

ETAPAS DE CONSOLIDAÇÃO DA PAISAGEM URBANA DO PORTO CONTEMPORÂNEO

DA PROGRAMAÇÃO DOS ALMADAS AO PLANO DE 1952

NUNO FERREIRA* E MANUEL JOAQUIM MOREIRA DA ROCHA**

Resumo: O presente trabalho procura conhecer e interpretar as soluções dos processos de transformação, permanência, desenvolvimento, reorganização e consolidação do tecido urbano da cidade do Porto entre a segunda metade do século XVIII e primeira metade do século XX. Clarificam-se as relações intrínsecas da expansão da cidade do Porto com os novos espaços construídos, através da análise dos principais estudos e planos urbanísticos, desde a acção dos Almadas e, particularmente, do plano implementado pela Junta das Obras Públicas do Porto, de 1763, ao «Plano Regulador da Cidade do Porto» (1952). As relações entre os sucessivos planos são alvo de análise, salientando-se a evolução da forma de pensar a cidade, que culmina com uma visão global desta, numa óptica de planeamento do território baseada nos princípios da Cidade Moderna.

Palavras-chave: Cidade do Porto; Território urbano; Planos teóricos e práticos; Evolução e expansão urbanas.

Abstract: This paper seeks to understand and to interpret the solutions of the transformation, permanence, development, reorganization and consolidation processes of the urban matrix of the city of Porto between the second half of the 18th century and the first half of the 20th century. The intrinsic relationships between Porto's expansion and the newly built areas are clarified through the analysis of the main urbanistic studies and plans, since the action of the Almadas, and, particularly, since the plan implemented by the Board of Public Works of Porto («Junta das Obras Públicas do Porto»), from 1763, to the Regulatory Plan for the City of Porto («Plano Regulador da Cidade do Porto»; 1952). The relationships between the succession of plans are analysed, highlighting the evolution of the ways of planning the city, which culminate in a global vision of it, from the perspective of a territorial planning based on the principles of the Modern City.

Keywords: City of Porto; Urban territory; Theoretical and practical plans; Urban evolution and expansion.

1. INTRODUÇÃO

Deve-se à Junta de Obras Públicas do Porto, com o apoio financeiro da Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro¹, a reorganização e alargamento da cidade do Porto entre 1763 e 1804, cuja acção alterou profundamente a fâcies urbana. Durante esse período no comando da cidade estiveram dois homens: João de Almada e Melo e Francisco de Almada Mendonça. Com as suas acções, estes dois homens sintetizaram e pragmatizaram o entendimento colectivo da cidade ou, melhor, o projecto de desenvolvimento e modernização que queriam para o Porto. Cumprindo as orientações do poder central, e, seguindo exemplo da reconstrução de Lisboa, concretizaram na cidade do Porto, a segunda cidade do reino, uma verdadeira «revolução urbana». A Junta das Obras Públicas determinou e coordenou a modernização do Porto na segunda metade do século XVIII. No miolo da cidade murallhada, promoveu e facilitou a relação do rio com

* Mestre em História da Arte Portuguesa; Doutorando em História da Arte Portuguesa (Faculdade de Letras, Universidade do Porto); Investigador do CITCEM; Bolseiro da Fundação para a Ciência e a Tecnologia (FCT); nunopsferreira@gmail.com.

** Professor de História da Arte, Departamento de Ciências e Técnicas do Património, Faculdade de Letras, Universidade do Porto; Investigador do CITCEM; mrocha@letras.up.pt.

¹ ALVES, 1988: 197.

a zona alta da cidade; construiu praças; regularizou os bairros que se iam formando fora das muralhas sem planificação. Confrontada com um traçado urbano orgânico, a Junta propõe, para expansão da cidade que os arruamentos fossem executados «segundo um plano prévio»².

Durante a primeira metade do século XVIII o Porto consolidou a sua expansão para além da muralha medieval. As freguesias de Santo Ildefonso e Miragaia, como focos urbanos extramuros testemunham duas direcções do crescimento do Porto norteado por imperativos orgânicos: o primeiro, de prestígio, pela proximidade da Sé; o segundo, de cariz comercial, pela dependência do rio e do tráfego fluvial.

A coerência e pertinência dos projectos da programação Almadina visaram transformar o Porto numa cidade moderna. Tendo como foco o núcleo urbano antigo delimitado pelas muralhas medievais, e as estradas que articulavam o Porto com as regiões periféricas – Matosinhos, Guimarães, Penafiel – regularizou-se o traçado viário, e formaram-se ruas estruturantes para o crescimento da urbe, que ainda no início do século XX eram referência para os arquitetos que projetavam a morfologia urbana do Porto.

Se no início do século XIX o Porto mantinha ainda uma imagem de cidade amuralhada e voltada para o rio, já há muito tempo se tinha expandido em direcção a zonas rurais, bem como até Massarelos, ao Campo de Santo Ovídio (hoje Praça da República) e à freguesia de Santo Ildefonso³. A expansão e adensamento do núcleo medieval ocorreram em grande parte no século XIX, tendo por base a malha urbana pré-existente, ou seja, os eixos de acesso à cidade criados no século XVIII, os loteamentos de muitas quintas, e o alinhamento de caminhos antigos.

2. A CIDADE NO SÉCULO XIX NO RESCALDO DO PROJECTO ALMADINO

Os acontecimentos políticos, económicos e sociais ocorridos na primeira metade do século XIX na cidade do Porto, como as invasões francesas (1807-1813) e, posteriormente, a guerra civil (1832-1834), travaram o desenvolvimento económico que se vivia desde meados do século XVII e tiveram imediatas consequências no urbanismo da cidade. As invasões francesas fizeram com que o ritmo de crescimento da cidade abrandasse e, que, os projetos ambiciosos planeados pelos Almadins no século anterior fossem postos de parte, sendo retomados apenas de forma pontual. O investimento nas grandes obras públicas esmoreceu, começando a apostar-se mais em infra-estruturas de carácter estratégico-defensivo e relacionadas com os transportes terrestres, marítimos e fluviais⁴. É também de destacar neste período, após as obras de melhoramento da barra do Rio Douro, uma crescente vontade de unir a cidade à margem esquerda do rio, o que veio a culminar, depois de uma série de projetos, na construção da Ponte das Barcas (1806).

² ALVES, 1988: 175.

³ RAMOS, 2000: 382-389.

⁴ ALFREDO, 1997: 35.

Nesta altura, a necessidade de articular a cidade com o rio levou à execução de um projeto de remodelação de toda a frente ribeirinha. Contudo, este projecto nunca foi posto em prática devido à criação da via que uniria a cidade à foz do Rio Douro e que propunha «a demolição da muralha e conseqüentemente a abertura da Praça da Ribeira ao rio, a reestruturação dos bairros de Miragaia e Barredo e a criação de uma nova praça para instalação do mercado a funcionar na Ribeira»⁵.

A planta desenhada em 1813 por George Black, intitulada de «planta redonda», representou um marco importante no estudo da evolução da cidade do Porto⁶. Tratou-se do primeiro estudo cartográfico para a cidade, representando obras de relevo de forma documental, facilitando a apreciação da evolução do plano urbano da cidade, sobretudo considerando a série de plantas gerais que se lhe seguiram⁷. Nesta planta distinguem-se três zonas. A zona central é limitada pela rua do Calvário, Calçada dos Clérigos, Largo de Santo Ildefonso, rua do Postigo do Sol e pelo Rio Douro. A segunda zona corresponde à zona de expansão próxima da área central, ficando limitada pelas ruas de Cedofeita e Santa Catarina e a norte pela Praça da República. A última zona corresponde à expansão mais periférica, sendo estruturada pelas cinco saídas da cidade traçadas pelos Almadas⁸. A zona central da cidade apresenta ruas estreitas e sinuosas e tem como principais vias estruturantes as ruas das Flores, de Belmonte, dos Ingleses e de S. João. Na zona exterior às muralhas, para além do desenvolvimento das cinco saídas da cidade, onde se observa um adensamento marginal de construções, existem duas zonas com malha de desenho ortogonal. A primeira zona fica a norte do Hospital de Santo António e é formada pelas ruas de Adolfo Casais Monteiro, Miguel Bombarda, Rosário e do Breiner. A segunda zona fica na área do Bonfim, sendo delimitada pelas ruas de Santa Catarina, da Alegria, Formosa e Fernandes Tomás⁹. É de destacar que nas ruas transversais e o no interior destas malhas continuavam a existir grandes espaços por urbanizar¹⁰.

Os planos executados para estas novas áreas contemplavam os traçados dos arruamentos, com projetos de fachadas uniformes para frentes de ruas inteiras. Assim, os proprietários de cada parcela de terrenos abrangidos por estes planos, quando pretendiam construir nos seus lotes ficavam obrigados a obedecer às especificidades impostas por cada plano, enquanto que para as áreas não loteadas ou expropriadas estabeleceu-se o lote tipo com largura de 5,5 metros (por vezes 6,0 metros) e comprimento variável¹¹. Este tipo de lote estreito permitiu, para além da criação de lotes muito profundos, aumentar o número de edifícios por rua, a um custo reduzido por unidade. A regulamentação dos lotes possibilitou também a «normalização de alguns componentes de construção; e promovia o desenvolvimento de modelos arquitectónicos, baseados nestas dimensões»¹².

⁵ ALFREDO, 1997: 35.

⁶ OLIVEIRA, 1973: 285.

⁷ OLIVEIRA, 1973: 279.

⁸ OLIVEIRA, 2013: 113.

⁹ OLIVEIRA, 2013: 113.

¹⁰ TEIXEIRA, 1996: 19.

¹¹ AMORIM, 1998: 22-23; TEIXEIRA, 1996: 109.

¹² TEIXEIRA, 1996: 109-110.



Traça das novas ruas e/ou ampliação realizados até 1813
[Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto adaptado por Ricardo Figueiredo]

A década de 20 trouxe consigo a Revolução Liberal e, conseqüentemente, a instauração de uma Monarquia Constitucional e o desencadear da guerra civil entre absolutistas e liberais. Viveu-se um período de grande turbulência social, que se agravou com o Cerco do Porto (1832-1833). Este último acontecimento levou a que a população mais abastada fosse aos poucos abandonando a zona baixa da cidade, procurando refúgio nas zonas mais altas e menos urbanizadas, «mais arejadas, mais saudáveis, com melhores construções habitacionais», generalizando-se o «gosto pelos chalés murados recatados e independentes»¹³. Nestas novas zonas a cidade sofreu um reordenamento, enquanto que a cidade intra-muros ficou entregue à população menos abastada, sem condições para a abandonar. Conseqüentemente, este fragmento da cidade começa a ficar sobrelotado e degradado, sendo o crescimento horizontal substituído pelo crescimento em altura. A degradação da cidade intra-muros, associada aos danos causados pelos bombardeamentos e às más condições de higiene urbana tornaram esta zona propícia a surtos de cólera, sobretudo a partir da década de 30¹⁴. Apesar do carácter negativo dos acontecimentos anteriormente referidos, o Cerco do Porto e o abandono da zona antiga da cidade representaram, por outro lado, um momento de mudança, de reorganização do poder local e de reordenamento espacial e social da cidade. No entanto, o centro comercial da cidade manteve-se próximo do rio, nas ruas Nova dos Ingleses, de São João, das Flores e no Largo

¹³ FERNANDES, 1995: 30.

¹⁴ FERNANDES, 1995: 30; RAMOS, 2000: 383-384.

de S. Domingos, onde permaneciam as sedes das empresas portuense e estrangeiras. Mesmo depois do cerco, estes foram os locais escolhidos quer pela burguesia mercantil quer pela burguesia financeira para se instalarem¹⁵. Contudo, o centro social, económico e político da cidade foi-se transferindo gradualmente para a Praça Nova e seus arredores.

Entre 1818 e 1824 José Francisco de Paiva apresenta o Plano da Cidade do Porto, que se focava nos novos alinhamentos projetados, bem como nas estruturas inerentes aos mesmos, nomeadamente praças, edifícios e sistemas de iluminação.



Plano da Cidade do Porto de José Francisco de Paiva [Fonte: [Arquivo da Câmara Municipal do Porto](#)]

Perante este novo marco político, a nível urbanístico foram retomadas na década de 20 do século XIX a urbanização de novas áreas, originando a construção de algumas artérias importantes, como por exemplo a rua do Bom Retiro (mais tarde designada de Barros Lima), a rua do Príncipe e a rua dos Bragas. Com a sua extinção em 1833, a gestão urbanística da cidade deixa de estar sobre a alçada da Junta das Obras Públicas, passando a ser repartida por várias entidades, que promoviam acções pontuais e mediante critérios próprios. Inicialmente a Câmara Municipal procurou uma planificação global para a cidade; contudo, a privação de autonomia financeira acabou por limitar a «promulgação de medidas reguladoras da edificação, a continuação do projecto de rectificação e alienação de ruas e caminhos, assim como a criação de novos equipamentos e espaços públicos»¹⁶. Uma das principais consequências de tais intenções e dificuldades foi a elaboração pela Câmara da «Planta Topográfica da Cidade do Porto» (1839). Tratou-se da primeira planta geral da cidade do Porto, onde foram sinalizados os projetos anteriormente realizados. Entre as principais alterações presentes nesta planta quando comparada com a de

¹⁵ FERNANDES, 1995: 31; RAMOS, 2000: 384.

¹⁶ DOMINGUES et al., 1994: 136.

1813 é a consolidação das duas zonas de expansão pré-existentes ao mesmo tempo que se verifica uma aposta noutras orientações de expansão da cidade, como por exemplo através do prolongamento da Avenida da Boavista (a poente) ou da Praça da República (para nascente, através das ruas de Gonçalo Cristóvão e de Camões). São também de salientar o adensamento construtivo do tecido urbano ocorrido a norte do Hospital de Santo António, a abertura da rua da Firmeza e o prolongamento de outras ruas (nomeadamente a de Fernando Tomás ou a da Alegria)¹⁷. Estamos, pois, perante a consolidação do tecido urbano, embora ainda consideravelmente lenta quando comparada com os intuitos expressos na planta de 1813.



A Planta Topográfica da Cidade do Porto 1839 [Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

¹⁷ OLIVEIRA, 2013: 114.

