

As cidades que o Porto poderia ter sido

Vasco Cardoso

*Apresentado no VI SLBCH, Porto e Braga, 2015 **

RESUMO

Em 1934 uma nova era de planos de urbanização começava em Portugal, sob o regime de Salazar, dotado de uma constituição no ano anterior. Até 1943, o Estado procurou um urbanismo oficial. Pelo contrário, desde cedo os municípios procuraram resolver os problemas urbanísticos prementes das suas cidades, embora sob a tutela de presidentes nomeados diretamente pelo governo. Noutra vertente, os urbanistas apenas tentaram equilibrar os aspetos anteriores com a necessidade de trabalho, bem como o comprometimento que iam – uns mais, outros menos – tendo com o modernismo de raiz europeia. Nesse quadro turbulento, a demora dos levantamentos topográficos prévios impostos por lei e as dificuldades de expropriações mais prejudicavam a efetivação coerente e continuada dos planos urbanísticos, que iam aparecendo. Acresce que, dependentes de aprovação estatal, aqueles planos demoravam a vingar. Dali, verificou-se que os planos gerais de urbanização elaborados configuraram mais um ponto de situação do trabalho parcelar entretanto realizado, por mais eficaz, do que um documento de partida.

Assim, em tese de doutoramento recentemente defendida, seguiu-se com o fito de estudar a morfogénese urbana no Porto da época, a partir dos planos parcelares de urbanização. Estudaram-se e classificaram-se cerca de 1000 propostas de intervenção urbanística de iniciativa municipal. A recorrência de diferentes propostas para um dado local e em tempos diferentes, permite observar *as cidades que o Porto poderia ter sido*. Assim, é possível esboçar plantas da cidade, por épocas, capazes de revelar *cidades* de diferentes filiações formais, na interpretação dos modelos importados. Revelam essas, ainda, as permanências da *circunstância*, nas adaptações que os diferentes modelos sofriam.

ABSTRACT

In 1934, a new era of urban development plans was budding in Portugal, under the dictatorial regime of Salazar, recently endowed with a constitution. Until 1943, the state aspired to an official urbanism. However, from early on, the municipalities struggled to solve their most urgent urban planning problems, albeit under the authority of mayors appointed directly by the government. Urban planners, in their turn, attempt-

ed to deal with the former and the need for work, as well as their commitment, in some cases more than others, to European-style modernism. In this turbulent setting, the delays in accomplishing prior land surveys, required by law, and difficulties with expropriations, were major obstacles to the coherent and continuous implementation of the urban plans that appeared. The latter themselves, subject to state approval, also took time to come into force.

It became increasingly apparent that the urban development plans served more to take stock of the site planning work carried out, which proved to be more efficient, than as key working documents. Thus, the doctoral thesis we concluded recently explores the urban morphogenesis of Porto at the time, based on the urban site plans. We analysed and classified almost 1000 municipal urban planning proposals. The recurrence of different proposals for certain locations at different times serves to illustrate the cities Porto could have been. Thus, it is possible to build city blueprints, by eras, which reveal cities belonging to different schools of thought, according to the interpretation of imported models. They also reveal the permanence of circumstance, in the adaptations the various models suffered.

This paper intends to reflect on these cities.

INTRODUÇÃO

Recentemente defendida tese de doutoramento¹, surge agora o presente artigo como uma primeira reflexão sobre a, e a partir da, investigação tida.

Será o pretérito o tempo mais estudado em textos da História e o presente em textos da Geografia? Neste texto procura-se explorar o condicional. Tal como no trabalho de doutoramento realizado, buscou-se o entendimento da forma urbana da cidade do Porto (projetada e construída entre 1936 e 1974), a partir do conhecimento da sua morfogénese, mas desde a sua dimensão do sonho e do estimado – enfoque destacado neste primeiro exercício. O confronto desta dimensão com a *circunstância*, ao longo do tempo, explica muito da forma e do espaço conseguidos no final do período do estudo e está na raiz de muito da forma urbana da cidade atual.

O cotejo realizado entre prospetiva e perspetiva da forma segue na esteira dos sublinhados vários das diferenças entre ideal e possível, entre cidade modelo e cidade real. Já F. Távora (1954), oportunamente, alertara para a desatenção a esses desfasamentos, como indutores de debilidade na forma urbana, sobretudo quando a sua construção se dilata no tempo: “êrro é no portuense querer imitar a capital, como é êrro impor ao Porto soluções que, pela cir-

¹ Cardoso, V.. *Morfologia Urbana no Porto de 1936 a 1974*, (Tese de Doutoramento, policopiado), Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.

cunståncia de terem dado bons frutos em quaisquer outras cidades, nada garante que tenham aqui qualquer justificaçaõ.”² Apesar do olhar do autor ser evocador das imposições do poder central, de facto, é aqui alargado, por a influênciã daquele poder ser homóloga à potencialidade existente na influênciã de outros modelos, ou doutrinas.

Assim, neste quadro se insere o presente exercíciõ pelo condicional, por alguns futuros possíveis de entãõ.

ENQUADRAMENTO GERAL E PROBLEMÁTICAS TRANSVERSAIS

Atendendo a que “o poder decisório [o determinante na produçãõ do espaço urbano] pode oscilar entre momentos de centralizaçãõ autoritãria, quase sempre afirmativa, e épocas onde a dominante colectiva é mais expressiva”³, inclinava-se o período seleccionado para o primeiro *momento*. A assertividade e o pragmatismo de Duarte Pacheco, a expressãõ procurada por Antõnio Ferro – culminando nas comemorações dos Centenãrios – e o Código Administrativo de 1936/40 dotavam o país de instrumentos potencialmente propiciadores de um poder central forte na definiçãõ de uma forma urbana própria, à semelhança dos regimes fascista e nacional-socialista. Mas, como explicou P. V. Almeida (2002), o regime Salazarista, centrado num homem de raiz marginal aos assuntos da forma e do espaço urbano, deixou-se tomar – neste campo – pelos confrontos entre os seus altos dirigentes, na convicçãõ de que cada um melhor interpretava a exaltaçãõ patriótica perseguida pelo Presidente do Conselho. Aconteceu mesmo a Vereaçãõ da cidade do Porto ter intervindo num desses confrontos. Foi nos anos de 1960, a propósito das obras da Avenida de D. Afonso Henriques, mais propriamente o cruzamento da Calçada da Vandoma com a Rua de Saraiva de Carvalho, quando a Direcçãõ Geral do Ensino Superior e das Belas Artes, do Ministério da Educaçãõ Nacional, tutora dos monumentos nacionais, trouxe a apologia dos conjuntos de valor histórico e patrimonial. Ousera o seu parecer veemente contra o rasgamento da avenida promovido pelo município e secundado formalmente pelo Ministério das Obras Públicas. Para aquela direçãõ geral, a resoluçãõ – questionada – do problema do trânsito prejudicava valores culturais, que sustentava como maiores. Tratava-se de valorizar a Sé pelo isolamento, ou, ao contrário, pela integraçãõ no seu conjunto urbano existente. Mas, o que para aqui revelou o diferendo entre os órgãos superiores foi a promoçãõ de uma reuniãõ entre ambos para resolver a contenda, expressa em sucessivas trocas de correspondênciã oficial. Deveu-se aquela reuniãõ a uma iniciativa municipal e conduziu a um desfecho

² F. Távora (1954, p. 6).

³ T. B. Salgueiro (1995, p.256).

mais consensual, em 1964. Não obstante, a nível nacional, já anteriormente o afastamento de António Ferro e a morte de Duarte Pacheco tinham sido os acontecimentos iniciais na determinação da falta de um *estilo* do Estado Novo.

Noutra perspetiva desta argumentação, o poder conferido ao Presidente da Câmara pelo Código Administrativo do regime, bem como a diminuição do poder dos vereadores, resultaram em conflitos (tomado o exemplo da Câmara Municipal do Porto), levando, alguns desses, a demissões de vereadores e presidentes, como noutra ocasião se demonstrou⁴. Acresce ainda o debate que seria tido pelos Presidentes das Câmaras com as contingências da realização dos planos de urbanização. E, daí, destacam-se um conjunto de dificuldades havidas: no âmbito financeiro, técnico, institucional e no âmbito da aquisição e posse de terrenos.

Em primeiro lugar, registou-se, na generalidade, uma constante falta de recursos financeiros próprios do município para assumir a urbanização da cidade, como lhe fora destinado. Numa vertente, a II Guerra Mundial forçou restrições orçamentais, mas também de disponibilidade dos bens e serviços estrangeiros, que atrasaram o arranque da urbanização idealizada por Duarte Pacheco. Até ao surgimento dos Planos de Fomento, a partir da década de 1950, muito se queixara o município da falta de suporte financeiro estatal para as suas iniciativas de intervenção urbana, que, assim, necessariamente, tenderam a assumir um perfil de *melhoramentos* ou construção de edifícios públicos, ao invés de ações de urbanização para expansão ou renovação da cidade. Os réditos próprios conseguidos pelo município dos impostos sobre o comércio e a indústria, com mais peso depois da guerra, logo foram começando a rarear por causa da própria urbanização consumidora de terrenos exigidos pelas novas necessidades da indústria produtiva. Esta foi procurando os terrenos mais vastos e os impostos municipais mais baixos oferecidos pelos concelhos circunvizinhos. Seria esse um dos argumentos para, já no final dos anos 1960, começarem no Porto a clamar por um planeamento urbano regional – já fora dos limites administrativos da Estrada da Circunvalação situaram o aeroporto e o porto de mar –, onde a cidade seria a cabeça do setor terciário de uma região.

Noutro flanco das limitações financeiras ainda importa referir, a imposição ao poder autárquico de uma série de atribuições sociais e culturais, para as quais aquele apelava ao seu acolhimento por parte do Estado. O assunto seria amenizado, lentamente, com a iniciativa de uma moção de recomendação ao Governo, saída da Assembleia Nacional, pelo início de 1947.

Em segundo lugar das dificuldades, assinalam-se as primeiras aflições técnicas ligadas à produção de cartografia atualizada, capaz de afinar as intenções de projeto. Mas, também na execução do plano portuense essas difi-

⁴ V. Cardoso (2015, pp. 13-19).

culdades foram sentidas, levando à contratação de técnicos estrangeiros: quer para o arranque dos planos de urbanização na viragem para os anos 1940; quer, depois, para a criação de planos parcelares de urbanização a partir do primeiro plano de urbanização efetivo – o Plano Regulador – e ainda para a criação de um corpo técnico próprio do município, com Auzelle.

