

## «DIRECTRIZES VIÁRIAS DO DESENVOLVIMENTO URBANO DO PORTO»

Por J. M. Pereira de Oliveira

Nos finais do século XV a cidade do Porto pouco mais teria — se tivesse — do que 10 000 habitantes. Isto se pressupõe do cálculo da população feito a partir do conhecido Rol dos Besteiros de 1417, por Soares de Barros<sup>1</sup>, até ao resultante do Numeramento de 1527, pelo qual «a cidade e arrabaldes» terá crescido em habitantes cerca de seis mil almas.

Mas a cidade «fechada» tal como a definiu a segunda muralha, dita impropriamente fernandina (começada certamente sob D. Afonso IV<sup>2</sup>) deixava de fora lugares como Santo Ildefonso, Cordoaria, Miragaia, São João da Foz e Lordelo do Ouro, os quais existiam à data do Numeramento Joanino e mesmo alguns já referidos antes, nas Inquirições Afonsinas e todos posteriormente anexados.

Alguns destes, como Santo Ildefonso, Cordoaria e Miragaia, podem considerar-se como prolongamentos imediatos, embora frustres, extra-muros, das principais portas da cerca de Trezentos, respectivamente de Cimo de Vila, do Olival e da Porta Nova. Se bem que Miragaia tivesse origem muito antes da definição amuralhada, nasceram os demais como «portus» — na expressão de Henri Pirenne — constituindo uma segunda geração de semelhantes acréscimos urbanísticos extra-muros, como outros o tinham sido relativamente às portas da muralha «sueva», de Vandoma e de São Sebastião, do velho burgo episcopal.

---

<sup>1</sup> Soares de Barros, *Memória sobre as causas da diferente população de Portugal em diversos tempos da Monarquia*, in «Memórias económicas da Academia Real das Ciências», Lisboa, T. I, 1789, pp. 123-151; V. Ricardo Jorge, *Demografia e Hygiene da Cidade do Porto*, Porto, 1899, pp. 94-97; V. J. M. Pereira de Oliveira, *O Espaço Urbano do Porto — Condições Naturais e Desenvolvimento*, Coimbra, 1973, p. 235 e nota 268, p. 251 e notas 294 a 296.

<sup>2</sup> J. M. Pereira de Oliveira, *op. cit.*, pp. 227-228 e nota 252.

A reflexão sobre os elementos documentais disponíveis diz-nos, porém, que a cidade cresceu fundamentalmente segundo dois processos distintos. Primeiro, intra-muros, colmatando espaços livres e crescendo em altura; depois, extra-muros, organizando-se segundo linhas directrizes assentes em velhos caminhos.

A cerca «fernandina» foi traçada por largo, relativamente ao povoamento existente na época. Sobretudo, parece ter obedecido a um delinearmento que se casava bem com a topografia, olhando às finalidades de conveniência táctico-estratégica do seu assentamento. Aproveitou, por exemplo, os fortes declives propícios dos Guindais, a E, e do Caminho Novo, a W, o que fez com que, deste lado, deixasse fora do seu resguardo todo o perímetro de Miragaia até Monchique, já então urbanisticamente significativo. Da Porta dos Olivais até à do Sol, afeiçoou-se abertamente aos declives muito mais suaves que as amplas cabeceiras dos vales ofereciam, descendo pelo que mais tarde foi a Calçada da Natividade (Rua dos Clérigos) até às hortas (depois Praça Nova das Hortas e hoje Praça da Liberdade) para seguir seguidamente pelo que veio a ser a Rua de Santo António (31 de Janeiro), até à Batalha e Rua de Artur Rosa.

Todo o espaço interno foi-se urbanizando até aos nossos dias, fazendo a pouco e pouco desaparecer, cortinhas e almoínhas, enchidos e lugradouros públicos, só não aproveitando os declives mais acentuados que, em marcado vale, o rio da vila talhara ao longo dos séculos nos duros «granitos do Porto», mas afeiçoando-se mesmo assim em ladeiras e escadinhas às asperezas do relevo dentre os morros da Penaventosa e da Vitória. É já nos finais do século XIX que a Rua de Mouzinho da Silveira fez desaparecer o que restava do troço do vale do Rio da Vila, entre São Roque, ao Souto, e a Ponte de São Domingos, onde os aloques da Biquinha destilavam e represavam os pútridos efluentes dos pelames e as pestilentas excreções fisiológicas de uma população acrescentada<sup>3</sup>.

Também as cercas monásticas de São Domingos e São Francisco, haveriam de sofrer sorte semelhante. Ao criar-se a área aberta do Infante, foram retalhadas por arruamentos rodeados por alguns edifícios de cunho nobre e, ajardinada.

Neste âmbito intra-muros, porém, a urbanização não se fez segundo esquema que não possa genericamente seguir-se.