2.1. FRONTEIRAS ALFANDEGÁRIAS DA CIDADE DO PORTO NO SÉCULO XIX E A CONSOLIDAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

Durante o século XIX o crescimento contínuo da cidade refletiu-se nos sucessivos alinhamentos das fronteiras alfandegárias e reformas municipais. Até ao ano de 1821 a cidade possuía sete postos de controlo, todos próximos às antigas portas das muralhas. Nesse ano viriam a ser criados quatro novos postos¹⁸. A divisão administrativa promovida pelo poder liberal nos anos de 1833 e 1834 dividiu o país em concelhos e freguesias, fazendo surgir os concelhos do Porto, de São João Baptista da Foz do Douro e de Campanhã. Posteriores divisões administrativas viriam a alargar os limites da cidade do Porto, devido à extinção dos concelhos da Foz do Douro e de Campanhã e a sua incorporação como freguesias da cidade, juntamente com a freguesia de Lordelo do Ouro (em 1836) e da freguesia de Paranhos (1837)¹⁹. Neste mesmo período foi publicado o «Regulamento das Barreiras da Cidade do Porto e Vila Nova de Gaia», que criou mais 38 postos de controlo (13 dos quais faziam parte do concelho de Vila Nova de Gaia), repartidos por duas linhas de barreiras (a norte e a sul)²⁰. Nos dois anos seguintes procederam-se a ajustamentos nos limites das freguesias, promovidos por Costa Cabral e, por decreto datado de 11 de Dezembro de 1841, o «arredondamento paroquial» criou a freguesia do Bonfim, a partir do desmembramento das freguesias da Sé, Campanhã e Santo Ildefonso²¹. As freguesias de Aldoar, Nevogilde e Ramalde, faziam parte do concelho de Bouças, juntamente com as de Matosinhos e Leça da Palmeira. Aquelas três freguesias viriam a incorporar a cidade do Porto em 1895, pela nova reforma fiscal que levou à construção da Estrada da Circunvalação (concluída em 1897), alargando mais uma vez as barreiras da cidade e criando mais uma série de 25 postos alfandegários, 13 dos quais localizados na Estrada da Circunvalação²². Após a incorporação destas freguesias no concelho do Porto, estabeleceram-se os limites geográficos ainda hoje existentes. Contudo, este alargamento administrativo não resultou na urbanização das novas áreas, tendo tido por base sobretudo a necessidade de ampliar a barreira física da cidade²³. A propósito deste assunto, Hélder Pacheco, citando Ricardo Jorge, refere que à «cidade do Porto se atribuem 12 freguesias» mas que «quase metade destas freguesias não passavam de aldeias. A cidade propriamente dita, isto é, o âmbito da população arruada e aglomerada reduzia-se às freguesias centrais»²⁴.

A instabilidade que marcou os inícios do século XIX levou à estagnação do crescimento demográfico. Segundo Manuel Teixeira, entre 1777 e 1838 o número total de habi-

¹⁸ GARCIA, 1946: 54; MARÇAL, 1972: 188.

¹⁹ RAMOS, 2000: 385.

²⁰ A linha a norte era composta pelos postos de Massarelos, Pena, Vilar, Bom Sucesso, Valas, Estrada Nova, Carvalhido, Ramada Alta, Águas Férreas, Salgueiros, Serio, Campo do Gancho, Aguardente, Doze Casas, Congregados, São Jerónimo, Campo Grande, Bonfim, Campanhã, Seminário, Corticeira, Casinha da Ribeira, China, Guindais e Ponte, e a linha do sul pelos postos de Quebrantões, Arco de Frades, Arco do Padre António, Bateria do Pereireta, Bandeira, Fonte Santa, Barrosa, Marco, Alminhas, Escuro, Regado, Torrão e Vale da Piedade. GARCIA, 1946: 54; MARÇAL, 1972: 57.

²¹ RAMOS, 2000: 385; GRAÇA, 2004: 20.

²² GARCIA, 1946: 60; MARÇAL, 1972: 195.

²³ VÁZQUEZ, 1992: 61.

²⁴ JORGE, 1899, citado em PACHECO, 1984: 13.

tantes diminuiu de 61.462 para 59.370²⁵. Porém, ao longo do século XIX o Porto voltaria a registar uma tendência de crescimento demográfico. Enquanto que em meados do século, mais concretamente aquando do primeiro recenseamento geral (1864) possuía 86761 habitantes, em 1878 a população ascendia aos 105.838, em 1890 atingia os 138.860 e em 1900 era de 167.955 habitantes. Este aumento demográfico deve-se, sobretudo, ao grande número de população operária que migrou de vários pontos do norte de Portugal e que se fixou na cidade, fruto do seu desenvolvimento industrial²⁶. No entanto, e apesar de esta tendência de crescimento ter aos poucos deixado de se centrar exclusivamente nas freguesias intramuros (Sé, São Nicolau, Vitória e Miragaia), como ocorreu até meados do século XIX, passando também a verificar-se no primeiro anel periférico (freguesias de Santo Ildefonso, Cedofeita e Bonfim), manteve-se inferior no segundo anel, composto pelas freguesias da Foz do Douro, Nevogilde, Aldoar, Campanhã, Lordelo do Ouro, Paranhos e Massarelos. Estas freguesias incorporadas na estrutura urbana mantiveram durante algumas décadas fortes traços de ruralidade e uma população bastante dispersa.

Terminada a guerra civil, «vastas extensões de terra, quer no campo quer nas zonas urbanas, passaram para as mãos da burguesia, em resultado do processo de expropriação e venda em hasta pública das propriedades pertencentes à nobreza absolutista derrotada e às ordens religiosas»²⁷. A burguesia mercantil, representada na Associação Comercial do Porto, assumiu importância na economia da cidade e na promoção e gestão de algumas iniciativas urbanas, como por exemplo a construção do Palácio da Bolsa (1840) ou do Tribunal do Comércio numa parte do convento de S. Francisco. A construção destes dois edifícios representou, para além da reorganização da malha urbana envolvente, a demarcação de um novo centro financeiro e a «consolidação da zona ribeirinha como centro da vida comercial da cidade»²⁸.

A cidade de finais dos anos trinta do século XIX conheceu um novo impulso urbanístico. Para além das construções referidas anteriormente, foi a partir desta altura, mas sobretudo na segunda metade do século, que foram criadas uma série de infra-estruturas públicas que permitiram a reorganização de determinadas zonas da cidade. Destas estruturas destacam-se os mercados, nomeadamente o Mercado do Bolhão (1837), o Mercado do Anjo (1839) e o Mercado Ferreira Borges (1888). Estes mercados eram espaços organizados, com melhores condições de higiene e de funcionamento, tendo a sua criação tido como objectivo agrupar as feiras que até então decorriam espalhadas pela cidade. O comércio e locais de venda foram acompanhando as alterações da industrialização e do urbanismo da cidade, verificando-se um gradual «declínio da venda ambulante e a migração das feiras para a periferia, ou o seu desaparecimento a favor dos mercados»²⁹.

Os jardins públicos na cidade do Porto, como por exemplo o de S. Lázaro (1834), o do Palácio de Cristal (1865), o da Cordoaria (1866) e o da Praça do Infante (1894), encon-

²⁵ TEIXEIRA, 1996: 18-19.

²⁶ TEIXEIRA, 1996: 20.

²⁷ TEIXEIRA, 1996: 95.

²⁸ ALFREDO, 1997: 36.

²⁹ FERNANDES, 1997: 57 e 82.

tram-se associados à história dos «espaços públicos abertos na cidade. Estes espaços localizavam-se junto das portas do burgo e ao longo das principais saídas.» Também designados «campos», viriam, sobretudo nos finais do século XIX, «a ser transformados em praças e jardins públicos que, ainda hoje constituem elementos essenciais da rede de espaços verdes públicos da cidade»³⁰. Os jardins públicos inserem-se numa «política camarária de ajardinamento de espaços públicos, não muito longe das alamedas do século passado, mas, ao contrário destas, bem inseridos na malha urbana». Os princípios estéticos e funcionais que estiveram na origem destes jardins «foram herdados dos conceitos em vigor desde os meados desse século [...] procurando recrear ambientes de carácter essencialmente romântico»³¹. Dentro desta tipologia nasceram os jardins do Carregal, do Passeio Alegre (1870) e o de Arca d'Água, sendo este último considerado «a obra mais bem conseguida sob ponto de vista paisagístico e os critérios estéticos de então»³². Nalguns casos, como por exemplo os jardins da Praça do Marquês do Pombal, o da Rotunda da Boavista e o da Praça da República, esses espaços ajardinados aportaram mais qualidade de vivência urbana aos vizinhos, como funcionaram como elementos estruturantes dos principais eixos da cidade do século seguinte.

Por fim, outro equipamento público que merece destaque são os cemitérios que, tal como os jardins públicos, estiveram associados à reorganização de algumas zonas da cidade. Diversos cemitérios surgiram na sequência do aumento de óbitos registados na cidade, decorrentes de factores políticos, sociais e económicos e das sucessivas epidemias que afectaram a cidade oitocentista. A sua construção foi idealizada segundo a visão moderna da higiene pública e a sua implementação feita em zonas estratégicas da urbe. Na cidade do Porto o primeiro cemitério público foi o do Prado do Repouso (1839) a que seguiu em 1855 o de Agramonte.

A cidade do Porto, que desde cedo se caracterizou por ser burguesa e mercantil, conheceu a partir da segunda metade do século XIX um maior dinamismo industrial e comercial. Para este dinamismo contribuíram a introdução (ainda que lenta e atrasada face a outros países) de algumas novidades, salientando-se a máquina a vapor, as inovações desencadeadas pelo período de consolidação trazido pela Regeneração (1851) e o forte desenvolvimento industrial sentido a partir de 1864³³.

Em meados do século XIX a cidade era descrita por Júlio Dinis como encontrando-se estruturada em três bairros (bairro central, bairro Oriental e o bairro Ocidental). No bairro central, centro histórico da cidade, predominavam «a loja, o balcão, o escritório, a casa de muitas janelas e de extensas varandas, as crueldades arquitectónicas, a que se sujeitam velhos casarões com o intento de os modernizar; o saguão, a viela independente das posturas municipais e à absoluta disposição dos moradores das vizinhanças; a rua estreita, muito vigiada de polícias; as ruas, em cujas esquinas estacionam galegos armados de pau e os cadeirinhas com capote clássico; as ruas ameaçadas de procissões, e as

³⁰ ANDRESEN & MARQUES, 2001: 110.

³¹ ANDRESEN & MARQUES, 2001: 136.

³² ANDRESEN & MARQUES, 2001: 143.

³³ FERREIRA, 2010: 50-51.

mais propensas a lama; aquelas onde mais se compra e vende; onde se trabalha de dia, onde mais se dorme de noite. Há ainda neste bairro muitos ares do velho burgo do Bispo, não obstante as aparências modestas que revestiu»³⁴. O bairro Oriental era o local de eleição para os grandes industriais burgueses e capitalitas, principalmente oriundos do Brasil, «que mandavam construir as suas residências, muitas vezes instalando no logradouro as fábricas e os bairros operários», enquanto que o bairro Ocidental era mais escolhido por capitalistas nacionais, tendo também servido de destino à comunidade britânica³⁵.

A criação em 1852 do Ministério das Obras Públicas, veio proporcionar que o desenvolvimento do país se processasse de uma forma mais global, o que privilegiou o desenvolvimento de infra-estruturas de comunicação terrestres e marítimas³⁶. A importância dada às vias de comunicação resultou na construção, ainda na primeira metade do século XIX da ponte pênsil (1843), que ligava as duas margens do rio Douro, facilitando a comunicação com Lisboa. Neste âmbito, iniciou-se uma remodelação da zona ribeirinha, nomeadamente pela reforma e ampliação do cais fluvial, construção da Nova Alfândega (1861) e melhoria dos acessos a esta estrutura³⁷. A construção da Ponte D. Maria Pia (1877) permitiu o atravessamento ferroviário do Douro e afirmou o carácter industrial da freguesia de Campanhã, incentivando o desenvolvimento industrial e comercial do Porto³⁸. Este carácter foi também reforçado pela construção da estação de Campanhã (1875), com a qual se inauguraram as linhas do Minho e do Douro. Outra estrutura que fomentou o desenvolvimento da zona alta da cidade e expansão urbana para norte e nascente foi a Ponte Luiz I (1886), intimamente ligada à abertura da Estrada da Circunvalação (1895) e de um grande número de outras ruas (por exemplo: Mouzinho da Silveira, Nova da Alfândega, Ferreira Borges, de Camões, de Gonçalves Cristóvão, da Constituição, da Duquesa de Bragança, Anselmo Brancamp, Pinto Bessa, da Firmeza, Álvares Cabral e Duque de Bragança) e à conclusão da Avenida da Boavista até Matosinhos, reforçando a relação da cidade com o mar. Por outro lado, nesta época encontram-se mais concentrados nas zonas de Campanhã, Bonfim e Cedofeita os bairros de habitação popular.

A aposta do Ministério das Obras Públicas assentou também no desenvolvimento do transporte urbano, pelo que em Maio de 1872 foi implementada a rede de transportes públicos de carro sobre carris na cidade, iniciando-se com as primeiras «linhas do americano» e surgindo em 1895 os primeiros «eléctricos». O desenvolvimento do transporte urbano «aproximou a cidade dos seus subúrbios, estimulando o processo de urbanização da periferia»³⁹ e «contribuiu para o preenchimento dos vazios entre os grandes eixos traçados pelos Almadás, na parte mais alta do Porto»⁴⁰. A criação destes transportes e o melhoramento do transporte marítimo levaram à dinamização do porto de Matosinhos, originando, já em 1908, a criação do Porto Comercial de Leixões, que acabou por

³⁴ DINIS, 1998: 69.

³⁵ DINIS, 1998: 69-70.

³⁶ ALFREDO, 1997: 37.

³⁷ TEIXEIRA, 2004: 20.

³⁸ AMORIM, 1998: 35.

³⁹ RAMOS, 2000: 391.

⁴⁰ AMORIM, 1998: 35-36.

retirar importância ao velho porto fluvial do Douro e fez voltar a cidade definitivamente para o mar⁴¹. Globalmente, e para além de facilitarem a circulação entre as diferentes zonas da cidade, estas inovações permitiram o rápido acesso a outros pontos do país, facilitando o transporte de matérias-primas e produtos.

A modernização dos ritos sociais associada ao crescimento demográfico e à expansão da cidade e consequentes preocupações urbanísticas levou à criação de enquadramentos legais, nomeadamente dos «Planos Gerais de Melhoramento» (31 de Dezembro de 1864) para as cidades do Porto e Lisboa⁴². Estes planos «tinham como principais preocupações a circulação, a melhoria das condições de salubridade dos aglomerados urbanos e o planeamento do forte crescimento que então se verificava nestas cidades»⁴³. Após esta imposição legal, o Porto conheceu na primeira metade do século XX, uma série de propostas, estudos cartográficos e intervenções ligados aos diferentes períodos políticos⁴⁴. Segundo alguns autores, «as políticas municipais no Porto do século XIX tinham precisamente, como objectivos essenciais a melhoria das condições de tráfego no interior da cidade e a promoção do desenvolvimento urbano pela criação de condições favoráveis à livre iniciativa. [...] No entanto, apesar de ser o Município quem custeava as obras públicas, frequentemente estas beneficiavam mais interesses privados do que os da Cidade»⁴⁵.

