

PAISAGEM URBANA, MORFOLOGIA E ARQUITETURA DOMÉSTICA PORTUENSE: A URBANIZAÇÃO DO CAMPO DO CIRNE NO SÉCULO XIX

Manuel Joaquim Moreira da ROCHA,
Faculdade de Letras da Universidade do Porto, CITCEM; mrocha@letras.up.pt
Nuno FERREIRA
Faculdade de Letras da Universidade do Porto, CITCEM;
nunopsferreira@gmail.com

Resumo

A partir de meados do século XIX a cidade do Porto vive um período de forte dinamismo urbanístico. A cidade vai ganhando uma nova configuração, ocupando as zonas mais periféricas ao núcleo antigo e que foram apontadas pelo plano de desenvolvimento dos Almadás. A urbanização do Campo do Cirne (Quinta de Reimão), que se situava na parte oriental da cidade, terá lugar a partir do ano de 1882. A construção da estação dos caminhos de ferro na zona oriental da cidade, inaugurada no ano de 1875, foi um motor para a valorização dessa zona da cidade. A planificação dos novos arruamentos no Porto seguiu um plano de vanguarda em Portugal.

O plano de urbanização do Campo do Cirne revela conhecimento do que se estava a fazer em Paris e em Barcelona, sob as propostas de Georges Haussman e de Ildefonso Cerdà. O plano urbano do Campo do Cirne organizava-se a partir de uma praça semi-circular de onde partiam as artérias principais; esses arruamentos eram cortados por diversas ruas transversais, segundo um plano ortogonal. No plano de urbanização do Campo do Cirne são definidos os arruamentos para esta nova zona da cidade, bem como modelos dos alçados-tipo das casas de habitação previstos para cada uma das artérias.

O Campo do Cirne, é um bom exemplo de como a cidade do Porto e os organismos que a geriam se aferiam pelas melhores práticas internacionais da construção da paisagem urbana.

Palavras-chave: Porto; Paisagem urbana; Arquitectura; Habitação

Abstract

Since the middle of the 19th century the city of Porto lives a period of strong urban dynamism. The city gains a new configuration, occupying the more peripheral zones away from the old city nucleus which were identified in the development plan of the Almadás. The urbanization of Campo do Cirne (Quinta de Reimão), located in the eastern part of the city, will take place from 1882 onwards. The construction of the railway station in the eastern part of the city, inaugurated in 1875, was a stimulus for the valorization of this area. The planning of the new streets in Porto followed a vanguard plan in Portugal.

The urbanization plan of Campo do Cirne reveals knowledge regarding what was being done in Paris and Barcelona, under the proposals of Georges Haussman and Ildefonso Cerdà. The urban plan of Campo do Cirne was organized from a semi-circular square, where the main arteries started; these arteries were crossed by several streets, according to an orthogonal plane. In the urbanization plan of Campo do Cirne, the streets for this new area of the city were defined, as well as models of elevations for the houses to be built in each of the arteries.

Campo do Cirne is a good example of how Porto and the organisms that managed it were sticking to the best international practices of urban landscape construction.

Keywords: Porto; Urban landscape; Architecture; Housing

1. Introdução

A venda, expropriação e loteamento da Quinta do Reimão (ou Cirne) ocorreu a 3 de Maio de 1882. Em 29 de Agosto de 1883 o Município aprovou o “Projecto de arruamentos nos Campos do Cyrne”, que fora apresentado por Joaquim Domingos Ferreira Cardoso e José Eduardo Ferreira

O projecto de desenvolvimento e modernização impulsionado pela intervenção dos Almadas [João de Almada e Melo (1703-1786) e Francisco de Almada Mendonça (1757-1804)] e pela Junta de Obras Públicas do Porto, entre 1763 e 1833, alterou profundamente a fisionomia urbana da cidade do Porto. (Ferreira & Rocha, 2013, 191). No entanto, o território da futura freguesia do Bonfim, ainda distante do núcleo antigo e dos principais bairros residenciais exteriores à muralha, não estava, para o governo da cidade, incluído na cidade do Porto, o que fez com que estas intervenções se sentissem de forma menos acentuada (Nonell, 2002, 128). Será a partir de 1724 que estes arrabaldes começam a ganhar maior importância, com a construção da Igreja e Recolhimento das Meninas Órfãs, projecto do arquitecto Nicolau Nasoni, junto do Campo de S. Lázaro (Brandão, 1987, 60). A valorização e reestrutura do extenso arrabalde de Santo Ildefonso aconteceu de forma lenta, apesar da aprovação de alguns planos e projectos (Nonell, 2002, 369). Muitos destes planos ocorreram com Francisco de Almada e Mendonça ou já fora da alçada da Junta de Obras Públicas. Estas intervenções ocorreram principalmente nos nós de ligação do eixo Batalha/ Campanhã (Praça da Batalha, Largo do Padrão, Campo 24 de Agosto), na construção da Casa de Pólvora, junto do Poço das Patas, nas fontes e aquedutos da Batalha e do Poço das Patas, na construção do Matadouro (1797), na construção de Passeios Públicos (Praça da Batalha/ Alameda das Fontainhas) e no melhoramento de alguns largos e ruas (Oliveira, 1973; Ferreira-Alves, 1988; PINTO, 2007; Mandroux-França, 1984). O alargamento, rectificação e alinhamento da Rua de Santo Ildefonso, acentuou o seu papel estruturante no território, e os arranjos da estrada de Campanhã, principalmente no seu traçado imediatamente após o Arrabalde de São Lázaro, tiveram profundas consequências na estrutura da freguesia (Pinto, 2011-2012, 9). A importância desta zona é também verificada quando confrontamos a “Planta Redonda” (1813, George Black; figura 2) onde uma parte da zona do Bonfim estava já contemplada, sendo delimitada pelas ruas de Santa Catarina, da Alegria, Formosa e Fernandes Tomás. Nas plantas cartográficas subsequentes (1833, 1839 e 1865) o mapeamento desta zona abrange uma área maior e é mais pormenorizado (figuras 3 e 4; Ferreira & Rocha, 2013, 193-202).

