COLEXIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE GALICIA - PROXECTOTERRA
©2012 D. L. C1445-2012
ISBN 978-84-76712-31-0

COORDENACIÓN
XOSÉ MANUEL ROSALES
COLABORACIÓN
ÁLVARO DOMINGUES
SELECIÓ E ELABORACIÓ
MARTA SOUTINHO
SAMUEL PINTO

TEXTO PRINCIPALMENTE ADAPTADO DE:
Tavares, Rui; Gunther, Anni; Domingues Álvaro; Aguiar, Jo A.V. *Atlas Históricos de las Ciudades Europeas*. Dir. Manuel Guárdia, Francisco Javier Monclús, José Luis Oyón. Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona (CCCB) Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) e Salvat Editores, 1994.

Domingues, Álvaro; in Jorge, Filipe (org e fotos). *Portugal Visto do Céu*. Ed. Argumentum, 2007.

PORTO

proxectoterra Galiza
COLEXIO OFICIAL DE ARQUITECTOS DE GALICIA
XUNTA DE GALICIA
CONSELLERIA DE MEDIO AMBIENTE, TERRITORIO E INFRAESTRUTURAS
DIRECCIÓN XERAL DE ORDENACIÓN DO TERRITORIO e Urbanismo
XUNTA DE GALICIA
CONSELLERIA DE CULTURA, EDUCACIÓN, FORMACIÓN E ORDENACIÓN UNIVERSITARIA
SERRAVES
tve
IONICA

fonte: http://www.bing.com/maps/

VISTA AÉREA DO CONCELHO DO PORTO

O concelho do Porto, situa-se na região noroeste da Península Ibérica, na Região Norte de Portugal Continental, abrangendo uma área de 41,66 km^2 , ocupada por cerca de 238 mil habitantes (2011).
A rede hidrográfica tem por principal curso de água o rio Douro, que desagua no Oceano Atlântico, a oeste.
O rio, que delimita a cidade a sul, desenvolve-se ao longo de um vale sinuoso que determina uma topografia acidentada. As grandes variações de altitude ao longo das margens determinaram formas singulares de apropriação do território que conformam hoje parte da paisagem do Douro e do Porto.
Em virtude da proximidade com o mar, o Porto apresenta um clima Temperado Atlântico, húmido, atingindo a precipitação um valor próximo dos 1200mm e rondando a temperatura média anual os 15ºC.

São as cidades organismos vivos em constante movimento, como vivos e intervenientes são os homens que as habitam, e aqueles antes deles. Produto simultâneo da geografia e do intelecto do homem, que escolhe um local para se fixar e a partir daí desenvolver as actividades que constituem a parte mais essencial da sua própria existência, a cidade é casa que dá abrigo ao mundo... a esse mundo colectivo que cresce da coincidência de vontades singulares. Subjugadas à vontade seriam testemunho do seu tempo, objecto de desejo e motivo de repulsa, instrumento do poder político e alvo do militarismo dos povos, que trouxeram os seus hábitos e as suas crenças, e aí deixaram as marcas da sua cultura. Não existe uma cidade, mas várias cidades sobrepostas que são ao mesmo tempo distintas e semelhantes, tantas quantas diferentes contextos históricos e conceitos de urbanismo. É necessário destapar as várias camadas que as compõem, resgatar os vestígios e voltar atrás na história, para que através dos olhos dos nossos antepassados possamos compreender a nossa própria ancestralidade.
E aí ficaríamos espantados diante do seu engenho e determinação que tal como nós foi capaz, com as ferramentas do seu tempo, de dar lugar à arquitectura e ao urbanismo, fazendo coincidir no mesmo espaço físico as diferentes funções que compõem desde sempre o quotidiano de uma urbe. Proteger, habitar, defender, trocar, movimentar, rezar... não é esta a argamassa de que todas as cidades são feitas?

TERRITÓRIO E OCUPAÇÃO

A situação junto à foz do Rio Douro e as óptimas condições naturais terão estado na origem do desenvolvimento do Porto.

No espaço geográfico do Porto cruzam-se dois eixos que estruturam desde há tempos ancestrais os movimentos das populações: um que segue paralelamente à costa, pela estreita faixa de terreno delimitada a nascente pelas serras de Valongo, e outro que penetra no interior ao longo do vale do rio Douro.

Este cruzamento consolida um espaço de permanência, que reúne em si algumas das características propícias à fixação dos povos, como uma boa orientação solar e a disponibilidade abundante de recursos naturais, que proporcionam o acesso a água doce e a fontes de alimento derivadas da terra, do rio e do mar.

A topografia acentuada em complemento com o oceano e o rio, duas barreiras naturais, salvaguardariam as necessidades defensivas em tempo de conflito, enquanto que a proximidade com o mar permitiria, depois, o acesso às rotas marítimas e a actividade comercial com outros pontos costeiros.

Terão sido estes aspectos favoráveis a atrair a esta região o homem desde o período megalítico, e a determinar, posteriormente, o surgimento dos primeiros assentamentos que das proeminências topográficas de média altitude se estenderam aos pontos mais elevados das colinas situadas na costa atlântica e no vale do Douro. Aqui terão os povos castrejos erigido os seus povoados fortificados, que tirando partido das condições naturais respondiam simultaneamente às necessidades de defesa e às exigências de uma economia de subsistência, baseada na pastorícia e numa agricultura incipiente.
Situado na margem direita do rio Douro a uma altitude de 82 metros, o monte da Penaventosa terá albergado um destes assentamentos castrejos.

PORTUS CALE

Com a chegada dos romanos à Península Ibérica em 218 a. C. inicia-se um longo processo de aculturação, dos povos peninsulares que paulatinamente adoptaram o latim e mais tarde a religião cristã, assim como as inovações tecnicas que permitiram o desenvolvimento da agricultura (como a cultura da vinha, do cereal e a prática da arboricultura) e mesmo da indústria na salga do peixe no litoral, de que há vestígios em Campanhã e Angeiras.