No campo institucional, sublinha-se a dependência direta do plano geral de urbanização, que delineavam, das obras de iniciativa estatal as quais não só nesse foram enquadradas, como acabaram por o condicionar profundamente: o Hospital Escolar, a ponte na Arrábida e a Via Rápida para Leixões, na expansão da cidade; e o Palácio dos Correios, a Estação da Trindade, peças chave no objetivo municipal de construir o “Centro Cívico do Pôrto”⁵ na praça onde edificavam os novos Paços do Concelho. Não obstante, também obras municipais – como o Mercado do Bom Sucesso, o tramo da Via de Cintura Interna entre a Via Norte e a Via Nascente, a Avenida de D. Afonso Henriques, e, por fim, mais tarde, após o Plano Regulador, os *grupos de moradias populares*, o Mercado Abastecedor na Praça das Flores e o Teatro da Cidade na *Rotunda da Boavista* – acabaram por ser os grandes dinamizadores e condicionadores da urbanização. Na urbanização da cidade do Porto, à época dos dois primeiros planos gerais, os edifícios públicos e as vias de circulação avançaram em primeiro lugar. Os exemplos mais evidentes de atrasos, marcados pela guerra e – certamente – pela morte de Duarte Pacheco, de diretivas estatais para fixação de implantações ou diretrizes aconteceram nos casos: do Hospital Escolar, a Norte, assunto que esteve parado de 1936 até ao fim da guerra; a Ponte, da diretriz da ponte na Arrábida, decidida que fora em 1941, mas só fixada em 1946; e do Palácio dos Correios, com local previsto já em 1940, mas apenas só definida a sua cêrcea em 1947 e aberto o concurso para a sua primeira fase em 1959, demoras que condicionaram a concretização do topo norte da Avenida dos Aliados. Assim, também por esta parte se explica a impossibilidade da existência de um tempo fixado, quando poderiam fazer um desenho coeso de todo o plano, ainda que fosse – como se defende – um desenho mais distante da realidade da constante mudança e dos constantes imponderáveis.

⁵ Memória descritiva do projeto [82-D] - “Projecto de alinhamentos na zona urbana circundante do edifício dos Novos Paços do Concelho”, referenciado no B413_4mar_reun13jan44_297. Mas, já dessa intenção se escrevia na p.5 da memória descritiva do anterior projeto Projeto [82] “Praça do Município e Arranjo a Nascente da Avenida das Nações Aliadas”, referido B199_27jan_reun11jan40_106.

Nota importante: No processo de elaboração do trabalho de doutoramento houve necessidade de um registo próprio de identificação das referências às atas de reunião da câmara. A matrícula de cada referência ficou assim estruturada: [citando a p. 23 do trabalho académico] “B44_2jan_Sessão da Comissão Administrativa_24dez36_892-908” Boletim Municipal, n.º 44, datado de 2 de janeiro de 1937, referente à Sessão da Comissão Administrativa realizada a 24 de dezembro de 1936, tendo sido mencionada referência presente entre as páginas 892 e 908;

ou

“B1869_5fev_reun16nov71_340” Boletim Municipal, n.º 1869, de 5 de fevereiro de 1970, referente a reunião da Câmara Municipal do Porto realizada da 16 de novembro de 1971, tendo sido mencionada referência presente na página 340.

Mas, o domínio onde foram registadas das maiores dificuldades que têm estado a ser expostas foi o da aquisição e posse dos terrenos necessários à urbanização da cidade – uma responsabilidade municipal, mesmo que para servir obras estatais.

A política geral seguida a nível nacional – na esteira da prática de Duarte Pacheco em Lisboa – apostava na expropriação prévia, para serem os municípios os dirigentes da urbanização, os talhadores dos terrenos sobran-tes das obras públicas. Depois de colocados em hasta pública, os talhões ur-banizados, fazedores da expansão das cidades, dispensariam a verba justifi-cativa do investimento e ainda aquela provedora da urbanização mais dis-pendiosa, nomeadamente nos centros urbanos construídos⁶. Mas, de pronto, verificaram no Porto não ser aplicável o resultado positivo que acontecera em Lisboa⁷. Foram recolhidos lamentos e alertas das atas das reuniões da Câmara, em que constam apelos a sucessivos novos regimes de expropria-ção, verificando-se que esses regimes legais não antecederiam os avanços do plano, antes pelo contrário.

Com o fim de satisfazer obras atinentes a condignas condições para as celebrações dos Centenários da Fundação e da Restauração da Nacionalida-de, em 1940, o Estado instituiu o regime de expropriações por arbitragem pelo Decreto-lei n.º 28797, de 1 de Julho de 1938⁸. Na resposta aos atrasos da conclusão dos planos gerais de urbanização, em parte pela crença de que as dificuldades se encontravam na aquisição e posse dos terrenos, o Estado prolongou o regime de expropriação por arbitragem com o Decreto-lei n.º 33921, de 5 de setembro de 1944. Serviria essa possibilidade, aquela que dotaria a outra valência do decreto: apoiar a figura dos planos parciais de urbanização que também criara, na tentativa de minimizar os atrasos na completude dos planos gerais, pelo país. Mas, face a uma prática avaliadora que estimava valores e muito acima das possibilidades da generalidade dos municípios, os sucessivos reajustes ao decreto de 1938 dariam lugar a um verdadeiro regime geral de expropriações com a Lei n.º 2030, de julho de 1948. Apesar de melhorias sentidas, porém, o problema localizava-se a montante e começou a ser – neste caso, foca-se o Porto – contornado com o Plano Regulador (1952-1954). A questão emergiu com os *grupos de moradi-as populares*, do Plano de Melhoramentos (1956-1974) de iniciativa do pre-sidente José Albino Machado Vaz, quando, para a realização dos blocos mu-nicipais de habitação económica, foi necessário encontrar prestemente os

⁶ V. Cardoso (2015, p. 330).

⁷ B796_14jul_30mai51_480-482, a propósito da compra da Quinta da Granja, em Sobreiras, Lordelo do Ouro. E, ainda, B1138_1fev_reun_17dez57_134, já na vigência do Plano Regulador.

⁸ Estendidos em âmbito e abrangência territorial pelos Decretos-leis n.º 29663, de 6 de julho de 1939 e 30012, de 1 de novembro de 1939, sendo que este último incluía as obras de urbanização do Porto em curso ou iniciadas até ao fim de 1940. Ainda o Decreto-lei n.º 30725, 30 de agosto de 1940, seguiu no desenvolvimento do de 1938.

terrenos. A estratégia passou pelas contiguidades. Ao contrário das ambicionadas grandes áreas para posterior urbanização, a prática obrigou à opção de agregação de terrenos mais pequenos, apenas suficientes a cada bairro. Contudo, eram contíguos a outros onde existiam já urbanizações anteriores destinadas a pessoas de outros rendimentos, ou a equipamentos de serviço às *unidades de residência*⁹ que se iam formando, desta feita, espaçadamente ao longo de mais tempo e não, como almejado inicialmente, de uma só vez. De um modo geral, pode afirmar-se que a urgência em responder ao Plano de Melhoramentos conduziu a um faseamento efetivo da urbanização, que aliás já vinha sendo aposta desde o Plano Regulador. Veja-se a recordatória de Miguel Rezende, o engenheiro urbanista da Câmara Municipal do Porto à época:

“Este planeamento, entre outras proposições de interesse para o zonamento geral, a necessária descentralização de funções urbanas e a reorganização da massa amorfa das construções segundo unidades residenciais de vários escalões, com vida própria e equilibrada, sem diferenciações sociais, obriga à aquisição prévia e sistemática de áreas livres periféricas nas posições mais adequadas aos fins específicos... Em áreas suburbanas e dadas as condições de sucesso dos núcleos de expansão já executados, o Município procede actualmente a uma política de compra de terrenos livres, em contiguidade de zonas já urbanizadas, conforme permitem os seus recursos financeiros.¹⁰”

O quadro de dificuldades exposto revela a inevitabilidade do ajustamento das ideias iniciais sobre plano aos terrenos concretos da realidade complexa e atrás aflorada. Aliás, as sucessivas prorrogações do prazo para a aprovação do plano geral (de 1939 a 1940), tal como a lei de 1944 que cria a figura dos planos parciais, foram já o reflexo do que viria a acontecer. Se a este quadro forem ainda acrescentados pelo menos mais dois outros factos, alinha-se então com a tese de P. V. Almeida (2002) e encontram-se mais razões para que um certo corpo unitário de pensamento sobre plano, urbanismo e forma urbana, esboçado no tempo de Duarte Pacheco e que se pretendia próprio do regime, fosse fragmentado por diversas soluções e terrenos, segundo as oportunidades, tornando definitivamente inviável a sua materialização: o contributo dos arquitetos, com o aportar da Carta de Atenas ao urbanismo português, a partir do seu primeiro congresso, em 1948; o abandono do serviço público de alguns dos primeiros arquitetos experimentados no urbanismo em Portugal, procurando as melhores condições financeiras na atividade liberal¹¹.

⁹ In Plano Regulador da Cidade do Pôrto (1952).

¹⁰ M. Rezende (1952, p. 226).

¹¹ M. S. Lobo (1995, p. 215).

E, é também neste contexto, que se releem as palavras de José Manuel Pereira de Oliveira (1973) ao identificar consequências de uma urbanização feita por soma de partes ao longo do tempo, multiplicando assim a questão da integração e coerência entre existente e projetado:

“A política de terrenos para a urbanização encontrou, como sempre, dificuldades para se impor. Do facto resultou que é frequente conhecerem-se projectos que se arrastam ao longo dos anos, alterações nos traçados propostos para as novas artérias, dificuldades na rectificação de outros, talvez até a persistência de verdadeiros aleijões que não têm qualquer explicação em dificuldades de natureza física, mas, outrossim, em inultrapassadas dificuldades nascidas da incompreensão humana, para não dizer da ganância. O problema, porém, é mais do foro histórico-económico do que do geográfico, embora com razão se possa dizer que os condicionalismos daquele em muito afectam a inteligência deste.¹²”

Estribado no anteriormente exposto e neste esclarecimento coevo, nem houve o estilo do regime, como defendeu P. V. Almeida (2002), nem os planos puderam ser pensados rapidamente e de uma só vez, mormente para serem executados no momento seguinte, como por exagero. A expansão e a urbanização fizeram-se por parcelas em encontro ou por ruturas pontuais na forma urbana existente. Os planos gerais serviram mais como representação gráfica e sintética das intenções globais para a urbanização e expansão da cidade, vertida dos vários planos parcelares aprovados, esses tidos como primeiros testemunhos daquelas intenções. Cada intervenção urbanística aprovada em reunião de vereação resultou de um processo de projeto anterior. Mas, importa sublinhar que o tempo demorado da materialização em forma urbana da intervenção aprovada implicou, na maioria das situações, reformulações da intervenção e novas aprovações oficiais. Ora, tomando-as no conjunto de intervenções aprovadas para um determinado local, propõe-se que se entendam também elas como processo de projeto, ou se se quiser, como processo de construção da forma urbana. Acolhe-se ainda para este trajeto processual o tempo da própria edificação da forma projetada, da própria obra, pelo que de imponderáveis registavam e pelo que de reformulações e novas aprovações oficiais implicavam. Precisamente, o tempo decorrido entre cada uma das sucessivas aprovações é também tempo de que a reformulação beneficiava para filiar a forma urbana renovada num modelo ou ditame diferente.