Os acontecimentos políticos, económicos e sociais ocorridos na primeira metade do século XIX na cidade, as invasões francesas (1807-1813), a Revolução Liberal, a guerra civil (1832-1834), as sucessivas vagas de epidemias de cólera, e o declínio do apogeu da Junta de Obras Públicas travaram o desenvolvimento económico e tiveram imediatas consequências no urbanismo da cidade. Os projectos ambiciosos planeados pelos Almadas foram postos de parte, sendo retomados de forma pontual. Com a Revolução Liberal é retomada a urbanização de novas áreas e a cidade ganha um novo fôlego urbanístico, principalmente nos finais da década de 30 (Ferreira & Rocha, 2013, 193-195). Foi precisamente neste período de turbulência que a periferia oriental da cidade foi adquirindo maior importância e a sua fisionomia foi-se alterando, levando à criação da freguesia do Senhor do Bonfim. Esta foi criada por iniciativa do bispo da cidade e com aprovação da Câmara Municipal e do Administrador Geral do Distrito através do plano de arredondamento das freguesias da cidade do Porto (aprovado pela Portaria de 13 de Fevereiro de 1838). No entanto, ela só se constituiu de facto como circunscrição administrativa com o “Plano de divisão e arredondamento das Paróquias da

Cidade do Porto” decretado a 18 de Dezembro 1841 por D. Maria II, através do desmembramento das freguesias vizinhas: Santo Ildefonso, Sé e Campanhã (figura 5; Correia, 2009, 183).



Figura 2 – “Planta Redonda” (George Black, 1813)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (D-ALB-GRA-014-001)]



Figura 3 – Planta de W. B. Clarke (1833)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (D-ALB-GRA-014-003)]



Figura 4 – Planta de Perry Vidal (1865)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (D-ALB-GRA-014-005)]

Em meados do século XIX os impactos da Revolução Industrial faziam-se sentir na cidade. A aposta nos transportes urbanos, a criação de novas infra-estruturas públicas, o grande aumento da população e a sua deslocação para as zonas menos urbanizadas foram factores marcantes para a expansão e reorganização da cidade. Todos estes factores desencadearam uma série de preocupações urbanísticas, levando à criação dos “Planos Gerais de Melhoramento” para as cidades do Porto e Lisboa (31 de Dezembro de 1864), bem como promoveram propostas e estudos cartográficos (Barros, 1881; Ferreira & Rocha, 2013, 201).



Figura 5 – Localização actual da Freguesia do Bonfim [Adaptado de: <http://www.cm-porto.pt>]

A aplicação prática deste Plano na cidade do Porto irá ocorrer apenas em 1881. Dele consta a “Carta Topographica da Cidade do Porto” (Telles Ferreira, 1877-1892; figura 6) onde é feita a representação rigorosa dos limites administrativos do concelho do Porto e da evolução do espaço urbano, o que permite compreender a transição da cidade iluminista para a cidade liberal (Ferreira & Rocha, 2013, 202-204). O desenvolvimento do transporte urbano e a construção da Estação do Pinheiro de Campanhã são factores que transformaram esta freguesia numa “zona fabril «por excelência». [...] Algumas das principais indústrias portuenses implantaram-se na área da freguesia [...]” (Pinto, 2007, 63-67; Pacheco, 1984, 17). Apesar de todas estas inovações, a paisagem urbana

da freguesia do Bonfim irá manter um cunho de ruralidade, caracterizado por quintas de lavoura e de recreio, campos de cultivo, pequenos núcleos de casas, uma série de pequenos caminhos rurais, duas estradas (Campanhã e a estrada “do pão”, no caminho para Penafiel), feiras, bosques, zonas pitorescas e bucólicas, onde eram abundantes os regatos de água. Estes aspectos de ruralidade ainda hoje são evidentes em alguma toponímia¹.

O contributo trazido pela revolução industrial contribuiu para o alargamento da freguesia com a abertura de uma série de arruamentos, loteamento de muitas propriedades e com a construção de vários edifícios, principalmente de habitação (Pinto, 2011-2012, 9). Depois da abertura da Estação do Pinheiro de Campanhã, a grande transformação espacial na zona oriental da cidade dá-se com a operação de loteamento, abertura e urbanização de uma série de ruas e zonas, em muitos casos por iniciativa de privados, como é o caso da Quinta do Reimão (ou Cirne).



Figura 6 – “Carta Topographica da Cidade do Porto” (Augusto Geraldo Telles Ferreira, 1892)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (D-CDT-B4-001)]

3. A Quinta do Reimão (ou Campo do Cirne) na paisagem urbana do Porto

A antiga Quinta do Reimão (ou Campo do Cirne) era uma imensa propriedade que remonta aos finais do século XV quando a Câmara emprazou os vastos campos designados de Vale Formoso a Pedro Anes de Santa Cruz e seu filho Gonçalo Reimão. Este último viria a edificar a Quinta do Reimão. Anos mais tarde, a sua filha (Catarina Reimoa) e o seu genro (Diogo de Azevedo) venderiam a quinta a António de Madureira e sua esposa D. Maria Fernandes das Póvoas a quem o Senado

¹ Veja-se por exemplo o caso da Rua de Entreparedes, o sítio do Padrão (hoje Praça dos Poveiros), Rua e Travessa das Oliveirinhas, e os antigos sítios de Mijavelhas (hoje Campo 24 de Agosto), Malmerendas, Reimão, Poço das Patas ou Viela do Monte (Silva, 2012, 199).

renovou o empraçamento em 1548². Após diversas sucessões, nos princípios do século XVII a quinta passaria a pertencer à família dos Cirnes, passado a ser designada de Quinta ou Campo do Cirne ou dos Cirnes, designação que se manteve até aos nossos tempos (Freitas, 1999, 301-302; Campos do Reimão e do Cirne, 1972, 105-106; Passos, 1955).

Foi neste período que grande parte da imensa propriedade começou a ser urbanizada. Nos registos paroquiais de Santo Ildefonso posteriores a 1640 já se encontrava a designação de Rua do Reimão, nome que se irá manter até segunda década do século XX (Freitas, 1999, 302). Esta situação é ainda comprovada pela cartografia e desenhos camarários de finais do século XVIII. Numa planta datada 1788, da autoria de D. José Champalimaud de Nussane é possível verificar a urbanização a norte da Quinta do Reimão, com o projecto da Ponte do Poço das Patas, pertença também da família Reimão, bem como a construção do canal de água que vinha do Campo da Mijavelhas, atravessava a Ponte das Patas e fazia a ligação à reedificação da Fonte localizada junto à “estrada velha” (figura 7).