Com a ocupação romana da Península acontece também a primeira tentativa assumida de implementar um sistema administrativo do território, que possivelmente respeitaria as formas de organização anteriores. No âmbito da estruturação administrativa romana, a actual cidade do Porto passaria a integrar a província da *Gallaecia* que tinha como limite físico, a sul, precisamente o rio Douro, a partir do qual começaria a província da *Lusitania*.

A proximidade com a capital provincial de *Braccara Augusta* (60 km) e a barreira representada pelo rio terão feito do território portuense um ponto de passagem importante. Por aqui passaria a via que ligava *Braccara Augusta* (Braga) a *Olisipo* (Lisboa), que permitia o contacto entre o norte e o sul peninsulares.

Referências posteriores fazem menção à existência de um povoado designado de *Portucale Castrum Novum*, na margem direita do rio Douro, no que se pensa ser hoje o local corresponde à zona da Ribeira onde terá existido um assentamento romano ou romanizado primeiramente chamado de *Portus Cale*, depois *Portucale*, sendo que na outra margem do rio, em Gaia, ficaria o primitivo povoado de *Cale*, depois chamado de *Portucale Castrum Antiquum*.

PORTUCALE

No início do séc. V, a Península Ibérica seria invadida pelos suevos, que ocuparam a área correspondente à *Gallaecia* romana e a parte norte da *Lusitania* até ao rio Tejo, instalando a capital do seu Reino em *Bracara Augusta* (Braga).

Cerca do ano de 417 d. C., os alanos invadiram o território dos suevos, empurrando-os até à margem direita do rio Douro, que conseguiram expulsar os invasores com o apoio dos romanos. Terá sido por esta altura que Hermérico, o rei suevo, estendeu os muros do castelo, que fundara no lugar do antigo povoado pré-romano no morro da Pena Ventosa (onde actualmente se ergue a Sé), edificando à sua volta casas para as tropas.
A este burgo seria dado o nome de *Cale Castrum Novum* (castelo novo de *Cale*), sendo que a partir do início do século V, a cidade em crescimento adoptaria o nome do antigo povoado que existia na zona ribeirinha: *Portucale*.

Terão sido igualmente os suevos a determinar *Portucale* como sede episcopal, facto que explica em parte a perseverança histórica deste espaço, que deste então ganhou crescente importância enquanto local privilegiado de representação do poder religioso.

Em finais do século VI o Reino Suevo seria anexado pelo Reino Visigodo de Toledo, que dominaria os destinos peninsulares até à chegada dos muçulmanos no início do século VIII. Da presença árabe no território do Porto, que certamente terá provocado o ermamento dos cristãos da região, pouco se sabe a não ser que a eles se atribui a edificação do antigo Castelo de Gaia, que seria um ponto fortificado muçulmano por volta do ano 1000, altura em que a fronteira entre cristãos e muçulmanos se fixou no Douro.

O BURGO EPISCOPAL

A reocupação e possível reconstrução ou fortificação de *Portucale* verificou-se após a presúria de Vimara Peres, em 868 d.C.. A partir de então, e durante os séculos IX e X, a cidade viveria um período próspero da sua história, vendo a sua importância reforçada pela sua posição junto da primeira fronteira peninsular da Reconquista, que se situava ao largo do rio Douro, e pela nova organização diocesana aí sediada. Por esta altura, o território designava-se já de *Terra Portugalense*.

Foi então que se desencadeou o povoamento disperso do actual concelho do Porto ao abrigo de um conjunto de ermidas e mosteiros medievais (Aldoar (944), Campanhã (1058), Cedofeita (1087), Lordelo (1098), Miragaia (1120), Paranhos (1123) e São João da Foz (1145)), que definiram as bases da estrutura viária, assente num conjunto de caminhos rurais, e determinaram a posterior organização administrativa do território em freguesias.

A cidade tornar-se-ia, depois, capital do *Condado Portucalense*, constituído em 1095 após a ajuda prestada na Reconquista Cristã por Henrique de Borgonha ao Rei Afonso VI de Leão, que lhe concedera as terras que para além do primitivo *Condado de Portucale*, integravam o território do antigo Condado de Coimbra e terras de Trás-os-Montes e ainda do Sul da Galiza.

Não obstante, o desenvolvimento da cidade inicia-se com a instituição do burgo episcopal, pelo Bispo D. Hugo, a quem a Rainha Teresa de Portugal, doara a jurisdição do couto do Porto em 1120. O essencial da rede urbana estruturava-se, então, dentro do perímetro da muralha reconstruída que albergava as principais funções do núcleo urbano: a catedral fortificada, a residência episcopal, o mercado e o espaço da judiaria. Fora do burgo, na praia do rio da Vila, encontrava-se o lugar destinado ao desembarque dos navios, e um outro núcleo mais destinado à construção naval, que se situava junto do rio Frio, em torno da Igreja de São Pedro de Miragaia.

Depois da edificação do burgo episcopal a expansão da cidade seria pautada pelos conventos das ordens mendicantes de S. Francisco e S. Domingos que chegariam ao Porto no século XIII fixando-se nas principais rotas de entrada e saída da cidade, determinando o seu crescimento para poente.

A CIDADE AMURALHADA

No século XIV, as disputas com o reino vizinho de Castela, enfatizariam as necessidades defensivas, prioritárias em tempo de conflito. É neste contexto que se construí entre 1336 e 1374, uma nova muralha conhecida por muralha fernandina que envolve todo o burgo episcopal, a colina fronteiriça do Belmonte e ainda a urbanização em torno dos conventos franciscano e dominicano, deixando de fora o bairro de Miragaia, junto ao rio e o Campo do Olival e Santo Ildefonso junto das principais vias de saída.

