

INSTITUTO DE ESTUDOS GEOGRÁFICOS
FACULDADE DE LETRAS — UNIVERSIDADE DE COIMBRA



Cadernos de Geografia

A CIDADE DO PORTO COMO CENTRO URBANO «HISTÓRICO»

RESUMO

Partindo de um conceito de centro urbano «histórico» atemporal porque eminentemente cultural, pretende-se pôr em evidência a razão de considerar a cidade do Porto a essa luz.

Para o efeito apontam-se os traços maiores que no longo evoluir urbanístico da cidade fazem jus a esse acerto, considerando a problemática da origem, os primeiros índices de preocupação urbanística, os tipos de expansão dos tecidos urbanos, os momentos mais relevantes da urbanização, como sob os Almadas, os reflexos tardios da Revolução Industrial e suas características, os elementos fundamentais das relações entre as estruturas espaciais e funcionais, sua evolução e padrões de cultura por eles plasmados e, ainda, finalmente, a cidade integrada no contexto regional e nacional como motor de evolução do primeiro e no plano da sua projecção no espaço português.

RÉSUMÉ

Partant d'un concept de centre urbain «historique», atemporel parce que éminemment culturel, on veut rendre évidente la raison de considérer la ville de Porto selon ce concept.

Pour ce faire, on met en évidence les traits les plus saillants qui, pendant la longue évolution urbanistique de la ville, ont obéi à ce caractère en considérant la problématique de l'origine, les premiers signes de souci urbanistique, les types d'expansion des tissus urbains, les moments les plus saillants de l'urbanisation, comme sous les 'Almadas', les réflexes tardifs de la Révolution Industrielle et ses caractéristiques, les éléments fondamentaux des relations entre les structures fonctionnelles et d'espace, leur évolution et les étalons de culture modelés par lui et, finalement, la ville intégrée dans le contexte régional et national comme moteur d'évolution regionale et sur le plan de sa projection dans l'espace portugais.

SUMMARY

Starting from a concept of the 'historical' urban center which is atemporal because eminently cultural, we seek to prove why the city of Oporto should be considered in this light.

To that end, we indicate the main lines which have justified this characteristic throughout the long process of the urban evolution of city, considering the problematic of its origin, the first indications of urbanistic concerns, the types of expansion of the urban tissue, the most important moments of urbanisation, such as under the Almadás, the late reflexes and characteristics of the Industrial Revolution, the basic elements in the relations between spatial and functional structures and the cultural evolution and patterns moulded by them, as well as, finally, the integration of the city in its regional and national context as a evolutionary motor for the former and in terms of its projection in the space of Portugal.

I — A CIDADE DO PORTO, COMO CENTRO URBANO «HISTÓRICO», NUM CONTEXTO GEOHUMANO DE EVOLUÇÃO

1. *Conceito de centro urbano «histórico»*

Todas as cidades enquanto expressão concreta das sociedades que lhes deram origem e as continuaram têm a sua história própria, mas o critério fundamental de centro urbano «histórico», não pode, por isso mesmo, ser meramente temporal.

Nestes termos, para além da projecção no tempo da realidade vivencial de qualquer cidade, o que a torna verdadeiramente «histórica» é a sua projecção sócio-cultural, traduzida naturalmente naquilo que nela plasma exactamente essa componente fundamental.

Consequentemente o problema deve assentar num critério de valores atemporais.

Não é por um templo qualquer pertencer ao conjunto de factos de um qualquer culto que permaneça e tenha atravessado os séculos, que deverá ser objecto de conservação, restauro ou simplesmente de respeito. Sê-lo-á quando, transcendendo essa particularidade, é por todo o grupo humano, por toda a sociedade, reconhecido como património comum.

São os valores intrínsecos, reconhecíveis, de natureza moral — entenda-se quase num sentido kantiano, isto é, quase como imperativos categóricos —, espirituais, que lhe conferem essa qualidade e adquirem desse modo a razão profunda, em relação à sociedade, de serem conservados, restaurados, enfim respeitados.

Este critério subtrai-lhes, ou pelo menos diminui-lhes, a importância epocal porque são então valores verdadeiramente atemporais, valores de sempre e para sempre.

E este critério é ainda igualmente verdadeiro, para uma simples choupana que pelos mesmos motivos adquirisse o valor de padrão sócio-cultural.

Um centro urbano «histórico» será para nós, por isso mesmo, todo aquele em que, reconhecidos de forma universal pela sociedade nacional e mesmo mundial, encerre em si expressões desses valores, qualquer que seja a época a que remonte a sua origem, as circunstâncias que rodearam o seu aparecimento, as próprias vicissitudes que atravessaram.

Naturalmente neste contexto conceitual torna-se muito mais difícil — por mais exigentes os critérios — a classificação de tudo aquilo que possa existir em qualquer cidade para que ela possa merecer o qualificativo de «histórica» e, por isso mesmo, ser objecto de respeito e, conseqüentemente, de conservação e restauro.

2. *A Cidade do Porto como centro urbano, integrado num conceito de centro urbano «histórico». Razões e compreensão*

Um primeiro padrão que poderia invocar-se, um tanto eufemisticamente é certo, seria a perenidade do sentir do seu próprio povo de todos os tempos.

Mas este mesmo está fora de causa por ser a primeira razão do existir da própria cidade.

Depois são valores de outra natureza os que nos devem prender. É do património arquitectónico que se trata no desafio e no contraponto dialéctico com a arquitectura contemporânea.

Na compreensão do conceito de «histórico» que antes aventámos, é iniludível o cabimento da cidade do Porto.

Por mais de um dos seus traços, por muitos dos seus ambientes, enfim, por numerosos dos seus padrões, ela tem um lugar entre as cidades «históricas» de Portugal e mesmo da Europa e do Mundo.