Quando confrontada a Planta “Poço das Patas, Reimão e Quinta do Prado (...) mostrando as ruas projectadas” (1799, Teodoro de Sousa Maldonado (figura 8), é notória a ampla dimensão dos terrenos, divididos a meio pela Estrada de Campanhã (Rua do Reimão/ 29 de Setembro/ Heroísmo) em Reimão de Baixo e Reimão de Cima. Os terrenos desta quinta eram limitados pelo Campo de Mijavelhas, hoje Campo 24 de Agosto, e Ponte das Patas (a norte), a Quinta do Cativo (a este), a Quinta do Prado (a sul) e a Quinta da Fraga (a sudeste). Nesta planta cartográfica é ainda possível ver a projecção de uma outra rua que atravessaria o Campo de Reimão e ligaria com a Ponte das Patas, pertença também da família Reimão.

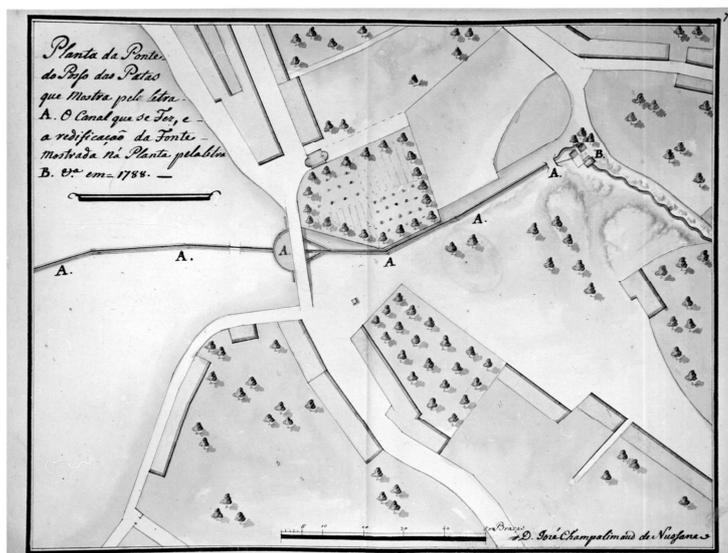


Figura 7 – “Planta da Ponte do Poço das Patas que se projectou em 1788” (D. José Champalimaud de Nussane) [Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (F-P/CMP/10/337(17))]

² António de Madureira foi provedor da Santa Casa (1554-1555) e vereador da cidade (1535, 1538 e 1550). Esta venda foi feita por em aforamento perpétuo, pelo foro anual de 180 réis, e tinham direito absoluto à água da Arca do Poço das Patas e à do ribeiro de Mijavelhas tanto para o regadio como para o accionamento dos moinhos (FREITAS, 1999, 301-302; CAMPOS DO REIMÃO E DO CIRNE, 1972, 105-106; PASSOS, 1955).

De finais do século XVIII é também um projecto de loteamento da Quinta do Reimão, mas que na realidade nunca foi posto em prática (figura 9). Este projecto previa um parcelamento do solo em lotes de 5,5 metros de largura e longos logradouros, como era comum neste período; no entanto sugeria um traçado muito simples. A proposta previa ainda que os terrenos da Quinta fossem cortados longitudinalmente por uma artéria que partiria do Poço das Patas e terminava na zona noroeste da Quinta do Prado, e cruzaria com a Rua do Reimão. Previa ainda a abertura de uma outra artéria mais a sul, paralela à Rua do Reimão, que faria a união entre o largo da entrada principal da Quinta do Prado com a Rua da Palma, mantendo o desenho da Travessa da Nora e da Rua de Sacais. Neste documento é ainda possível ver projectadas uma série de artérias que circundavam a referida quinta: a Rua Direita (Rua de Santo Ildefonso), que fazia a ligação desta zona com a Praça da Batalha, a Rua do Morgado de Mateus, a Rua do Barão de São Cosme, a Rua do Reimão (Avenida Rodrigues de Freitas), o “Largo” do Prado (Largo Soares dos Reis), e a Rua de Ferreira Cardoso, circundadas pela Quinta do Prado (Cemitério do Prado do Repouso), pelo Poço das Patas, Arca de Água e Campo do Cirne (Campo 24 de Agosto).

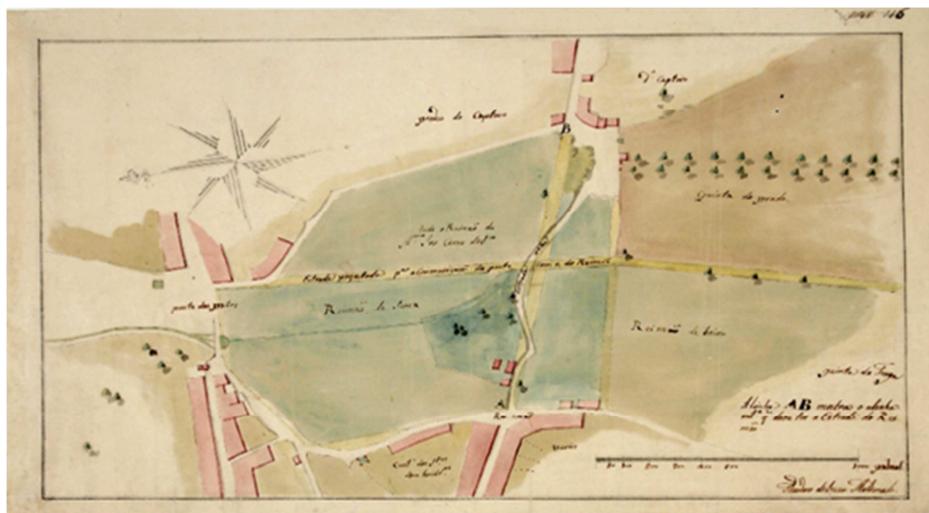


Figura 8 – Planta “Poço das Patas, Reimão e Quinta do Prado (...) mostrando as ruas projectadas” (Teodoro de Sousa Maldonado, 1799)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (D-CDT/A3-106)]