Para além de uma estrutura defensiva, a muralha medieval funcionava como uma importante estrutura de controle económico e fiscal do movimento portuário. A importância crescente da actividade portuária, que seria então já bastante intensa, reflecte-se na organização da própria muralha projectada em estreita relação com o rio, e dotada de 17 portas e postigos por onde entravam as mercadorias na cidade, que assumem o nome da sua especialização funcional (exemplo: Areia, Carvão, Peixe).

No século XV, o poder sobre o burgo passa para a Coroa, provocando uma intensa disputa entre o rei e o bispo pelo controle da faixa fluvial onde se desenrolavam as actividades portuárias. Contra a vontade do bispo, o rei empreende um conjunto de iniciativas centradas na zona ribeirinha, onde constrói um complexo de edifícios, destinados a albergar os serviços da Coroa e a taxar as mercadorias: composto por armazéns, pela Alfândega Régia e pela Casa da Moeda.

O desenvolvimento urbano da cidade nos séculos XIV e XV seria ainda marcado pela ocupação dos espaços vazios do burgo, nomeadamente junto às portas das muralhas, onde se irão fixar os conventos de Santa Clara (1416) e de Santo Élói (1491).

A CIDADE PORTUÁRIA

Como consequência da prosperidade das rotas comerciais marítimas, torna-se premente a necessidade de proteger os locais de desembarque de mercadorias e melhorar a defesa e o apetrechamento do porto fluvial. Surge então o primeiro sistema de sinalização e controlo da navegação formado pelo Farol do Anjo (1527), pela Torre da Marca (1536), seguindo-se os postos de defesa da Fortaleza de São João da Foz, e mais tarde os Castelos do Queijo e de Leça. Também as comunicações entre a zona ribeirinha e as saídas da cidade medieval são melhoradas mediante a abertura da Rua das Flores e da Rua de Belmonte, e ainda a reestruturação das portas da muralha que acentuam a ligação ao bairro de Miragaia.

O comércio marítimo continuará a crescer até ao século XVIII, ao abrigo do controlo comercial dos territórios de África e da Índia e depois do Brasil.

Consequência da crescente importância da cidade, o Porto irá acolher o Tribunal da Relação (1582) responsável pela jurisdição do território de Entre-Douro-e-Minho e Beiras, e mais tarde o edifício da Cadeia (1603), que ocupará o espaço disponível após D. Manuel I ter decretado a expulsão dos judeus e mouros do território nacional (1496).

A partir do século XVII, as actividades portuárias seriam ainda valorizadas pela exportação do vinho produzido nos vales do Alto Douro, que seria responsável pela afirmação do Porto como cidade burguesa, aberta à influência inglesa. O comércio do Vinho do Porto teria ainda repercussões no próprio desenvolvimento urbano da cidade, que passou a dispor de um capital extra que seria sucessivamente investido em obras públicas, e privadas, e no melhoramento das comunicações do porto com a cidade. Será também por esta altura que se urbanizam as áreas extra muros e se constroem os grandes jardins; entre os quais a Alameda do Olival (1612), mas também jardins privados em espaços de quintas que complementam os novos e os renovados solares nobres e burgueses.

A conjuntura económica irá fomentar, depois, a requalificação barroca dos grandes edifícios religiosos e palácios segundo a influência dos modelos italianos introduzidos por Nicolás Nazoni, artista que seria responsável por obras emblemáticas como a Igreja dos Clérigos e a torre homónima, que marcariam de modo indelével o perfil da cidade.

O PORTO ILUMINISTA

Estimulado pelo desenvolvimento da actividade comercial, em particular pelo mercado de exportação do Vinho do Porto, o século XVIII irá apresentar-se como um século particularmente próspero para a cidade do Porto, facto que irá coincidir com um aumento da população e da presença da burguesia tanto portuguesa como estrangeira (sobretudo a burguesia de origem britânica) na cidade.

Acompanhando a prosperidade económica, é solicitado o acompanhamento da Coroa na expansão da cidade, de forma a dar resposta às necessidades funcionais e ao controlo da qualidade estética dos edifícios. Assim, em 1764, é criada a *Junta de Obras Públicas*, entidade financiada em parte por um novo imposto sobre o vinho, que sob a presidência de João de Almada e Francisco de Almada, trabalhará até a sua extinção em 1833, dentro e fora das muralhas, traçando e redesenhando o perfil dos arruamentos em que se irá apoiar a expansão da cidade (Almada, Cedofeita, Santo Ildefonso, Santa Catarina). Requalifica-se, ainda, a Praça da Ribeira e constrói-se a Praça de Santa Ana.

A prosperidade económica da cidade não se irá ressentir do bloqueio continental decretado por Napoleão em 1806, contudo o exílio da Família Real no Brasil e as presenças francesa e inglesa em território nacional irão afectar o normal funcionamento das estruturas administrativas, determinando uma reorganização do programa de obras públicas que passa à incidir na defesa do reino, e na promoção de infra-estruturas militares, portuárias e de transporte tanto terrestre como fluvial.

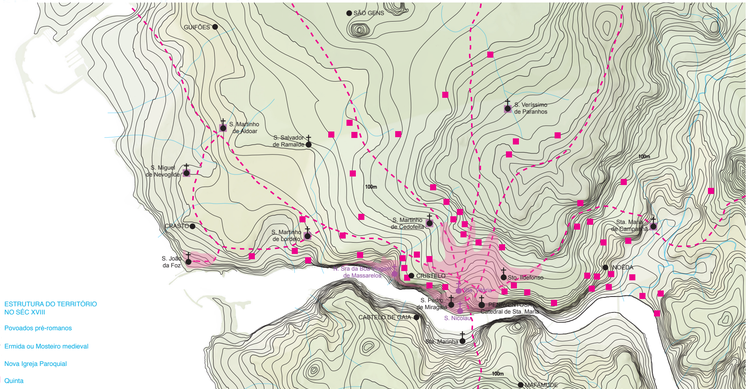
É neste contexto que se constroem, em 1790, o quartel militar na Praça de Santo Ovídio e em 1803 a Academia da Marinha, obras que na linha das preocupações enunciadas por João de Almada, pretendiam dotar a cidade de uma imagem monumental.