Somente sob o ângulo do património arquitectónico, ela conserva ainda, felizmente e apesar de tudo, marcos iniludíveis da criação humana dignas de permanecer. Se não é rica em monumentos, em brilhantes e espectaculares realizações arquitectónicas, é substancialmente plasmada de rasgos de criatividade que ainda hoje se podem, mais que ver, sentir em toda a sua dignidade e, muitas vezes, esta é aqui sinónimo de humildade.

Mas o Porto, é uma cidade que não conheceu verdadeiramente catástrofes arrasantes. Não sofreu incêndios como os de Roma ou de Londres, embora a história registe a destruição de várias ruas em tempos medievos; não conheceu as destruições dos terremotos como os de Lisboa, de Tóquio ou São Francisco, mas o camartelo do «progresso» nem sempre a soube poupar; não sofreu as dinamitizações ou os bombardeamentos de Varsóvia ou de Berlim,

mas a ganância dos homens ou as tensões do «êxodo rural» marcaram as suas densificações e as suas degradações.

O Porto foi-se cristalizando num quase infindo variar de pensamentos e «ocasionais» urbanísticos, que afinal fazem hoje o seu «clima» e o seu cariz; a sua unidade e a sua paleta de paisagens humanas.

Da longevidade da Sé ao Pavilhão do Palácio vai toda uma teoria de tecidos emergentes, não raro de padrões gerais de uma harmonia tal que mesmo aos menos avisados ressaltam e atraem.

Poderíamos falar — à guiza de exemplo — de toda a teoria de expressão que o problema da luz compõe na cidade. E quem nisso atentar cuidadosamente, encontra substância, desde a rosácea da Sé, ao multimodo das clara-bóias, passando pelo rasgado barroco nazoniano e pelo neo-clássico carriano.

Mas encontra-o ainda na plasticidade dos tons quentes que a pátina dos tempos compôs na paleta dos pintores e azuleijistas, na alvura da cal e no pardo macio do granito, em tudo o sol doirando em tons de pastel pelas madrugadas lavadas, azulando entre brumas ligeiras pelos ocacionais primaveris ou embalsamando em cinzento e vago pelos chuvosos dias de inverno.

Mas o Porto é ainda a cidade das múltiplas gradações urbanísticas. Pode-se ir em pouco mais de alguns minutos das ressonâncias medievais ainda vivas, aos rasgos atrevidos, quicá discutíveis, da criação de vanguarda; da massiva ambiência fervilhante da «Baixa» à pacífica e quase bucólica ruralidade; do funcional da indústria ao artesanal da pesca; da velocidade da auto-estrada à lentidão das sombreadas veredas entre muros de quintas povoados de heras; da elegância dos bairros residenciais aos formigueiros das «colmeias», aos micro-mundos das «ilhas», à monotonia dos bairros populares, às concentrações luxuosas dos «Grahams».

Pena é, todavia, que também por toda a parte se possam ver autênticos atentados, feitos em nome do progresso (?), uns; da permência das necessidades habitacionais, outros; e, muitos, resultado do pleno e evidente campear da ganância; todos praticamente com profundo desrespeito pelo património cultural que se alienou irremediavelmente ou, quanto menos, por incomensurável ignorância dos valores que se destruíram. E não se julgue que o fenómeno é só dos nossos dias, pois quantas vezes no decurso dos tempos, por falta de previsão, além do mais, tantas transformações, pouco depois se mostraram sacrifícios inúteis quando não comprometedores de solução, não previstas mas previsíveis, mais realistas e menos atentatórias da beleza e carácter da riqueza «histórica» da cidade. Não bastará falar da troca feita entre o convento de São Bento da Avé-Maria e a Estação de São Bento?

Todavia o Porto guarda ainda — e oxalá que rapidamente isso seja compreendido e aceite — muitos valores culturais que lhe dão jus ao qualificativo de centro urbano «histórico».

Estas palavras nada mais pretendem senão carrear nesse sentido algumas achegas. Que elas possam despertar definitivamente ao nível não só da sua audiência geral, mas muito particularmente dos portuenses e das suas autoridades administrativas, políticas e económicas, a abertura, a vontade e o saber necessários para a solução condigna destes graves problemas culturais que, na sequência de algumas e já notáveis manifestações desse espírito, possa repôr o equilíbrio fundamental no reconhecimento dos valores que um mal disfarsado materialismo tende a menosprezar porque não podem com facilidade, ou maior ou menor sofisticação, reduzir-se à escala da rendabilidade cifrada.

De seguida, num breve apontamento procuraremos explicitar as razões de base para afirmarmos que a cidade do Porto pode considerar-se de facto um centro urbano «histórico».

II — ETAPAS DA HISTÓRIA URBANÍSTICA DA CIDADE DO PORTO

1. *Origem problemática*¹

Apesar de todos os esforços, pouco mais se pode afirmar acerca da origem do que é hoje a cidade do Porto senão que, *Cale*, um dos radicais de *Portucale* (que viria a dar o nome ao País, com Portugal, e por uso abreviado ao da cidade) aparece pela primeira vez no Itinerário de Antonino Pio, do século III A.C., e sob a forma de *ad calem*, presumivelmente povoação pré-romana. A sua localização — com duas hipóteses, na margem esquerda ou na margem direita do Douro — por sua vez, não é menos problemática. Se foi na margem esquerda, a ela talvez se referisse o Paroquial suevo do séc. VI quando refere o *Portucale castrum antiquum* e é provável que ocupasse o morro do Castelo de Gaia. Na mesma margem, mas junto ao rio perto do areal, ficaria então o *Portucale* que seria o *burgus vetus* de 1288, quando D. Dinis mandou que se chamasse de Vila Nova de Rei e depois foi Vila Nova de Gaia. Aí se estadiava vindo do Sul, para passar o Douro. Na outra margem, a direita, ficava a outra estação de passagem, o *Portucale locus* do

¹ Há sobre o assunto vastíssima bibliografia. Vidé J. M. Pereira de Oliveira. *O Espaço Urbano do Porto*, Coimbra, 1973, I Vol., II Parte, Cap. V, principalmente bibliografia indicada.

cronição de Idácio. Mais tarde, já sob o domínio dos suevos, no alto da Penaventosa, terá sido construído para sua defesa um castelo, o *castrum novum suevorum* a que o já dito Paroquial do Séc. VI se refere.