Não obstante o considerado, note-se que é consciente e valorado o processo de gabinete de projeto e o processo de crítica constante a que as

¹² J. M. Pereira de Oliveira (2007, 1.^a Ed. 1973, pp. 345-346).

propostas urbanísticas municipais eram submetidas, com críticas e afinações impressas pelas entidades estatais, sobretudo sob um regime totalitário. Contudo, por questões operativas de limitação de campo de trabalho de investigação, na tese de doutoramento sobre a qual se faz esta primeira reflexão, a metodologia seguida centrou-se nos registos oficiais do município presentes nas atas da vereação, bem como das memórias descritivas das propostas urbanísticas aprovadas. Por um lado, a firmeza factual de documentos oficiais ofereceu mais robustez à investigação, o que justifica a seleção das fontes primárias da investigação. Por outro lado, os imponderáveis de toda a ordem, mas de relevo, eram abordados, quer nas atas, quer nas memórias. Oportunamente, e sempre que surgiam, durante a pesquisa dos dados, recolhiam-se informações tidas como complementares, a partir de peças presentes nas pastas dos processos documentais de cada proposta de intervenção estudada.

A proposta da interpretação da morfologia urbana do Porto durante o período selecionado considera a leitura da morfogénese dos vários processos de intervenção havidos, cada um por si e como um todo. Se a transformação da cidade do Porto foi feita por parcelas, afetas à circunstância e também aos modelos apropriados, e distendida pelo tempo, a leitura que se propôs da sua forma assentou no estudo dos planos de intervenção urbana, parciais e locais, e, portanto, foi feita através de elementos gráficos a escala mais reduzida. No entanto, a relação com o global não foi esquecida, servindo como prova de aferição, quando adequado.

Assim, as cidades que o Porto poderia ter sido advêm de sínteses da produção de pensamento e prática urbanísticos, focadas nos momentos em que se registou uma maior concentração dessa produção municipal e não tanto nos momentos da publicação dos planos gerais de urbanização da cidade. Por outro lado, é curioso registar que, após esses momentos, ocorreram outros de sentido oposto, como demonstrado no capítulo terceiro do trabalho de doutoramento.

As cidades que o Porto poderia ter sido são lidas em períodos de particular intensidade de pensamento urbanístico, refletido em elementos desenhados e escritos, que se procuram sintetizar. Para tal síntese dos documentos, que “em determinadas fases do processo foram imprescindíveis para o avanço” da forma urbana até hoje, apropria-se este trabalho de uma orientação metodológica de F. B. Fernandes (1999, p. 15), citado: procurará essa ser “uma síntese em linguagem bilingue (escrita e desenho).”

O PORTO PODERIA TER SIDO UMA CIDADE CONSTRUÍDA A PARTIR DE PLANOS DE MELHORAMENTOS

Talvez a primeira *cidade* que o Porto poderia ter sido deva ser a *cidade*

que eventualmente seguiria antes da obrigação dos planos de urbanização dos Decretos-lei n.º 24802, de 21 de dezembro de 1934 e n.º 28995, de 14 de fevereiro de 1938. Seguiria guiada na evolução do Decreto-lei de 31 de dezembro de 1864¹³ – instituidor da figura dos Planos de Melhoramentos –, o qual condicionou logo à partida um grande *projeto de empréstimo* para obras de abertura de ruas e melhoramentos, aprovado pela Lei de 5 de maio de 1865¹⁴, embora a Câmara Municipal do Porto o burilasse desde 1863. O *Plano de melhoramentos da cidade do Porto: apresentado à Câmara Municipal em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881*, de Corrêa de Barros é o documento, escrito, mais completo e coeso dentro da matriz fixada em 1864 e muitas das suas propostas chegariam a ser levadas a desenho, moldando forma urbana para esta *cidade* que o Porto poderia ter sido. São ainda levadas em linha de conta as influências das Lei de 26 de julho de 1912 (regulamentada em 15 de fevereiro de 1913) e sua alteração pela Lei nº 438, de 15 de setembro de 1915, sobre as expropriações e política de solos em ações urbanísticas.

Embora só uma pequena parte deste corte de tempo se inclua no corte objeto central da investigação conducente ao doutoramento, conseguiu-se dele recolher algumas peças documentais decorrentes daquelas investigadas. Encontraram-se também peças relativas a estudos, portanto sem a aprovação da Vereação, mas que, com aquelas outras, com o “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, de E. Campos (1932) e com a descrição de J. M. Pereira de Oliveira (1973), se procura pois esquisar a primeira das *cidades*, pretensão de análise deste texto. Seria uma possível *cidade* fixada até que os estudos para o Plano Geral de Urbanização se comesçassem a fazer sentir, quando impunham alterações a projetos de intervenção anteriormente aprovados. Seria uma *cidade* vinda de um caminho cujo ponto de partida se toma do registado na “Carta Topographica da cidade do Porto (...) por Augusto Gerardo Telles Ferreira” (1892).

O Porto poderia ter sido, desde pronto, uma cidade expandida para lá da Estrada da Circunvalação (1895), incluindo o seu porto de mar, em Leixões, mas também Matosinhos, Leça da Palmeira, Gueifães e Santa Cruz do Bispo, como regeira lei de 23 de abril de 1913¹⁵ e E. Campos (1932) o contemplara. Mais tarde, já nos anos de 1960, essa característica poderia ter deixado incluídos numas fronteiras administrativas mais alargadas da cidade: o aeroporto e, sobretudo, espaço vital para a indústria, contribuinte maior para os cofres municipais. Mas, se mais ambiciosa, a expansão poderia ainda incluir a estação de tratamento de lixo e as captações de águas, por

¹³ Publicado a 19 de janeiro de 1865.

¹⁴ V. Cardoso (2011b, p. 5). O projeto de empréstimo foi finalmente aprovado em reunião de vereação a 22 de dezembro de 1864.

¹⁵ A. Sarmento (1963, p.18).

exemplo. Nessa altura, pugnava-se por um planeamento à escala regional, como o fizera E. Campos na linha de P. Geddes, embora sem colher o apoio do governo, crente em que a Federação de Municípios trazida pelo Código Administrativo garantiria esse propósito, muito embora tivesse de facto sido inoperante.

Limitado à sua fronteira de 1895, o território da cidade era descrito por J. M. Pereira de Oliveira (2007, 1.^a Ed. 1973, p. 259) como tendo uma orografia suave e sendo pouco populoso a ocidente e, pelo contrário, acidentado e dotado de mais aglomerações de feição rural a oriente.

Alguns cidadãos publicaram visões para a urbanização da expansão, ligando os dois principais núcleos habitados do concelho – a cidade e S. João da Foz – pela orografia mais favorável sob a exposição solar mais ampla e prolongada – Campo Alegre, Pasteleira e Nevogilde –: Joseph Delereu (1886), que segundo M. Basto (1947) teria sido o primeiro a aventar uma ponte entre o Candal e a Arrábida; Cunha de Moraes (1916) que representara graficamente a ponte, além de outras intervenções pelo desenho, e de Meireles Kendall (1917).

Para favorecer uma urbanização entre aqueles dois aglomerados mais antigos, aprovaram a 26 de novembro de 1926 um Parque da Cidade, protegendo dos inconvenientes da nortada¹⁶ daquela área a urbanizar. Posteriormente, em 1936, o vereador Alfredo da Cunha apelou à concretização do parque, associando-o com equipamentos desportivos e ilustrando com o exemplo de Birmingham¹⁷. Mas, o estudo “Consulta n.º 2 – Delimitação d’um parque à beira mar” (fig. 1), de 30 de abril de 1920, que respondera a pedido¹⁸ do vereador Manuel Caetano de Oliveira, sobre hipótese de formalização dum parque, é aqui trazido como testemunho mais antigo que foi recolhido no âmbito desta investigação. Do desenho que incorpora a *consulta*, apresentaram uma *cidade-jardim* do Ouro para Norte. Aí, pelos novos territórios concelhios à orla marginal ocidental, do Cais do Ouro à Senhora da Hora, uma malha de avenidas estruturaria uma *cidade-jardim* e um parque municipal. No interior desse perímetro, na arruação com um grafismo de feição mais expressiva, integraram o “Projecto de Avenida ligando o Largo de Ouro com a Avenida da Boavista, proximo ao Castelo do Queijo” – *Avenida do Ouro*: do Cais do Ouro ao Porto Leixões, paralela à marginal e contendo um tramo que é ascendente da Avenida de Nun’Álvares –, de 28 de fevereiro desse ano. Ainda integraram no perímetro referido a já então ambicionada avenida para ligar a Avenida da Boavista à Rua do Gama – Avenida do

¹⁶ A. Garrett (1974, 82).

¹⁷ “A cidade de Birmingham, com quatro vezes a população do Pôrto, conta com 28 piscinas, 5 campos de golf, 180 campos de foot-ball, 415 jogos de tenis além de mais outros jogos não popularizados entre nós”, in B16_30mai_Sessão da Comissão Administrativa_21mai36_80-82.

¹⁸ Ofício n.º 68, de 22 de abril de 1920.

Marechal Gomes da Costa – e também da Praça do Império. As volumetrias ficaram por desenhar, assim como a preexistência: a Foz Velha. No desenho é clara a força da arruação como estruturadora da composição urbanística, onde se destaca a circunscrição da preexistência por avenidas da nova proposta: uma opção de desligamento visível em propostas posteriores, mormente nas filiadas no movimento moderno. Neste caso, sob a expressão de um *estudo* de arruação, subjaz um passo no caminho que o desenho dos planos fazia: desde as descrições escritas – como com Corrêa de Barros – até às peças mais elaboradas de síntese, terminando nas várias plantas temáticas, separadoras do problema complexo da urbanização como que por partes – caso do Plano Director. Interessa ainda sublinhar neste estudo a inscrição identificativa genérica dos usos, numa aproximação ao *zonamento* – claramente efetivo e aprofundado a partir do Plano Regulador.

Como exemplo do que poderia ter acontecido, ficou a Avenida do Marechal Gomes da Costa cujo projeto de radiais¹⁹, segundo a Lei n.º 438, de 1915, determinou-as dentro da faixa dos 50 metros expropriados pelas margens da avenida rasgada, seria aprovado a 27 de junho de 1931. As volumetrias começariam na dita faixa, e por lá as radiais esperariam a oportunidade para a urbanização do interior dos grandes quarteirões definidos – essa aconteceu já noutra cidade.

A Poente, o Porto poderia ter sido uma cidade-jardim.

Outra questão central e antiga era a ligação da cidade ao mar, facilitado o acesso ao porto de Leixões. Para essa via, M. Basto (1952) encontrara um advogado, no rei D. Pedro IV, e uma forma, na Avenida da Boavista, com alinhamentos previstos desde 1875. A Avenida da Boavista seria a fronteira sul do Parque da Cidade. A rematar a orla marítima assinalam-se três projetos: um que poderia ter vingado e dois que se concretizaram e já não existem, mas que poderiam ainda existir – o que para este exercício traz uma diferente dimensão ao condicional. São estes dois últimos os que faziam a antiga Avenida da Beira-Mar, de 1933²⁰, e a solução da “Praça, no encontro da Avenida Beira-Mar com a Estrada da Circunvalação”, de 5[?] de julho de 1934. Já no domínio do condicional em exploração, ilustra-se a solução de via marginal na ligação da Avenida Brasil à Esplanada do Castelo, evitando a apertada Rua da Senhora da Luz, com o prolongamento da solução formal tomada para a restante avenida no “Projecto de embelezamento e Melhoramentos entre a Avenida do Brasil e o Passeio Alegre”, de 4 de julho de 1931. A Foz foi um problema atinente na Vereação após a lei de regulamentação do jogo, de 1927, como forma compensatória²¹. Por outro lado, pela mesma

¹⁹ Projeto 499 - “Projecto das radiais da Avenida do Marechal Gômes da Costa”.