A localização estratégica do quartel na saída da cidade reforça a perda de valor estratégico das estruturas militares anteriores, que irá culminar na demolição da muralha medieval, e consequentemente regulação dos espaços contíguos. Reedificam-se, por isso, as ruas dos Clérigos e de Santo António, constrói-se a Casa Pia (que vai servir de quartel para as tropas) e remodela-se a Praça da Batalha onde se edifica o Teatro da Batalha.

Em 1807, dando continuidade à política de reorganização do tráfego terrestre em Portugal, promovida pela Coroa, que previa a ligação da cidade com o sul, constrói-se a 'Ponte das Barcas', que corresponde à primeira passagem fixa sobre o Douro. No âmbito fluvial, melhora-se a barra do porto e constrói-se o molhe de Massarelos, com a participação da Companhia de Agricultura das Vinhas do Alto Douro.

Também as instituições religiosas, sobretudo as de carácter assistencial, beneficiaram do apoio da Coroa para a realização de um conjunto de projectos monumentais, que verão a sua viabilidade comprometida com a alteração da conjuntura económica após a invasão napoleónica de 1809.

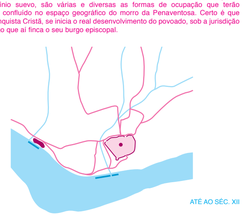
A construção da Igreja da Trindade na nova Praça do Laranjal e da Igreja da Lapa na Alameda da Lapa irá prolongar-se durante todo o século XIX, enquanto que os projectos do Convento de Santo António da Cidade na Praça de São Lázaro, do Convento de Santo Élói (1797), do Hospital da Ordem Terceira do Carmo no Largo dos Ferradores, do Seminário Diocesano na Quinta do Prado e do grandioso Hospital da Irmandade da Misericórdia permanecem inacabados ou serão parcialmente executados.



fonte: Bing Maps

MORRO DA PENAVENTOSA.

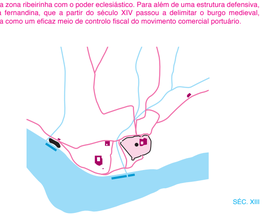
De provável povoado fortificado castrejo a entreposto romano e sede do poder religioso, durante o domínio suevo, são várias e diversas as formas de ocupação que terão sucessivamente confluído no espaço geográfico do morro da Penaventosa. Certo é que depois da Reconquista Cristã, se inicia o real desenvolvimento do povoado, sob a jurisdição do Bispo D. Hugo que aí finca o seu burgo episcopal.


ATÉ AO SÉC. XII

fonte: CMP: *Porto a Fotometria Mundial*, 1992

VISTA DO PORTO, MURALHA FERNANDINA

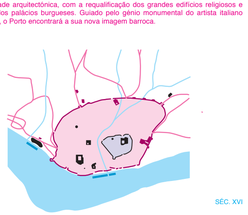
O sucesso das rotas marítimas logo atraiu o interesse da Coroa que passaria a disputar o domínio da zona ribeirinha com o poder eclesiástico. Para além de uma estrutura defensiva, a muralha fernandina, que a partir do século XIV passou a delimitar o burgo medieval, funcionaria como um eficaz meio de controlo fiscal do movimento comercial portuário.


SÉC. XIII

fonte: Porto, margens do tempo - 1997

IGREJA E TORRE DOS CLÉRIGOS.

A conjectura económica favorável de finais do século XVII, irá despoletar na cidade uma intensa actividade arquitectónica, com a requalificação dos grandes edifícios religiosos e a construção dos palácios burgueses. Guiado pelo génio monumental do artista italiano Nicolás Nazoni, o Porto encontrará a sua nova imagem barroca.


SÉC. XVI

PORTO—Rua de S.ta Catarina
fonte: Porto, margens do tempo - 1997

RUA DE SANTA CATARINA.

Sob a direção dos Almadas, haveria de nascer o Porto traçado a régua e esquadro. A *Junta de Obras Públicas* trabalharia incessantemente, desenhando e redefinindo o alinhamento dos eixos que da cidade medieval se estendiam, orientando a expansão da cidade oitocentista. Sem que nada o fizesse prever, as invasões napoleónicas, e a reforma liberal, precipitariam o fim do ambicioso programa iluminista.

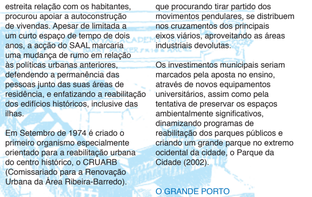
SÉC. XVIII

PALÁCIO DE CRISTAL, 1865.
Construído segundo os novos cânones da "arquitectura do ferro e vidro", para albergar a primeira Exposição Internacional realizada em Portugal, em 1865, o Palácio de Cristal, expressivo de maneira singular a capacidade da Burguesia portuense e marcou o início de uma nova etapa na história da cidade: o Porto mercantil, fluvial, daria lugar ao Porto industrial e operário, das grandes fábricas, das "ilhas" e das novas infra-estruturas de mobilidade.

"ILHAS" - BAIRROS OPERÁRIOS, CAMPANHÃ.
A Revolução Industrial deixaria marcas na cidade, que décadas de políticas urbanas sobre a habitação, não teriam o mérito de apagar. Ao longo dos estreitos lotes, nas traseiras do Porto burguês, crescia em silêncio e sem planeamento toda uma nova cidade operária. Dentro dos quarteirões, as ilhas sobrepovoadas iam se tornariam focos de insalubridade e de uma mortalidade que haveria de contagiar a restante cidade.