No ano de 1844, Perry Vidal apresentou uma planta da cidade, que viria a ser corrigida em 1865. Esta planta, publicada no ano da Exposição Universal do Porto (1865), tinha como objetivo incluir o mapeamento do Palácio de Cristal, permitindo que existisse uma planta actualizada para os que se deslocavam à cidade para ver a Exposição. Tratava-se uma planta com objetivos turísticos, o que justifica a existência de duas cartelas onde estão descritas em português e em francês as características da cidade e os seus principais monumentos e equipamentos. Face às plantas anteriores, a análise desta planta permite constatar a construção do Palácio da Bolsa, da autoria do arquitecto inglês Thomas Dillen Jones, mas não se verificam grandes diferenças relativamente às zonas urbanas periféricas. Encontram-se também representados, entre outros edifícios, dois que marcaram a segunda metade do século XIX: o Cemitério Prado de Repouso (a nascente) e, na praia de Miragaia, a nova alfândega, ainda em construção.

É notória, tal como nas plantas prévias, a consolidação da mancha construída através dos principais eixos de saída da cidade e a existência de alguns quarteirões bem definidos.

A cidade apresenta a estrutura radial da época dos Almadas, a que acresce a intenção do planeamento das áreas de expansão almadinas. Contudo, esta planta não apresenta uma «expansão significativa do espaço urbanizado, como faria prever um aumento tão significativo da população»⁴⁶. A norte do Hospital de Santo António encontram-se

41 FERREIRA, 2010: 50-51.

42 FERREIRA, 2010: 53.

43 FERREIRA, 2010: 35-36.

44 FERREIRA, 2010: 53.

45 AMORIM, 1998: 36-37.

46 AMORIM, 1998: 27.

representados o prolongamento da Rua Adolfo Casais Monteiro, a construção dos eixos relativos às ruas do Breiner e Miguel Bombarda e na zona oposta, do Bonfim, encontram-se também cartografadas as aberturas das ruas de Santos Pousada e Moreira, que permitiram a união do tecido urbano daquela zona. É também representado o prolongamento da rua da Boavista e a construção do Hospital Militar no extremo desta⁴⁷.



Planta de Perry Vidal (1865) [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

Em 1881 foi aprovado «O Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto», da autoria do então Presidente da Câmara José Augusto Corrêa de Barros⁴⁸. Tratou-se de um plano político e financeiro, que visava reformular e desenvolver a cidade segundo uma visão moderna do urbanismo⁴⁹.

Este plano teve como objectivo resolver problemas ligados à circulação e à higiene pública, de forma a dotar a cidade com infra-estruturas adaptadas à sua realidade e crescimento, nomeadamente ao aumento demográfico e económico. O plano previa a abertura de algumas ruas e o arranjo e prolongamento de outras, de forma a facilitar a comu-

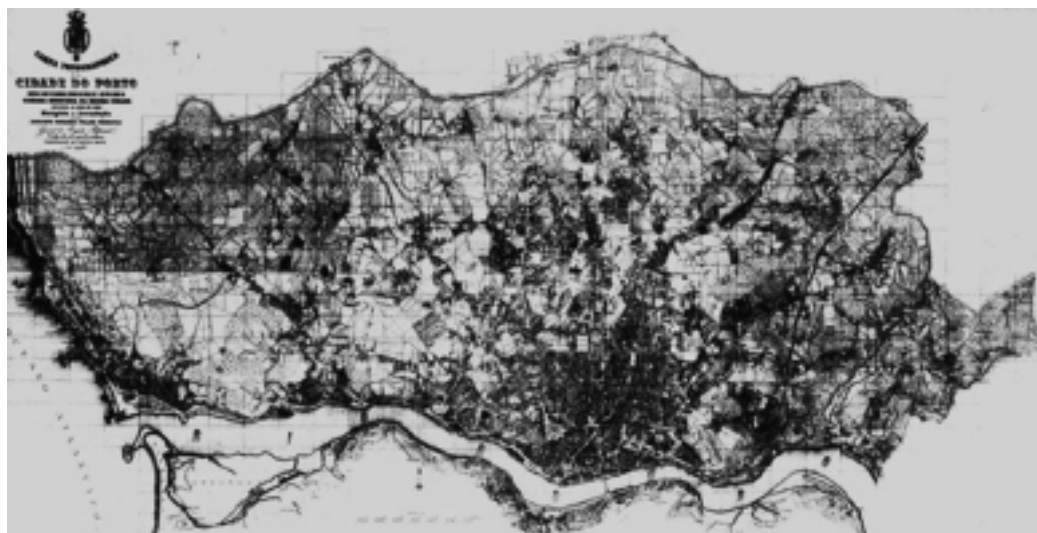
⁴⁷ OLIVEIRA, 2013: 114.

⁴⁸ A proposta foi primeiramente apresentada em secção extraordinária de 26 de Setembro de 1881 e aprovada com lavor em 6 de Outubro de 1881. ARQUIVO HISTÓRICO DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO: 27 e 31 verso.

⁴⁹ AMORIM, 1998: 37; FITAS, 1998: 17.

nicação pedonal e de veículos tanto no interior da cidade como para o seu exterior. Estavam também previstos melhoramentos e construções no edificado da cidade, na rede de esgotos, criação da rede de abastecimento de água ao domicílio, implementação de novos mercados e melhoramento dos já existentes, reorganização dos serviços de combate a incêndios e limpeza urbana, e a criação de laboratórios para controlo de produtos alimentares⁵⁰.

Corrêa de Barros propunha uma «auto-gestão financeira do município, através de empréstimo bancário, a fim de serem realizados amplos trabalhos de urbanismo tendentes a solucionar problemas particulares em certas áreas do tecido urbano portuense». Contudo, não se tratava de uma acção global de intervenção urbanística no que dizia respeito às questões de higiene e salubridade. Estes factores fizeram com que os seus opositores contestassem o plano e o acusassem de «servir os interesses especulativos dos seus amigos»⁵¹. Certo é que, apesar de ter feito algumas concessões ao interesse de privados, este plano conseguiu dar resposta à expansão acelerada da cidade. Contudo, essas concessões retiravam-lhe a «capacidade de ser um instrumento de planeamento global para o crescimento da cidade e transformaram-no num somatório de intervenções de melhoramentos parcelares»⁵². Este somatório de intervenções pontuais encontra-se bem cartografado na «Carta Topográfica da Cidade do Porto» (1892), da autoria de Augusto Gerardo Telles Ferreira, que constituiu a primeira planta rigorosa da totalidade da cidade do Porto à escala de 1/500⁵³.



Planta de Augusto Gerardo Telles Ferreira [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

⁵⁰ BARROS, 1881.

⁵¹ FITAS, 1998: 17.

⁵² AMORIM, 1998: 37.

⁵³ MADUREIRA, 2001-2002: 166.

Nesta planta, o autor representa os principais edifícios e espaços da cidade e define os seus limites administrativos a norte e a nascente do concelho, «antecipando-se à sua efectiva implantação três anos mais tarde, 1895, com a abertura da Estrada da Circunvalação e com a consequente inclusão no seu território das freguesias de Ramalde, Nevogilde e Aldoar»⁵⁴. Na zona central da cidade o eixo dominante é a Rua Mouzinho da Silveira, que fazia a ligação entre as zonas baixa (ribeira) e alta da cidade (Praça da Liberdade), e a área de expansão passa a ser definida pelas ruas de Cedofeita, da Boavista, de Antero de Quental, da Constituição e de Santos Pousada. Nas zonas periféricas – de expansão do núcleo muralhado – as cinco vias de saída da cidade continuam a ser estruturantes, juntando-se-lhes mais dois grandes eixos: a avenida da Boavista (até a Fonte da Moura) e a rua da Constituição. Nas zonas da Lapa e do Bonfim o tecido urbano ia crescendo «baseado muitas vezes no alinhamento de caminhos rurais e no parcelamento de quintas existentes»⁵⁵.



Excertos da Planta de Telles Ferreira com representação de alguns espaços públicos e edifícios importantes da época
 [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

Em 1889 surge um outro plano para a cidade do Porto, mas desta vez incidindo principalmente na zona central da cidade. Este plano, da autoria do engenheiro Carlos Pezerat e intitulado «Projecto d’Embelezamento da Cidade do Porto» baseou-se na abertura de uma avenida entre as praças de D. Pedro e da Trindade. Este projecto tinha como principal objetivo, e nas palavras do autor, a «determinação do local para levantamento dos novos Paços Municipais – e outras consequências profícuas que, por derivadas, não são de menor importância, – facilidade de transito e de comunicação entre bairros oriental e ocidental, – aformosamento indispensável duma parte da cidade que, sendo inegavelmente o seu coração e fórum tradicional, exige agora, com a construção de uma estação de caminho de ferro em S. Bento⁵⁶, condições de perspectiva que impressionem agra-

⁵⁴ MOTA, 2010: 61.

⁵⁵ OLIVEIRA, 2013: 114.

⁵⁶ ROCHA, 1993: 756.

davelmente os viajantes – e finalmente a modificação das condições higiénicas determinadas pelo ar e pela luz largamente difundidas»⁵⁷. Segundo Rui Tavares, «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». Este projecto, embora não tendo sido posto em prática, teve «o mérito de fixar a primeira imagem da Avenida, imagem essa que acabaria por influenciar definitivamente a proposta final», que consistiu na demolição do edifício da Praça de D. Pedro e abertura da Avenida Central⁵⁸.

Com o Ultimato Inglês (1890) e o 31 de Janeiro de 1891 a cidade do Porto entrou em nova fase de crise, que viria a durar cerca de uma década. Esta crise conduziu, entre outros aspectos, ao aumento do desemprego e ao decréscimo das receitas municipais, proporcionando um reduzido número de obras públicas. Este último factor teve como consequência imediata um abrandamento no crescimento da cidade e o aumento da intervenção privada. Foi também em finais desta década que a cidade foi atingida pela peste bubónica. Na sequência da peste foram publicadas as primeiras legislações ligadas à higiene, das quais se destaca o «Regulamento Geral de Saúde» (1901) e o «Regulamento de Salubridade de Edificações Urbanas» (1903).

3. A CIDADE NO INÍCIO DO SÉCULO XX: PROPOSTAS E CONCRETIZAÇÕES

Após um aumento populacional nas freguesias do núcleo histórico assistiu-se, nas primeiras décadas do século XX, a uma diminuição da população, enquanto que nas freguesias peri-centrais e periféricas o número de habitantes aumentava de forma considerável. Em 1911 habitavam na cidade 191.890 pessoas, e de 1911 a 1970 a população aumentou 57,2%; «todavia este acréscimo (de 109.765 pessoas) foi acompanhado de uma alteração sensível na distribuição pelo território municipal. Assim, enquanto que as densamente habitadas freguesias do núcleo histórico [...] registavam uma diminuição global de 6.049 habitantes, as freguesias peri-centrais [...] vêm aumentada a sua população em cerca de 19.143 pessoas e as periféricas [...], dispersamente habitadas em 1910, possuem em 1970 um total de 148.650 habitantes, ou seja, praticamente metade da população portuense»⁵⁹. Para o aumento da população nas freguesias peri-centrais e periféricas contribuiu, tal como ocorrera já no século XIX, a continuada importância do desenvolvimento da indústria e do comércio. O crescimento do núcleo histórico da cidade caracterizou-se por ser «especialmente concentrado e [pela] reduzida diferenciação funcional e social do espaço»⁶⁰, ou seja, aumentam as pequenas manufacturas, baseadas numa estrutura de trabalho domiciliário⁶¹. Por outro

⁵⁷ Citado em BASTOS, 1985-1986: 300.

⁵⁸ BASTOS, 1985-1986: 275-276.

⁵⁹ FERNANDES, 1997: 78 e 95.

⁶⁰ VÁZQUEZ, 1992: 60.

⁶¹ FERREIRA, 2010: 51-52.

lado, «as maiores e mais complexas unidades industriais, ligadas essencialmente aos têxteis, metalurgia e metalo-mecânicas implantavam-se nas encostas do rio Douro, primeiramente nas freguesias peri-centrais e posteriormente nas periféricas. Na década de trinta as zonas já industrializadas da cidade conheciam uma nova fase de industrialização, através da instalação de novas indústrias ligadas às novas áreas, como a química, a cerealífera e a alimentícia, o que alterou e marcou de forma expressiva toda a malha urbana». A formação destes complexos industriais levou a que a população operária se concentrasse junto dos mesmos, inicialmente nas chamadas «ilhas» (bairros operários de iniciativa privada) e colónias operárias (de iniciativa sobretudo pública) e, mais tarde, nas casas económicas⁶².

Em 1903, surge uma nova planta que representa como principais alterações urbanísticas «a conclusão da Avenida da Boavista, a abertura da Rua de Álvares Cabral⁶³ e o prolongamento da Avenida Fernão de Magalhães e da Rua de Júlio Dinis. A Avenida da Boavista assume-se nesta fase como principal eixo de expansão da cidade», enquanto que na Rua da Constituição se intensificava o desenvolvimento da malha lateral, sobretudo nas área compreendida entre as ruas de Serpa Pinto, de S. Dinis e Antero de Quental⁶⁴.



Planta da cidade do Porto (1903) [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

Ao desenvolvimento urbanístico que se vinha a verificar por todo o perímetro urbano juntou-se, em finais do século XIX, a criação de algumas estruturas que pretendiam melhorar a vida da população. Destacam-se a criação de sistemas de iluminação pública a gás (1855), do abastecimento de água ao domicílio (1887) e de sistemas de sanea-

⁶² FERREIRA, 2010: 52.

⁶³ PIRES, 2000.

⁶⁴ OLIVEIRA, 2013: 116.

mento (sendo de referir o «Plano de Saneamento», de 1896 e posto em prática 8 anos mais tarde)⁶⁵. Contudo, a criação de infra-estruturas de abastecimento de água e saneamento não acompanhavam o desenvolvimento de determinadas zonas da cidade e respectivo aumento demográfico, uma vez que diversas áreas urbanas, como a Foz e Campanhã, e algumas ruas da zona central não eram contempladas no Plano de Saneamento⁶⁶.