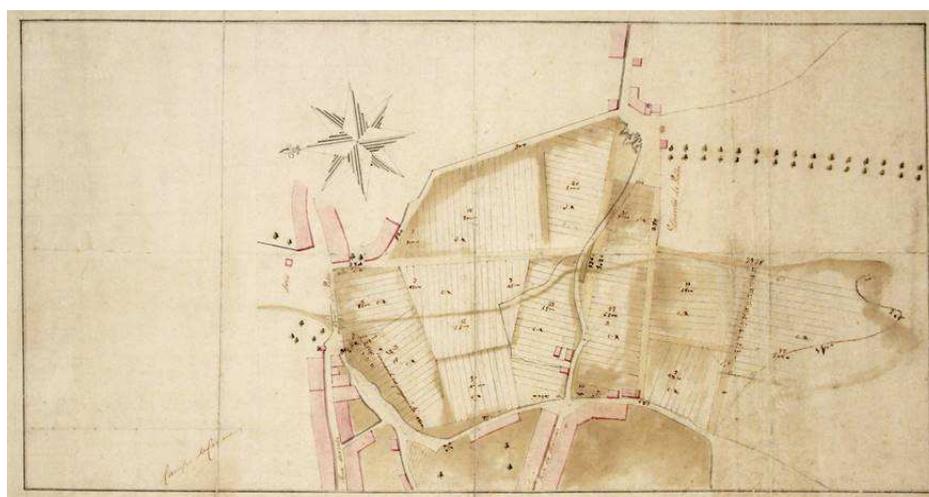


Figura 9 – Poço das Patas: Reimão e Quinta do Prado (finais do século XVIII)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (F-P/CMP/10/508)]



Figura 10 – Casa do Poço das Patas ou Palacete dos Cirnes em meados do século XIX
[Fonte: <http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/2017/05/casa-do-poco-das-patas-ou-palacete-dos.html>]

Nos inícios do século XIX a quinta estava na posse de Francisco de Sousa Cirne de Madureira³, que no ano de 1812 mandou construir um palacete no limite das suas terras, com frente para o Poço das Patas, que ficou conhecido por Casa do Poço das Patas ou Palacete dos Cirnes. Tratava-se de um palacete de linguagem arquitectónica contida, destacando-se na sua composição o frontão onde estava representada a pedra de armas dos Cirnes (Figura 10). Com o falecimento deste último proprietário (1814), sucedeu-lhe o seu secundogénito filho, Francisco de Diogo de Sousa Cirne de Madureira Alcoforado⁴, casado com D. Maria Isabel de Bourbon. Após o falecimento de Francisco de Diogo, sucedeu-lhe o seu filho Francisco de Sousa Cirne de Madureira, casado com D. Ana Maria Teixeira de Azevedo Cabral Canavarro; deste casamento nasceriam António de Azevedo Cabral de Sousa Cirne de Madureira, Maria Ana Isabel de Sousa Cirne Teixeira e José de Sousa Cirne de Madureira Azevedo Canavarro, sendo os dois primeiros os herdeiros da Quinta do Reimão já que o terceiro seria herdeiro da Quinta do Freixo⁵ (Marçal, 2011). Ao longo do século XIX intensificou-se o número de projectos de intervenção urbanística em redor do espaço da quinta, o que veio reforçar o desenvolvimento desta zona⁶.

³ Francisco de Sousa Cirne de Madureira era fidalgo da Casa Real, Senhor de Gominhões, do Morgadio do Freixo e da Quinta do Reimão, membro da Junta Provisional do Reino, provedor da Real Companhia dos Vinhos do Alto Douro, foi casado com D. Rita Soares de Albergaria de Lemos e Roxas (Marçal, 2011).

⁴ Francisco de Diogo de Sousa Cirne de Madureira Alcoforado, tal como o seu pai, era fidalgo da Casa Real e Cavaleiro da Ordem de Cristo (Marçal, 2011).

⁵ José de Sousa Cirne de Madureira Azevedo Canavarro era designado de Morgado de Guilhabreu em Vila do Conde (Marçal, 2011).

⁶ Vejam-se, por exemplo, o “Plano para regular o alinhamento que deve haver na travessa que vai do Padrão das Almas para o Campo de São Lázaro” (1822), o projecto de alinhamento e prolongamento das ruas de S. Vítor no sentido de Jardim de S. Lázaro e da Rua do Reimão (1835); o “Plano levantado para regular o alinhamento da Rua do Mede Vinagre, desde o Campo de São Lázaro até [ao Poço das Patas]” (1835), a planta do alinhamento do lado do norte da Rua do Mede-Vinagre (hoje Rua da Murta; 1840); o projecto de “rompimento da Rua de São Vítor até São Lázaro” (1869), o “Projecto de directriz para a abertura d'uma rua transversal de ligação do extremo do Nascente da Rua do Heroísmo com a Rua de Pinto Bessa” (1879), ou o “Projecto de conclusão da Rua Nova da Batalha entre a Praça da Batalha e as Fontainhas e da transversal entre a Rua de São Lázaro e a do Sol” (1882).

4. Urbanização dos Campos do Cirne

Numa altura em que a freguesia estava em desenvolvimento, os imensos Campos do Cirne tornavam-se um local desejado para se urbanizar, tal como vinha a acontecer com outras quintas da zona, ao mesmo tempo esta “era necessariamente uma espécie de barreira entre a cidade consolidada que residia até ao Jardim de São Lázaro e a cidade que crescia galopantemente entre a estação de Campanhã e o início da Rua do Heroísmo, junto à porta norte do cemitério do Prado do Repouso” (Pinto, 2007, 86). Foi na sequência desta vontade de urbanização, e após a morte dos últimos herdeiros que, a 3 de Maio de 1882, o negociante Eduardo Ferreira Pinheiro e o capitalista e proprietário Joaquim Domingos Ferreira Cardoso compraram a imensa propriedade pelo valor de 95 contos de reis⁷. Os terrenos foram cedidos gratuitamente ao município para serem abertas novas artérias e alargamento da Rua do Reimão, multiplicando-se assim as frentes de construção e, conseqüentemente, os rendimentos dos novos proprietários⁸.

4.1. Projecto de Arruamentos. Do plano à execução

A 11 de Janeiro de 1883 foi aprovado em sessão camarária o projecto para a construção de um bairro de casas no Campo do Cirne. A 28 de Agosto de 1883 o município aprova o “Projecto de Arruamento nos Campos denominados do Cirne”. Este novo bairro tinha como ponto de organização uma praça em quarto de círculo de onde saíam cinco ruas rectilíneas e radiais, orientadas para o “centro da cidade” ou na direcção de Santo Ildefonso. Estas cinco ruas principais do projecto de urbanização eram cortadas por três ruas transversais, no sentido norte-sul, seguindo, igualmente, o partido rectilíneo das ruas radiais. Na rua que fechava o projecto de urbanização estava prevista uma inflexão, na zona sul, quando forma o cruzamento com a penúltima rua radial do projecto (tendo como ponto de referência o cemitério). A malha utilizada na urbanização segue uma programação racional e matemática do espaço: sobre a quinta do Cirne foram definidas ruas e avenidas que tinham início na praça e que se abriam sobre a cidade, contribuindo para a criação de arruamentos entre a zona peri-urbana dominada pela estação do Porto (Campanhã) e a entrada no espaço urbano. A malha ortogonal, elaborada entre as ruas radiais e as transversais, definiu quarteirões trapezoidais (Figura 11). Neste documento são também apresentados modelos das diferentes fachadas, notando-se uma clara hierarquização destas de acordo com a importância da rua.