ESTAÇÃO DE SÃO BENTO.
Coroando de forma monumental um período feito de conquistas, a Estação Terminal de São Bento, inaugurada em 1900, levava o caminho de ferro até ao coração financeiro da cidade. Sob os desígnios das novas possibilidades técnicas oferecidas pela engenharia do ferro, a segunda metade do século XIX assistiria à chegada dos sistemas de mobilidade, de que as pontes D. Maria e D. Luís são testemunho.

PRAÇA DA LIBERDADE, ANOS 30.
A nova administração local, logo tratava de remodelar o local destinado a albergar as instituições bancárias e o novo símbolo do poder republicano. Mas, o projecto encomendado ao arquitecto britânico Barry Parker, não teria apenas o mérito de definir os traços do novo centro cívico e financeiro do Porto - funcionaria como esboço de um intenso debate em torno do planeamento da cidade que se iria prolongar pelos 50 anos seguintes através da procura incessante por um Plano.



METRO DO PORTO, PONTE D. LUÍS.
A funcionar desde 2002, assegurando as deslocações diárias de milhares de pessoas, o Metro do Porto assume-se como a face mais visível do planeamento de uma cidade, que são várias. Assim é a Área Metropolitana do Porto/Grande Porto, mosaico heterogéneo agregado pela mobilidade.

© Samuel Pinto

CASA DA MÚSICA, BOAVISTA.
Consciente de que o futuro depende, em definitivo, da sua capacidade de liderança, o Porto reinventa-se, lutando pela sua afirmação internacional como um dos centros da cultura, da ciência e da tecnologia. O reconhecimento como Património Cultural da Humanidade e a eleição para a Capital Europeia da Cultura, em 2001, definem o sentido de um percurso que tem vindo a consolidar-se através do investimento na reabilitação e em equipamentos como o Museu de Serralves ou a Casa da Música, que colocam a cidade no mapa mundial.

REFORMAS URBANAS

A Revolução Liberal (1820) que teve o seu epicentro no Porto seria responsável por profundas alterações ideológicas, políticas e económicas, que afectariam de sobremaneira o planeamento da cidade. Derrotada a monarquia absolutista, o Parlamento surge como a nova instituição soberana onde os novos organismos eleitos para a administração local procuram, debaixo das forças políticas, económicas e sociais do país, prosseguir com o seu plano para o desenvolvimento económico e urbanístico do município, que agora se vê condicionado pelas políticas estratégicas de desenvolvimento do Estado e pela disponibilidade de meios.

A vitória do exército liberal em 1833 logo precipitaria a extinção da *Junta das Obras Públicas*, passando a gestão urbanística a ser gerida por várias entidades. Na tentativa de manter uma planificação global da cidade, a Câmara Municipal desenha uma planta geral da cidade em 1839; mas, por carências financeiras, a sua intervenção vê-se limitada à regulação das edificações, à rectificação e alienação de ruas e à criação de equipamentos públicos nas novas zonas de expansão da cidade.

Com a extinção das ordens religiosas no século XIX, consequência dos novos ares ideológicos, o património das mesmas passa para o direito comum, o que favoreceu as instituições civis. O Convento de Santo António passa a albergar a Biblioteca Pública e o Museu Municipal; os jardins da residência estival dos bispos passam a acolher o primeiro Cemitério Público Municipal (1838); e nos terrenos do desaparecido Recolhimento do Anjo, surge o primeiro Mercado Público (1839).

Os terrenos que pertenciam às ordens mendicantes são usados para construir o Palácio da Bolsa e o Tribunal do Comércio (1840), que conformam o novo centro financeiro da cidade. Esta acção seria levada a cabo pela Associação Comercial, entidade dominada pela burguesia ligada ao comércio de exportação, que desde a sua formação em 1833 regulava a vida económica da cidade, intervindo em acções urbanísticas.

Entretanto, o Governo dá prioridade à construção de infra-estruturas viárias e, nesse sentido, rasga-se a Rua da Boavista tendo em vista a ligação ao mar; constrói-se a Ponte Pênsil (1843) que viria substituir a Ponte das Barcas e melhoram-se os acessos entre as partes alta e baixa da cidade, através da abertura das ruas Mouzinho da Silveira e Nova da Alfândega.

Em 1865 era inaugurado, no antigo campo da Torre da Marca, o Palácio de Cristal, destinado a albergar a primeira Exposição Internacional realizada em Portugal. Construído com o contributo de capitais públicos e privados segundo os princípios da nova arquitectura do ferro e do vidro, o edifício símbolo da capacidade económica do país haveria de marcar também um ponto de viragem na história da cidade: o Porto burguês do comércio fluvial deveria dar lugar em definitivo ao Porto industrial, das grandes fábricas, das novas infra-estruturas e do congestionamento urbano.

NOVAS INFRA-ESTRUTURAS

A segunda metade do século XIX será marcada pelo desenvolvimento do capitalismo industrial apoiado nas intervenções do Estado sob a rede de infra-estruturas do país, que só incide nas vias de comunicação terrestres e marítimas.

Com o intuito de enquadrar as repercussões urbanas desta política e elaborado um levantamento cartográfico rigoroso (1870-1892), à escala 1/500, que pela primeira vez indicava os limites exactos da cidade.

O primeiro plano preciso do Porto, mostraria uma cidade com uma oria marítima e um núcleo central densamente edificados, em contraponto com extensões de zonas suburbanas a norte e este. Em finais do século XIX, mais de metade da população concentrava-se no núcleo histórico, correspondente ao burgo medieval (Sé, S. Nicolau, Vitória, Miragaia), e nos bairros de expansão do século XVIII (Santo Ildefonso, Bonfim e Massarelos).

Procurando colmatar os inevitáveis problemas da ausência de planeamento, que até então tinha governado o crescimento da cidade industrial, é apresentado em 1881, o primeiro Plano de Melhoras que propunha uma reformulação do tecido urbano e uma resolução de problemas de circulação, abastecimento e higiene urbana. O investimento municipal dos anos seguintes iria centrar-se sobretudo no desenvolvimento das redes de abastecimento de água ao domicílio e de saneamento, que começariam a ser instaladas respectivamente em 1873 e 1904 com o objectivo de melhorar as péssimas condições de saúde pública, responsável por uma elevada mortalidade infantil.