Admitindo como mais provável esta hipótese mas, como muitos autores ainda, duvidando da origem suévica tardia do castelo da Penaventosa, antes admitindo que este sucedeu a um castro aí, ou próximo, existente, ficava-nos ainda a dúvida do «sítio original» da actual cidade: se na ribeira do Douro, se alcandorado no morro da Penaventosa.

Deixemos porém o problema ainda vivo, creio, para aceitarmos, como num trabalho de outro fôlego fizemos¹, que, sem repugnância, não custa a crer que na margem direita, muito próximo do areal, ao abrigo do morro e a ele adocada, junto ao esteiro do Rio da Vila (hoje sob a Praça da Ribeira) para leste, a póvoa incipiente que veio a ser o Barredo, terá sido a humilde povoação de embarque e desembarque da travessia do Douro nos recuados tempos da origem.

Por si só, pelas suas características actuais, pelas reminiscências, embora problemáticas, mas em parte credíveis por recentes achados enigmáticos, pelo seu traçado fruste e apinhado e pela continuidade ambiental que a torna específica no seu conjunto, aí temos um testemunho perdurante e significativo, mesmo que em grande parte formalmente transformado, de um elemento «histórico» marcante da cidade.

Para além do que as forçadas transformações sofridas significariam de adensamento da ocupação, aí estão patentes em muitos estilos de construção e sobre tudo pela irregularidade dos espaços livres, pelo seu casamento com a topografia de um geomorfismo nítido, de soluções articuladas, quer quanto aos resultados, quer quanto ao expediente das escadas, quer ainda quanto às por vezes bem marcadas diferenças de desenvolvimento das fachadas e da organização interna dos espaços construídos.

Os incêndios que por ali, como pela Ribeira, por vezes estalaram, consumindo com facilidade construções primitivas de forte utilização da madeira, obrigaram a múltiplas reconstruções onde novas técnicas — como nos nossos dias na fase de recuperação em curso — necessariamente deram aquele espaço compleição diversa. Podemos referir mesmo que após a construção da muralha dita fernandina, iniciada no séc. XIV por D. Afonso IV e, caída em desuso a proibição de construir apoiado na mesma, novos ciclos de construção lhe acrescentaram novas formas, criando um dédalo de situações que há bem pouco tempo ainda, foi preciso reconhecer com exactidão para elimi-

¹ Op. Cit. 1973.

nar problemas de precisão aquando do último recenseamento de Março de 1981. Todavia, pelos documentos quase se pode rastrear por completo a estrutura viária da zona, talvez o elemento do conjunto que maior perenidade apresenta.

* * *

Sucintamente poderemos dizer que o crescimento medieval do Porto, atendendo a que os testemunhos monumentais serão poucos mas suficientes, foi contido e orientado. Pode falar-se do morro de Penaventosa como enobrecido por uma forte muralha, dita sueva, com várias Portas: de Vandoma, de S. Sebastião, de Sant'Ana; da Mentira, depois dita das Verdades.

No século XII aí se construiria a Sé, que sucedeu à pequena ermida do Bispo Pedro Pitões, como nos referiu Osberno, no tempo de D. Afonso Henriques e antes da conquista de Lisboa. O castelo e paço do Bispo, senhor do burgo, as casas do Cabido antes da secularização deste, foi depois transformado no seu conjunto, no séc. XVIII, no Palácio Episcopal ainda existente. Nas ruas e ruelas que no decorrer dos tempos ou desapareceram perante as urbanizações modernas de desafogamento talvez discutível, ou mudaram de nome, moraram os cônegos secularizados e havia açougues do Bispo e da cidade; havia forno do pão e feirava-se no adro desde o séc. XII.

Como sempre, fora de portas, apareceram os «portus» — na expressão que nos ensinou Pirenne — e daquelas partiam caminhos: para Leste e Norte, da Porta de Vandoma; para Oeste e Sul da de S. Sebastião; da de Sant'Ana, certamente com condicionalismos especiais, havia ligação ao caminho para Sul, para as ribeiras do Douro; pela das Verdades (postigo inicial de recurso) por infundáveis escadinhas, descia-se para o Barredo, como também se podia fazer da de Vandoma, pelas dos Codeçais.

Naturalmente o povoamento acrescentado ao longo dos tempos respeitou e aproveitou esses caminhos, foi por eles orientado: as ruas Chã e de Cimo de Vila; as ruas Escura, Cruz do Souto e do Souto; a da Bainharia e a dos Mercadores são disso testemunho. Do Barredo para Oeste passado o Rio da Vila, ao longo do areal do Douro, estendeu-se a Ribeira até fundir-se com a póvoa de Miragaia.

Quando no séc. XIV, como se disse, se iniciou a segunda muralha só terminada com D. João I algumas décadas depois, ainda o seu interior tinha muito espaço por urbanizar, tantos são os documentos a falar-nos de hortas, almoinhas e cortinhas, tão comuns eram ainda os enxidos das casas.

Todo o perímetro amuralhado, porém, conteve como marco até muito tarde os progressos e vicissitudes da urbanização da cidade. Os arrabaldes, próximos ou os longínquos, existiam de certo, mas os privilégios reconhecidos

aos moradores e as necessárias «qualidades sócio-económicas» que estes deviam ter, bem como as regras de convivência e jurisdição do burgo aparecem-nos tantas vezes tão claras, que com segurança se pode falar de contenção localizada do povoamento conforme se ia dando.