²⁰ Projeto 497 - “Projecto de Avenida ligando a Rotunda do Castelo Queijo á Estrada da Circunvalação”, de 14 de janeiro de 1933.

²¹ B1096_13abr_reun19mar57_724.

altura se iniciavam as desafetações e remissões das servidões militares, como no caso do Castelo de S. João da Foz, onde a partir de 1926 iniciaram as intervenções na esplanada afeta. Em 1944, o jornal “O Comércio do Porto” noticiou²² a apresentação do “arranjo urbanístico da Foz”, que promoveria a criação de uma alameda, “um magnífico traço de união entre a estrada ribeirinha e a estrada à beira-mar”, demolindo parte das construções dessa área à Rua da Senhora da Luz. Este plano não foi à Vereação, mas o problema da urbanização da Foz nunca deixou as suas reuniões e, assim, este acaba por mostrar aquilo que a Foz poderia ter sido.

Fechando pela marginal ribeirinha, traz-se como relevante o “Projecto transformação dos bairros do Barredo, Fonte Taurina e Reboleira”, de 5 de maio de 1914, numa solução herdeira das formas dos muros da conquista ao rio para a Alfândega, mas aqui na demolição da forma existente – Barrado, Fonte Taurina e Reboleira –, à época, era ainda o centro comercial da cidade, antes da atração do Porto de Leixões para Norte, exercida gradativamente logo de seguida. Uma avenida ligaria diretamente a Rua Nova da Alfândega ao tabuleiro inferior da Ponte de D. Luís I, considerando o serviço ao cais acostável, a jusante da ponte, aprovado pelo governo do reino, em 1889, mas em adiamento. É a planta deste projeto bem ilustrativa pela qualidade e clareza da sua expressão na descrição de tal rutura e trabalhos que importaria à cidade existente, cumprindo o desígnio higienista do século XIX, ainda pertinente. Por outro lado, o projeto no seu todo deve também ser evidenciado pela espessura de tempo em que vigorou: 35 anos, embora a todos os projetos herdeiros se prolongasse transversalmente a mesma aspiração sanitária. Este projeto foi ainda tido em conta nos estudos de ligação do mesmo tabuleiro da ponte para oriente pela marginal do Douro, fazendo a ligação ao Freixo, num local para onde aprovaram o projeto de conclusão da Estrada da Circunvalação e sua ligação à estrada nacional para o Tâmega e às estradas para Gondomar e Valbom, na versão recolhida e datada de 1939²³.

Na cidade existente, os intentos de criação de um centro cívico, que Elísio de Melo dinamizou, são logo retirados da memória descritiva do projeto 677, “Projecto duma Avenida ligando a Estação de S. Bento ao tabuleiro superior da Ponte Luís I”, de 23 de outubro de 1913. Aponta essa a existência daqueles, bem como o propósito do engenheiro municipal em os considerar na sua proposta, bem ampla. A *Avenida das Nações Aliadas* e os remates integrados das formas truncadas para a sua abertura marcam a cidade deste período. Foi uma intervenção comparável à tida por Rosa Araújo, em Lisboa, opinara do vereador e jornalista Mário do Amaral²⁴, em 1957, na pri-

²² “Entre os melhoramentos que a Foz receberá figura a construção de uma zôna comercial e de um grande hotel”. In *O Comércio do Porto*, CARQUEJA, B. (Org.), Porto, 12 de janeiro de 1944. 1.

²³ B169_1jul_reun8jun39_423-424.

²⁴ B1111_27jul_reun25jun57_493.

meira reunião de vereação no edifício dos Novos Paços: este que poderia não o ter sido²⁵.

O projeto de 1913, assinado pelo engenheiro Gaudêncio Pacheco, o segundo existente para resolver a relação da Ponte de D. Luís I com a cidade a cota alta, defendia uma avenida rasgada de modo a que, com uma curva, permitisse o acesso à recente Estação de S. Bento na direção da sua fachada principal. As largas vistas desta solução ficam nas radiais que da avenida eram pronunciadas para lançarem viários *anéis* pela cidade, quer fazendo grandes *obras de arte*, sobre e pela cidade existente, quer aproveitando ruas novas. Na linha formal do projeto para a Ribeira, de 1914, o Porto central poderia ter sido uma *cidade* “de carácter urbano monumental”²⁶, limpa de “pardieiros”²⁷, rodeada por anéis de distribuição de trânsito, com ruas radiais fortemente dinamizadas pelo comércio – tido como o impulsor primeiro da vida urbana. Estas radiais a abrir aproveitariam a direção das anteriores – ou parte das próprias –, como as Ruas do Bonjardim e de Costa Cabral, Cedofeita e Monte dos Burgos, e ainda Mártires da Liberdade e Antero Quental. Por exemplo: a Rua José Falcão, prolongada sobre Mártires da Liberdade, fora objeto de projeto incluído no aprovado “Projecto relativo ao plano de arruamentos na zona central da cidade”, de 8 de novembro de 1929.

Aquele projeto de 1929, na sequência do plano de Barry Parker, olhando os remates, acolheria ainda ao cruzamento da circulação E-O, em vias distribuídas de Sul a Norte da *avenida*, e N-S, separando os sentidos e referindo a necessidade de facilitar o acesso do porto do Douro para o Norte, pelas Ruas de Sá da Bandeira e de Santa Catarina, indo sair à Areosa. Logo após o início dos estudos conducentes ao plano geral de urbanização, esses seriam inscritos no redesenho daquele projeto, principalmente o designo de criar o aqui já referido *centro cívico* da cidade, dando lugar ao projeto [82] “Praça do Município e Arranjo a Nascente da Avenida das Nações Aliadas”²⁸, em janeiro de 1940.

O PORTO PODERIA TER SIDO UMA *CIDADE* COM UM *CENTRO-MONUMENTAL* E UMA *PERIFERIA-JARDIM*

Se, nas cidades que o Porto poderia ter sido, na secção de texto anterior, ambicionavam estratégias de como adotar o modelo da cidade-jardim, foi no

²⁵ B457_6jan_reun9out44_462-465.

²⁶ In pp. 25-26 do parecer do Conselho Superior das Obras Públicas à solução do problema da Avenida da Ponte, datada de 1958, sendo o parecer presente no processo acedido do projeto de 1913.

²⁷ In memória descritiva do projeto de 1913 referido.

²⁸ B199_27jan_reun11jan40_106.

período agora focado que se encontraram concretizações. Forçosamente são mais modestas, preenchem espaços entre forma urbana preexistente, ou, pelo contrário, fundam fragmentos de cidade a ser em território de feição rural, mais distante do centro da cidade de facto.

Foram três os principais cometedores destes fragmentos de cidade: o Estado (cujas ações de sua iniciativa, relembra-se, não foram objeto de estudo), com os bairros de Casas Económicas, em construção e iniciados com a atribuição do Bairro do Ilhéu, 1935; a Câmara Municipal do Porto, com os seus próprios bairros, como o não construído bairro de *Casas Económicas* de S. Crispim, 1937 e 1941²⁹, e concretizado bairro da Triana ou Rebordões, de 1940 e 1941³⁰, e ainda com os “Projeto da zona do Ameal”³¹, de 1940, e *Plano Parcial de Expansão da Zona da Areosa*, de 1943³² e, em último citado, o “Plano Parcial de Urbanização duma Zona destinada a Casas de Renda Económica, em Ramalde – Setembro de 948”³³; por fim, importa sublinhar o investidor privado que, abrindo ruas para a cidade, urbanizava a sua quinta (nos casos apresentados), o que lhe dava maiores proveitos.

O primeiro realce vai para os setores de filiação no modelo da *cidade-jardim* em que os privados, implicando a Câmara, tomaram a iniciativa durante o período apontado, embora continuado e sendo retomadas em anos seguintes. Avançando para a área mais cobiçada da cidade, salienta-se a urbanização dos da Quinta do Bessa, ao Campo Alegre, onde cresceu o chamado *Bairro dos Poetas*. Da primeira documentação aprovada que foi encontrada, datada de 26 de março de 1903³⁴, da então futura Rua de Guerra Junqueiro lançavam transversais à preexistente António Cardoso, estruturando a urbanização, na ligação da *avenida* à Rua do Campo Alegre. Os projetos para o *Bairro dos Poetas* seguiram em mutação em 1937³⁵, quando se fixou no essencial a arruação existente, tendo ficado por realizar uma extensão para a entrada das traseiras do Cemitério de Agramonte³⁶. Já a opção pelas casas isoladas, em lotes individuais, apareceria, em 1947, num desenho em que é clara a distinção entre proposto e existente, no relevo das condicionantes conducentes à forma do

²⁹ Projeto de arruamentos entre a Rua do Cunha Espinheira e a Nova de S. Crispim, B89_24dez_Sessão da Comissão Administrativa_16dez37_1387-1388, e Projeto 540 - “de urbanização para um grupo de Casas Económicas em S. Crispim em substituição do aprovado em 16 de Dezembro de 1937.”, B245_14dez_reun14nov40_322.

³⁰ Decidem o projeto do bairro da Triana e de pronto enviariam a planta cadastral para aprovação superior, o que permitiria as expropriações, B213_4mai_reun11abr40_738-739. Aprovam alterações ao projeto do bairro da Triana, B260_29mar_reun13mar41_412-413.

³¹ B208_30mar_reun14mar40_503-509: Cota D-CMP/3(470), do AH-AMP.

³² Projeto 694, cota D-CMP/3(496), do AH-AMP, p. 2. Referenciado em B406_15jan_reun9dez43_46.

³³ B684_21mai_reun12out48_172-173.

³⁴ Projeto 197, “Aprovados os alinhamentos a tinta carmin, com as modificações a azul, na conformidade da informação do engenheiro, com a qual a Câmara se conformou.”

³⁵ Plano de novos arruamentos entre as Ruas de Guerra Junqueiro, Campo Alegre e António Cardoso, B64_19jun_Sessão da Comissão Administrativa_3jun37_198 e 199

³⁶ Projeto [198] - “Plano de Urbanização da zona compreendida entre a Rua de Guerra Junqueiro e o Cemitério de Agramonte”, B65_3jul_Sessão da Comissão Administrativa_17jun37_271.

conjunto³⁷. Posteriormente, na sua extensão do *bairro* pela rua decidida para cobrir o coletor de saneamento – a Rua da Venezuela, a Poente, já em 1950, o engenheiro contratado pelos proprietários criou um fragmento de cidade, cuja forma trilharia as evoluções do modelo da *cidade-jardim* e o princípio de *Radburn*³⁸. Apenas em 1964 esse acrescento viu aprovação³⁹, mas já com a assunção de uma forma no *espírito* da *Carta de Atenas*.

Também Carlos Ramos, por encomenda da Câmara, antevira, ainda em 1946⁴⁰, uma solução filiada no modelo *Radburn*, para junto da *Rotunda do Castelo do Queijo*. Pelas Antas, a família Cepeda estava para iniciar negociações conducentes à urbanização da sua quinta, onde nas primeiras propostas se esboçariam formas descendentes do modelo referido.