⁷ Anos antes, de 1878 a 1884, o Palacete do Cirne serviu de instalações ao Liceu Central do Porto. Em 1890 este foi adquirido pela Junta Paroquial do Bonfim, e mais tarde, até aos dias de hoje, funciona como edifício da Junta de Freguesia do Bonfim. Nos anos 30 do século XX, viria a sofrer uma intervenção resultante no aumento de um piso.

⁸ O processo utilizado para a urbanização desta quinta é em tudo semelhante ao utilizado na urbanização da Quinta do Fragoeiro por estes mesmos proprietários. (Pinto, 2007, 87)

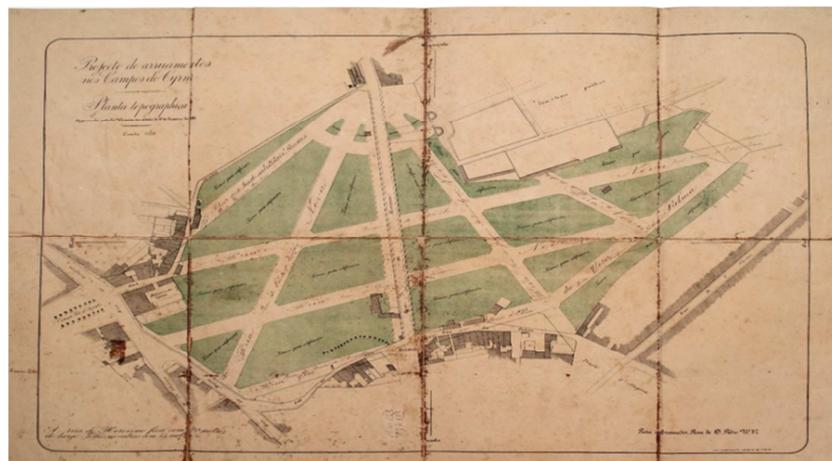


Figura 11 – Projecto de Arruamentos nos Campos do Cyrne (João Carlos d’Almeida Machado, 1883)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (PT/CMP/DMA/D-CMP/ 245)]

O processo foi encaminhado pelos empresários Joaquim Domingos Ferreira Cardoso e José Eduardo Ferreira Pinheiro, na qualidade de comitentes do projecto de urbanização. É curioso que este documento é assinado pelo engenheiro camarário João Carlos d’Almeida Machado, como “engenheiro do município”. Quem era João Carlos d’Almeida Machado? João Carlos d’Almeida Machado encontrava-se à frente da 1.ª Repartição de Urbanismo e Expropriação da Câmara Municipal, dando continuidade ao trabalho dos engenheiros militares da Junta de Obras Públicas e tendo sido responsável por grande parte das operações urbanísticas previstas no Plano de Melhoramento de 1881. Embora sem dados documentais que o comprovem, cremos que João Carlos d’Almeida Machado terá sido o responsável por este projeto de urbanização para o Campo do Cirne.

No plano de urbanização do Campo do Cirne é clara a influência da planificação urbana com a utilização do sistema “Trivium”/ “Tridente”/ “Pata de Ganso”⁹. Este esquema de planificação foi usado na Piazza del Popolo, em Roma, no século XVI. Posteriormente foi adoptado noutros arranjos urbanos, tais como Versalles (França) ou Karlsruhe (Alemanha). Foi um esquema de planificação muito utilizado na construção das grandes capitais europeias durante os séculos XVII e XVIII. A Piazza del Popolo, localizada no interior da Muralha Aureliana, facultava o acesso à cidade de Roma, propondo três longas vias organizadas a partir da Porta do Pópulo para quem se abeirava da cidade. A partir desse ponto fulcral de acesso à cidade, o visitante era confrontado com três grandes eixos longitudinais policêntricos. Essas longas ruas rectilíneas, traçadas sobre o casario e espaço urbano pré-existente, apresentavam a uma visão alargada da cidade e concretizavam na aplicação ao traçado da cidade o potencial do desenho e da programação tridimensional.

No caso da cidade do Porto a solução encontrada revela-se pioneira na história do urbanismo português. Tal como acontece em Roma, o desenho deste conjunto tem por base o Largo Fronteiro

⁹ O “trivium” foi utilizado na “renovatio Romae” e tratou-se de um “elemento de enorme influência na cultura visual e do urbanismo da época barroca, remonta às primeiras décadas do século XVI. Este sistema de três ruas rectilíneas, que convergem para uma praça ou dela partem em ângulo igual ou equivalente encontram-lo muito cedo na Ponte Sant’ Angelo no Quartiere dei Banchi.” Este esquema morfológico irá ser a opção para a Piazza del Popolo, criando desta forma a “feição teatral” tão característica do barroco (Jung, 2004, 15).

ao Cemitério Oriental (hoje Largo Soares dos Reis), donde irradiam cinco vias de acesso a diferentes zonas da cidade. No entanto, para além deste princípio urbanístico, é também evidente o uso dos conceitos urbanísticos internacionais do seu tempo, nomeadamente, os princípios de Georges-Eugène Haussmann (1809-1891) para a reconstrução de Paris. O eixo central já existente (Rua do Reimão, designada no plano de arruamento como Rua do Heroísmo e mais tarde de S. Lázaro e Avenida Rodrigues de Freitas) é aproveitado como trave-mestra deste desenho. Os restantes eixos são estruturados a partir de diferentes espaços públicos: a poente o Jardim de São Lázaro, a norte o Campo 24 de Agosto, a nascente o Largo Fronteiro ao Cemitério Oriental, a sudoeste a Praça da Alegria, e a sudeste o Largo do Padre Baltazar Guedes (figuras 12 e 13). A partir destes espaços foram projectadas ruas radiais que se iriam cruzar em diversos pontos. Da praça em quarto de círculo Largo Fronteiro ao Cemitério Oriental nascia a Rua Ferreira Cardoso até ao Campo 24 de Agosto; a Rua do Conde Ferreira confluiria na Rua da Murta (hoje Rua Morgado Mateus) e esta, no sentido norte-poente, fazia a ligação do Jardim de São Lázaro com o Campo 24 de Agosto.