Aqui, e apesar de tudo, é o testemunho ainda vivo dos traçados, da sua compleição, da sua hierarquia, que marcam o cunho «histórico» primordial da cidade. Quase até aos nossos dias (caso do já referido arranjo do Morro da Penaventosa — 1940) houve transformações viárias, sobretudo a criação de novas ruas que num plano urbano da cidade logo se notarão pelo contraste evidente do seu geometrismo (rigidez do traçado nos perfis transversais e longitudinais, etc.).

Pode dizer-se pois, sem exagero, que todo o perímetro medieval da muralha fernandina, apesar das transformações sofridas intensamente até aos nossos dias, e algumas áreas imediatamente adjacentes (Miragaia, Cordoaria) constituem caracterizadamente conjuntos «históricos» de origem medieval e ainda, pelo menos, pelo seu traçado viário básico, pelas respectivas épocas de construção.

2. *Primeiros índices de preocupação urbanística. Causas e consequências*

A estruturação do plano medieval do Porto integra-se num padrão tipicamente geomórfico onde o sistema viário obedeceu quase em absoluto à tirania do relevo em face das necessidades a que respondia. Porém, a definição material do espaço com essas funções, a sua geometria, era uma consequência do xadrez do parcelado de apropriação do espaço. Daí a falta de rigidez dos traçados. Mas os abusos eram frequentes e a consciência do facto em breve encontrou no sentimento colectivo dos povoadores força correctiva.

As primeiras medidas «legisladas» são disso testemunho. É nas queixas repetidas dos moradores em Cortes ou das representações ao Rei, que as primeiras noções de direito urbanístico entre espaço público, colectivo portanto, e espaço privado, se desenham e têm consequências.

D. Dinis, por carta de sentença de 1316, seguida de execução sobre o terreno com aparato público e oficial, reconhece e faz entregar todos os vários espaços indevidamente apropriados por particulares. Foram assim reconhecidos e confirmados abusos sobre alguns «ressyos», isto é, espaços públicos, de vária utilização colectiva — viários ou outros — que voltaram à posse e usufruto de todos os moradores, porque com tal sentença se cuidava do direito das gentes, se reprimiam abusos do privado e se evitavam os vários

estrangulamentos que na cidade se iam verificando (tapamentos de vielas e caminhos, diminuição de logradouros, acesso a fontes e a terrenos onde pasciam os gados, arrueteias indevidas, etc.) tudo afinal no espaço que um pouco mais tarde «largamente» seria contido pela muralha fernandina.

É do mesmo tempo a proibição, fundada em razões militares, de construir de encontro aos muros do burgo, então ainda só os «suévicos».

Outras medidas de fisco episcopal — senhorio de burgo —, porém, parecem ser contrárias. Refira-se, por exemplo, o imposto de um soldo sobre cada porta para a rua, que sem esforço se poderá ver como possível antepassado do sistema das «ilhas» no que respeita à relação com a via pública.

Mas de forma praticamente planeada a primeira medida urbanística do Porto, coincide com a criação por vontade régia de D. João I daquela que foi por ele apelidada de «minha rua fermosa», ou seja, a rua do Infante D. Henrique como hoje se chama. Compleição, geometria e mesmo disposição e funções, tudo nela pressupõe um pensamento prévio, uma predisposição urbanística.

Só mais tarde — séc. XVI — voltam a haver medidas indiciadoras de semelhantes preocupações: o alargamento e povoamento das velhas Congostas, depois Rua das Congostas, e a abertura da rua de «Santa Catarina das Froles», a Rua das Flores dos nossos dias. Esta veio na sequência da edificação do real Convento de S. Bento da Avé-Maria, jóia já desaparecida, em que o rei D. Manuel I todo se empenhou, embora o não visse concluído. A Rua das Flores, aberta em hortas da Mitra e do Cabido — para o que foi preciso alterar o direito canónico sobre as propriedades eclesiásticas, que passou, para o caso, a permitir o emprazamento perpétuo — faria a ligação entre o Largo de S. Domingos (de importância primacial na vida citadina de então) e aquele Convento. E para isso o Rei impunha que o que nela se construísse dele fosse digno: as casas deveriam ter nobreza e aparato e por aí construíram de acordo, gente grada, como João de Barros e os Ferrazes e aí se levantou na segunda metade do Séc. XVI, a Casa do Despacho e Igreja da Misericórdia, que assim deixam a crasta velha da Sé.

3. *Os tipos de expansão até aos fins do Séc XVIII*

Ao longo dos tempos — e seria fácil através da casuística demonstrá-lo — até aos finais do século XVIII, o Porto cresceu dominado por duas principais estruturas: a muralha fernandina e os velhos caminhos ou estradas.

No relativo à primeira, caracterizou-se por uma contínua diminuição dos espaços livres intra-muros, onde se foram acrescentando arruamentos vários e,

por outro lado, pela acentuada densificação em altura dos espaços construídos.

Uma consequência deste último facto é um certo estilo de construção caracterizado pela estreita frente das casas e o número de andares aumentado. A «dislocação» entre o lugar de trabalho e a residência só bem mais tarde se fez sentir como é normal, mas desse facto resultou uma concepção arquitectónica e uma disposição funcional dos espaços construídos típica que ainda se pode ver bem marcada na persistência em muitos casos de duas entradas ao nível do rés-do-chão, uma mais estreita para acesso à residência, outra mais larga, do estabelecimento, loja, ou oficina.

Só mais tarde — fins do Século XVIII, princípios do Século XIX — começaram as transformações, as tentativas de rectificação, o aparecimento dos passeios e mesmo as forçadas e quase sempre inúteis propostas de monumentalização geral das construções.

Há inúmeros projectos — na grande maioria gorados — para emparcelar e dar fachadas regulares e unidas ao quadro privado da construção.