Continuando pela área da cidade a Poente, entre a cidade e a Foz, a sul da Avenida da Boavista, na senda das pistas da *cidade* que poderia ter sido *jardim*, deve ainda ser trazida a proposta para urbanizar terreno no ângulo noroeste da Avenida da Boavista com a Avenida do Marechal Gomes da Costa e cujas condições acertara com a Câmara João Mesquita Ramalho, o seu principal proprietário, em 1937. Os estudos da lavra de Piacentini levaram a uma primeira proposta, datada de 1940⁴¹. Contudo, posteriores estudos do plano geral de urbanização, já com Muzio, revogaram-na em 1941⁴²; desistiam da função da Rua de António Galvão, transversal à Avenida do Marechal Gomes da Costa, como ligação direta do Campo Alegre a Leixões. Assim, adquirindo aquela via uma escala local, aprovaram uma solução, em 1947 (houve ajustes posteriores, em 1948), já com a inscrição da expressão da volumetria⁴³, evocadora de modelos descendentes da *cidade-jardim*.

Este último caso exemplifica a relação da urbanização emergente com a planeada e a gestão dessas duas realidades de projeto, nomeadamente no caso da urbanização do Campo Alegre: um plano parcial de urbanização de uma grande área Múzio conseguiu ter a aprovação da Vereação, em 1942⁴⁴, embora parasse em Lisboa, muito por causa da morte de Duarte Pacheco.

O plano de urbanização do Campo Alegre teria como espinha dorsal a chamada Via da Arrábida⁴⁵ com a qual o Estado previa que se atravessaria o

³⁷ In “Plano Parcial de Urbanização entre as Ruas de António Patrício, Campo Alegre, António Cardoso e de Guerra Junqueiro”, B606_22nov_reun14out47_481-482. Antes houvera lugar a mais um redesenho aprovado da arruação. “Zonas de Urbanização do Plano de Novos Arruamentos do Campo Alegre”, B101-12mar_reun14mar38_451.

³⁸ “Plano Parcial de Urbanização do Bairro Residencial do Campo Alegre (Quinta do Bessa)”, entrado na Câmara Municipal do Porto, a 27 de março de 1950, com o requerimento n.º 5296, de Bessa Ribas.

³⁹ Projeto 418/64 - “Urbanização dos Terrenos compreendidos entre as Ruas de António Cardoso, Campo Alegre, António Bessa Leite e Avenida da Boavista e Via de Cintura Interna”, B1453_15fev_reun21jan64_395-396.

⁴⁰ Plano Parcial de Urbanização junto ao Castelo do Queijo, referido em B557_14dez_reun6ago46_577. Retirada a imagem Figura 51, p.120, in M. S. Lôbo (1995, pp. 118-120).

⁴¹ “Novo Arranjo das Zonas de um e outro lado da Marechal Gomes da Costa”, B208_30mar_reun14mar40_495.

⁴² B268_24mai_reun24abr41_67-68.

⁴³ “Plano Parcial de Urbanização entre as Avenidas da Boavista e Marechal Gomes da Costa”, B592_16ago_reun13mai47_686-687.

⁴⁴ Projeto da “Zona do Campo Alegre”, B341_17out_reun10set42_114-115.

⁴⁵ Projeto da “Via da Arrábida”, sua planta cadastral e mapa de expropriações, B343_31out_reun8out42_166.

Douro pela Arrábida, caminhado praticamente em linha reta para o Norte, depois de entroncar em Francos com uma chamada Via Industrial, para Leixões. Nos 158 hectares do plano previam “a expropriação de todos os terrenos da zona livre de edificações”⁴⁶ a ocupar por malhas reticuladas e articuladas com a espinha estrutural que as atravessaria, mas nem tanto com a preexistência. Porém, os atrasos com a viabilização deste plano de vasta área territorial e dependente de obra pública estatal, já aqui abordados, não se verificaram com a Via Industrial e a Zona Industrial de Ramalde⁴⁷, àquela submetida formalmente. Se aqueloutra poderia ter sido a travessia N-S, passando pelo Porto, já o traçado reto da Via Industrial, depois de um recurvo em Francos, dirigida ao Porto de Leixões pôde manter-se. Mas, pelo contrário, a área residencial afeta à Zona Industrial e para a qual o Gabinete de Estudos do Plano Geral de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, sob orientação de Giovanni Muzio, ainda deixou plano de urbanização⁴⁸ – com malha mais apertada na arruação, própria para o operariado a quem se destinava – já não chegou à aprovação sequer em reunião da Câmara. Este traçado de vias retas estruturantes, entroncadas ou cruzadas em alargamentos de nível, faria do Porto uma *cidade* de feição visível no *Prólogo* de Ezequiel de Campos, de 1932: facilitaria acessos, unindo pontos-chave do território, mas sem vislumbrar a vontade da circulação em contínuo, tal como os *sistemas* de circulação viária impuseram já a partir dos anos 1950-1960: com os *nós*, os viadutos e os túneis.

Mas de regresso aos atrasos do Campo Alegre, importa mencionar que esses direcionaram a atenção da edilidade para a área norte da cidade, nas imediações do projetado Hospital Escolar, outro investimento estatal em atraso, mas onde os terrenos agrícolas a expropriar eram financeiramente mais acessíveis. Por lá, urbanizariam para “pessoas remediadas, das que não têm recursos para uma construção luxuosa”⁴⁹, na mesma evocação dos modelos descendentes da *cidade-jardim*. Em 1940, no Amial (fig. 2), fá-lo-iam contiguamente ao Bairro de Casas Económicas do Estado e aceitando uma via, como as ainda agora atrás referidas: aquela que ligaria a Praça do Marquês de Pombal à Senhora da Hora, e que hoje pode ser tida como ascendente de um tramo da Via de Cintura Interna. Em 1943, na Areosa, num acordo com a *Fábrica de Fiação de Tecidos da Areosa* incluiriam habitação operária que a fiação pretendia edificar. Seriam intervenções mais modestas e que declaradamente⁵⁰ buscavam a criação de *unidades urbanísticas*, as primeiras detetadas no Porto e posteriormente estruturadas e generalizadas com o Plano Regulador, de 1954. O modelo formal tomado para Amial e Areosa seria o adotado para o Bairro de Casas de Renda Económica de Ramalde, de

⁴⁶ In pp. 3-4 da memória descritiva do Projeto da “Zona do Campo Alegre”, de 1942.

⁴⁷ “Zona Industrial de Ramalde” e a “Via Industrial”, B343_31out_reun8out42_166-167.

⁴⁸ “Estudo de um Bairro Operário”, de 1942.

⁴⁹ B208_30mar_reun14mar40_503.

⁵⁰ V. Cardoso (2015, p. 324-327).

1948, na substituição do referido projeto de Muzio.

No centro da cidade, o Plano de 1940 na Avenida dos Aliados seria condutor à Praça de D. João I e da de D. Filipa de Lencastre e deixaria para outra intervenção a ligação dessa última praça ao Campo Alegre, pela Ordem do Carmo e Rua de D. Manuel II, em 1941⁵¹. Aliás, este projeto marcaria a cidade, integrando antigas retificações e rasgamentos, como da Avenida de Rodrigues de Freitas à Praça da Batalha ou de enobrecimento da Praça dos Poveiros, já de 1911, de modo a definir transversais E-O pela Avenida dos Aliados. Concomitantemente, para libertar a cidade central de construção degradada e insalubre aprovariam intervenções que demoliriam na Cordoaria⁵², no Mercado do Anjo, na Praça Guilherme Gomes Fernandes – onde se faria, na face norte da praça, uma das primeira obras modernas, senão a primeira⁵³ – assinada por Arménio Losa, enquanto arquiteto municipal – e onde hoje existem reminiscências dum projeto que não avançou e convive, com qualidade duvidosa, com a preexistência de então. A cidade central seria atravessada e dotada de uma área dita monumental na sua periferia próxima.

Por esta época, ainda se pensava numa cidade de anéis de circulação que integrariam as referidas transversais E-O. Saindo das transversais, mais ao centro, haveria avenidas radiais, como a Via Norte, nascida da Praça de Carlos Alberto, ou a Via Nascente, na continuação da Avenida de Fernão de Magalhães, em projetos desde os anos de 1930. O prolongamento da Rua de Faria Guimarães seria a radial que passaria lateralmente ao Hospital Escolar, acedendo-lhe. Todo este sistema fixou-se no Plano Regulador, onde a Via de Cintura Interna seria o anel anterior à Estrada da Circunvalação, mas já tangendo aos antigos lugares e praças.

Porém esta cidade, atrasada pelo plano geral de urbanização que não surgia, exaurida pelos custos da Grande Guerra e pelo excesso de frentes de intervenção, especialmente em equipamentos municipais, poderia ter sido em parte apenas uma *cidade* que, para além de tentar acabar com as obras em curso, exerceria pelo centro e periferia próxima, um urbanismo de intervenção urgente, da atenção à salubridade, da motivação da intervenção privada, da obrigatoriedade da construção em terrenos devolutos quando a facear as ruas, da reabilitação das casas das *ilhas* – promoveram os concursos para as *ilhas* mais asseadas e *pitorescas* – e da densificação da construção existente, que o permitisse. Redundará este último ponto referido da-

⁵¹ “Variante ao Projeto do Prolongamento da Rua Elísio de Melo, Projecto nº 82 aprovado em Sessão de 8/XI/1929”:3.2-B292_8nov_reun23out41_230-231.

⁵² “Projecto de transformação e embelezamento da zona compreendida entre o Largo da Escola Médica, Rua do Carmo, Praça de Parada Leitão e Campo dos Mártires da Pátria em substituição do projecto de alinhamentos do Campo dos Mártires da Pátria aprovado em 30 de Maio de 1901.”, B367_17abr_reun11mar43_431-432.

⁵³ Projeto de alinhamentos da Praça da Universidade, B483_14jul_reun10mai45_430, e Projeto [163-A] - “Projeto de Alinhamentos para o lado Norte da Praça de Gomes Teixeira”, B485_28jul_reun14jun45_532-536.

quela política na decisão municipal de regularização das cérceas, atentas na colmatação de empenas, iniciada com o Projeto de unificação de cérceas na Rua de Santa Catarina entre a Praça da Batalha e Rua de Guedes de Azevedo, de 11 de novembro de 1947.

O PORTO PODERIA TER SIDO UMA *CIDADE* CONSTRUÍDA POR NÚMEROSOS CONJUNTOS FILIADOS NA *CARTA DE ATENAS*

1951 foi o ano de aprovação superior do Antepiano Geral de Urbanização, documento que firmava as anteriores intervenções, evoluídas ou iniciadas, apontando as estruturas mestras na qual aquelas já vinham a encontrar apoio. De facto, o seguinte Plano Regulador e, por fim, dentro dos estudos de doutoramento, o Plano Director, de algum modo podem referir *cidades* que o Porto poderia ter sido, mas se o fazem, não são enquadráveis neste exercício. Em primeiro lugar, porque não será a vontade do investigador determinante no momento de parar o passado e analisar um dos futuros possíveis. Foram questões do presente de então, e relativas à própria execução dos planos, bem como aos constrangimentos da sua aprovação, que o fizeram. Assim há um desfasamento – por pequeno que possa ser – entre esse tempo referido e a dinâmica própria de evolução de cada uma das intervenções aprovadas, entendidas em conjunto com a dinâmica de todas as outras. São essas dinâmicas que se procurou determinassem os momentos escolhidos para ancorar as análises deste exercício.