Na tentativa de resolver os problemas da carência de infra-estruturas, nos inícios do século XX intensificam-se as preocupações legais com o urbanismo, o que é visível pelos estudos e planos desta época e que viriam a ser decisivos na evolução e organização da malha urbana⁶⁷. Em 1907, era nomeada a «Lista da Cidade», da qual faziam parte os vereadores Duarte Leite, Jaime Cortesão, Xavier Esteves, e os serviços encarregados dos arruamentos e das obras municipais (3.^a Repartição da Câmara Municipal do Porto) propuseram um estudo para a área central da cidade onde reconheciam que «o rasgamento de novas Avenidas na cidade deve obedecer às vantagens de um plano geral de arruamentos e melhoramentos»⁶⁸. Seria objectivo deste plano «o estabelecimento de ligações dos pontos centrais da cidade através de quatro avenidas (Praça da Liberdade à Trindade, Trindade à Praça da República, Praça da República à Praça de Carlos Alberto, e Praça de Carlos Alberto ao Palácio de Cristal»⁶⁹. Também de 1907 data um estudo de António Rigaud Nogueira, onde eram apontados problemas relacionados com a regionalização e expansão urbanística, as áreas de circulação entre zonas, as áreas de habitação e bairros operários e os equipamentos da cidade⁷⁰.

A fixação na Praça de D. Pedro IV, nos inícios do século passado, das actividades ligadas ao poder político, financeiro, bancário e comercial, assim como cultural (cafés e livrarias), a que se juntou a convergência dos transportes públicos, e a extensão da linha-férrea, que culminou na construção da Estação de S. Bento, proporcionou uma nova centralidade urbana, deslocando o centro da zona baixa da cidade (Ribeira). Nascia assim um novo centro comercial, político, económico e cultural que gerou uma maior movimentação de pessoas na zona alta da cidade. Tendo em conta a sua importância no quotidiano da população, intensificaram-se as propostas de renovação para esta zona da cidade. Contudo, segundo Maria Amorim, alguns dos «inovadores projectos de avenidas, acessos à ponte D. Luís e ligações mecânicas entre áreas de diferentes cotas não encontram, no entanto, por parte da Câmara, uma capacidade de concretização compatível com esta iniciativa renovadora»⁷¹, pelo que a renovação do centro da cidade só se concretizaria de forma mais ampla após a proclamação da República Portuguesa (5 de Outubro de 1910).

Logo em 1913, Gaudêncio Pacheco apresenta a proposta de uma série de obras para o centro da cidade, que implicava «a reformulação da área central da cidade, a sua ligação ao tabuleiro superior da ponte Luís I e o reenquadramento dos edifícios da Sé e do Paço Episcopal. Esta solução implicaria a construção de grandes muros de suporte e a

⁶⁵ FERREIRA, 2010: 50; REAL & TAVARES, 1987: 412-413.

⁶⁶ REAL & TAVARES, 1987: 412-413.

⁶⁷ FERREIRA, 2010: 50.

⁶⁸ BASTOS, 1985-1986: 277.

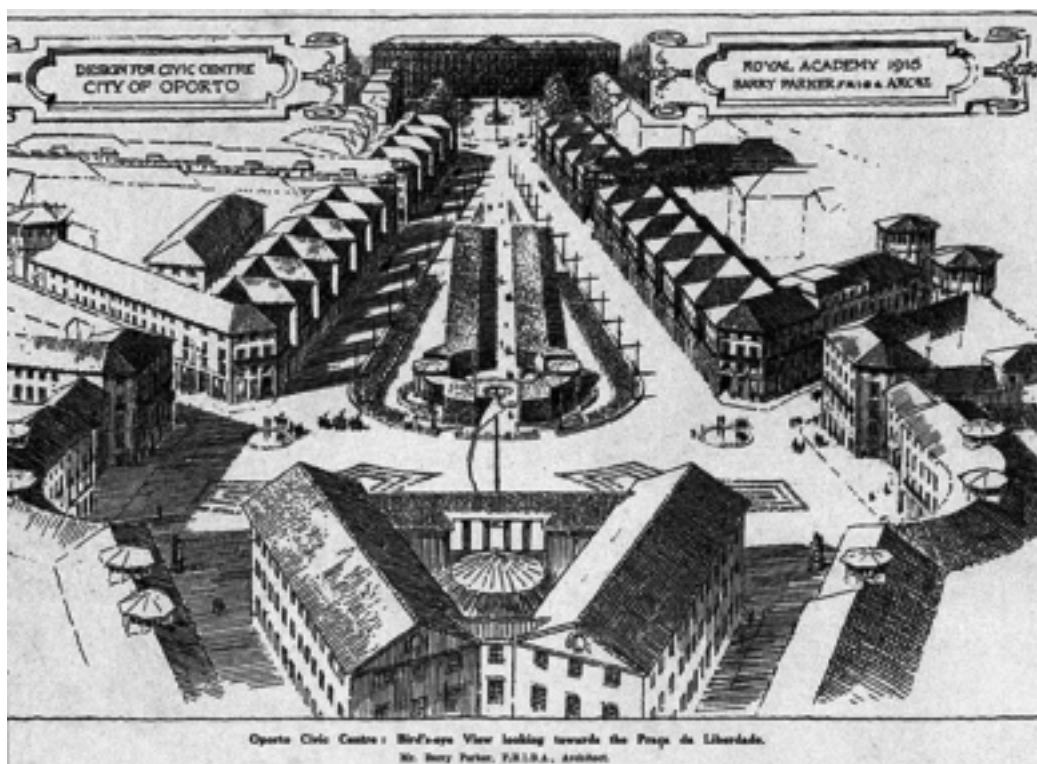
⁶⁹ AMORIM, 1998: 44.

⁷⁰ BOMBA, 2003: 2.

⁷¹ AMORIM, 1998: 45.

demolição e subjugação do edificado existente a estes novos elementos. Dessa plataforma balizada a poente pelo muro de suporte do que restasse da Rua de D. Hugo chegar-se-ia a uma praça de desenho circular donde sairiam 3 novas vias: uma que alargaria à Avenida de Saraiva de Carvalho, outra ligando num tramo recto à Praça da Batalha e outra que ligaria à Igreja dos Clérigos também num tramo recto»⁷².

Em secção camarária de 31 de Dezembro de 1914, Elísio de Melo inicia o processo que conduzirá à abertura do concurso para o «Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto». Tratou-se da primeira vereação pós-Implantação da República, tendo privilegiado as funções relacionadas com a administração local, implicando a transformação da Praça de D. Pedro (actual Praça da Liberdade), a abertura da Avenida dos Aliados e a construção dos novos Paços do Concelho⁷³. No ano seguinte, Elísio de Melo convidou o arquitecto britânico Barry Parker a integrar a comissão técnica de avaliação do «Plano de Melhoramentos», tendo este posteriormente elaborado um «Plano de Renovação do Centro da Cidade», o primeiro grande estudo urbanístico pós-Almadino⁷⁴. Este plano, que nunca viria a ser posto em prática na totalidade, «procurava articular uma vasta trama de novos espaços, pensados de forma a valorizarem as arquitecturas que os marginariam e que



Uma das Propostas de Barry Parker para a Praça da Liberdade [Fonte: [Arquivo da Câmara Municipal do Porto](#)]

⁷² ALVES, 2008: 20.

⁷³ FIGUEIREDO, 1994: 142, citado em AMORIM, 1998: 46.

⁷⁴ FERREIRA, 2010: 37.

caracterizariam o centro da cidade» e «propunha o rasgamento de duas importantes avenidas, uma ligando a Praça D. Pedro à futura Câmara Municipal, assegurando a nova ligação funcional entre a Praça Almeida Garrett e o tabuleiro superior da Ponte D. Luís I»⁷⁵.

Em 1916 surgia pelas mãos de Cunha Morais o plano intitulado de «Os Melhoramentos da Cidade do Porto», primeiro plano global para a urbe, que se inseria na vontade de renovação trazida pela Primeira República⁷⁶. Para alguns autores este plano opunha-se ao anterior e às «vontades municipais», sendo «representativo do debate em torno do planeamento urbano, incrementado no período 1910-1926, período em que, sob a alçada da República, se reforçaram os papéis da Administração Municipal»⁷⁷. Este plano propunha a expansão da cidade em direcção a ocidente, sobrepondo-se à malha urbana já existente numa estrutura em retículo⁷⁸. Cunha Morais defendia que a cidade «como outras em idênticas condições, tende a caminhar, alargando-se, no sentido do ocidente [...] atraída para o mar; visto ser sem duvida, nessa direcção que se encontra campo mais aberto e próprio para a sua expansão»⁷⁹. Consequentemente, o centro histórico seria substituído em importância por um eixo de ligação ao mar, constituído por duas avenidas. O centro cívico passaria a estar integrado numa avenida monumental, traçada entre a Cordoaria e o Monte Pedral, espaços que seriam ajardinados⁸⁰. Estavam também contempladas neste plano a nova ponte sobre o rio Douro, localizada na Arrábida, e as ligações ao porto de Leixões e entre o núcleo antigo e a Foz do Douro e Matosinhos⁸¹.

A abertura de ruas na cidade do Porto por particulares foi uma realidade que se acentuou na segunda metade do século XIX, sobretudo com a expropriação e o loteamento de muitas das quintas espalhadas pela cidade. A abertura de muitas destas artérias não assentava em estudos ou planos urbanísticos, o que proporcionava que muitas fossem inadequadamente traçadas, apresentando falta de infra-estruturas de auxílio ao edificado e acabando em muitos casos por ficar incompletas. Numa tentativa de resolver estes problemas, a Câmara Municipal do Porto aprova em 1919 uma lei que restringia a abertura de «ruas particulares»; contudo, muitas continuaram a ser abertas, bastando para tal a apresentação à Câmara do respectivo projecto. Estas ruas eram habitualmente construídas em colaboração com sociedades de urbanização, que detinham, na época, muitos terrenos.

Globalmente, e apesar de a urbanização da cidade do Porto se manter em grande parte nas mãos de particulares, o município começa a exercer um maior controlo sobre a mesma. Segundo Maria Amorim, este facto permitiu criar um processo de urbanização «distinto do da abertura das ruas particulares, uma vez que não se trata de um proprietário que loteia para vender, e de um particular que compra para edificar. Isto implica que a sociedade que urbaniza tem interesse em conseguir lotes de boa qualidade (tamanho e

⁷⁵ ALFREDO, 1997: 40.

⁷⁶ FIGUEIREDO, 1994: 142, citado em AMORIM, 1998: 50.

⁷⁷ AMORIM, 1998: 51.

⁷⁸ Este plano seguiu a linha de pensamento proposto por Haussman para Paris e por Cerda para Barcelona.

⁷⁹ A. C. da Cunha Morais, citado em BOMBA, 2003: 23.

⁸⁰ AMORIM, 1998: 50-51.

⁸¹ AMORIM, 1998: 51.

configuração) e em efectuar a infra-estruturação» auxiliar ao edificado⁸². No entanto, os esforços municipais não foram suficientes para travar a abertura de artérias sem qualquer plano estruturado, sendo de referir como exemplos a Avenida Marechal Gomes da Costa, a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e a Avenida Epiácio Pessoa (actual Avenida de Antunes Guimarães). Só em 1944 a Câmara Municipal viria a proibir definitivamente a abertura de ruas por particulares e o loteamento dos terrenos por iniciativa privada, de forma «a alicerçar o controlo efectivo do uso do solo urbano»⁸³.

4. A NECESSIDADE REGULADORA NOS ANOS 30

Conforme anteriormente referido, até aos anos de 1920 as acções reguladoras e estudos desencadeados assentaram sobretudo na criação de melhores condições de acesso à cidade e de circulação entre diferentes zonas, com especial incidência nas áreas não interencionadas no período dos Almadas, e acompanhando sempre a criação de diferentes zonas, equipamentos públicos e espaços da cidade. Nos anos 20 o planeamento urbano continuou a investir no estabelecimento de continuidades viárias, mas ainda numa perspectiva parcelar, não se verificando uma preocupação com os prolongamentos dos eixos viários em extensão, ou com o desenvolvimento de uma estrutura viária global⁸⁴. Neste contexto, em 1928 a Câmara Municipal promoveu um concurso para a elaboração do Plano Geral da Cidade do Porto, que no entanto não viria a ter grande êxito ou efeito, em parte porque «não era remunerado e procurava-se um perito de outra cidade/país»⁸⁵.

Já com o início dos anos 30 verifica-se uma tentativa de ruptura com as ideias estruturantes do pensamento urbanístico prévio⁸⁶ (ou, mais concretamente, com a ausência destas). Em 1932 o engenheiro Ezequiel de Campos (1874-1965) elabora o «Prólogo ao Plano da Cidade do Porto», que estabeleceu pela primeira vez uma metodologia para a elaboração de um plano global. Este projecto não teve efeitos imediatos, tendo no entanto constituído «uma importante reflexão sobre o desenvolvimento urbano do Porto, não só no que concerne à forma como se tinha vindo a desenrolar e suas consequências, mas também relativamente ao modo de programar a sua expansão»⁸⁷. A preparação deste plano estruturou-se em três fases: a elaboração de uma planta actualizada da cidade, o plano geral da cidade e o plano final⁸⁸. A elaboração da planta subdividiu-se nos estudos ambiental (natural, económico e social), do relacionamento interno e regional, de expansão interna e de relação com a periferia, e estudo de enquadramento político (regional e nacional). A execução do plano geral compreendeu o estudo da estrutura urbana (nomeadamente ruas, caminhos-de-ferro, campos de aviação, jardins, parques e centros urbanos) e o estudo financeiro (atribuições municipais e estatais, bem como estabelecimento de prio-

⁸² AMORIM, 1998: 55.

⁸³ AMORIM, 1998: 54.

⁸⁴ LAMEIRA, 2012.

⁸⁵ BOMBA, 2003: 24.

⁸⁶ LAMEIRA, 2012.

⁸⁷ AMORIM, 1998: 69.

⁸⁸ CAMPOS, 1932b: 7.

ridades e sequência de obras) e, por fim, a elaboração do plano final envolveu a sua organização, o desenho da planta definitiva da cidade e a elaboração e pormenorização de execução das várias etapas da obra⁸⁹. Para alguns autores, ao usar esta metodologia Ezequiel Campos «revela a caótica situação urbana até então modesta e facilmente controlada por planos de intervenção pontual»⁹⁰. Segundo o autor, a expansão do Porto «não se fez restritamente à volta de um ponto nodal [...] mas sim ao longo do porto do Douro [...] e ao longo das estradas que vinham ao vale do rio da Vila e ao porto do Douro: irradiando pelas linhas de acessibilidade»⁹¹. Na planta «Expansão da Cidade do Porto» são traçadas quatro circunferências, tendo como centro o Largo do Terreiro. A primeira circunferência mede 1 km de raio e corresponde ao velho burgo, que se encontra «apinhado de casas, onde antigamente haviam campos, hortas, e laranjais»; a segunda, com 2 km, corresponde às urbanizações que se desenvolveram ao longo das vias de acesso e que mantinham largas manchas rurais; a terceira, com 3 km, corresponde às periferias rurais com alguns núcleos urbanizados; e por fim, a quarta, com um raio de 4 km, abrangia as freguesias de Lordelo do Ouro, Ramalde, Paranhos e Campanhã, zonas quase exclusivamente rurais⁹².



