavera.* Coord. de Vítor Oliveira Jorge. Porto, 2004. p. 261-274.

TAVARES, Rui – Rua Álvares Cabral: an urban singularity in a historical reading. In *SCOPIO: International Photography Magazine – ADDENDUM*. Matosinhos. (2010).

TAVARES, Rui – Urban Recentering: memory and urban refoundation: the Oporto replanning of central area by Barry Parker, 1916. In Conference of the International Planning History Society (IPHS), 11th, Barcelona, 2004 – *Planning models and culture of cities = Modelos urbanísticos y cultura de las ciudades: conference book*. Barcelona: Escola Tècnica Superior d'Arquitectura del Vallès, Universitat Politècnica de Catalunya, 2004.

TAVARES, Rui – A Vertente histórica do cadastro urbano: um suporte metodológico para a investigação em História da forma urbana e da gestão urbanística. In *Actas do Seminário Internacional sobre Cadastro Rústico e Urbano Multifuncional face às novas tecnologias.* Coimbra [etc.]. 1989.

TAVARES, Rui – Ventura Terra.1866.1919.In *Arquitectura, Pintura, Escultura, Desenho. Património da Escola Superior de Belas Artes do Porto e da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Museu Nacional Soares do Reis, Porto, Janeiro . Fevereiro 1987. Exposição Integrada nas Comemorações* do 75º Aniversário da Universidade do Porto. Porto : Universidade do Porto, 1987

TAVARES, Rui; NONELL, Anni Günther; DOMINGUES, Alvaro – Oporto. In *Atlas Historico de las Ciudades Europeas. I - Peninsula Ibérica.* Barcelona: Centre de Cultura Contemporània – UPC / Salvat, 1994. p.126-153.

TAVARES, Rui; VALE, Clara Pimenta do – P*orto 20th Century urban centralities. Two Study Cases: Aliados Administrative central Plan (Barry Parker) and Boavista Urban Axis. Urban development between Town Planning and Real Estate Investment*. S. Paulo, 2012.

TAVARES, Rui; VALE, Clara Pimenta do – *Urban and architectural reconfiguration in the opening to modernity: the construction of the city of Oporto (Portugal) between the influence of Beaux-Arts and the Modern Movement*. Istambul, 2010.

TAVORA, F. ; BRÁS, Rui; FERREIRA, A. Matos; TAVARES, Rui – Experiências de planeamento municipal. 5 – Guimarães: O plano geral de Urbanização In *Cadernos municipais, Revista de acção regional e local*, ano 4, 16/17, Abril, 1983 p.63-65.

TEIXEIRA, Jorge Fernando – *Origens, fundação e evolução da CP*. Lisboa, 1938.

TEIXEIRA, Manuel C. – As Estratégias de habitação em Portugal: 1880-1940. *Análise Social*. Lisboa. 27:115 (1992) 65-89.

TELO, António José – *A Economia da 1.ª República*. Lisboa, 1989. (Trabalho mimeografado).

TELO, António José – *Decadência e queda da I República Portuguesa*. Lisboa: A Regra do Jogo, 1980. 2 vol.

TELO, António José – *O Sidonismo e o Movimento Operário: luta de classes em Portugal: 1917-1919*. Lisboa: Ulmeiro, [1978].

Três relatórios sobre o cadastro. Lisboa, 1963.

Urbanisme et société en Grande-Bretagne: 19e-20e siécles: actes du Colloque de Clermont-Ferrand (13-14 janvier 1984) réunis par J. Carré et M. Curcurù. Clermont-Ferrand: Adosa, 1987.

VAYSSIARE, Bruno-Henri – La carte de la France. In *Cartes et figures de la terre*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1980. p.252-265.

VEIGA, Augusto Alves da – *Política nova: ideias para a reorganização da nacionalidade portuguesa*. Lisboa: Livraria Clássica Editora, 1911.

VEYNE, Paul – *Como se escreve a História*. Lisboa: Edições 70, 1971.

VIEIRA, António Lopes – Os Transportes rodoviários em Portugal: 1900-1940. *Revista de História Económica e Social*. Lisboa. 5 (Jan.-Jun. 1980) 57-94.

VINCENT-SMITH, John – *As Relações políticas luso-britânicas: 1910-1916*. Lisboa: Livros Horizonte, 1975.

VITERBO, Sonsa – *Expedições científico-militares enviadas ao Brasil.* Lisboa: Edições Panorama; S.N.I., 1962.

WHEELER, Douglas – *A Ditadura militar portuguesa: 1926-1933*. Mem Martins: Europa-América, 1988.

ZUCCONI, Guido – *La Città contesa: dagli ingegneri sanitari agli urbanistici: 1885-1942*. Milano: Jaca Book, 1989.