Por outro lado, a agenda do Governo concentrou-se na criação de um novo porto de águas profundas capaz de responder às novas exigências de uma cidade industrial. Com a construção do Porto de Leixões em Matosinhos (1864-1892) o anoestral porto fluvial que havia coexistido desde sempre com a cidade, perderia progressivamente importância passando o edifício da recém-inaugurada Alfândega Nova a albergar serviços administrativos.

Entretanto, as novas possibilidades técnicas colocadas ao dispor da arquitectura e engenharia, pelo uso do ferro levariam a uma reformulação da rede de infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias. Em 1877 é construída segundo os planos de Gustave Eiffel a Ponte D. Maria, que fechava a linha norte-sul, de Lisboa à Galiza.

No final da década de 1880 constrói-se a ponte D. Luís que liga as cotas alta e baixa de Gaia e do Porto e projectam-se as extensões da linha até cada uma das áreas portuárias. Em 1900 é inaugurada a estação terminal de S. Bento que leva o caminho-de-ferro até ao coração da cidade, paralelamente consolida-se a rede de transportes públicos, com rotas reguláres.

O PORTO OPERÁRIO

Na segunda metade do séc. XIX, a Revolução Industrial seria responsável por um crescimento extraordinário da população, sobretudo nas freguesias da zona oriental da cidade (Bonfim, Campanhã, Paranhos) onde se concentrou o grosso da indústria, decorrente do êxodo para o meio citadino em busca de trabalho nas fábricas. Pouco depois, entre 1870 e 1874, o Porto registava a maior taxa de emigração do país.

A afluência massiva de população com poucos recursos à cidade já e si densamente povoada, seria responsável por um grave problema de habitação, que criaria o espaço necessário para o aparecimento generalizado das "ilhas", uma tipologia de habitação barata, destinada essencialmente à classe operária, que correspondia a uma estratégia de edificação do interior dos quarteirões.

A construção massiva de habitação em profundidade, ao longo dos estreitos lotes portueiseses, sem qualquer tipo acompanhamento ou controlo por parte das figuras do planeamento, logo traria à cidade graves problemas de salubridade. O despertar tardio para este problema, estaria na origem já no século XX dos primeiros bairros operários, de iniciativa privada e municipal, compostos por pequenos grupos de vivendas unifamiliares que se revelariam totalmente insuficientes para constituírem uma real alternativa às ilhas, onde em 1936 viviam ainda cerca de 50.000 pessoas.

Durante os anos 30, começa a delinear-se uma segunda periferia citadina composta por grandes industrias que ocupam os terrenos agrícolas suburbanos junto aos principais eixos viários, e que irão dotar uma nova distribuição territorial da vivenda operária. Nos anos seguintes o Estado financia um programa destinado à construção de "casas económicas", vivendas unifamiliares com quintal; que na década de 40 darão lugar aos primeiros blocos de vivenda colectiva promovidos pelo Município. Paralelamente, entre 1940 e 1943, inicia-se a salubrização das ilhas através de acções de demolição parcial do seu interior, a fim de melhorar as condições naturais e de inserir as novas redes infra-estruturais.

EM BUSCA DO PLANO

Depois da Revolução Industrial, o Porto emergiu como centro económico e financeiro da região Norte de Portugal. A situação das sociedades bancárias e companhias de seguros concentradas no centro da cidade, perto da Estação de São Bento, ao como os armazéns, os espaços comerciais, os hotéis, os cafés e os escritórios de serviços, alertariam para a necessidade de repensar a estrutura urbana desta zona da cidade. As condições estariam reunidas depois da Implantação da República, altura em que a primeira Vereação Municipal, promovendo uma operação de prestígio do poder local, encomenda em 1915 ao arquitecto britânico Barry Parker o projecto do novo centro cívico e administrativo do Porto.

No ano seguinte, Parker apresentava o plano que previa a abertura de uma ampla avenida, a Avenida dos Aliados, que permitia "abrir" uma zona muito congestionada da cidade melhorando a articulação do centro com a nova Ponte D. Luís e a saída para norte em direcção à Trindade. Para além das instituições bancárias, o novo centro cívico albergaria, os novos Paços do Concelho, peça central do conjunto.

O projecto de Barry Parker funcionaria como primeiro estímulo de um intenso debate sobre o planeamento da cidade, que se iria prolongar durante os 50 anos seguintes.

A margem das iniciativas municipais, Cunha Gomes apresenta em 1918 uma proposta que contrariamente ao plano de Barry Parker previa o desenvolvimento de um novo centro urbano a norte da Cordoaria e a expansão da cidade para poente apoiada numa rede de novos traçados que acentuam pela primeira vez a importância de uma nova travessia do Douro, na Arrábida. O debate continua em 1932, com o estudo de Ezequiel Campos, que questiona o planeamento global da cidade, identificando os aspectos mais caóticos do tecido urbano. É então, que pela primeira vez se pondera a utilidade de um plano regional de urbanização à escala de uma pequena metrópole.

O período entre 1934 e o final da Segunda Guerra Mundial seria marcado pela política das grandes obras públicas promovida pelo poder central de acordo com os estudos desenvolvidos pelos arquitectos italianos Marcelo Piacentini (1938-1939) e Giovanni Muzio (1940-1943), centrados nas grandes comunicações interurbanas com o Porto de Leixões e os aeroportos previstos (Espinho e Pedras Rubras).

No pós-guerra, Almeida Garrett apresenta estudos desenvolvidos entre 1946 e 1952, que propõem a zona de protecção da cidade e que privilegiam o saneamento das ilhas e a construção de alojamentos alternativos.