Em segundo lugar, porque a fineza da análise concernente a cada uma das intervenções *per se* perde-se na escala, assim como se perde o carácter evolutivo que este exercício propõe, a média escala.

Assim, aqui se relewa o facto de que, quando ainda aguardavam a aprovação de 1951, já agiam no desenvolvimento de secções do antepiano: das que nele se integraram enquanto secções. São esses os casos das entregas dos estudos para a conclusão do edifício dos novos Paços a Carlos Ramos, em 1950, e os novos planos de urbanização do Hospital Escolar, a Arménio Losa e do Campo Alegre, a Januário Godinho⁵⁴, em 1951. Contratos estabelecidos, pois as diretrizes do interventor estatal tinham sido finalmente definidas. O excesso de carga burocrática que ocupava os técnicos municipais impôs a necessidade da contratação de técnicos externos mais experimentados e, no caso, intervenientes diretos na charneira da arquitetura portuguesa que foi o congresso de 1948, tido como referente para a entrada dos modelos evocativos da *Carta de Atenas* em Portugal: Arménio Losa tinha inaugurado uma evocação radical do modelo no Antepiano de Vila Nova de Gaia, de 1945 a e 1949.

Os planos parciais em menção foram determinantes na forma da cida-

⁵⁴V. Cardoso (2015, p. 428).

de ligada pela Via de Cintura que seria firmada no Plano Regulador. Seria aquela uma via anelar cruzada por vias radiais, não fora: o plano do Campo Alegre a ditar o nó que ligaria a Ponte da Arrábida ao centro e que no geral é o que hoje existe; o plano do Hospital Escolar a quebrar na via circular o prolongamento da Rua de Faria Guimarães, colaborando na transformação da primeira, em 1954⁵⁵, numa via de entroncamentos – onde as vias que chegam do centro não continuam pelas vias que dela radiam. Persistiram os cruzamentos: com a Avenida da Boavista, logo desnivelado, por aquele tramo da via ter desde logo sido encarado como autoestrada; e com a Avenida de Fernão de Magalhães, desnivelado já em tempo próximo, por aquela avenida ter desde cedo sido rasgada como via principal de saída da cidade, anteriormente à própria via anelar de circulação.

Os estudos do plano geral de urbanização – Plano Regulador – criaram uma malha de vias cujos espaços vazios entre elas seriam preenchidas pelo determinado por planos parciais de urbanização, sem marginarem as vias. Essa *cidade* também poderia ter sido. O plano do Campo Alegre⁵⁶ criaria um contínuo verde desde o Palácio ao Jardim Botânico, onde implantariam blocos de habitação entre outros, e uma via de ligação ao centro, em viaduto sobre a Rua de D. Pedro V. O restante espaço do antigo plano de 1942 foi abandonado para outros planos parciais e, onde para não os houvesse, o urbanista moderno desprezava, para outrem, a tarefa de cerzir, que menorizava⁵⁷. O Plano Hospital Escolar⁵⁸ abraçava os antigos planos do Amial e da Areosa. Limitando-os com vegetação e árvores, ancorava as volumetrias, de uma métrica rigorosa, a uma alameda central rematada pelos equipamentos da *unidade urbanística*. A estratégia da alameda ditaria o Plano a Sul da Antas que poderia ter sido feito ainda com Arménio Losa ao serviço do município e Miguel Resende, e onde os blocos de habitação esboçavam no Porto os primeiros acordes. A alameda de ligação de uma praça de touros ao estádio do Futebol Clube do Porto, que poderia ter sido no antigo Campo do Lima, de 1944⁵⁹, foi, por condicionalismos vários, sucessivamente truncada e reduzida ao interior de um quarteirão, em 1958⁶⁰. De igual modo, hoje existe a reminiscência de uma alameda no Amial – a Alameda 25 de Abril –, mas nada para testemunho ficou na Areosa.

⁵⁵ Projeto 166/50, “Projecto de arruamentos de acesso ao Hospital Escolar”, referente às vias de acesso ao Hospital Escolar (poente, nascente e sul), B936_20mar_reun9fev54_373.

⁵⁶ Projeto 114/55, “Plano de Urbanização do Campo Alegre”, B1017_8out_reun16ago55_200-201.

⁵⁷ V. Cardoso (2015, p. 430).

⁵⁸ Projeto 174/50, “Zona do Hospital Escolar Ante-Plano de Urbanização”, de Arménio Losa, B936_20mar_reun9fev54_371-373, e Projeto 300 [304]/57, Plano Parcial do Hospital Escolar, da Via Norte à Avenida de Fernão de Magalhães, B1118_14set_reun16jul57_133-134.

⁵⁹ Projeto [691] - “Plano parcelar de novos arruamentos entre a Rua da Alegria e o prolongamento da Rua de Santos Pousada e definição da Zona de ampliação prevista para o Estádio do Lima”, B434_29jul_reun9jun44_382-383.

⁶⁰ Projeto 319/57 - “Plano a Sul das Antas – 2.ª Variante”, B1139_8fev_reun21jan58_233.

Estes planos confiantes na estrutura do Antepiano de Urbanização e no posterior Plano Regulador, mas também confiantes para a modelar foram dotando as grandes malhas de 1951 até já meados dos anos 1960. Além dos que foram entregues a técnicos exteriores, outros houve, como o ao Sul das Antas, que foram feitos em casa. No reforço dessa orientação contrataram o urbanista francês Robert Auzelle para formar um gabinete de urbanismo com técnicos próprios da Câmara e para rever o Plano Regulador. No plano de atividades para o ano de 1958 testemunhava-se:

“Desenvolver-se-ão os estudos de revisão de alguns aspectos de plano regulador, para o adaptar às exigências de hoje e que não são as mesmas de há 10 anos. (...) Se puder concluir-se pelo menos um plano parcial de urbanização na Zona Noroeste da Cidade, e tendo em conta que ficou aprovado este ano um da Zona Sudoeste e está submetido à aprovação o da Zona Norte, fica praticamente organizado o território da cidade com exclusão da sua área oriental, certamente a mais difícil de urbanizar.⁶¹”

A cidade da interpretação da Carta de Atenas que o Porto poderia ter sido ficou naqueles planos, mas construiu-se quando ligada ao grande investimento que a cidade fez em habitação para as pessoas com reduzida capacidade financeira, muitas moradoras nas ilhas do centro: o Plano de Melhoramentos. Na realidade, em concorrência, o bairro operário de Ramalde, de Muzio, foi reformulado por Fernando Távora já como Bairro de Casas de Renda Económica da Federação das Caixas de Previdência de Ramalde⁶², composto com o extremo rigor das implantações afetadas pelo princípio da casa mínima, pela geometria solar e pela perspetiva. Foi essa intervenção de uma assertividade tal, que, mesmo dela tendo sido apenas construído um fragmento, não lhe conseguiram igualar os bairros municipais – os grupos de moradias populares, resultado de um trabalhoso percurso de anos de experimentação e teste de modelos. Os orçamentos apertados, as insuficiências técnicas da construção e a sujeição a terrenos de fraca ou nenhuma apetência para a construção ditaram alterações recorrentes aos projetos que aspiraram sempre à produção em série, embora, paulatinamente, fossem introduzindo melhorias facilitadas pelo gradual alívio naqueles constrangimentos⁶³.

Porém *os grupos de moradias populares* tiveram o mérito de acelerar a urbanização do Porto próximo periférico⁶⁴, concentrado na faixa entre a Via de Cintura Interna e a Estrada da Circunvalação, seguindo a lógica das adja-

⁶¹ B1138_1fev_reun_17dez57_129.

⁶² Novo Plano Parcial de Urbanização de uma zona destinada a casas de renda económica em Ramalde e também a planta cadastral, B743_8jul_reun13jun50_415.

⁶³ V. Cardoso (2009) e V. Cardoso (2011a).

⁶⁴ A. Cardoso (1990, p. 28).

cências, na oportunidade, como referido na segunda secção deste texto. Assim, foi possível estimular a urbanização do território da expansão do Porto, por fragmentos mais contidos em área. Criou-se a figura do *empreendimento* como indicou J. M. Pereira de Oliveira (1973).

Além de impulsionar o plano de urbanização do Campo Alegre, como previsto na lei que o instituiu, o Plano de Melhoramentos conseguiu disponibilizar habitação para as pessoas desalojadas das ilhas do centro, libertando-o para, por exemplo, concretizar as transversais E-O, afinadas desde os estudos para o plano geral de urbanização, e que poderiam ter feito do Porto uma cidade mais relacionada com a sua área oriental. Também algumas dessas transversais demoliram ilhas como no Bom Sucesso, nas Carvalheiras, na Avenida Fernão de Magalhães, onde nos seus terrenos vazios implantaram, respetivamente, equipamento municipal, parque de estacionamento da rede que pretendiam à volta do centro e grupo de moradias populares. Refere-se este exemplo às implicações do projeto de uma das transversais, antigo anel. Impedido de se concretizar, por a Câmara estimar custos altos com as obras-de-arte de engenharia e demolições, em 1957, deslocar-se-ia para o norte do centro da cidade, sendo feito aí pela Rua de Gonçalo de Cristóvão, com o “Projecto Geral de Melhoramentos da Zona Norte do Centro Comercial da Cidade do Porto”⁶⁵ (fig. 3). A modernização nos anos de 1940 ocorrera pela transversal mais a sul e mesmo pela Rua de Sá da Bandeira, neste caso a renovação ocorreria pelo eixo Avenida e Rua de Boavista com a Rua de Gonçalo Cristóvão e sua continuação em viadutos e túneis até a Estação de Campanhã. Mais uma vez o projeto foi-se adaptando aos constrangimentos: da propriedade do solo, a Poente, e da orografia, a Nascente. Não obstante, a Rua de Gonçalo Cristóvão e a de Sá da Bandeira, embora truncadas, conseguiram adquirir uma forma capaz de satisfazer o setor terciário, pretendido para o Porto, cabeça de uma região.

Por fim, destaca-se uma série de projetos para a dotação de equipamentos escolares e desportivos, de iniciativa estatal. Apoiada nas determinações de localização no plano geral de urbanização, não deixaram de perseguir as facilidades na aquisição e posse dos terrenos. Foram estas iniciativas o estímulo para a urbanização de muitos terrenos em interiores de quarteirões, onde a iniciativa pública desde sempre conseguiu bons preços perto do centro que tinha de servir: mais baixos ainda, só na periferia.