Nem mesmo nos novos arruamentos então projectados e iniciados tal se conseguiu e pode dizer-se que a Rua de S. João, do primeiro dos Almadas, é o único caso onde algo nesse sentido foi conseguido embora não totalmente.

O segundo aspecto estrutural da expansão marcou o crescimento da cidade, extra-muros, pelo cariz estrelado, rádio-concêntrico, que o estado actual mascara mas que na primeira planta da cidade — a dita «Planta Redonda» ou de Trant, de 1813 — muito claramente se pode ver.

4. *Os Almadas, a sua política e as consequências urbanísticas. Antecedentes, lutas e significação.*

O período do governo dos Almadas — fins do século XVIII e princípios do séc. XIX — merecem uma atenção especial.

Todo o séc. XVIII foi caracterizado pelo enobrecimento arquitectónico de algumas construções da cidade a que não são estranhos dois factos fundamentais: a crescente importância do comércio do vinho do Porto, enriquecedor, e a acção de Nicolau Nazoni e seus discípulos. É o século de ouro do barroco.

Na sequência do gosto criado pelo magestoso e brilhante das floreadas concepções nazonianas a influência inglesa vem marcar outra época.

Dera-se o terramoto de Lisboa em 1755. O Marquês de Pombal reconstrói Lisboa sobre nova concepção urbanística. Os Ingleses no Porto trazem novas ideias. São desse tempo inúmeros projectos de ordenamento da cidade. Rectificação dos velhos traçados; iluminação pública, saneamento e um novo

estilo de construção monumental, o neo-clássico de John Carr, no Hospital de Santo António, na feitoria Inglesa, etc..

Os Almadas, apostam nesse sentido. O Porto, pouco sofreu com o terramoto, mas os primos do Marquês de Pombal, embuídos do mesmo espírito querem dar à cidade um novo estilo. A isso eram impelidos não só por esse gosto de imitação como pelo espírito de governação que representavam e, sobretudo, pelo surto de crescimento que então marcadamente se evidenciava e a que era preciso responder.

Os Almadas remaram contra o espírito individualista do portuense. Os problemas de circulação acrescentados pela crescente importância do porto nas suas relações com o «hinterland» vinhateiro, levaram-nos a conceber — incitados pela influência inglesa — rasgadas perspectivas. O camartelo funcionou; destruiu-se muito do que era «velho» e «obsoleto» na visão do seu Porto moderno. Pode dizer-se que foram os Almadas que — genericamente — acabaram com a definição da cidade pautada pela cerca fernandina. Destruíram-se as Portas, criaram-se novos arruamentos, principalmente fora do espaço intra-muros. Alguns desses arruamentos não eram mais que sucedâneos paralelos dos velhos caminhos ou formas de relação entre estes.

As primeiras urbanizações de conjunto fazem-se então, criando-se com projecto próprio conjuntos de arruamentos de estilo ortogonal. As rectificações de velhíssimas ruas iniciaram-se, embora algumas levassem mais de meio século a concluir-se.

São raros, apesar de tudo, os projectos monumentais; o individualismo construtivo continua-se; algumas famílias inglesas constroem à sua maneira, nos arredores, casas apalaçadas entre muros no meio de quintas; a Foz Velha conhece então as primeiras preocupações urbanísticas e arquitectónicas com a construção de quintas e residências de veraneio, quebrando o seu estilo semi-rural, semi-piscatório que ainda hoje se pode rastrear.

Na sequência das primeiras preocupações de higiene urbana, reclamada e denunciada pelos ingleses, intensifica-se o saneamento, quer por medidas de polícia quer por obra (iluminação, escoamento, fontenários, etc.).

Luta grave e longa, só no século XIX, não sem sacrifícios de vária ordem, como foi historiado por Ezequiel de Campos, o Porto teria as primeiras medidas de vulto concretizadas. O nome de Ricardo Jorge e de alguns discípulos, já quando a Escola Médico-Cirúrgica do Porto florescia, estão indeclinavelmente ligadas a essa «epopeia». O encanamento do Rio da Vila sob a Rua de Mousinho da Silveira, é, por assim dizer, um exemplo da vitória longamente esperada.

Entretanto outros problemas se somaram e condicionaram a evolução urbana.

5. *A Revolução Industrial e os seus reflexos tardios no Porto*

As actividades de produção por transformação são muito antigas no Porto sob variadas formas, de feição artesanal mas poderosas e significativas. As suas dimensões — à excepção das teracenas da construção naval do Ouro — eram reduzidas e apesar do velho costume medieval do arruamento, como alguns nomes de ruas ainda testemunham, confundia-se com o estadiar de actividades comerciais e mesmo, como se disse, com as ocupações residenciais. Algumas plantas antigas de projectos de arruamentos novos mostram de vez em quando instalações sucintamente designadas por «fábrica». A sua localização não é evidente em termos de razões específicas, excepção talvez, às dos pelames (curtumes) em que pode notar-se a procura da proximidade dos cursos de água, como sucedeu aos mais vetustos, que se situavam junto ao Rio da Vila, com os seus aloques, tristemente célebres pela imundice e pestilência que retinham.

Tardiamente apareceram implantações industriais como manifestação das consequências no Porto dos novos rumos da produção fabril criada com a Revolução Industrial.

A segunda metade do Séc. XIX conhece então essas novas construções específicas e facilmente identificáveis na paisagem urbana com a sua área extensa as suas fumegantes chaminés e quiçá mesmo, por arrastamento, congregadores de bairros caóticos de um operariado crescente.

Todavia a escolha das localizações foram mais efeito da disposição de terrenos livres periféricos, de propriedade rural dos fundadores fabris, do que baseada em motivos de posição tecnológica ou de acessibilidade.

Foi o caminho de ferro, concluída a Ponte Maria Pia, na Área de Campanhã que «sagrou» uma preferência para a instalação de fábricas em função da componente acessibilidade.