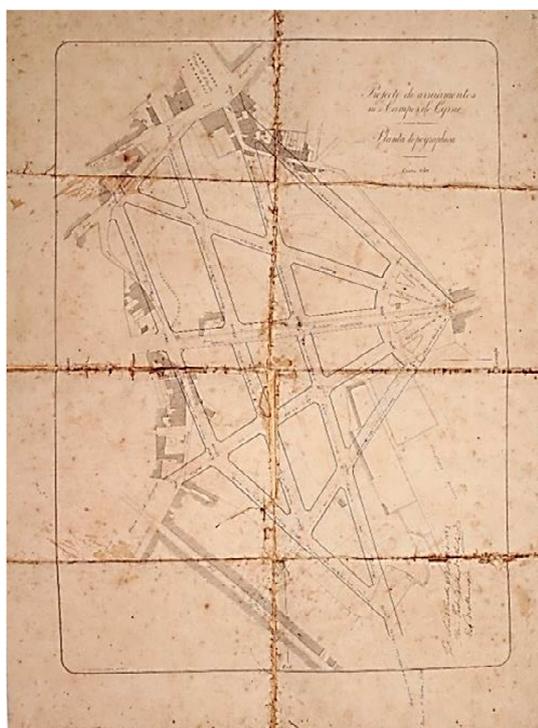


Figura 12 – Planta topográfica do Projecto de Arruamentos nos Campos do Cyrne (João Carlos d'Almeida Machado, 1883) [Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (PT/CMP/DMA/D-CMP/ 245)]

Para o eixo central do projecto foi proposta a execução de uma grande avenida (tal como os *boulevards* parisienses) sobre a rua já existente (Rua do Reimão); esta destacar-se-ia das restantes artérias pelas suas dimensões e faria a ligação entre o Jardim de São Lázaro e o Largo Fronteiro ao Cemitério Oriental. A ligação à Praça da Alegria seria feita pelas ruas de Joaquim António de Aguiar e do Conde das Antas e iria culminar na Rua de S. Victor. Estas artérias seriam cruzadas por outras paralelas entre si. No limite sudeste, a Rua de S. Victor iria rematar este conjunto unindo o Jardim de São Lázaro ao Largo do Padre Baltazar Guedes, passando pela Praça da Alegria. No limite nordeste

deste plano, e a cruzar com a Rua do Morgado de Mateus, partia a Rua do Barão de São Cosme, com continuação na Rua do Duque da Palmela, e do Campo 24 de Agosto partiam as ruas do Duque da Terceira e do Duque de Saldanha.



Figura 13 – Esquema usado por Haussmann para a reconstrução de Paris
[Fonte: <https://free4kwallpaper.com/black-and-white-2016-paris-france-4k-wallpaper/>]

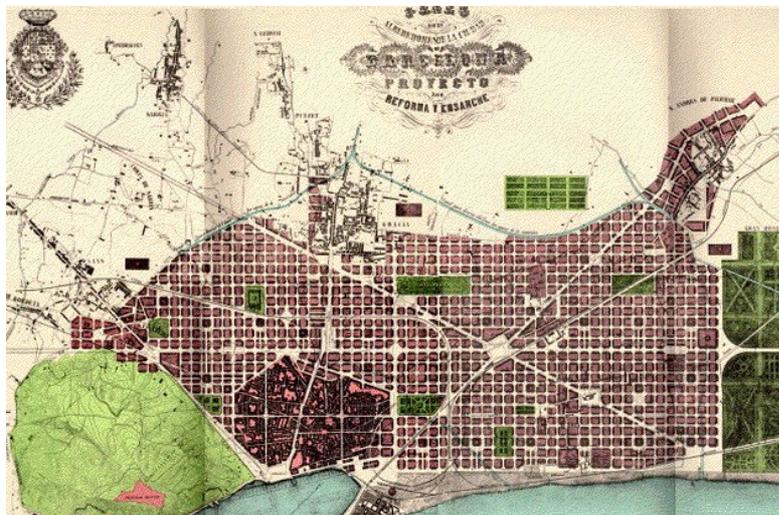


Figura 14 – Esquema usado por Cerdá para a cidade de Barcelona
[Fonte: http://planocerdá.blogspot.pt/2007/05/o-plano-cerd-nova-barcelona-proposta_29.html]

Com a justaposição destas artérias, foram concebidos quarteirões geométricos, com dimensões contidas e circunscritos por quatro lados irregulares. No caso dos quarteirões inicialmente triangulares um dos seus ângulos foi cortado, sendo que esta solução urbana se aproxima do plano desenvolvido por Ildefonso Cerdá (1815-1876) para a cidade de Barcelona (figura 14). Sabina Martins, a propósito do parcelamento dos quarteirões, refere que “a profundidade menor do quarteirão é dividida através de tiras contínuas com uma métrica regular ao longo da rua, correspondendo cada tira a dois lotes” e “nos topos mais retos mantinha-se a mesma métrica até

alcançar as tiras anteriores.” Nos casos em que os quarteirões estreitavam “era traçada uma bissetriz a partir do vértice [...] indo ao encontro do eixo central das tiras.” Esta última solução é análoga ao que foi desenvolvido também por Haussmann (Martins, 2012, 61-73).

A execução deste plano decorreu de forma célere. Quando confrontada a Planta de Telles Ferreira (1892), verificamos que as artérias a norte da Rua do Heroísmo (agora designada Rua de São Lázaro) estavam já executadas, enquanto a sul os arruamentos se encontravam planeados. A partir de uma outra planta de 1908 relativa a esta urbanização é também possível verificar que alguns dos quarteirões já estavam ocupados com habitações (figuras 15 e 16).