O Plano Director, elaborado por Robert Auzuelle entre 1956 e 1962 encerra um ciclo determinado pela busca por uma solução planificada para a cidade. Integrando as questões levantadas nas cinco décadas anteriores, o plano procurava dar resposta às necessidades de habitação, de renovação do centro histórico, de melhoria das condições de salubridade, de adequação da cidade ao automóvel, e de regulação das novas construções, integrando iniciativas em curso e tendências de crescimento do Porto.

Sob as determinações do Plano Director, as décadas de 60 e 70 assistiram à edificação de 7.746 novas habitações destinadas ao realojamento de cerca de 10% da população urbana, composta na sua maioria por pessoas desalojadas de áreas demolidas no Centro Histórico, onde nasceriam novos equipamentos públicos, estacionamentos em altura, e os primeiros edifícios-torre do sector terciário. A apropriação de extensas áreas rurais necessárias para a edificação de bairros sociais e estradas facilitaria a aquisição dos terrenos destinados à construção dos novos polos universitários situados no Campo Alegre e junto ao hospital de São João.

A construção da Ponte da Arrábida (1962) e a posterior conclusão do anel rodoviário da Via de Cintura Interna (VCI), que conforma os núcleos urbanos do Porto e Gaia, possibilitaria a distribuição eficiente dos fluxos de tráfego regionais permitindo hoje o acesso a zonas residênciais, industriais e equipamentos como o Porto de Leixões, o Aeroporto, o Estádio do Dragão ou o Pólo Universitário.

O PLANEAMENTO DEMOCRÁTICO

A queda do regime ditatorial em Abril de 1974 daria lugar a acções populares que reivindicavam melhores condições de alojamento. Em Junho de 1974 é formado o SAAL (Serviço Ambulatório de Apoio Local), organismo composto por equipas pluridisciplinares lideradas por arquitectos, que trabalhando em estreita relação com os habitantes, procurou apoiar a autoconstrução de vivendas. Apesar de limitada a um curto espaço de tempo de dois anos, a acção do SAAL marcaria uma mudança de rumo em relação às políticas urbanas anteriores, defendendo a permanência das pessoas junto das suas áreas de residência, e enfatizando a reabilitação dos edifícios históricos, inclusive das ilhas.

Em Setembro de 1974 é criado o primeiro organismo especialmente orientado para a reabilitação urbana do centro histórico, o CRUARB (Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo).

A implementação do regime democrático também daria início ao estudo em 1978 de um novo Plano Geral de Urbanização que apenas seria terminado em 1986 e ratificado em 1992. Ainda que as opções do Plano incidissem sobre a preservação, restauração e reconversão do património cultural histórico e meio ambiental, os últimos anos do século XX seriam caracterizados pela reestruturação das redes de circulação regionais de acordo com as políticas governamentais, sem que existisse uma adequada coordenação com os sistemas de circulação previstos.

O reforço das estruturas de mobilidade atraiu à cidade, nas últimas décadas, os grandes grupos económicos responsáveis pelo aparecimento de hotéis de cadeias internacionais e de grandes centros comerciais que procurando tirar partido dos movimentos pendulares, se distribuem nos cruzamentos dos principais eixos viários, aproveitando as áreas industriais devolutas.

Os investimentos municipais seriam marcados pela aposta no ensino, através de novos equipamentos universitários, assim como pela tentativa de preservar os espaços ambientalmente significativos, dinamizando programas de reabilitação dos parques públicos e criando um grande parque no extremo ocidental da cidade, o Parque da Cidade (2002).

O GRANDE PORTO

Com a consolidação das redes de circulação regionais e a expansão da cidade nas últimas décadas, cresceu também a consciência da existência de um Grande Porto, ou de uma Área Metropolitana, que já não se circunscreve a um núcleo urbano bem delimitado, mas que extravasa para fora dos seus limites administrativos abrangendo os concelhos vizinhos de V. N. de Gaia, Matosinhos, Gondomar, Valongo, Póvoa do Varzim, Vila do Conde, Maia e Espinho.

Sem um modelo ou um processo de urbanização claros, ou mesmo uma delimitação física transparente, esta área metropolitana, não responde aos modelos canónicos de interpretação da cidade. Aqui os processos típicos da "metropolitanização centrífuga" têm vindo a, de atracção do centro sobre a periferia originando um modelo dualista – centro terciário vs. periferia residencial-, convivem com lógicas mais complexas que respondem a dinâmicas económicas e demográficas próprias dos diversos municípios.

O Grande Porto apresenta-se como um mosaico heterogéneo de difícil apreensão cuja coesão é dada pela distribuição dos eixos viários, que conformam o núcleo duro desta área e permitem perceber uma certa lógica de continuidade territorial. Esta organização é também indissociável dos movimentos pendulares, orientados pela distribuição das funções no território, com destaque para a área central - Porto, Maia, Matosinhos e VN Gaia -, que concentrando o grosso do sector terciário e secundário, se assume como o principal catalisador das mobilidades de pessoas, bens e informação ao nível regional.

Em torno dessa área central comparse toda uma mancha industrial difusa que se estende de Aveiro até Braga, e que demonstra ter grande capacidade de autonomia e de fixação de emprego. De facto, as últimas décadas têm mostrado uma inversão das dinâmicas demográficas, com destaque negativo para o centro do Porto que tem perdido consecutivamente população residente em detrimento de outros concelhos mais periféricos onde se situa hoje grande parte da economia da região.

Tendo presentes as necessidades de planear a urbanização a uma larga escala, seria criada a Junta Metropolitana do Porto. Sem ser votada directamente e sem orçamento próprio, a Junta Metropolitana possui poderes reduzidos em matéria de coordenação inter-municipal. No entanto, o seu papel foi importante no projecto do Metro do Porto.

A funcionar desde 2002, o Metro do Porto conta hoje com 6 linhas que ligam o centro do Porto a pontos estratégicos como o Porto de Leixões, o Aeroporto Francisco Sá Carneiro ou os Pólos Universitários, reforçando a coesão entre os principais centros que compõem a Metrópole do Porto.