O crescimento urbano, a pouco e pouco, envolveu algumas dessas instalações e recentemente, outros, por motivos de expansão e de acessibilidade abandonaram as velhas e iniciais localizações trocando-as por áreas fora do concelho, particularmente orientadas pelo favorável preço dos terrenos, pela acessibilidade proporcionada pelas grandes vias de aferência, a Norte, entretanto abertas e ainda em continuação, pelo traçado da linha de caminho de ferro.

Uma excepção, talvez relíquia de formas de implantação inicial, como se referiu, é a área de Lordelo do Ouro.

O Plano Director de 1962, condicionou especificamente outra área industrial, envolvente da chamada Via Rápida que faz a ligação com o porto de Matosinhos, mas o que se verificou entretanto é que, para além de poucas

instalações fabris, a maior parte do seu aproveitamento foi feito por instalações de armazenagem de comércio por grosso.

III — PADRÕES CULTURAIS E ESTRUTURAS URBANAS DO PORTO

1. *As estruturas fundamentais do espaço urbano e sua evolução*

As relações de complementaridade entre os espaços construídos, os espaços de circulação e os espaços «verdes» no Porto, como é natural, evoluíram à medida do seu crescimento urbano, da sua diversificação de actividades, das concepções urbanístico-arquitectónicas, do adensamento populacional especialmente por atracção, da correlativa influência sobre o espaço regional e deste sobre a cidade, enfim, de modo especial, com a evolução dos tipos e sistemas de circulação e as conquistas tecnológicas incidentes não só sobre a arte de construir como dos veículos.

Numa tentativa de critério de definição tipológica das estruturas fundamentais em trabalho já referido, consideramos que as noções de «compacidade» do espaço e correlativa densidade de ocupação e suporte, se poderia aliar às qualidades físicas dos espaços de circulação (geometria, perfis, hierarquia, grau de geomorfismo) e ainda à maior ou menor longevidade dos respectivos tecidos.

Da análise então feita e em síntese, resultaram sete tipos de estrutura a que já hoje (10 anos depois) se poderá acrescentar um oitavo.

No 1.º as características principais são:

- a) Elevada compacidade geral com predominância do espaço construído sobre os outros dois, sendo diminuto ou nulo o espaço «verde». Forte densidade de ocupação habitacional.
- b) Forte geomorfismo e marcada hierarquia dos espaços de circulação com acentuada inadaptação às circulações modernas.
- c) Longo processo histórico-geográfico com complexa coexistência de testemunhas de todas as épocas e contínua e constante vitalidade das áreas.

Como exemplo dar-se-á a área intra-muros fernandinos de um modo geral.

No 2.º as características principais são:

- a) Compacidade média em virtude da posição subalterna do espaço construído, relativamente ao espaço «verde». Densidade habitacional de grande a média.

- b) Independência aparente do traçado dos espaços de circulação a topografia e clareza da malha viária, larga, sem hierarquização aparente sem ser por análise dos caudais de tráfego.
- c) Dominância relativa dos espaços «verdes» com evidentes sinais de influência das estruturas fundiárias anteriores aos loteamentos urbanos e utilização muito variada.
- d) Na maior parte dos casos os tecidos têm pouco mais de século e meio, pelo que se nota uma certa homogeneidade arquitectónica só quebrada pelas renovações mais recentes.

Como exemplo podem referir-se as áreas entre a Rua da Constituição e a Trindade.

No 3.º as características principais são:

- a) Compacidade relativamente elevada resultante da forma de aproveitamento construído do espaço em profundidade e perpendicular aos eixos das ruas. Grande densidade de ocupação habitacional.
- b) Traçado claro dos espaços de circulação mas com falsa hierarquização funcional e interesse quase exclusivamente local.
- c) Espaços «verdes» diminutos e muito fragmentados e participando funcionalmente dos atributos dos espaços de circulação.
- d) Vigência histórico-geográfica não muito grande, 100 a 90 anos, mas, nem por isso de menos diferenciadas consequências urbanísticas. Inversão cronológica das construções, sendo as secundárias em muitos casos as que faceiam os arruamentos e não as que ocupam o miolo dos quarteirões.

Como exemplo especialmente característico pode dar-se a área que tem como espinha dorsal a Rua de S. Vitor.

No 4.º as características principais são:

- a) Predominância nítida dos espaços «verdes» sobre os demais, do que resulta uma muito fraca compacidade geral. Carácter muito irregular dos espaços construídos e grande heterogeneidade volumétrica das construções. Densidade de ocupação variável, de média a fraca.
- b) Acentuado geomorfismo dos espaços de circulação. Aspecto fruste dos arruamentos e irregular geometria. Hierarquia suspeitável confirmada pela análise dos caudais de tráfego.



Fig. 1 — Porto: tipos de estruturas fundamentais do espaço urbano: exemplos.
 1 — Área do vale do Rio da Vila; 2 — Área de Antero de Quental-Constituição;
 3 — Área de São Victor; 4 — Área da Foz Velha; 5 — Área de Nevogilde;
 6 — Área da Foz Nova; 7 — Área de Márcchal Gomes da Costa-Pasteleira.

- c) Espaços verdes de parcelamento fortemente irregular e de utilização agrícola ainda muito evidente. Ausência de loteamentos à excepção dos muito recentes.
- d) Processo histórico-geográfico longo, mas de fraco índice de evolução.

Como exemplo indicaremos a área da chamada Foz Velha em São João da Foz.

No 5.º as características principais são:

- a) Importância mínima relativa dos espaços construídos e daí muito fraca compacidade. Densidade habitacional média.
- b) Espaços de circulação e compleição rural só em parte beneficiada por rectificações e alinhamentos. Hierarquia evidente mas significado puramente local.
- c) Os espaços «verdes» são dominantes na estrutura e tem significado ainda claramente agrícola. As parcelas são irregulares no formato e dimensão.
- d) Processo histórico-geográfico longo mas evolução muito lenta até aos nossos dias. Actualmente há construções arquitectonicamente aberrantes e loteamentos.