ÍNDICE GERAL

Resumo . . . . . **VII**

Abstract . . . . . **X**

Agradecimentos . . . . . **XIII**

Nota explicativa . . . . . **XV**

Sumário . . . . . **XVII**

Lista de imagens . . . . . **XIX**

Siglas . . . . . **XXI**

Abertura e enquadramento **1**

1. Percurso de investigação **1**

2. Enquadramento - conceitos, temas e problemas **11**

Cidade e processo histórico 11

Memória e refundação urbana - Recentrocidade 13

Porto Republicano - Gestão municipal e políticas urbanas 15

Porto Republicano - Propriedade e cadastro (registos cartográficos) 18

Porto Republicano - Estruturas portuárias 21

Porto Republicano - Equipamentos urbanos 25

Porto Republicano - Habitação económica 30

Território e Cidade - Redes de Circulação 31

Parte I - Memória e Refundação Urbana - O Caso do Porto **35**

1 . Da Avenida da Cidade ao plano para a zona central. A intervenção de Barry Parker no Porto 37

1. A cidade existente 39

2. Os antecedentes ao Plano 47

3. O Plano 70

2 . Urban and Architectural Reconfiguration in the Opening to Modernity - The Construction of the City Of Porto (PORTUGAL) Between The Influence of Beaux-Arts And The Modern Movement 105

1. Principais mudanças na ordem política e urbana 105

2. Novo centro urbano - novas arquitecturas entre Beaux-Arts e modernismo 110

Referências 113

Porto Republicano – Propriedade e Cadastro (registos cartográficos) **115**

3 . A Carta Topográfica da Cidade do Porto de 1892 — Uma Base Cartográfica para a Gestão Urbanística Municipal . 117

4 . Carta Topográfica da Cidade do Porto - 1892 133

5 . A Representação Gráfica Rigorosa como Instrumento, Técnica e Linguagem da Gestão Espacial. A Institucionalização do Cadastro Topográfico Parcelar 149
A propriedade: do inventário ao levantamento — o tombo geométrico 153
Políticas de organização do território e instituição cadastral 157
A vertente histórica do cadastro topográfico parcelar 163

Porto Republicano - Estruturas portuárias 167

6 . Do Almazém Régio à Alfândega Nova: Evolução de um Tipo de Arquitectura Portuária 169
7 . Alfândega Nova: O Sítio e o Signo 209
1 - A cidade e as estruturas portuárias 209
2 - As Obras Públicas e a construção da Alfândega Nova 221
Fontes e textos 247

Porto Republicano – Transportes e Equipamentos Urbanos 251

8 . Mercado Ferreira Borges 253
9 . Mercado do Bolhão 265
O edifício de mercado - novas imagens, projectos e realizações 265
A edificação 265
Dispersão ou concentração 275
O mercado actual – projecto 292
10 . O Porto e a Central Termoeléctrica de Massarelos – a cidade dos carris e dos fios eléctricos. 295
Referências Bibliográficas 310

Porto Republicano – Habitação Económica 313

11 . História da Promoção Pública da Habitação em Portugal. Panorâmica Histórica 315
Portugal – Os Paradigmas de Lisboa e Porto 322
12 . Porto – Atlas Histórico* 329
. 329
A Reforma Urbana - Conflito de Iniciativas 329
1820 – 1872 329
Extensão e Transformações Urbanas – As Novas Infraestruturas 338
1872 - 1940 338
Extensão e Transformações Urbanas - Indústria e Habitação 347
1890 - 1955 347
Monumentalização e Renovação do Centro 354
1916 - 1926 354
Em Busca do Plano 362
1916-1962 362
13 . Bases Para a Compreensão do Desenvolvimento Urbanístico do Porto 367
1 Origens do povoamento 369
II O desenvolvimento da cidade a partir do século XII 377
III A formalização urbanística intramuros, nos séculos XV-XVI 385
IV De Filipe II aos Almadas 389
V Renovação urbana do século XVIII 399
VI A consolidação do projecto expansionista após o triunfo liberal 403
VII Do plano a zona central ao Plano Director da Cidade 409

Parte II - Memória e Refudação urbana - Recentrocidade 415

Porto - Refundação Urbana e Recentrocidade 417

. 417
14 . RE.CENTRO.CIDADE – Memória e Refundação Urbana. Centro / Território – Centro / Cidade". "O caso de Porto-Portugal – o Plano do Centro Cívico do Porto (1916) de Barry Parker, Arquitecto. 419
A imagem tradicional da cidade como um núcleo compacto – O "Descontinuo" dentro da cidade – O caso do Porto, Portugal 423
Referências: 429
15 . Memória e refundação urbana. Conservar e desenvolver a Cidade. O caso do Porto. 431
1. Memória e Desenvolvimento. Tempo e Valor. 431
2. Memória e Refundação Urbana. Centro e Histórico. 434
3. O Porto. Matriz polinuclear e cidade histórica. 435
Referências 441

16 . Porto 20th Century urban centralities. Two Study Cases: Aliados Administrative central Plan (Barry Parker) and Boavista Urban Axis. Urban development between Town Planning and Real Estate Investment. 443
A base urbana – Três fases de desenvolvimento 443
O nível da contemporaneidade urbana - dupla centralidade 447
Dupla iniciativa – Planeamento urbano e investimento imobiliário 452
Referências 457
17 . Níveis de representação cartográfica de Portugal entre os séculos XVIII-XIX correspondentes ao projecto de influência fisiocrata – território e cidade 459
A conjuntura pós-pombalina – um novo alinhamento 463
Protagonistas políticos e técnicos – alguns nomes ligados ao processo aqui exemplificado 469
Referências bibliográficas 479

Reflexão Final - Notas Conclusivas. 483

Para sempre... 487

Fontes, Referências Bibliográficas e Índice Geral 489

Fontes e Referências Bibliográficas 491
1. Fontes 491
1.1. Fontes arquivísticas 491
1.2. Publicações Periódicas 493
1.3. Fontes Impressas 494
2. Referências Bibliográficas 501

Índice Geral 521