ACTUALIDADE

Se a definição da Área Metropolitana do Porto representou um marco importante na afirmação nacional do Porto, como centro legítimo da Região Norte de Portugal, grande parte do futuro das cidades joga-se hoje também num contexto internacional. Com a crescente abertura dos países ao estrangeiro, fruto das políticas promovidas pela União Europeia que Portugal integra desde 1986, e com a globalização do comércio e da economia acentuou-se a necessidade de pensar as cidades segundo estratégias de cooperação que ultrapassam fronteiras.

A um nível mais alargado o Porto integra um sistema de cidades e regiões urbanas que se vem consolidando, que percorre a dorsal atlântica desde o Grande Porto até Vigo e Ferrol na Galiza. Reconhecendo o potencial deste sistema emergente num contexto em que o posicionamento estratégico no panorama internacional se tornou decisivo, e tendo presentes as ligações históricas que unem o Norte de Portugal e a Galiza, estas duas regiões estabeleceram em 1992 o Pacto do Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular. Trata-se de uma associação composta actualmente por 34 cidades portuguesas e galegas, entre as quais o Porto. Matosinhos, Vila Nova de Gaia e Vila do Conde, destinada a promover a competitividade económica e o desenvolvimento cultural no território partilhado, contribuindo para um real desaparecimento das fronteiras.

Num período em que o turismo se tornou acessível às massas, as cidades contemporâneas procuram também promover eventos de dimensão internacional e desenvolver estratégias de marketing que permitam divulgar o seu património no estrangeiro, e assim estimular a sua economia. Neste âmbito, a classificação em 1996 do Centro Histórico do Porto como "Património Cultural da Humanidade", pela UNESCO, que reconhece o valor e o potencial do património arquitectónico da cidade, representou certamente um passo decisivo na disputa do Porto por um lugar cimeiro entre os centros da cultura e história europeias.

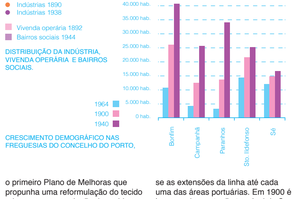
Já em 2001 a cidade seria seleccionada para receber o evento da Capital Europeia da Cultura, aproveitado para reabilitar grande parte dos espaços públicos do centro, e em 2004 aquando do Campeonato Europeu de Futebol, seria transformada toda a zona das Antas.

O prestígio do Porto seria reforçado pelo grande investimento dos últimos anos na reabilitação do centro histórico e em equipamentos de carácter cultural, como o Museu de Serralves e a Casa da Música, edifícios icónicos que colocam a cidade no mapa mundial.

O rio Douro deixou de ser o porto do Porto, mas a função portuária foi substituída por outras igualmente importantes. No contexto metropolitano, o município do Porto reforçou-se sobretudo em duas fileiras de actividades onde o sector público está muito presente: o ensino superior e a saúde. Desde a Universidade do Porto, aos grandes hospitais, há todo um conjunto de profissões e instituições públicas e privadas que se complementam nestes mercados. O turismo, agora reforçado pela banalização das viagens de baixo custo, está a pressionar a reestruturação da cidade velha e das suas especializações funcionais agora cada vez mais viradas para visitantes do que para residentes.

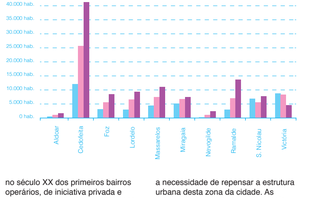
A imagem do "Porto e arredores" depressa se diluiu numa ventesa conurbação de que o Porto é o principal centro simbólico e, em parte, funcional. O resto não cabe na designação genérica de subúrbio ou periferia: Maia e Matosinhos possuem mais emprego do que população residente; as grandes infraestruturas logísticas, porto e aeroporto, tal como as actividades associadas, concentram-se a Norte; a cartografia da prosperidade económica tanto assinala populações pobres no velho Porto; como alguns em Valongo, ou Gondomar; as famílias de alto rendimento tanto podem habitar a Foz do Douro como Leça da Palmeira.

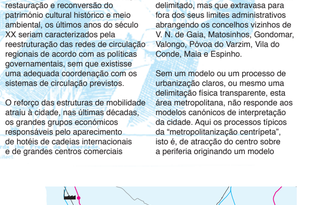
A metamorfose da cidade para a urbanização extensiva do território ultrapassou a velha imagem da cidade com limites definidos, crescendo em mancha de óleo para as suas periferias. A urbanização não é a "cidade no interior de muros"; é um território sem confins, ligado por redes infraestruturais que organizam relações onde a lógica da proximidade física foi substituída pela maior ou menor facilidade de aceder (fisicamente ou virtualmente). Afinal as cidades são mudanam muito: a relação e o movimento sempre fizeram parte do código genético das cidades.



DISTRIBUIÇÃO DA INDÚSTRIA, VIVENDA OPERÁRIA E BAIRROS SOCIAIS.

CRESCIMENTO DEMOGRÁFICO NAS FREGUESIAS DO CONCELHO DO PORTO.





VARIAÇÃO DEMOGRÁFICA NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO, 2001-2011. INE.

VARIAÇÃO (%)
< -20
[-10; -20]
[-2; -10]
[-2; 2]
[-10; -2]
[-20; -10]
< -20

MOBILIADE NA ÁREA METROPOLITANA DO PORTO.

"POLICENTRISMO", PÓLO DA ASPRELA.
"Centro" é quando coincide uma aglomeração de funções de carácter direcional, um alto grau de acessibilidade, e uma marcação simbólica genericamente reconhecida por todos. Assim é a Asprela, com as suas universidades, escolas superiores e hospitais; uma boa ligação com a rede viária arterial e com o metro; e uma dimensão inquestionável. Não é centro velho da cidade velha, mas é um dos centros da aglomeração metropolitana.