Como exemplo daremos a área de Nevogilde ou a de Campanhã-Azevedo.

No 6.º as características principais são:

- a) Muito fraca compacidade com motivo no carácter isolado dos espaços construídos — moradias no interior de jardins — e apesar da predominância de edificações com três pavimentos úteis. Densidade pequena a muito pequena.
- b) Espaços de circulação muito regulares e bem hierarquizados.
- c) Espaços «verdes» muito importantes e superiores aos demais tipos, regra geral formado por jardins privativos.
- d) Processo histórico-geográfico recente. Planeamento prévio selectivo que orientou o loteamento, lhe definiu os preços e condicionou o tipo de construção. Áreas tipicamente residenciais de luxo.

Como exemplo pode indicar-se as áreas das Avenidas de Montevideu e de Marechal Gomes da Costa.

No 7.º as características principais são:

- a) Fraca compacidade com espaços construídos muito uniformes. Densidade habitacional de modo geral fraca, aumentando quando o estilo de construção é em blocos em altura polifamiliares. Os espaços construídos são sempre percentualmente inferiores aos outros dois.
- b) Espaços de circulação perfeitamente regulares e hierarquizados por vezes com especialização (peões, veículos).
- c) Forte percentagem dos espaços «verdes» e o seu aproveitamento é normalmente para logradouros colectivos e mais ou menos ajardinados.
- d) Processo histórico-geográfico recente e unitário, previamente planeada, a construção é feita em bloco.

Como exemplo podem referir-se alguns dos bairros de casas populares ou de rendimento médio, ditos bairros sociais como os da Pastelaria Norte e Sul.

Um 8.º tipo de estrutura, nos últimos dez anos desenhou-se na cidade. Como os dois últimos obedece a um prévio planeamento mas apesar de vocacionado para residências de luxo ou actividades terciárias de elevado nível (escritórios-sede de companhias, bancos, profissões liberais de prestígio, etc.), têm a marca da especulação imobiliária.

As suas características são:

- a) Elevada compacidade, fundamentalmente resultante do grande factor do espaço acrescentado (10 e mais andares).
- b) Espaços de circulação inferiores ao necessário suporte dos acessos que as áreas induzem, especialmente nos casos de actividades terciárias. Sistema viário adjacente perfeitamente hierarquizado e por vezes com especialização (peões, viaturas, aparcamentos privados ou condicionados).
- c) Espaços «verdes» médios mas inferiores em muitos casos às dimensões de equilíbrio em relação à ocupação funcional ou habitacional que suportam.
- d) Processo histórico-geográfico recentíssimo, planeamento prévio de origem empresarial; construção feita em bloco. Por vezes, aspecto desequilibrado no perfil dos tecidos em resultado da especulação dos terrenos adquiridos em parcelas que são reconstruídas com exagerado aumento do número de andares para a exiguidade das fachadas ou das áreas de base.

Como exemplo caracterizante podem referir-se certas zonas da Av. da Boavista, Rua Gonçalo Cristóvão, Rua de Sá da Bandeira (parte Norte) Praça Velasquez e áreas adjacentes.

Nos nossos dias os fenómenos de transformação destes tipos de estrutura acelerou-se por toda a parte e, quer por reconstrução, quer por novas urbanizações, tende a aumentar. O facto rastrea-se na visão panorâmica do perfil da cidade. Onde só ponteavam as torres das suas igrejas, hoje — quase apagando estas — recortavam-se no horizonte cada vez mais os insólitos arrojados de algumas massas de construção quebrando a harmonia do perfil que alguns artistas plásticos nos deixaram em obras que são hoje documentos históricos.

2. As estruturas de ocupação funcional de espaço urbano e sua evolução

Como em qualquer cidade a evolução ocupacional dos seus espaços vai-se diversificando ao longo dos tempos.

No Porto, se nos tempos recuados das origens não seria difícil conceber os frustes equipamentos que serviriam o lugar de embarque e desembarque; se mais tarde já podemos conhecer uma vida ribeirinha, marinheira e piscatória na Ribeira e uma vida diversa no burgo acastelado da Penaventosa, onde cedo se feirava e havia açougues e fornos de pão e moravam principalmente os cônegos e outros eclesiásticos; se vimos ainda arruarem-se mesteiros e comerciantes e na Praça da Ribeira estadiarem com as suas tendas mercadores cristãos e judeus, enquanto os surradores se alongavam junto ao Rio da Vila e as póvoas ribeirinhas de Miragaia, Massarelos, Ouro e São João da Foz, se entregavam à pesca, e à construção naval; enquanto pelo interior, galgadas as vertentes do Douro, outras póvoas de longínqua origem se entregavam à agricultura, chegamos aos séc. XIX e XX, vendo-se feirar por todos os largos e pracetas, regatear o peixe pela Ribeira, embarcar no cais da Alfândega Velha e no de Massarelos, comerciar pelas lojas da rua dos Marcadores, pela do Infante, nos Loios, na Praça da Natividade (depois da Liberdade).

O aparecimento dos diferentes meios de transporte, particularmente os públicos («choras» e «americanos») aumentando os seus percursos, servindo novas áreas que a urbanização suscitada ou suscitante «aproximava» cada vez mais, aumentando também cada vez mais a possibilidade alargada a maior número a «dislocação» do lugar de trabalho em relação ao de residência, e que vai criar uma mais diferenciada ocupação funcional.

Do Adro da Sé, à Ribeira, da Ribeira ao Largo de S. Domingos, deste à Praça da Liberdade, viram os séculos deslocar-se o centro das actividades comerciais da cidade.