O PORTO PODERIA TER SIDO CEDO UMA *CIDADE DE EMPREENDIMENTOS* E DE ÍMPETO REGIONAL

Atenta-se agora numa época quase coincidente com a última década do estudo em reflexão. A revisão do Plano Regulador no trilho seguido por Au-

⁶⁵ Projeto 273/50, B1076_24nov_reun16out56_424-428.

zelle, na tentativa de equilíbrio entre o regido pelo Plano Regulador e as iniciativas atrás mencionadas e que, de facto, dinamizaram e fizeram a cidade que realmente foi, redesenhou aquele na forma do Plano Director. Os planos abrangentes de uma maior área territorial como o da Pasteleira⁶⁶, o de Nevogilde⁶⁷ e outros verteram naquele. Os sentidos de trânsito separaram-se e fizeram as anteriores malhas do Plano Regulador, mais ou menos suavizadas, mas agora de cantos boleados a favor da continuidade da circulação automóvel. No interior das malhas, quando em espaço com poucas e dispersas preexistências, como nos exemplos acima citados, desenhavam *empreendimentos* com bloco, com torres, contrastando com edifício mais baixo para equipamentos. Gradualmente até ao final do período, muitos dos *empreendimentos* aprovados nasceram da iniciativa privada, sendo depois revistos e visados por Auzelle (fig. 4). Também a descendência do arranjo reticulado de blocos evoluiria mais para composições de lógica de entendimento duvidável, mas com tendência à aglomeração em torno de um embasamento, quanto o *empreendimento* rematava antigos arruamentos, ou ocupava interiores de quarteirões mais próximos do centro⁶⁸. A *imagem de cidade* poderia ter sido clara na composição em alçados de corredores de casas baixas e antigas, atrás das quais apareceriam novas volumetrias. Mas, este propósito colidiu com dois aspetos centrais. Em primeiro lugar, a renovação de lotes esvaziados, à face de ruas centrais, por volumetrias de maior cércea, tomando por defeito e em grande número a regra dos 45º. Em segundo lugar, pela desconstrução que se fez dos tramos de antigas estradas, como Monte dos Burgos⁶⁹, entre a Via de Cintura Interna e a Estrada da Circunvalação, transformando a preexistência num conjunto tido como não monótono, pela variedade de afastamentos e cérceas decorrentes do mercado e não de uma lógica predefinida, aproveitando o *denteado*, em planta, para baias de estacionamento.

Os próprios *grupos de moradias populares* trilharam este caminho das formas. Registam-se composições à volta de espaços públicos verdes com variações volumétricas, tendo mesmo sido utilizadas torres, no Outeiro e em S. Roque da Lameira. No centro das composições ficavam equipamentos sociais de apoio e controlo das populações dos *grupos*. Estendido, o Plano de Melhoramentos permitiu servir populações que já não só a das *ilhas*, mas sobretudo as das *colmeias* do Barredo – no Aleixo – ou as das barracas, como as de “Xangai” – em Aldoar –, ou as da Areosa – em S. João de Deus. O

⁶⁶ Projeto 293/57 - “Plano Parcial de Urbanização da Zona da Pasteleira”, B1109_13jul_reun21mai57_404-405.

⁶⁷ Projeto 366/60 - Plano Parcial de Urbanização da zona de Nevogilde, B1288_17dez_reun15nov60_571-572.

⁶⁸ Projeto 550/68, de Arranjo urbanístico do terreno compreendido entre a Avenida Fernão de Magalhães e o Estádio das Antas, B1683_13jul_reun21mai68_91-92, e Projeto 459/65, de Urbanização de Terrenos situados entre as Ruas das Cavadas e da Vigorosa e Avenida de Fernão de Magalhães, B1527_17jul_reun15jun65_759-760. São duas soluções próximas, geográfica e temporalmente: a segunda de algum modo precursora do modelo, a primeira ascendente da chamada *Torre das Antas*.

⁶⁹ Projeto 680/73 - “Estudo Urbanístico das Ruas do Carvalhido e do Monte dos Burgos entre a Praça do Exército Libertador e a E. N. 12”: 27.27-B1972_26jan_reun29mai73_383.

afastamento dos bairros para a periferia servia então populações que chegavam à cidade e não entravam no seu centro. Então, a localização dos bairros não era somente um instrumento de deslocamento de populações. Já no final do período a consideração social tomada pela qualidade dos espaços e não tanto pela quantidade, como até então, estribada em estudos no Laboratório Nacional de Engenharia Civil e nas experiências da INA-Casa italiana, apontava novas formas para a habitação económica municipal: as Torres do Aleixo e as que poderia ter havido na Noêda e o retorno das galerias em Contumil⁷⁰.

Numa Vereação muito opinativa e defensora dos seus desígnios, como se expôs no capítulo II do trabalho de doutoramento, a última presidência municipal durante o Estado Novo foi marcada ao nível das políticas urbanas por questões profundas a jusante do, ou de um, plano geral de urbanização. A questão da consideração humana e da ecologia no planeamento urbano fora explorada pelo vereador Carlos Loureiro. A questão do aproveitamento da rede de caminho de ferro para reconversão de um metropolitano, num conjunto integrado de circulações que descongestionassem o centro, fora defendida com clareza pelo vereador Álvaro de Mendonça e Moura. E, Francisco de Almeida e Sousa questionara veementemente os limites administrativos, pedindo uma região urbana de Espinho à Póvoa do Varzim, fazendo ângulo para incluir Penafiel. Desde pelo menos o início da década de 1960 – por 1962 – já detetavam os constrangimentos das fronteiras administrativas face aos movimentos pendulares da população, face à interdependência da economia e face à necessidade de coerência formal nas fronteiras territoriais. Declararam: “essas extremas têm de ser desvanecidas”⁷¹!

Para a consecução destas políticas, o financiamento e a orçamentação defendidas teriam uma estrutura guiada por objetivos e de abrangência plurianual.

A cidade alargada que o Porto poderia ter sido, correria o risco de abandonar o seu centro histórico. Diversos foram os alertas da Vereação, especialmente de Carlos Loureiro. Fundamental para a consideração pelo centro foi a concretização de projeto antigo de reabilitação do Barredo, retomado a partir de 1968 por Fernando Távora. De decisões pela sua demolição, encontradas na primeira secção deste texto, a soluções de 1949⁷² que privilegiaram e efetivaram a demolição seletiva das ruínas e a recuperação de fachadas, visando o agrado na fruição turística⁷³, o Barredo seguiu um rumo mais concreto a partir do projeto de 1968. Embora pensando nos conjuntos patrimoniais e no turismo, era esse então centrado nas pessoas do Barredo: “Plano de Renovação do Barredo”⁷⁴.

⁷⁰ V. Cardoso (2011a).

⁷¹ B1397_19jan_reun_18dez62_68-69.

⁷² Projeto 832 - “Estudo de Arranjo e Salubridade da Zona do Barredo, Ribeira e Escadas dos Guindais”, B690_2jul_reun8mar49_613-618, e “«Arranjo e Salubridade da Zona do Barredo», a construção do Mercado, no local e nos termos estabelecidos no projecto aprovado em reunião desta Câmara de 8 de Março do ano corrente”, B691suplemento_reun12abr49_110-111.

⁷³ V. Cardoso (2015, p. 340).

⁷⁴ B1977_2mar_reun19jun73_37-39.

CONCLUSÕES

O exercício desenvolvido ancora-se na importância do processo de planeamento e não no objeto plano. As plantas sintetizadoras dos projetos e planos parciais são, juntamente com o registo do debate político (neste caso o oficial), as fontes primárias que permitem o exercício. Foi o trabalho do seu levantamento, estudo e organização que permitiu a análise multi-escalar e diacrónica conducente à leitura que se fez da morfogénese do Porto da época do arranque dos planos gerais de urbanização.

O que se fez por ora foi tentar descrever como seria a forma urbana do Porto se, em determinados momentos, alguns dos seus projetos e planos se concretizassem e não outros, posteriores. Não interessou a especulação pelos futuros possíveis, apenas o momento em que poderiam ter seguido por um desses futuros. Esse momento foi, se conseguida a exposição, aquele que isola e ilustra o pensamento – o sonho – sobre urbanismo e forma urbana em épocas de maior produção do planeamento e de maior evidência da influência dos modelos e dos seus constrangimentos.



Fig. 1 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência 470, PDF 000 da DMIG.

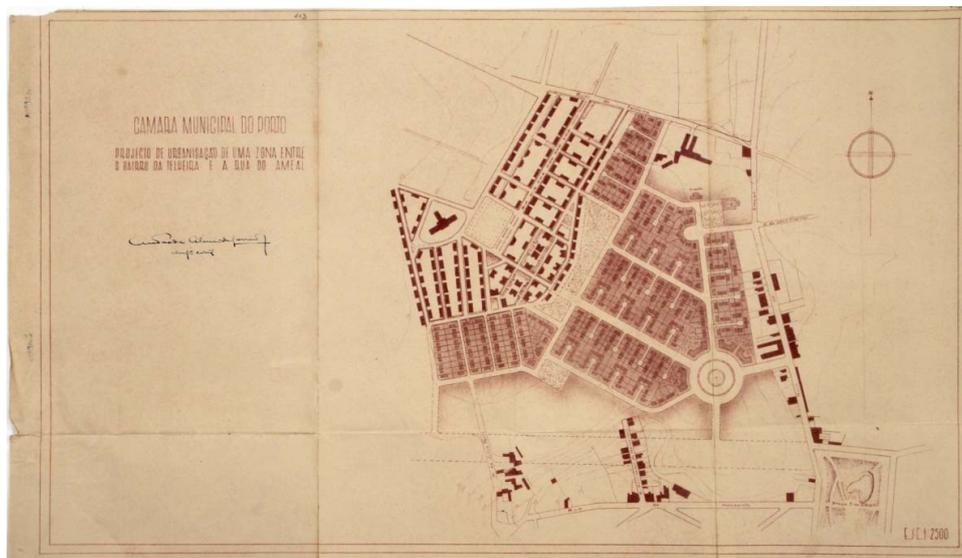


Fig. 2 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência D-CMP-03-470-113, do AH-AMP.

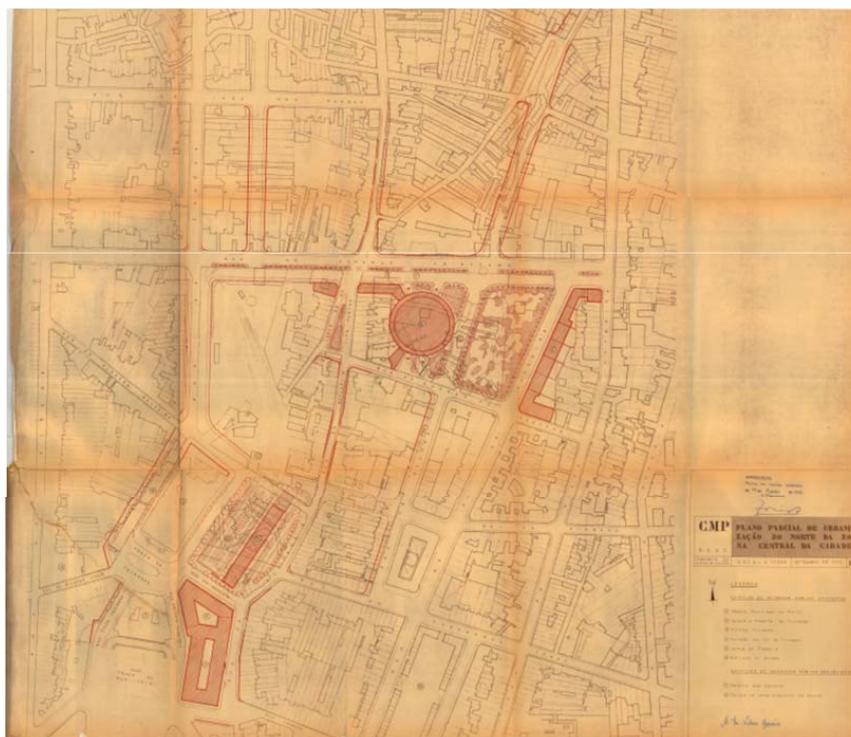


Fig. 3 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência 273/56, PDF 00, da DMIG.