Expansão da Cidade do Porto segundo Ezequiel Campos [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

Neste estudo é chamada a atenção para o facto de a cidade ter crescido sem uma «arrumação de centros da Cidade, nem grandes linhas directrizes, nem orientações axiais de crescimento», o que fez com que o Porto se tornasse «um agregado de aldeias, mais ou menos densamente povoadas, à volta da aldeia inicial de S. Nicolau». O plano geral deveria englobar os núcleos urbanos de Gaia, Matosinhos, Leça e Gondomar, tal como se veri-

⁸⁹ CAMPOS, 1932b: 7.

⁹⁰ REAL & TAVARES, 1987: 415.

⁹¹ CAMPOS, 1932a: 18-19.

⁹² CAMPOS, 1932a: 20.

ficava nos planos traçados para outras cidades do mundo⁹³. Deveria transpor o limite imposto pela Estrada da Circunvalação, de modo a tornar-se num plano regional de urbanização, cuja importância deriva da influência do Porto nas vilas e cidades vizinhas⁹⁴.



Prólogo ao Plano da Cidade do Porto: Traça das ruas primárias da cidade do Porto
[Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]



O sistema completo das ruas sobre a planta de Telles Ferreira [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

⁹³ CAMPOS, 1932a: 20-21.

⁹⁴ CAMPOS, 1932a: 35.

Devido às condicionantes topográficas da zona oriental, a expansão da cidade deveria ser feita com maior incidência na zona ocidental⁹⁵. Ezequiel de Campos pretendia impulsionar o desenvolvimento da cidade através de uma visão total desta, criar espaços renovados e monumentais onde os habitantes se revissem, e criar um novo espaço cívico onde se centrassem actividades financeiras, comerciais, sociais e públicas⁹⁶. O novo centro cívico seria caracterizado «pela abertura de uma avenida que se estrutura tomando a Igreja dos Congregados e a Sé como pontos de remate, pela criação de um novo espaço público de desenho circular, no centro do qual se situa a catedral, pelo refazer dos traçados das ruas dos Mercadores, Escura e Bainharia e a uma cota superior a reformulação das ruas de Santana e Penaventosa»⁹⁷. As actividades económicas passavam assim a estar centradas nas praças da Liberdade e do Infante, e os portos do Douro e de Leixões tornavam-se os centros primários da cidade⁹⁸. Por sua vez, as zonas das Antas, da Avenida da Boavista, do Campo Alegre e da Foz do Douro passam a ser zonas de residência. Quanto às habitações operárias, Ezequiel salienta a dificuldade da sua eliminação, face à sua dispersão, decorrente da dispersão das fábricas, referindo que «só pelos bairros populares em condições normais e pelo arrasamento obrigatório das ilhas se pode corrigir, como urge, a habitação de uma grande parte da gente do Pôrto» e salientando a importância do trabalho social inerente a todas estas mudanças⁹⁹. O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto refere-se também aos jardins e parques, campos de jogos, reservas para as indústrias, praias, miradouros e varandas, balneários e lavadouros, sendo o autor da opinião que estes componentes da cidade deveriam localizar-se de acordo com a estrutura e usos das diferentes zonas da cidade¹⁰⁰.

Relativamente aos acessos à cidade, Ezequiel considera-os acidentados, congestionados e deficitários, para além de impossíveis de alargar, pelo que propõe a abertura de novas vias. Esses novos acessos, que ligariam directamente ao centro da cidade, seriam «De Valbom e Gondomar, subindo da marginal de Campanhã às Fontainhas, para atingir principalmente a rua Alexandre Herculano [...]; De Penafiel à Avenida Camilo e ao Campo 24 de Agosto [...]; De Guimarães à Trindade, ao cimo da Praça dos Aliados; De Braga à Praça da Universidade; ou à Trindade, pela rua de Camões prolongada até à Constituição; De Viana à Praça da Universidade, pelo Ocidente; Da Senhora da Hora à Praça Mousinho de Albuquerque; Do Sul, pelo tabuleiro superior da Ponte D. Luís, à Praça Almeida Garrett»¹⁰¹ e ainda, conforme referido por Antão de Almeida Garrett com base em análises posteriores «do Ouro a Matosinhos marginal [...]; à futura ponte da Arrábida é dada ligação no Campo Alegre; concebe ainda duas estradas ou ruas marginais ao Douro, de Campanhã à Foz e, na outra margem do Areíño à Afurada; da Alfandega do Porto e Miragaia uma rua a dar ligação aos Clérigos»¹⁰². Este sistema de vias principais de acesso deveria ser complementado por ruas de

⁹⁵ AMORIM, 1998: 64.

⁹⁶ GRAVETO, 2004: 19.

⁹⁷ ALVES, 2008: 24.

⁹⁸ CAMPOS, 1932a: 26.

⁹⁹ CAMPOS, 1932a: 30 e 34.

¹⁰⁰ AMORIM, 1998: 67.

¹⁰¹ CAMPOS, 1932a: 28.

¹⁰² GARRETT, 1974: 3.

circulação concêntrica, resultantes quer do prolongamento das já existentes quer da criação de novas vias¹⁰³. Seriam ainda criadas uma série de ruas que formariam a interligação dos núcleos urbanos periféricos, permitindo a articulação entre as freguesias de Ramalde, Lordelo e Paranhos; de Aldoar; Nevogilde e Lordelo; e da Foz, Matosinhos e Senhora da Hora¹⁰⁴.

Quanto à parte antiga da cidade, que abrangia as freguesias nucleares da Sé, Vitória, S. Nicolau e Miragaia, Ezequiel salienta a quase impossibilidade da sua adaptação à actualidade sem que tal implique a sua reconstrução de raiz, referindo que, à excepção das «igrejas e algum raro edifício respeitável, tudo é sem valor histórico ou artístico». O autor defende os projectos que existiam para a parte central da cidade, sobretudo para a Avenida dos Aliados, Ribeira e Miragaia, apresentando também um projecto para essa zona; defendia contudo que esses projectos parcelares deviam estar inseridos numa visão mais alargada da cidade¹⁰⁵.



«Esquisso de reforma do centro actual da Cidade do Porto» [Fonte: [Arquivo da Câmara Municipal do Porto](#)]

103 «Prolongamento da rua Gonçalves Cristóvão, da Praça da República para Oeste a Lordelo e à Arrábida, podendo constituir o acesso da ponte nova; Prolongamento da rua da Constituição, em recta até à Praça de Ramalde; Prolongamento da Avenida dos Combatentes, por Francos, até à Avenida da Boavista». CAMPOS 1932a: 28.

104 CAMPOS, 1932a: 29; AMORIM, 1998: 66.

105 CAMPOS, 1932a: 35-36.

Quanto à questão do financiamento deste projecto, o autor é da opinião que o mesmo deveria assentar na criação e gestão de «caixas económicas municipais»¹⁰⁶. É também da opinião que a realização do Plano da Cidade do Porto deveria ser uma «realização metódica pelo Município do Pôrto, e pelo Estado, numa ordem prudente de actividade em tôdas as partes constituintes da Cidade»¹⁰⁷.

Na Planta de 1932, executada pela Câmara Municipal, a área central de expansão passa a ser delimitada pelas ruas do Rosário, de Oliveira Monteiro, de S. Dinis, Antero de Quintal, da Constituição e do Bonfim, zona em que existem dois vazios urbanos (na Lapa e entre a Rua de Santos Pousada e a Avenida Fernão de Magalhães). Para sul, a expansão central da cidade é marcada pelas aberturas da Praça da Liberdade e da Avenida dos Aliados. Para norte da cidade ocorre uma forte urbanização, a partir da criação de uma série de ruas laterais à da Constituição, sobretudo entre a Rua Antero de Quintal e a Rua de Serpa Pinto. Do lado poente da cidade o principal desenvolvimento urbano ocorre com as avenidas da Boavista, Antunes Guimarães e Marechal Gomes da Costa e com a criação das ruas laterais à Avenida da Boavista (António Cardoso e Guerra Junqueiro). Já na zona poente da Foz do Douro, o desenvolvimento mantém-se caracterizado por um desenho racional e de malha reticular, contrastando com a zona a norte, ainda bastante rural. É também de destacar a abertura das avenidas de França, dos Combatentes e Fernão de Magalhães¹⁰⁸.



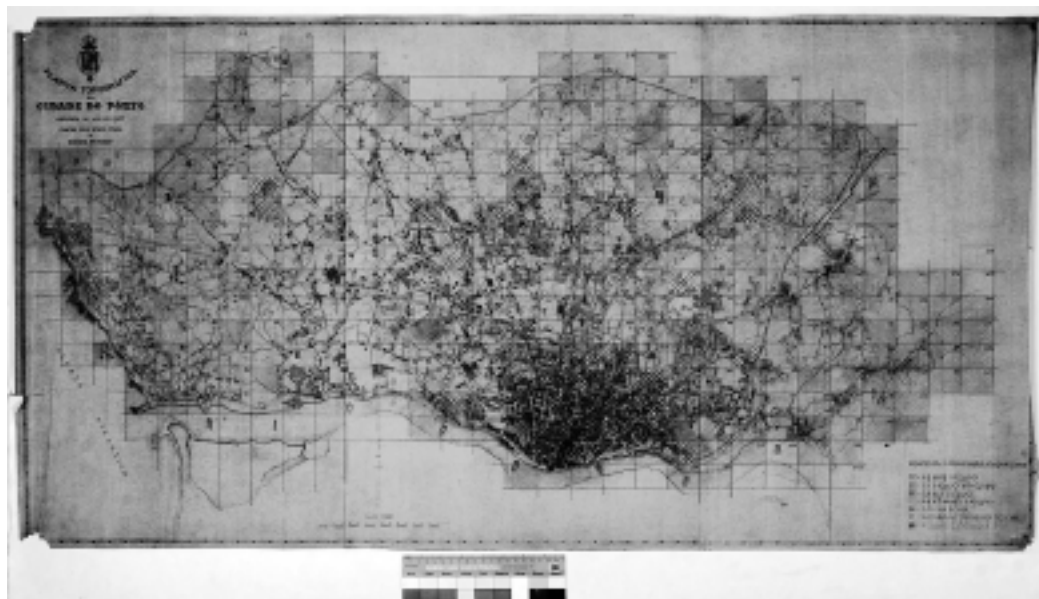
Planta da cidade do Porto 1932 [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

¹⁰⁶ AMORIM, 1998: 68.

¹⁰⁷ CAMPOS, 1932a: 49.

¹⁰⁸ OLIVEIRA, 2013: 116-117.

Na continuidade das anteriores, a planta de 1937 continua a demonstrar o forte crescimento da cidade e densa ocupação territorial que se verificavam. Em particular, representa a forte ocupação da periferia, sobretudo com a construção dos primeiros bairros de habitação unifamiliar, bem como o prolongamento e cruzamento de algumas artérias estruturantes da cidade, como por exemplo o prolongamento da Rua da Constituição até à Avenida Fernão de Magalhães, cruzando com a Rua de Santos Pousada, também esta prolongada¹⁰⁹.



Planta da cidade do Porto 1937 [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

4.1. OS «PLANOS GERAIS DE URBANIZAÇÃO»

Em 1934, Duarte Pacheco, Ministro das Obras Públicas e das Comunicações, promovera, numa visão mais alargada, o desenvolvimento urbanístico em Portugal, através da planificação das cidades. Pelo decreto-lei n.º 24.802 de 21 de Dezembro de 1934 cria os «Planos Gerais de Urbanização», que põem fim à figura dos «Planos Gerais de Melhoramentos» que se encontravam em vigor desde 1864. Este decreto deveria ser aplicado a todas as sedes dos municípios cuja população fosse superior a 2.500 habitantes, quando se verificasse um aumento demográfico superior a 10% entre dois recenseamentos seguidos, ou quando os centros urbanos apresentassem interesse turístico, histórico, cultural, espiritual, recreativo, climático ou terapêutico¹¹⁰. Com a criação desta lei verificou-se a necessidade de o Estado, através das Câmaras Municipais, intervir directamente no melhoramento e planeamento das cidades, dado estas não possuírem meios para tal¹¹¹, mas também de

¹⁰⁹ OLIVEIRA, 2013: 117.

¹¹⁰ AMORIM, 1998: 74.

¹¹¹ Essa ideia é claramente explicitada no preâmbulo do decreto-lei: «muitas câmaras municipais [...] solicitaram o concurso do Governo para importantes trabalhos de urbanização, nem sempre delineados com melhores critérios e a mais justa

combater, através do melhoramento urbano (para além da criação de um Fundo de Desemprego), o elevado desemprego que atingia o país¹¹².

Como metodologia aplicada para a execução deste projecto é necessário que todas as «Câmaras Municipais possuam plantas topográficas, em escala apropriadas, das zonas urbanas de maior interesse público. Depois, não deverão empreender-se quaisquer trabalhos de urbanização que não estejam subordinados a um plano convenientemente delimitado com previsão do futuro»¹¹³. Estas premissas haviam já sido estipuladas para a cidade do Porto em 1932 por Ezequiel Campos. A execução destes planos gerais deveria compreender, tal como previsto no Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, as zonas edificadas, as futuras zonas a urbanizar (tanto no interior como na periferia das cidades), o sistema de artérias de ligação ao sistema de artérias pré-existente e as que estabelecem ligação a centros próximos da cidade, como sejam locais para repouso, lazer, cura ou com valor turístico¹¹⁴.

Mais concretamente, para a cidade do Porto, a elaboração do Plano Geral de Urbanização deveria estar concluída após 5 anos (Dezembro de 1939). Contudo, e conforme refere Antão de Almeida Garrett, apenas a um ano de terminar o prazo de entrega do Plano Geral de Urbanização da Cidade do Porto, quando face à «necessidade urgente de definir a localização e enquadramento de importantes obras – como a urbanização da Praça do Município e do Palácio dos Correios, a localização de novos bairros económicos para o Estado, a urbanização da Foz e outros, viu faltar-lhe a orientação indispensável dum plano geral de urbanização da cidade» a Câmara Municipal contrata o urbanista italiano Marcello Piacentini (que trabalhará entre 1938 e 1949) e mais tarde Geovanni Muzio (entre 1940 e 1942) como consultores dos Serviços Técnicos¹¹⁵.