A execução do desenho deste plano de arruamento foi posta em prática quase na sua totalidade (figura 17). Houve, no entanto, a necessidade de realizar alguns ajustes nos pontos de intersecção e no edificado já existente. No caso da Rua do Reimão foi necessário executar o seu alargamento para 20 metros, tal como já estava previsto no Plano de Melhoramentos (1881); as restantes artérias ficavam com 15 metros de largura. Algumas ruas situadas no limite espacial da Quinta do Reimão foram alinhadas, alargadas e substituídas. A Rua de Sacais foi substituída pela Rua de Ferreira Cardoso, e a Viela da Ponte Escura (também designada de Campos e do Padrão) foi substituída pela Rua do Conde Ferreira, com um traçado semelhante, mas mais larga e rectilínea. A Rua da Palma e a Travessa da Nora foram substituídas pela Rua do Barão de São Cosme; no entanto, esta execução não foi realizada na sua totalidade, conforme evidenciado pela existência, até à actualidade de parte da antiga Rua da Palma na zona sul da Praça da Alegria. Jorge Pinto aponta dois possíveis motivos para o “insucesso” desta operação: a existência na rua de um palacete que teria de ser demolido (não tendo o seu proprietário concedido autorização para tal) e, menos plausível, a manutenção do carácter romântico do espaço. A Rua do Conde das Antas, prevista no plano de arruamentos, nunca chegou a ser executada pois implicaria o desaparecimento do sector noroeste do Cemitério do Prado do Repouso e a abertura do tramo sul da Rua de S. Vítor. A não execução desta rua veio trazer “barbaramente a beleza e o equilíbrio do desenho de Almeida Machado” e terá adensado “a guetização do sector mais antigo de São Vítor” (Pinto, 2007, 91-92).



Figura 15 – Planta de Telles Ferreira (1892)
[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (D-CDT-B4-001)]

Apesar dos constrangimentos referidos à sua plena realização, o plano não perderia relevância, dada a criação de “uma verdadeira criação de arte cidadina de excelência” em que se combinaram diversas soluções europeias de desenho urbano, destacando-se os sistemas de circulação, melhorados pelas ligações entre artérias. Este projecto foi fundamental na introdução de novidades morfológicas na forma de pensar a cidade (Pinto, 2007, 86-87).

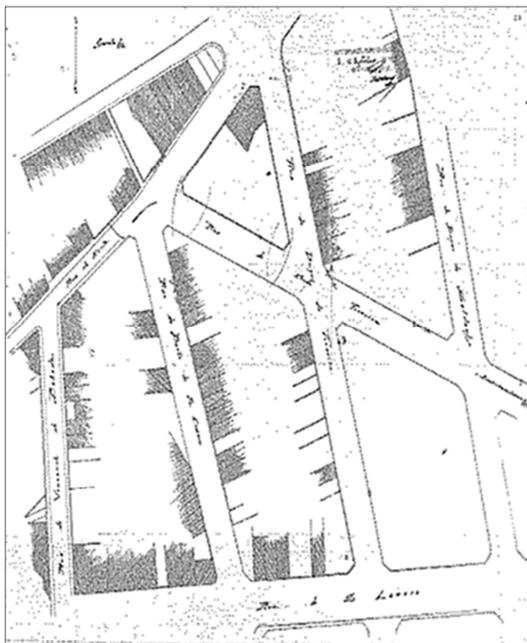


Figura 16 – Planta de 1908

[Fonte: Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto (PT/CMP/DMA/D-CMP/ 245)]



Figura 17 – Levantamento aerofotogramétrico do Porto na actualidade

[Fonte: Martins, 201

4.2. O Bloco Duque de Saldanha

Esta zona da cidade foi pensada como uma zona de elite, na qual o espaço urbano era mais qualificado e com melhores condições de salubridade, conforto e bem-estar. No entanto, é de realçar que, apesar disto, será também aqui que irá nascer o primeiro grande imóvel de habitação social colectiva, alterando a paisagem urbana daquela zona da cidade. O Bloco de Duque de Saldanha (Figuras 18 e 19), da autoria de A. Magalhães, foi uma das primeiras repercussões do Inquérito Geral às Ilhas (1936) e do programa de erradicação das ilhas da zona de São Vítor (Câmara Municipal do Porto, 1966, 8; Ferreira, 2012). O seu projecto apresentou duas fases, ambas concretizadas pela Câmara. O primeiro, datado de 1937, destinava-se a 115 famílias, e o segundo, de 1943, destinava-se a 43 famílias.



Figuras 18 e 19 – Bloco do Duque de Saldanha [Fonte: Autores]

A construção deste edifício “causou forte polémica por entrar em conflito com a ideologia que começava a ser defendida pelo Estado Novo, que visava o apartamento entre as habitações sociais e o centro da cidade”. Trata-se de um projecto próximo de outros exemplares europeus, como o “Karl-Marx-Hof”, bastante modernista e singular em termos tipo-morfológicos. A tipologia utilizada neste projecto era marcada pela presença de um pátio central semi-público de grandes dimensões e por um conjunto de galerias exteriores comuns (Ferreira, 2012).

5. Conclusão

A urbanização do Campo do Cirne representou uma importante operação urbanística de estruturação e reorganização espacial da zona oriental da cidade do Porto. Esta reflete a reorganização do tecido urbano associada ao crescimento demográfico e a especulação fundiária que a cidade vivia na segunda metade do século XIX. A execução deste plano deveu-se aos empresários Joaquim Domingos Ferreira Cardoso e José Eduardo Ferreira Pinheiro, na qualidade de comitentes do projecto de urbanização, e a mestria do engenheiro camarário João Carlos d’Almeida Machado, que assina o projecto de urbanização. Este plano demonstra uma articulação entre a renovação da cidade seguindo os princípios da burguesia liberal e reflete o conhecimento das melhores praticas

urbanas e arquitectónicas que estavam a ser utilizadas a nível internacionais, nomeadamente na cidade de Paris.

Considerada e pensada como uma zona de elite onde a paisagem e o espaço urbano eram mais qualificada e com melhores condições de salubridade, conforto e bem-estar será também aqui que irá nascer o primeiro grande imóvel de habitação social colectiva (Bloco de Duque de Saldanha, 1937-1943), alterando definitivamente a paisagem urbana daquela zona da cidade.