Se determinados comércios, como os por grosso e ligados às tarefas de embarque e desembarque, continuaram a estadiar paredes meias com a Ribeira, os comércios diários acompanharam o crescimento da cidade com ela se estendendo numa difusão aliás bastante harmónica; os comércios de luxo ou especiais seguiam e acantonavam-se nas áreas de prestígio urbano, de carácter administrativo ou cultural. Os primeiros bancos do Porto nascem ainda junto ao Infante e Largo de S. Domingos, mais tarde vêm estadiar, abandonando os anteriores locais, na Av. dos Aliados. Com estes e aqueles ganham posição também os escritórios das empresas de vulto e os serviços de maior nível, como os das profissões liberais. Sá da Bandeira, 31 de Janeiro, Praça de D. João I, Rua de Santa Catarina e alguns dos troços terminais de outras adjacentes, tornam-se então o embrião do hoje iniludível C.B.D. portuense.

Nos nossos dias, em algumas zonas — a primeira das quais foi a da Rotunda da Boavista — adensam-se comércios e serviços de nível superior, formando como que sucedâneos do C.B.D., ou criando-se complexos comerciais variados mas onde já se podem ver os de tipo de luxo, os ocasionais.

Em contrapartida, algumas indústrias, como se disse, abandonam o tecido da cidade para procurarem além Circunvalação e junto desta «raia» da cidade, mais espaço para o seu crescimento a solicitação das novas tecnologias, deixando pela cidade espaços devolutos que esperam urbanizações equilibradas ou mostrando ainda, como nalguns casos, relíquias dignas de estudo da arqueologia industrial.

São João da Foz de puramente rural e piscatória, conhece um surto de veraneio quando «descoberta» pelos Ingleses a que se seguiram algumas famílias abastadas do Porto; a Foz Nova nasce com um vago aspecto de «riviera» mal aproveitada, zona residencial de luxo, por vocação e imposição administrativa mas que nos nossos dias se modifica aceleradamente, substituindo os velhos palacetes por vezes de arquitectura exótica entre fartos jardins arborizados, por especulativas construções em andares polifamiliares, embora sem deixar o seu cunho de área de elites.

Os velhos caminhos, em breve foram transformados em ruas sulcadas pelos transportes particulares e pelas linhas de transportes colectivos urbanos e sub-urbanos. Por elas se estenderam comércios do tipo equilibrado na variedade, acatando a lei da acessibilidade.

Por toda a parte, bairros populares e de casas sociais, vão colmatando espaços vazios anteriores, alguns dos quais ainda conservam a sua vocação inicial agrícola, tipicamente do Noroeste Português.

De onde em onde os antigos povoados rurais absorvidos pelo crescimento urbano dão ainda testemunho iniludível das suas características funcionais originais, com as suas casas de tipo rural, com os seus pátios, os seus anexos,

os seus poços, as suas ramadas, com os seus arruamentos sombreados por muros e calcetado grosseiro, com os seus portões e o seu todo cheirando a relíquias perdidas, ínsuas na massa compacta e geométrica monotonia das novas construções em cimento dos inúmeros e crescentes bairros.

IV — A CIDADE DO PORTO NO CONTEXTO REGIONAL E NACIONAL

1. *A Cidade do Porto e a evolução regional. Importância e definição*

Ponto de passagem obrigatória do Douro para as relações a Norte e a Sul do Rio, cedo o Porto se tornou cabeça da Região Norte. Esta, desde sempre, foi a área no País de maior densidade de população apesar das características de dispersão do seu povoamento.

Na sua evolução o Porto soube sempre assumir o papel de comando de todo esse vasto «hinterland» do Noroeste. Com o crescimento do valor do Vinho do Porto no comércio internacional, a cidade estimula o crescimento de Vila Nova de Gaia onde as condições mesológicas são ideais para a preparação e envelhecimento. O Douro e a sua barra, foi a estrada ideal dessa riqueza trazida das terras quentes, tratada em Gaia, comercializada no Porto, saída pela barra para os mercados da Europa e de além-Atlântico. Perdidas as qualidades da barra, nasceu o porto de Matosinhos e o enquadramento da velha póvoa de pescadores de Bouça e Leça, vêem-se assim acrescentadas em riqueza e povoamento. Maia, Valongo, Gondomar, Espinho, Vila do Conde e Póvoa de Varzim, são influenciados e com elas em Trás-os-Montes, Vila Real e Régua. Há trinta anos a população dos concelhos limítrofes do Porto era metade do da cidade do Porto, hoje essa população peri-urbana ou melhor conurbana, mais que duplicou a da cidade e esta quase estabilizou a sua nas duas últimas décadas!

2. *A Cidade do Porto — segundo centro urbano de Portugal — e os parâmetros da sua projecção no conjunto nacional*

Se o Porto é de facto — e soube sempre sê-lo, apesar das dimensões mais ou menos académicas — Capital regional do Norte Português, formando hoje a segunda área metropolitana do País, teve sempre papel relevante no contexto económico, político e cultural do País.

Apesar da megacefalia lisboeta resultante de um conceito pouco claro das medidas de equilíbrio regional do País, o Porto tem mantido sempre uma

certa individualidade criativa em todos os campos cujos reflexos se não quedam pelo Norte.

Seria longo enumerar as diferentes facetas destas manifestações, tal a teoria de valores humanos, sociais, políticos e económicos, que podem rastrear-se por todo o País e, daqui dimanados, assentam na História Portuguesa.

Esta regista, desde o auxílio decisivo nas conquistas de Lisboa aos Mouros, ao esforço na Epopeia das Descobertas, na expansão do comércio nacional, na actividade política de transformação da sociedade portuguesa, na criação artística — literatura e artes plásticas — e científica, enfim, em tudo o que, transcendidos os cunhos locais ou regionais, pelo seu valor e perenidade se transformou em padrão cultural e património do País.

J. M. PEREIRA DE OLIVEIRA