Na altura da sua contratação, Marcello Piacentini encontrava-se a executar uma série de trabalhos para o Governo Italiano, o que o impossibilitou a sua deslocação ao Porto. Foram enviados em sua substituição o arquitecto Calza Bini e o engenheiro Vincenzo Cívico, que chegaram ao Porto a 29 de Março de 1939 e começaram por efectuar uma análise quer da cidade quer da região envolvente, bem como uma série de estudos sobre a forma de ante-projecto¹¹⁶. O presidente da Câmara Municipal do Porto, «impressionado com a qualidade destes estudos» propõe a Marcello Piacentini que realize o Plano e deixe de ser assessor e passe a ser o seu autor. Contudo, a execução deste Plano de imediato cria uma série de dificuldades, visto o Gabinete Técnico e a Carta da Cidade não possuírem bases cartográficas nem inquéritos que pudessem ser usados na sua execução, tal como fora pedido pelo arquitecto. Isto obrigou a que os estudos fossem feitos tendo por base cartografia desactualizada e sem cotas, e alguns elementos de inquérito que o arquitecto Augusto Baccin, traz de Itália ao Porto em Julho de 1939. Em Novembro de

consideração das condições locais e das necessidades futuras, nem segundo as melhores regras da higiene e da conveniência das aglomerações urbanas».

112 DECRETO-LEI n.º 24.802, 1934.

113 DECRETO-LEI n.º 24.802, 1934.

114 AMORIM, 1998: 74.

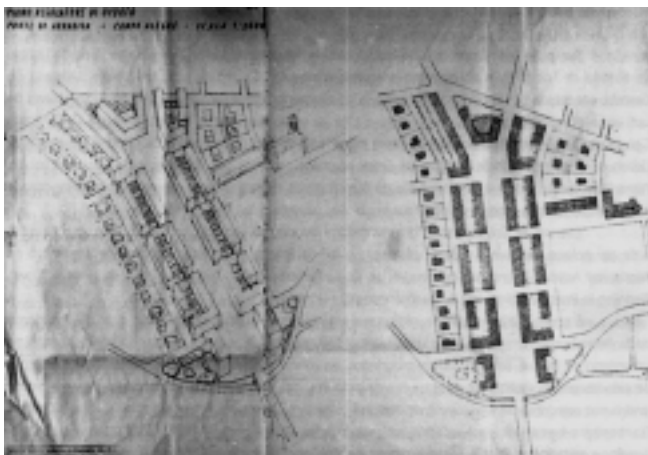
115 GARRETT, 1974: 7.

116 GARRETT, 1974: 7-8.

1939 Piacentini envia aos Serviços Técnicos da Câmara um conjunto de 25 desenhos relacionados com o Plano, continuando a exigir a estes serviços a documentação solicitada para o desenvolvimento do projecto¹¹⁷.

Com o fim do contrato entre a Câmara e Marcello Piacentini, em Fevereiro de 1940, é convidado Giovanni Muzio para Consultor Urbanista do Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto. Ao contrário de Piacentini, Giovanni Muzio deslocou-se à cidade do Porto em Janeiro e Outubro de 1941 para por em prática os estudos para o Plano. Nessa altura os principais problemas que afectavam a cidade, segundo três relatórios elaborados pelo Gabinete de Urbanização, eram o trânsito, o zonamento e o problema da habitação social¹¹⁸. Foi com base nestes relatórios que Muzio iniciou diversos estudos para a cidade.

As principais prioridades destes arquitectos assentavam nas «comunicações interurbanas, viárias e ferroviárias, ligando-as ao Porto de Leixões e aos aeroportos previstos e à rede de comunicações dentro da própria cidade», e no estabelecimento de áreas de residência, tais como a Avenida do Marechal Gomes da Costa ou o Campo Alegre, e de bairros populares no Amial, Paranhos, Campanhã e Ramalde. A criação destas zonas criou uma diferença entre espaços habitacionais e residenciais, sendo que a burguesia abastada optava pela zona poente da cidade enquanto que a classe operária se instalava a nascente, perto das zonas industriais¹¹⁹.

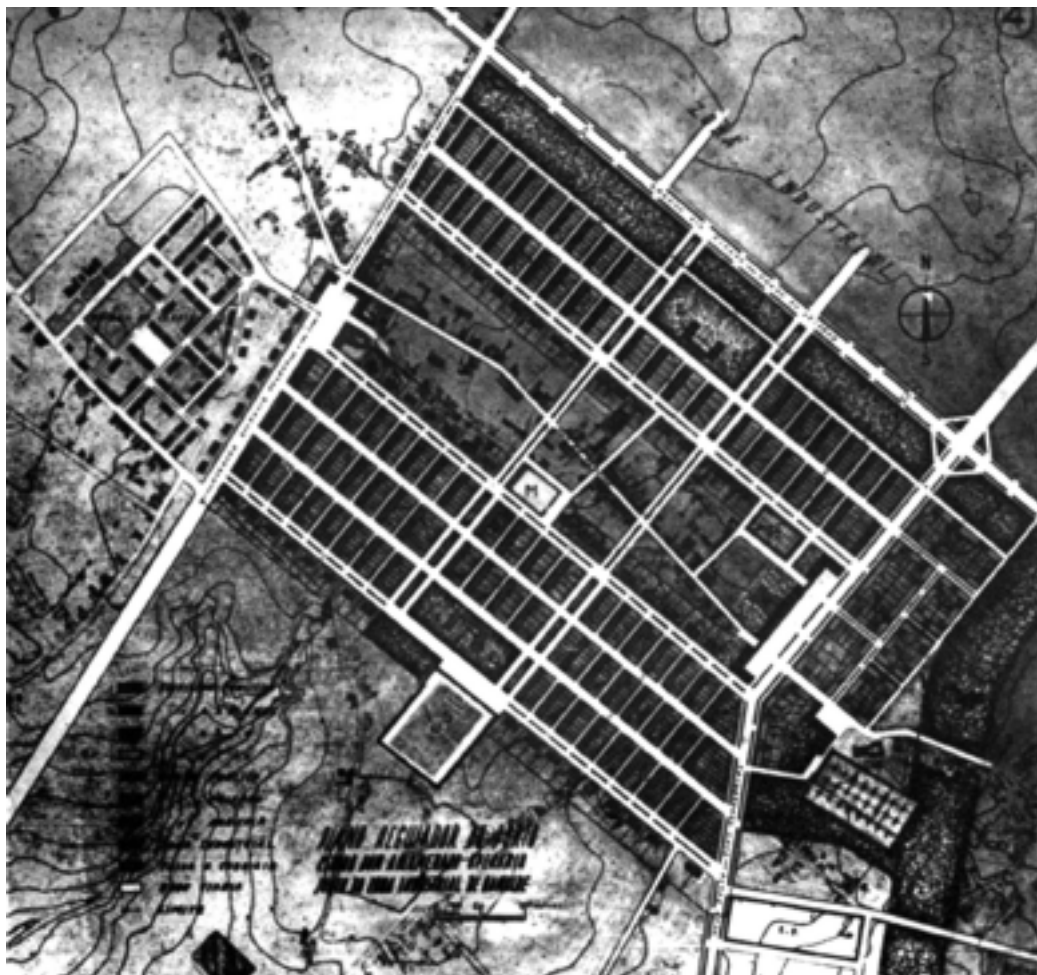


Projecto da zona de expansão do Campo Alegre – G. Muzio [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

117 AMORIM, 1998: 91-92.

118 AMORIM, 1998: 108.

119 ALFREDO, 1997: 41.

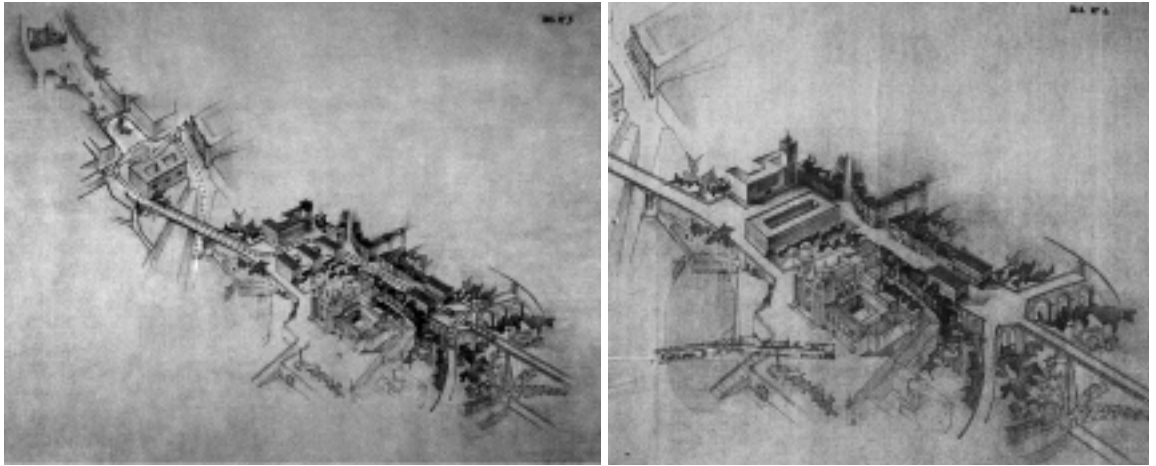


Planta da cidade do Porto 1937 [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

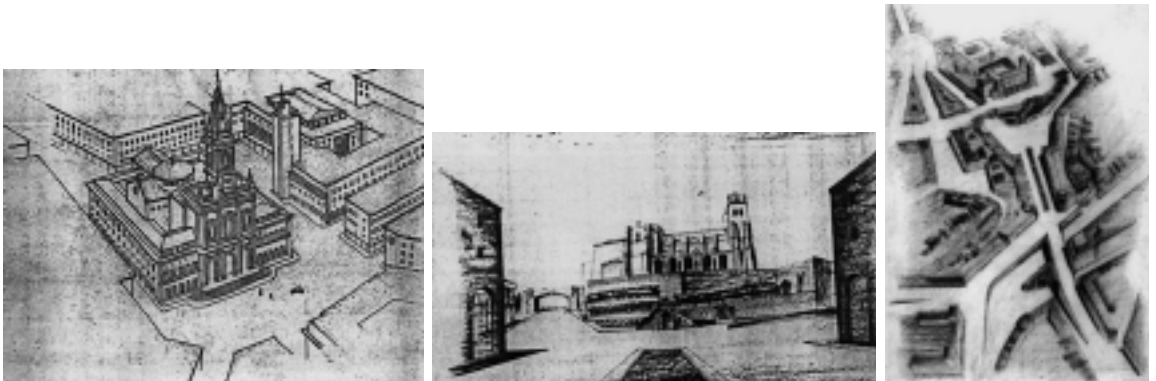
Ambos os arquitectos defendiam a estruturação do sistema viário e a erradicação das «ilhas». No entanto, as propostas apresentadas não eram concordantes com as ideias que defendiam. Pelo contrário, envolviam a deslocação da população para os arredores das indústrias, especialmente na zona periférica, e o alojamento da população em bairros de casas unifamiliares, em vez dos «blocos» colectivos, o que implicaria também um maior dispêndio de terrenos. A questão do zonamento é também uma constante nos estudos destes arquitectos. Já em 1932 Ezequiel Campos referia a importância do zonamento, mas é com Piacentini «que o zonamento começa a criar, na Cidade, zonas estanques». Mas existia cada vez mais «a necessidade de criar autonomias em cada zona da Cidade, ou seja, [de] consolidar núcleos dentro do núcleo urbano»¹²⁰.

120 AMORIM, 1998: 132-134.

A zona central da cidade também foi alvo de estudos e planos. Piacentini coordenou os trabalhos de reorganização da Praça do Município e da zona envolvente da Sé. Mas foi a intervenção de Muzio, em 1940, que renovou a zona da Sé. Esta intervenção foi executada pelo arquitecto Arménio Losa, que na altura fazia parte do Gabinete de Urbanização da Câmara, e consistiu na demolição das construções envolventes da Catedral, dando origem a um amplo terreiro lageado, envolvido por uma balaustrada em granito e com um pelourinho em estilo rococó, e na reconstrução de uma torre em estilo medieval¹²¹.



Projecto para a zona central da cidade: Desenho n.º 3 – Perspectiva da ligação da Ponte Luiz à Praça da Liberdade; Setembro 1940 (à esquerda) e variante (à direita) [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]



Estudo de Marcello Piacentini para Praça da Trindade (à esquerda), perspectiva da catedral (ao centro) e perspectiva da catedral e centro da cidade (à direita) [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

¹²¹ FERNANDEZ, 1988: 31.

5. DO «ANTEPLANO REGIONAL DO PORTO», AO «PLANO REGULADOR DA CIDADE DO PORTO»

Antes de serem abordados os estudos e planos subsequentes, é de referir que com o decreto-lei n.º 33.310, de 13 de Dezembro de 1943, os postos alfandegários foram definitivamente desmantelados¹²², e que em 1948 a cidade do Porto possuiu uma nova planta. Nesta planta as fronteiras da expansão das áreas imediatamente a seguir às antigas muralhas da cidade e na periferia dessa expansão vão perdendo significado, uma vez que a malha urbana dessas zonas se vai complexificando¹²³.

Em 1945, a Comissão de Estudos da Valorização Turística da Foz-do-Douro elabora dois pareceres onde «o principal tema estudado [...] foi a construção do Parque da Cidade; contudo, outros aspectos foram contemplados, tais como a construção de uma piscina de água salgada, um casino, um hotel de grandes dimensões, arranjos urbanísticos entre o Castelo da Foz e a Avenida do Brasil e a construção de novas avenidas que irradiavam da Praça do Império. O segundo parecer desta Comissão dedicou-se exclusivamente à necessidade de se criar uma zona de turismo, que incluiria a zona de desporto. Estes dois pareceres tinham como principal objectivo «valorizar a franja litoral» da cidade do Porto»¹²⁴.

Neste mesmo ano, mais concretamente a 2 de Março, a Direcção Geral dos Serviços de Urbanização encomenda a Antão de Almeida Garrett que execute o «Anteplano Regional do Porto». Este projecto viria a ser entregue em Dezembro de 1946, mas só seria aprovado pelo Ministério em Julho de 1950. Neste mesmo período a Câmara Municipal pediu a Antão de Almeida que concluísse o «Plano Geral de Urbanização» da cidade, tendo um Anteplano sido apresentado em reunião camarária extraordinária a 19 de Dezembro de 1947, mas sendo o mesmo aprovado apenas em 1951. Após aprovação deste Anteplano redigiu-se o plano definitivo («Plano Regulador da Cidade do Porto»), que estava concluído em 1952 e aprovado em Junho de 1954. Com este último plano a cidade do Porto passa a possuir «um documento que orienta o seu desenvolvimento urbano»¹²⁵.