6. Fontes e bibliografia

Fontes

- D-ALB-GRA-014-001 – Planta Redonda, George Black (1813). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- D-ALB-GRA-014-003 – Planta de W. B. Clarke (1833). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- D-ALB-GRA-014-005 – Planta de Frederico Perry Vidal (1865). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- D-CDT/A3-106 – Poço das Patas, Reimão e Quinta do Prado (...) mostrando as ruas projectadas (1799, Teodoro de Sousa Maldonado). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- D-CDT/A3-23 – Aqueduto de Mijavelhas, desde o Poço das Patas até São Lázaro, aprovada em 1795 (Teodoro de Sousa Maldonado). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- D-CDT-B4-001 – Carta Topographica da Cidade do Porto, Augusto Geraldo Telles Ferreira (1892). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- F-P/CMP/10/337(17) – “Planta da Ponte do Poço das Patas que se projectou em 1788” (D. José Champalimaud de Nussane). Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- F-P/CMP/10/508 – Poço das Patas: Reimão e quinta do Prado. Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.
- PT/CMP/DMA/D-CMP/ [245] – Projecto de arruamentos no campo denominados do Cirne. Arquivo Histórico Casa do Infante – Câmara Municipal do Porto.

Bibliografia

- ANDRADE, Monteiro de (1943) – Plantas Antigas da Cidade. Porto: Câmara Municipal do Porto.
- BARROS, José Augusto Correã de (1881) – Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto. Apresentado à Camara Municipal em secção extraordinária de 26 de 1881, pelo seu presidente José Augusto Correã de Barros. Porto: Typographia de António José da Silva Teixeira.
- BRANDÃO, D. Domingos de Pinho; ROCHA, Manuel Joaquim Moreira da; LOUREIRO, Olímpia Maria da Cunha (1987) – Nicolau Nasoni. Vida e Obra de um Grande Artista. Porto: Ed. Autor.
- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (1966) – Planos de Melhoramento 1956-66. Porto: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramento da Câmara Municipal do Porto.
- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (2003) – Património no Bonfim. Brochura das Jornadas Europeias do Património de 2003. Porto: Câmara Municipal do Porto/Pelouro da Cultura.
- CAMPOS DO REIMÃO E DO CIRNE (1972). O Tripeiro. Série XII, n.º 4, 105-109.

- CORDEIRO, José Manuel Lopes (2000) – Local Porto. Ainda a toponímia do Liberalismo. Público (16 de Abril de 2000). <https://www.publico.pt/2000/04/16/jornal/ainda-a-toponimia-do-liberalismo-142719>.
- CORREIA, Luís Grosso (2009) – A evolução demográfica da Freguesia do Bonfim da Cidade do Porto na Época Contemporânea. Revista da Faculdade de Letras. História, III série (10), 181-196.
- COSTA, Padre Agostinho Rebelo de (2001) – Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto. Porto: Frenesi.
- FERREIRA, Nuno & ROCHA, Manuel Joaquim Moreira da (2013) – Etapas de consolidação da paisagem urbana do Porto contemporâneo: Da programação dos Almadás ao Plano de 1952. CEM Cultura, Espaço e Memória: Revista do CITCEM (4), 191-230.
- FERREIRA, Nuno (2012) – A rua do Duque de Saldanha (Porto). Morfologia urbana e arquitectura doméstica privada e estatal. In Simpósio EURAU12 Porto Symposium – Public Space and Contemporary City. <http://eurau12.arq.up.pt/sites/default/files/566.pdf>.
- FERREIRA-ALVES, Joaquim Jaime (1988) – O Porto na época dos Almadás. Arquitectura. Obras Públicas, vol. I. Porto: Centro de História da Universidade do Porto.
- FONSECA, Adélia Luísa T. Silva (1998) – Porto Norte. Dinâmicas urbanas e sua evolução. Dissertação de Mestrado e Geografia: Dinâmicas e Espaciais e Ordenamento do Território. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto.
- FREITAS, Eugénio Andrade Cunha e (1999) – Toponímia portuense. Matosinhos: Contemporânea Editora Lda.
- GARCIA, Paulo Emílio de Figueiredo (1946) – As barreiras da Cidade do Porto. Porto: Câmara Municipal do Porto, Gabinete de História da Cidade.
- JUNG, Wolfgang (2004) – Arquitectura e cidade em Itália entre o início do barroco e o início do neoclássico. In TOMAN, Rolf – O Barroco. Arquitectura. Escultura. Pintura. Könemann.
- MADUREIRA, Helena (2001-2002) – Processo de transformação da estrutura verde. Revista da Faculdade de Letras – Geografia (vol. XVII-XVIII), 137-218.
- MANDROUX-FRANÇA, M. (1984) – Quatro fases da urbanização do Porto no Século XVIII. Boletim Cultural da Câmara Municipal, 1- série. Vol. 2.
- MARÇAL, Horácio (2011) – Família Cyrne de Madureira do Porto e da Casa do Poço das Patas no Porto. <https://geneall.net/pt/forum/158099/familia-cyrne-de-madureira-do-porto-e-da-casa-do-poco-das-patas-no-porto/>.
- MARTINS, Sabina (2012) – Os edifícios de gaveto, as duas faces da mesma esquina. Estudo da cidade do Porto entre a segunda metade do século XVIII e a primeira do século XX. Dissertação de Mestrado em Arquitectura. Porto: Faculdade de Arquitectura e Artes da Universidade Lusíada.
- MOUTINHIO, Maria José (2001) – Bonfim – Séc. XIX. A regedoria na segurança urbana. Cadernos do Bonfim (1).
- NONELL, Anni Günther (2002) – Porto, 1763/1852. A construção da cidade entre despotismo e liberalismo. Porto: FAUPpublicações.
- OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1973) – O espaço urbano do Porto. Condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Instituto de Alta Cultura. Centro de Estudos Geográficos.
- PACHECO, Helder (1984) – Porto. Novos guias de Portugal. Lisboa: Editorial Presença.
- PASSOS, Carlos de (1955) – O campo de Mijavelhas e a quinta do Reimão. Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, vol.18 (1-2), 88-89.
- PINTO, Jorge Ricardo (2007) – O Porto Oriental no final do século XIX: um retrato urbano (1875 – 1900). Porto: Edições Afrontamento.

PINTO, Jorge Ricardo (2011-2012) – A expansão (sub)urbana no Porto Romântico. O caso da Freguesia do Bonfim. *Percursos & Ideias* (3-4)/2.^a série, 5-20. <https://www.iscet.pt/sites/default/files/repository/content/magazine/444/file/7e4ddda6.pdf>.

SILVA, Germano (2012) – Porto. Nos recantos do passado. Porto: Porto Editora.

TAVARES, Domingos (2017) – Transformações na arquitectura portuense. Porto: Equações de Arquitectura. Dafne Editora.

Vítor Manuel Araújo de (2013) – A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX. Porto: U.PORTO editorial.