Com uma ou outra excepção, quase todos os arruamentos se vieram a pautar pelos pré-existentes e velhíssimos caminhos de relação com o burgo da Penaventosa: da Porta de S. Sebastião, pela Cruz do Souto e Rua da Bainharia, ao encontro da Rua dos Mercadores, para a Ribeira; da mesma porta, pela Cruz do Souto, pela Rua do Souto e posterior troço dito dos Caldeireiros, até ao Olival; da Porta de Vandoma, pelas Ruas Chã

---

<sup>3</sup> Idem, idem, Caps. VI e VII.

e de Cimo de Vila, até à Batalha; ainda talvez da Cruz do Souto, pela Rua dos Pelames ou pela Rua Chã e Rua de Carros (actual do Loureiro, depois modificada no século XVI), até às Hortas do Bispo; pela Bainharia, São Crispim e Ponte de São Domingos, por velho traçado, depois Rua de Belmonte, até São João Novo.

Entre estes estabelecer-se-iam outros ao longo dos tempos. A muitos deles pode-se-lhes rastrear os antigos caminhos menos importantes, sem dúvida, mas pré-existentes.

As Ruas do Infante D. Henrique, de São Miguel, das Flores e de São João são, dentre todas, as que obedeceram a planos totalmente novos, e são bem conhecidos os respectivos propósitos de abertura.

Se umas recolheram no traçado anterior a linha do seu desenvolvimento, outras poderá afirmar-se, embora sem apoio documental conhecido, que não terão escapado a essa regra (Rua da Alfândega — Rua das Congostas) e muitas outras desapareceram na voragem das modificações que o progresso urbanístico (?) ou as necessidades da crescente vida económica determinou, como por exemplo, as demolições até à Porta Nova inclusivé, na Ribeira, para se fazer a estação da Alfândega Nova, já hoje condenada.

A localização das próprias portas da cerca «fernandina» parecem indicar e corroborar o acerto: Portas Nova e de São João Novo, em direcção a Miragaia, uma pela praia ribeirinha, outra pela encosta, suavizando o perfil em ladeira e vindo de São Domingos; Postigo das Virtudes, para o *caminho velho* que levava então para as bandas de W até Lordelo do Ouro e daí para São João da Foz e para Bouças (Matosinhos); Porta do Olival, pelo Souto à estrada de Braga; Porta dos Carros, pelas Hortas do Bispo, à estrada de Guimarães, pelo caminho de Bonjardim; Porta de Cimo de Vila, pela Rua do mesmo nome, por Santo Ildefonso, a *estrada do pão*, para Penafiel e Trás-os-Montes; Porta do Sol, menos significativa, com ligações à área leste, anastemozada por caminhos locais à estrada de Penafiel, ou descendo à Ribeira pelos Guindais.

Resumindo, diremos que o crescimento até aos finais do século XV desenhou e preencheu quase todos os arruamentos hoje existentes da área intra-muros; até ao século XIX, nesta área, o Porto terá crescido «em altura», aumentando a medo fora de portas.

Extra-muros, os «portus» de Santo Ildefonso e Cordoaria, acrescidos em torno de largos espaços, prolongaram-se de forma estrelada pelas estradas que daí partiam. Miragaia estendida ao longo da praia ribeirinha, confinava-se ao âmbito do esteiro do rio Frio que descia das alturas do Carregal, onde no séc. XVIII

seria fundado e se ergueria o Hospital de Santo António, sob risco de John Carr. Ia confinar-se a W, por essa altura, nos declives de Monchique, onde estadiou a judiaria do mesmo nome, anterior à da Vitória (D. João I).

Enquanto o espaço interior se adensava crescendo «em altura» as construções e, em certas áreas, em torno de conventos ainda hoje existentes, à excepção de três — São Domingos, São Francisco e de São Bento das Avé-Marias — colmatando espaços até então livres, fora-de-portas e a partir dos largos fronteiros às principais, foi ao longo das velhas estradas indicadas que se prolongaram os arruamentos e as construções urbanas.

Os casos mais significativos ligam-se exactamente às três portas principais, do Olival, de Cimo de Vila e de Carros, embora haja outros.

Da Cordoaria, nome recebido pelo velho Campo do Olival que dera nome à porta e que nascia do seu uso para o fabrico dos cordames com que se aparelhavam as navegações dos mercadores portuenses, partiam dois caminhos muito antigos. A velha estrada de Braga — talvez parte do próprio troço romano por aí passasse — encontra-se aí com o caminho de Cedofeita no local onde se pode localizar «grosso modo» a Praça de Carlos Alberto. Pelas Ruas da Oliveira e dos Mártires da Liberdade actuais, seguia até alturas do Campo de Santo Ovídio, hoje Praça da República, e por traçado que não diferia muito da actual Rua de Antero de Quental e da do Vale Formoso, ia à Arca d'Água, hoje Praça Nove de Abril, e pelo Ameal.

Este traçado sofreu modificações ao longo dos tempos. Outros caminhos aferentes ou que nele se cruzavam, estabeleciam ligações com as póvoas rústicas da longa geo-humanização, rastreadas nos primeiros documentos conhecidos e herdadas, talvez, da estrutura agrária nascida da romanização: Paranhos, Campo Lindo, Ameal.

As urbanizações posteriores e até aos nossos dias nasceram quase todas marcadas por esta direcção funcional e muitas vezes como sucedâneos da mesma directriz.