O «Anteplano Regional do Porto» apresenta-se «fiel às ideias de Ezequiel Campos, numa lógica pluriconcelhia e propondo uma organização espacial assente em «núcleos de vizinhança», que associassem habitação, serviços, comércio e emprego. Com a definição de um zonamento, trata-se de uma proposta globalizadora e sistematizadora da qualificação funcional do tecido urbano»¹²⁶. Neste projecto é dado grande destaque ao estudo das comunicações da região. As estradas são divididas em: entradas principais («que protagonizavam as penetrações na cidade e uma via que as relaciona e que tem a forma de via de cintura interna»); estradas de primeira categoria («vias que protagonizam penetrações na cidade, mas cuja origem é considerada menos importante, em termos viários,

¹²² GARCIA, 1946: 60; MARÇAL, 1972: 195.

¹²³ OLIVEIRA, 2013: 117.

¹²⁴ FERREIRA, 2010: 39-40.

¹²⁵ AMORIM, 1998: 137.

¹²⁶ GRAVETO, 2004: 22.

que a das vias principais e relacionam estas com as anteriores entre si») e estradas de segunda categoria («que articulam o trânsito no interior da Cidade, definido pela Estrada da Circunvalação, também ela englobada neste conjunto»). É também estudado o «Esquema da Futura Rede de Comunicações», que engloba o tráfego de veículos pesados e ligeiros e o tráfego de articulação intermodal do centro da cidade¹²⁷.

O autor do «Anteplano Geral de Urbanização» (1947) refere que «este Plano Geral não apresenta uma decisão de total realização imediata. Tem como objectivo de fixar, em linhas gerais, mas duma forma definitiva, a rede geral de comunicações, as zonas destinadas a habitação, as zonas especiais e as zonas de reserva»¹²⁸. Segundo Maria Amorim, este plano «é encarado fundamentalmente como um plano de zonamentos, de grandes comunicações e de organização administrativa e social». O zonamento consistia na «distribuição do território pelas diferentes actividades, prevendo a expansão possível para um período de trinta anos», enquanto que a intervenção nas grandes vias de comunicação pretendia uma ordenação hierárquica das vias existentes e o completamento da rede. Ainda, a organização administrativa e social assentava na criação de bairros enquanto unidades residenciais com autonomia funcional¹²⁹.



Anteplano de Urbanização: Identificação das zonas residenciais e centros comerciais
 [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

¹²⁷ AMORIM, 1998: 145-147.

¹²⁸ Antão de Almeida Garrett citado em AMORIM, 1998: 151-153.

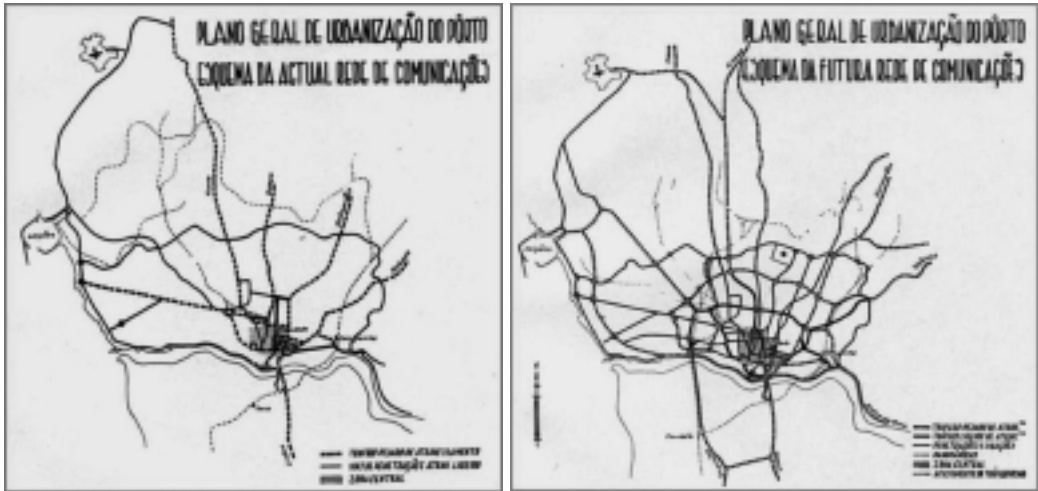
¹²⁹ AMORIM, 1998: 150.



Anteplano de Urbanização: Identificação das zonas verdes [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

Em síntese, e seguindo a detalhada análise efectuada por Maria Amorim, este Anteplano propôs: «a organização das zonas residenciais», «a criação de uma maior homogeneidade social em cada unidade residencial», «a edificação de blocos habitacionais para além das moradias unifamiliares», «compreende que existem áreas comerciais já consolidadas [...], a criação de outros centros comerciais de zona na área de expansão residencial», «a deslocação das indústrias [...] para áreas com boas comunicações», «o enquadramento das indústrias que se encontram dispersas pela Cidade», «a concepção e revitalização de parques e jardins públicos», «a separação do tráfego local do estranho, do de penetração e do de distribuição», «a criação de novas vias de penetração, traçadas sobre terrenos rurais e ao longo dos quais não fosse permitida a edificação», «a concretização de uma «Avenida de Cintura»», «a libertação das praias do trânsito rápido e de velocidade pelo desdobramento da Marginal pela Avenida de Nun'Alvares», «a libertação das ruas do estacionamento através de parques e praças, aproveitando para isso, o interior de alguns quarteirões», «a reformulação das comunicações por caminho-de-ferro, por ar, por mar e rio», «a ampliação da rede eléctrica e sua correcção na zona central», «a estruturação de carreiras de autocarros, que permitam o acesso a zonas urbanas mais afastadas, completando a malha dos eléctricos», «a distribuição pela Cidade das praças de táxis», «a reformulação da organização administrativa e social, levando em conta os «agrupamentos naturais»», «a regularização de «anomalias estéticas», tais como disparidades de cercas de edifícios contíguos, colorações e acabamentos das fachadas, coexistência de casas miseráveis e edifícios de valor histórico e arquitectónico», «a consideração da parte antiga da Cidade como Zona Arqueológico-Histórico-Turística e sua salubridade», e por fim, «a criação de legislação apropriada que permita a concretização das premissas do plano»¹³⁰.

130 AMORIM, 1998: 151-153.



Plano Geral de Urbanização do Porto: Esquema da actual rede de comunicações (à esquerda) e da futura rede de comunicações (à direita) [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

Com a execução do «Anteplano Regional do Porto» e do «Anteplano Geral de Urbanização» Antão de Almeida Garrett esboçou e apontou as directrizes do que viria a ser o «Plano Regulador da Cidade do Porto». As preocupações presentes neste plano continuam a ser as mesmas que haviam sido apontadas na década de 30 por Ezequiel Campos e pelos estudos dos arquitectos italianos, consistindo sobretudo na procura de soluções para os problemas de circulação no interior da cidade e de atravessamento da mesma, questões de zonamento (com especial incidência nas zonas industriais e residenciais) e intervenção na malha urbana existente e em expansão, sobretudo para a zona poente.

Ainda que afastado da visão global de intervenção na cidade do Porto, merece destaque o estudo elaborado em 1949 pelo engenheiro José Júlio Afonso, do Gabinete de Urbanismo da Câmara Municipal do Porto, uma vez que demonstra a importância da zona mais antiga da cidade mesmo numa fase em que a cidade cresce mais para fora dos limites do concelho. Este estudo de arranjo e salubridade da zona do Barredo, Ribeira e Escadas dos Guindais previa duas fases. Na primeira fase «proceder-se-ia à demolição de 24 prédios para construção de um novo Mercado entre a Rua de Cimo do Mouro e a escarpa, em substituição do existente no Cais da Ribeira, bem como à desocupação de 10 estabelecimentos comerciais a funcionar nos arcos do Muro da Ribeira, de forma a possibilitar o acesso ao mercado proposto. Previa ainda nesta fase a demolição de mais 21 edifícios». A segunda fase «previa a demolição das restantes habitações ao longo das Escadas do Codeçal, entre as Escadas dos Guindais e a muralha e ainda das construções ao longo da Rua de D. Hugo, com o único intuito de conferir uma outra monumentalidade à Sé e ao Paço Episcopal, libertando-os das construções que os rodeavam»¹³¹.

¹³¹ ALFREDO, 1997: 42.

Conforme já referido, o «Plano Regulador da Cidade do Porto», «primeiro documento global da cidade sob a óptica do planeamento do território»¹³², já estava concluído em 1952 mas apenas foi aprovado em 1954. No período compreendido entre a entrega do «Anteplano Regional do Porto» e a do «Plano Regulador da Cidade do Porto», a imagem da cidade assistiu a alterações importantes. A zona das avenidas Marechal Gomes da Costa, Guerra Junqueiro e das Antas já estava consolidada, importantes obras estavam em marcha nos bairros de habitação económica (S. Vicente de Paulo, Sobreiras e de Ramalde), enquanto que no centro estava a ser aberta a Avenida D. Afonso Henriques e o prolongamento da Avenida de Fernão Magalhães até à Rua da Vigorosa. Também nesta altura se encontravam em curso a construção do novo edifício dos Paços do Concelho, a execução da Praça de D. João I, a urbanização da zona do Bom Sucesso, a abertura da Avenida Fernão de Magalhães até ao Campo 24 de Agosto e a conclusão da Via Rápida de Leixões¹³³.

Este Plano encarava as questões urbanísticas de forma global e a longo prazo, prevendo o estudo das principais vias de comunicação internas e interurbanas e visando organizar a cidade através da criação de zonamentos, estipulando para tal o uso do solo para as diferentes actividades. Previa também as «extensões do território necessárias à expansão, garantindo clareiras indispensáveis ao bem-estar e à higiene pela definição dos espaços livres», e a criação de «regulamentação indispensável ao respeito e cumprimento desses planeamentos fundamentais»¹³⁴. Para tal, é feita uma análise pormenorizada dos espaços existente, estudada a evolução territorial e histórica dos aglomerados urbanos, avaliam-se as aspirações da população quanto ao futuro da cidade e estabelecem-se previsões do aumento demográfico e da evolução económica e cultural da cidade¹³⁵. As directrizes e normativas deste Plano deveriam ser flexíveis e não demasiadas pormenorizadas, antevendo a necessidade de eventuais ajustes mediante os problemas detectados. Assim, «pela análise da localidade, no seu todo físico, no ambiente que o cerca e na vida da população, procuram-se definir as questões fundamentais e que poderemos julgar perenes no tempo que nos é lícito considerar. São elas: as comunicações fundamentais, a organização da cidade, o seu equipamento, os espaços livres e a regulamentação»¹³⁶.

Quanto às comunicações, o Plano Regulador propõe a sua subdivisão, considerando as comunicações rodoviárias, ferroviárias, aéreas, fluviais, marítimas e a rede de transportes colectivos. As comunicações rodoviárias são estudadas de forma mais detalhada, complementando os estudos efectuados no âmbito dos Anteplanos, prevendo a existência na Rede Fundamental das Comunicações e Espaços Verdes dos seguintes eixos estruturantes: de grandes penetrações, grandes cinturas, circulares, vias fundamentais internas e vias de acesso da beira-rio à zona alta da cidade. Na sequência deste tema foram propostas, entre outras obras: a construção de uma ponte junto à Ponte Maria Pia e de outra ligando Sul-Norte (a Ponte da Arrábida) e o rasgamento da Via Norte e da Via de Cintura

132 FERREIRA, 2010: 40.

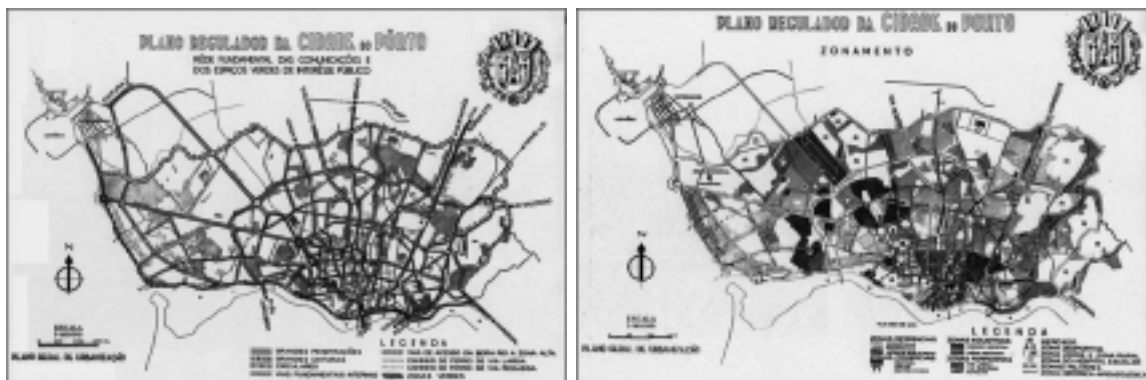
133 AMORIM, 1998: 161-162.

134 GARRETT, 1952: 3.

135 GARRETT, 1952: 3.

136 GARRETT, 1952: 4.

Interna¹³⁷. O estudo sistemático da rede de transportes públicos teve como objectivo a sua solidificação, através da ampliação e interligação entre os diferentes tipos de transporte. Quanto ao estacionamento, que era feito ao longo das vias de comunicação, provocando embaraços e congestionamentos em alguns pontos da cidade bem como dificuldades aos peões, foi proposta a criação de parques próximos da zona central, no interior dos quarteirões e nas vias, com a premissa de que não se tornassem obstáculos à circulação. O Plano propõe ainda a existência de zonas exclusivamente para peões, junto dos núcleos comerciais, financeiros, de escritórios e aos equipamentos públicos.