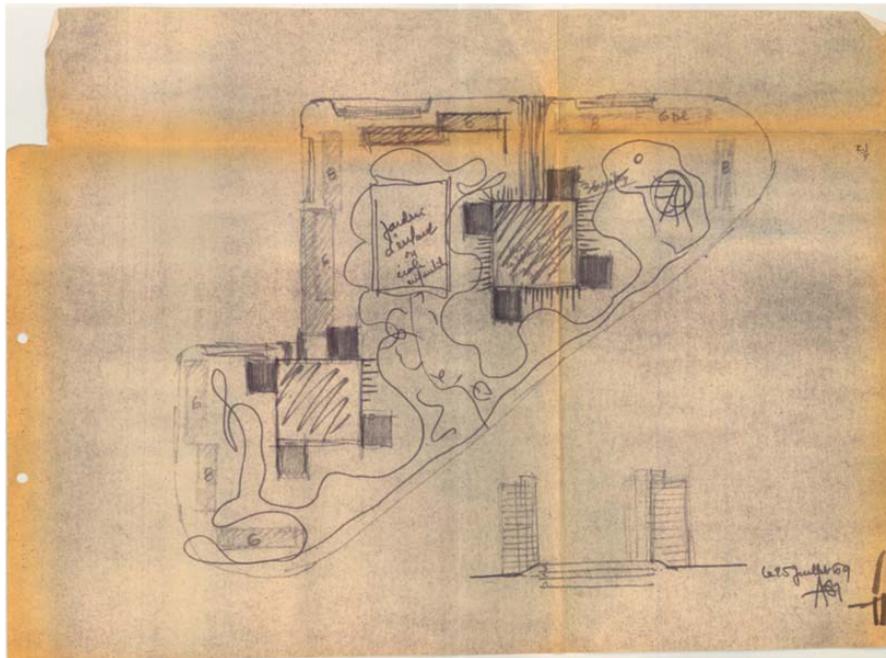


Fig. 4 Fonte Câmara Municipal do Porto, referência 600/70, PDF 21, da DMIG.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALMEIDA, P. V.. *A Arquitectura no Estado Novo, uma leitura crítica – Os Concursos de Sagres*. Lisboa: Livros Horizonte, 2002.
- ARGAN, G. C.. *História da arte como história da cidade*. São Paulo: Martins Fontes, 1993.
- BANDEIRA, M. S.. *O Espaço Urbano de Braga - Obras públicas, Urbanismo e Planeamento (1790-1974) - A Cidade dos Finais do Antigo Regime ao Advento da II República*. (Tese de Doutoramento), Braga: Universidade do Minho, 2001.
- BARROS, J. A. C.. *Plano de melhoramentos da cidade do Porto: apresentado à Câmara Municipal em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881*. Porto: Typ. António José da Silva Teixeira, 1881.
- BASTO, M.. Falam Velhos Manuscritos...Da futura Cidade do Porto. In *O Primeiro de Janeiro*. Porto, 19 de setembro de 1947.
- BASTO, M.. Falam Velhos Manuscritos...Quem teve a ideia da construção da ponte sobre o rio Douro na Arrábida. In *O Primeiro de Janeiro*. Porto, 12 de setembro de 1947.
- BASTO, M.. Falam Velhos Manuscritos...A propósito de ruas cujos nomes são datas, fala-se da Avenida da Boavista. In *O Primeiro de Janeiro*. Porto, 3 de outubro de 1952.
- CARDOSO, A.. *De ponte a ponte: o processo de urbanização da área metropolitana do Porto desde os anos cinquenta*. Porto: Ministério do Planeamento e da Administração do Território, Comissão de Coordenação da Região do Norte, 1990.

- CARDOSO, V.. Bairros de casas económicas e Grupos de moradias populares: o encontro de duas morfologias de padrão geométrico. In: FERNANDES, J. A (Org.). *Cadernos do Curso de Doutoramento, n.º 1*. Porto: FLUP, 2009. 33-65.
- CARDOSO, V.. A casa de ilha e a casa do bairro municipal: dois módulos na construção de morfologias de padrão geométrico. In: SANTOS N. & CUNHA L. (Org.). *Trunfos de uma Geografia Activa. Desenvolvimento Local, Ambiente, Ordenamento e Tecnologia*. Coimbra: Imprensa da Universidade de Coimbra, 2011a. 520- 527.
- CARDOSO, V.. *Morfologia urbana nas «freguesias mais exteriores»*. In Atas do Paper presented at the IV Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica – Territórios: Documentos, Imagens e Representações, Porto, 9 a 12 de Novembro de 2011 ISBN 978-972-8932-88-6. 2011b.
- CARDOSO, V.. *Morfologia Urbana no Porto de 1936 a 1974*, (Tese de Doutoramento), Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2015.
- FERNANDES, F. B.. *Transformação e permanência na habitação portuense. As formas da casa na forma da cidade*. Porto: Publicações FAUP, 1999.
- FERNANDES, J. A. R.. *O comércio na cidade do Porto: uma abordagem geográfica*. Porto: Arquivo Histórico da C.M.P, 1997.
- FERNANDES, J. A. R., MEIRINHOS, J. F.. Cidades ideais, ideais de cidade, cidades reais. In PEREIRA P. (Org.), *A Filosofia e a Cidade*. Porto: Campo das Letras, Editores S.A., 2008. 127-157
- FERNANDES, M. G.. *Urbanismo e morfologia urbana no Norte de Portugal. Viana do Castelo, Póvoa de Varzim, Guimarães, Vila Real, Chaves e Bragança. 1852/1926*. Porto: FAUP Publicações, 2005.
- FERNANDES, M. G.. *O estudo da morfologia urbana em Portugal*. In Actas do XII Colóquio Ibérico de Geografia 6 a 9 de Outubro 2010, Porto: Faculdade de Letras (Universidade do Porto) ISBN 978-972-99436-5-2 (APG); 978-972-8932-92-3 (UP-FL), 2010.
- FERNANDEZ, S.. O Estado Novo e a Modernidade. *Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade, Catálogo de Exposição*. In CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE (Org.). Esposende: Câmara Municipal de Esposende, 2009. 17-23.
- FRANÇA, J.-A.. *Lisboa: Urbanismo e Arquitectura*. Lisboa: Livros Horizonte, 2005.
- GARRETT, A. A.. *Ante-Plano Regional do Porto*. Porto: DGSU, 1946. GARRETT, A. A.. O realojamento da População do porto. In CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (Org.). *Civitas – Revista semestral, Órgão Oficial da Câmara Municipal do Porto, Ano V(I, II, III, IV)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1949. 133-156.
- GARRETT, A. A.. *Para quando um plano director da região do Porto?* Porto: Fac. de Engenharia, Secção de Planeamento Urbanístico, 1974.
- GARRETT, A. A.. *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*. Porto: FEUP, 1974.
- GUERREIRO, P.. Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade *Esposende Ensaio Urbano de Vila a Cidade, Catálogo de Exposição*. In CÂMARA MUNICIPAL DE ESPOSENDE (Org.). Esposende: Câmara Municipal de Esposende, 2009. 43-203.
- GUICHARD, F.. O Porto no Século XX. In RAMOS L. A. O. (Org.), *História do Porto*. Porto: Porto Editora, 1994. 522-637.

- KENDALL, H. C. M.. *A Carrileida. Poema Épico-Commercial. Em prosa rimada por Um Velho Tripeiro*. Porto: Typographia a Vapor da Empreza Guedes, 1917.
- LAMAS, J. M. R. G.. *Morfologia Urbana e Desenho da Cidade* (4.ª ed.). Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2007.
- LÔBO, M. S.. *Planos de Urbanização, A época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP Publicações, 1995.
- MORAES, A. C. C.. *Os melhoramentos da cidade do Porto*. Porto: Typographia Pereira, 1916.
- OLIVEIRA, J. M. P.. *O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento*. Porto: Edições Afrontamento, 2007, 1.ª Ed. 1973.
- PORTAS, N.. Arquitectura e Urbanística na década de 40. In FUNDAÇÃO CALOUSTE GULBENKIAN (Org.). *Os anos 40 na arte portuguesa (Vol. 6)*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1982. 33-41.
- PORTO, C. M.. Boletins da Câmara Municipal do Porto. Actas das sessões da Comissão Administrativa. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1 de janeiro de 1936 a 31 de dezembro de 1937.
- PORTO, C. M.. Boletins da Câmara Municipal do Porto. Actas das reuniões da Câmara Municipal do Porto. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1 de janeiro de 1938 a 21 de maio de 1974.
- PORTO, C. M.. *Plano Director da Cidade do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1962.
- PORTO, C. M.. *Plano de Melhoramentos 1956-1966*. Porto: Direcção dos Serviços do Plano de Melhoramentos, Câmara Municipal do Porto, 1966.
- PORTO, C. M.. Plano Regulador. In CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (Org.). *Civitas – Revista semestral, Órgão Oficial da Câmara Municipal do Porto, Ano VIII (II Semestre)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1952. 197-220.
- PORTO, C. M.. Regulamento do Plano Regulador da cidade do Porto. *Separata do Boletim Municipal, 1036* (18 de Fevereiro), 1956.
- REZENDE, M.. A evolução territorial da cidade do Porto e a orientação a seguir para a urbanização das zonas residenciais. In CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO (Org.). *Civitas – Revista semestral, Órgão Oficial da Câmara Municipal do Porto, Ano VIII (II Semestre)*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 1952. 221-227.
- ROSAS, F.. *O Estado Novo (1926-1974)* (Vol. 7). Lisboa: Círculo de Leitores, 1994.
- SALGUEIRO, T. B.. *A Cidade em Portugal. Uma Geografia Urbana*. Porto: Edições Afrontamento, 1992.
- SARMENTO, A. C. R.. O Grande Porto, Conferência realizada no Ateneu Comercial do Porto. In *O Tripeiro, 27 de maio de 1963* (Separata): Porto, 1963
- TAVARES, M.. *Uma perspectiva estratégica [nos anos 50 e 60 em Portugal]*. Porto: FAUP, 2010.

CARDOSO, Vasco (2016), "As cidades que o Porto poderia ter sido", *Atas do VI Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica*, Porto, FLUP, pp. 105-126 (ISBN digital: 978-989-8648-56-3; <https://drive.google.com/drive/folders/0Bwsj4eeTvlPXcEVYSU9YMOFhWjA>).

Folha em branco