Plano Regulador da Cidade do Porto: Rede fundamental das comunicações e dos espaços verdes de interesse público (à esquerda) e zonamento (à direita) [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

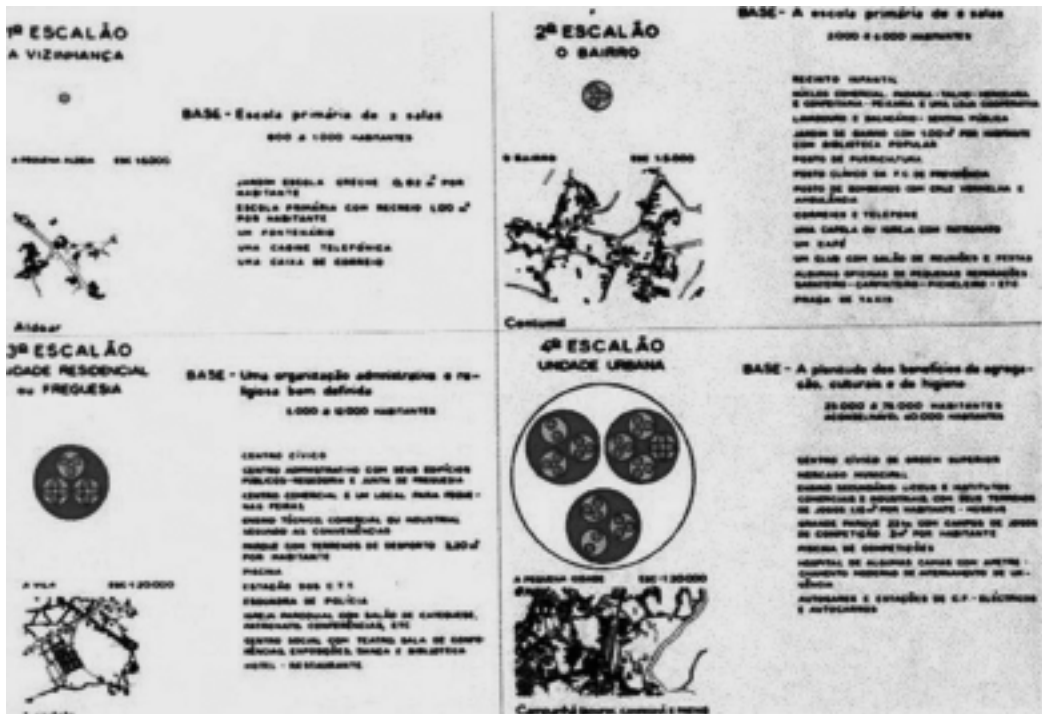
Relativamente, ao zonamento mantêm-se as directrizes apontadas no Antepiano Geral de Urbanização. O Plano Regulador propõe a existência de quatro zonas específicas: residenciais, espaciais, verdes e rurais. As zonas residenciais destinam-se fundamentalmente a residências, cujos edifícios poderiam albergar espaços comerciais, oficinas e indústrias de pequena escala. As zonas espaciais compreendem as zonas comerciais, militares, hospitalares, industriais, ferroviárias, portuárias, praias, alguns edifícios públicos, bem como a zona Histórico-Arqueológico-Turística. As zonas verdes e rurais são constituídas pelos jardins de grandes dimensões, pequenos jardins inseridos em bairros e parques que rodeiam os conjuntos populacionais. Nestes parques estava prevista também a criação de espaços para jogos e desportos. Neste plano estava prevista a construção da Zona Desportiva do Castelo do Queijo, e a área dos Desportos Náuticos em Cantareira. A zona rural incluiria as zonas de cunho rural existentes na cidade¹³⁸.

Tendo por base o modo de viver da população portuense, Antão de Almeida Garrett refere que a cidade se encontra organizada em quatro escalões naturais: vizinhança, bairro, unidade residencial ou freguesia e unidade urbana. A vizinhança tinha por base a escola primária de duas salas, comportando cerca de 130 famílias e correspondendo à

¹³⁷ ALVES, 2008: 26; FERREIRA, 2010: 40.

¹³⁸ GARRETT, 1952: 20-25.

aldeia. Já o bairro albergava 2.000 a 4.000 habitantes, sendo um espaço a que corresponde a escola primária com 8 salas, o que faria com que os adultos não se conhecessem pela convivência dos filhos, conforme no escalão anterior. Neste escalão, correspondente à pequena vila, o número de habitantes seria suficiente para implicar a existência de lojas, de uma pequena estação telégrafo-postal, esquadra de polícia, entre outras infra-estruturas. O escalão de unidade residencial, que correspondia à freguesia, teria entre 5.000 e 12.000 habitantes, atingindo «um nível urbano mais perfeito e semelhante ao das nossas vilas. A organização religiosa e administrativa, política e social é bem caracterizada. O comércio já lucra em se agrupar e em se especializar [...]. Já se pode aspirar ao ensino técnico, comercial ou industrial». Finalmente, a unidade urbana engloba «umas tantas unidades residenciais, não devendo contudo exceder os 70 000 habitantes, convindo até que fique pelos 40 a 50 mil, considerados como limite à plena utilização dos bens comuns. Corresponde já à pequena cidade. Poderá haver um mercado municipal, ensino secundário, o hospital, um serviço de transportes colectivos»¹³⁹.



Escalões naturais referidos por Antão de Almeida Garrett [Fonte: Arquivo da Câmara Municipal do Porto]

139 GARRETT, 1952: 17.

Na sua proposta, Antão de Almeida Garrett considera estes quatro escalões, mas propõe a consideração separada de unidades urbanas e unidades rurais. Dentro da região central da cidade estas unidades «ficam delimitadas por artérias de grande tráfego o que torna as fronteiras praticamente invariáveis». Na região exterior à Avenida de Cintura, isto é na zona periférica, ficam as unidades urbanas da Foz, de Ramalde, do Amial e do Conde Ferreira. Na zona compreendida entre região central e a região periférica, isto é, na região intermédia ficam as unidades urbanas do Campo Alegre, de Cedofeita, da Senhora da Conceição, e de Campanhã. A consideração do escalão «unidade rural» é essencial porque nesta cidade «existem vastas extensões rurais que não foram julgadas necessárias às expansões durante a vigência do plano regulador e que se encontram integrados em unidades residenciais. Por constituírem reservas de futuros desenvolvimentos da cidade, consideram-se como unidades urbanas em potencial». Estas unidades centram-se em Requesende, em Contumil, e em Corujeira¹⁴⁰.

Neste plano, a zona central da cidade tem como característica ser o seu centro comercial e cívico, ser o local onde terminam as grandes vias de penetração viárias, e albergar diferentes funções, nomeadamente habitacionais, comerciais e industriais. Para esta zona, em que o tráfego é mais lento, é proposto o escalonamento da circulação viária, a criação de parques localizados fora do «anel do centro», a criação de zonas quase exclusivamente dedicadas às actividades terciárias, a criação de espaços verdes e a construção de equipamentos e serviços urbanos. Paralelamente, são incentivados estudos para os diferentes conjuntos edificados e espaços públicos e uma intervenção urgente na zona mais antiga da cidade¹⁴¹.

Podemos concluir referindo a importância da execução deste Plano para a conjugação da memória e história da cidade com o seu progresso urbanístico, quer a nível funcional quer do ponto de vista estético, resultando no incremento do bem-estar da população. Antão de Almeida termina o Plano Regulador da Cidade do Porto referindo que «Para tornar possível e eficiente o que se planeou, é indispensável pôr à disposição de quem o tenha de fazer cumprir uma legislação clara e precisa: o que é possível e aconselhável fazer-se em determinado talhão e local e o que é formalmente vedado». «Se este Regulamento é um instrumento que cerceia direitos e impõe disciplinas, todos devem compreender que o faz no superior interesse colectivo, e que a anarquia a que arrasta o egoísmo não é útil a ninguém»¹⁴².

BIBLIOGRAFIA

ALFREDO, Julieta Cristina Cruz (1997) – *Planeamento e gestão em zonas históricas: estratégias, políticas e critérios de intervenção: a Ribeira-Barredo*. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano apresentada à Faculdade de Engenharia e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

¹⁴⁰ GARRETT, 1952: 17-18.

¹⁴¹ GARRETT, 1952: 19-22.

¹⁴² GARRETT, 1952: 24-25.

- ALVES, Isabel Rute Barrosa de Paula Carvalho (2008) – *Génese e evolução urbana do Porto. Das origens ao século XXI. Manual de Formação*. Porto: Edição do Autor.
- ALVES, Joaquim Jaime Ferreira (1998) – *O Porto na Época dos Almadas. Arquitectura. Obras Públicas*. Vol. I, Porto: Centro de História da Universidade do Porto.
- AMORIM, Maria Alexandra Martins Soares de (1998) – *Porto, a cidade planeada – 1930/1980: permanência/ inovação no processo e forma urbana*. Dissertação de Mestrado em Planeamento e Projecto do Ambiente Urbano apresentada à Faculdade de Engenharia e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- ANDRESEN, Teresa; MARQUES, Teresa Portela (2001) – *Jardins Históricos do Porto*. Lisboa: Edições Inapa.
- ARQUIVO HISTÓRICO DA CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO – *Vereações*. Livro n.º 129.
- BARROS, José Augusto Corrêa de (1881) – *Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto. Apresentado à Camara Municipal em secção extraordinária de 26 de Setembro de 1881, pelo seu presidente José Augusto Corrêa de Barros*. Porto: Typographia de António José da Silva Teixeira.
- BASTOS, Rui (1985-1986) – *Da Avenida da Cidade ao Plano para a Zona Central. A intervenção de Barry Parker no Porto*. «Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto», vols. 3-4. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- BOMBA, Catarina Leonor Guerreiro (2003) – *Avenida Marechal Gomes da Costa; Porto e a Arquitectura dos Anos 30*. Prova Final de Licenciatura em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- CAMPOS, Ezequiel (1932a) – *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. Porto: Empresa Industrial Gráfica do Porto, Lda.
- (1932b) – *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*, in *Texto das Conferências proferidas em 14 e 15 de Junho de 1932 na sede da Liga Portuguesa de Profilaxia Social*.
- DECRETO-LEI n.º 24.802, de 21 de Dezembro de 1934.
- DINIS, Júlio (1998) – *Uma Família Inglesa*. 5.ª edição. Lisboa: Ulisseia.
- DOMINGUES, Álvaro; NONELL, Anni Günther; TAVARES, Rui (1994) – *Oporto*. In CENTRE DE CULTURA CONTEMPORÀNIA DE BARCELONA – *Atlas Histórico de Ciudades Europeas. Península Ibérica*. Barcelona: Salvat Editores.
- FERNANDES, José Alberto V. Rio (1997) – *Porto. Cidade e Comércio*. Porto: Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto.
- FERNANDES, Paula Guilhermina de Carvalho (1995) – *Trabalho e Habitação no Porto Oitocentista (1832-1833). O bairro de Santa Catarina durante o Cerco do Porto*. Dissertação de Mestrado História Moderna e Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- FERNANDEZ, Sérgio (1988) – *Percursos. Arquitectura Portuguesa 1930/1974*. Porto: Publicações FAUP.
- FERREIRA, Nuno Paulo Soares (2010) – *Entrepasto Frigorífico do Peixe de Massarelos. Um dos ícones da arquitectura modernista portuense*. Relatório de estágio para obtenção do grau de Mestre apresentado à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- FIGUEIREDO, Ricardo (1994) – *História da Arquitectura Portuguesa II, 1994/95*. Programa da disciplina, Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, policopiado.
- FITAS, Idalinda Rosa Rodrigues (1998) – *A Habitação Popular no Porto em Finais do Século XIX. O Inquérito da Comissão Central da Imprensa (1885)*. Dissertação de Mestrado em História Contemporânea apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- GARCIA, Paulo Emílio de Figueiredo (1946) – *As barreiras da Cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade.
- GARRETT, Antão de Almeida (1974) – *História dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*. «Revista da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto».
- (1952) – *Plano Regulador da Cidade do Porto*, «Separata da Revista “Civitas”», vol. VIII, n.º 2.
- GRAÇA, Manuel de Sampayo Pimentel Azevedo (2004) – *Construções de Elite no Porto (1805-1906)*. Dissertação de Mestrado em História da Arte em Portugal apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

- GRAVETO, Maria Adriana Pacheco Rodrigues (2004) – *Trajeto do risco urbano. A arquitectura na cidade do Porto, nas décadas de 30 a 50 do século XX, através do estudo do conjunto da Avenida dos Aliados à Rua de Ceuta*. Dissertação de Mestrado em História da Arte em Portugal apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- JORGE, Ricardo (1899) – *Demografia e Higiene da Cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- LAMEIRA, Gisela (2012) – Do melhoramento ao planeamento na 1.ª metade do século XX. RUAS enquanto laboratório tipo-morfológicos no centro urbano portuense, in *EURAU'12*. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, disponível em <http://www.eurau12.arq.up.pt/pt/tema-e-comunica%C3%A7%C3%B5es/2-construir-tecido-urbano>.
- MADUREIRA, Helena (2001-2002) – *Processo de transformação da estrutura verde*. «Revista da Faculdade de Letras – Geografia», vol. XVII-XVIII. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- MARÇAL, Horácio (1972) – *Estrada da circunvalação – antiga linha de fiscalização e cobrança do denominado imposto «real de água»*. «O Tripeiro», VI série, ano XI, n.º 7.
- MOTA, Nelson (2010) – *A arquitectura do quotidiano público e privado no espaço doméstico da burguesia portuense no final do século XIX*. Coimbra: Editorial do Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira (1973) – *O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento*. Coimbra: Instituto de Alta Cultura. Centro de Estudos Geográficos.
- OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de (2013) – *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX*. Porto: U.PORTO editorial.
- PACHECO, Hélder (1984) – *Porto. Novos guias de Portugal*. Lisboa: Editorial Presença.
- PIRES, Maria do Carmo (2000) – *A Rua de Álvares Cabral (1895-1940). Formas de habitar*. Porto: FAUP.
- RAMOS, Luís A. de Oliveira, dir. (2000) – *História do Porto*. 3.ª edição, Porto: Porto Editora.
- REAL, Manuel Luís; TAVARES, Rui (1987) – *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanística do Porto*. «Revista Povos e Culturas», n.º 2, Porto: Universidade Católica Portuguesa.
- ROCHA, Manuel Joaquim Moreira da (1993) – *Altars e Imaginária num Convento de Monjas Beneditinas*. «I Congresso Internacional Del Monacato Femenino en España, Portugal e America 1492-1992», tomo II: Universidad de Leon.
- TEIXEIRA, Joaquim José Lopes Teixeira (2004) – *Trabalho de síntese. Descrição sistema construtivo da casa burguesa do Porto entre os séculos XVII e XIX. Contributo para uma história da construção arquitectónica em Portugal*. Provas de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica apresentadas à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.
- TEIXEIRA, Manuel C. (1996) – *Habitação popular na cidade do Porto – as ilhas do Porto*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian. Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.
- VÁZQUEZ, Isabel Maria Fernandes Ribeiro Breda Lacerda (1992) – *O processo de suburbanização no grande Porto. A evolução da cidade do Porto e estruturação territorial dos concelhos periféricos*. Dissertação de Doutoramento em Engenharia Civil apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.