Do velho caminho de Cedofeita, ligação entre esse velhíssimo ermitério ao burgo, mas também continuado por traçado que hoje é o da Rua do Barão de Forrester, ia-se pela Ramada Alta e pela actual Nove de Julho ao Carvalhido para, pelo sítio do Monte dos Burgos, seguir para NW em direcção à Póvoa e Viana. Com este traçado se ligavam desde tempos imemoriais os caminhos que levavam aos lugares de Francos e Ramalde, Requezende e Viso, ou para o Regado e Ameal, quantos deles marcados ainda pela sua origem, que os loteamentos urbanos posteriores não conseguiram esconder.

Menos importante que a estrada de Braga, não é tão clara a relação com os traçados posteriores, mas alguns arruamentos mais modernos aparecem, também eles como sucedâneos mais compatíveis com as exigências do trânsito, como se pode considerar, por exemplo, no caso do traçado da Rua de Oliveira Monteiro.

A Porta de Carros abria para a estrada de Guimarães pelo velho caminho do Bonjardim a qual ainda hoje conserva, aliás como a dos Mártires da Liberdade, alguns troços que mostram pelas suas características morfológicas a sua longevidade. Atingia o Largo da Aguardente, hoje Praça do Marquês de Pombal, depois de sucessivos arranjos de rectificação e alindamento, e daí continuava pela Rua do Lindo Vale. A abertura da Rua de Costa Cabral haveria de, mais tarde, suceder ao velho traçado e dar-lhe a amplitude que o crescente tráfego pedia. Pela Areosa continuava-se e continua para N em direcção a Guimarães.

Verdadeiro sucedâneo do Caminho do Bonjardim, depois que a Rua de Santo António foi aberta, viria a ser a Rua de Santa Catarina, prolongada depois até à Praça do Marquês, pela Rua da Bela Princesa, já em pleno século XIX.

Mas a Porta de Carros, que fora deslocada para W, aquando da construção do convento de São Bento da Avé-Maria, no século XVI, dava também para as Hortas e Laranjal, situados nas abertas cabeceiras do Rio de Liceiras, onde mais tarde nasceria a Praça Nova — que deu origem à Praça da Liberdade — e o bairro do Laranjal que, uma vez demolido até à Trindade, deu espaço à implantação da Avenida dos Aliados.

Desta área das Hortas e a partir certamente da Porta de Carros seguia também outro caminho que pelo traçado aproximado da Rua da Fábrica, Rua de Santa Teresa e Largo do Moinho de Vento, ia ligar-se à área da actual Praça de Carlos Alberto e de seguida ao traçado da Estrada de Braga (Mártires da Liberdade). Era a Estrada das Hortas que D. João I já mandaria alinhar e alargar.

Refira-se finalmente a última das principais portas, a de Cimo de Vila. Abria esta para o largo espaço que viria a ter o nome que hoje ainda conserva: da Batalha.

Pelas Ruas de Santo Ildefonso e de Entre-Paredes, ia-se dar ao largo da «feira da erva», onde existiu a Capela de Santo André e Santo Estevão, depois Largo dos Poveiros, e pelos Passeio de São Lázaro e Rua do Morgado de Mateus — em dada altura chamada significativamente Rua Direita — ligava-se ao Campo de Mijavelhas — hoje de 24 de Agosto — donde partia pelo traçado da Rua do Bonfim e depois pela de São Roque

da Lameira, a velha *estrada do pão* ou estrada de Penafiel, em direcção a Trás-os-Montes.

A Avenida de Fernão de Magalhães — só terminada nos nossos dias — haveria de constituir, a partir do Campo de 24 de Agosto, antigo lugar das Forcas e feira de gado, um novo eixo sucedâneo de Bonjardim e de Santa Catarina, em direcção ao N, estrada de Guimarães, como do Postigo de Santo Eloi, a W da Porta dos Carros, a Rua do Almada, ligando à Praça da República, foi sucedâneo da directriz da Rua dos Mártires da Liberdade a Estrada de Braga.

Apesar de não poder considerar-se com a mesma importância das outras portas já indicadas, do Postigo das Virtudes — aliás, com ligações interiores e exteriores aos muros, com o Campo do Olival — partia o «caminho velho» que levava para W, como atrás já se referiu. Pelo Carregal, Rua dos Carrancas — actual de D. Manuel II —, Ruas do Vilar e Campo Alegre, seguia-se até Lordelo do Ouro. Daí saía a estrada para São João da Foz, de que resta um troço na actual Rua do Padre Luís Cabral, e noutra direcção, pelas Ruas de Serralves e de Tânger, até à Fonte da Moura, seguia-se pela Rua da Vilarinha pelas bandas de Aldoar, para Bouças (Matosinhos).

Apesar de — como sucedia noutros casos — haver anastomoses variadas ligando com Massarelos, Ramalde, Novegilde e Aldoar, expressões de velhos caminhos e velhos povoamentos rústicos, o traçado deste «caminho velho» de S. João da Foz e de Bouças, não marcou como directriz fundamental o espaço ocidental do Porto.

Por um lado e primeiramente, essa directriz assentou no «caminho novo» para a Foz, pela margem do Douro, constituindo hoje a parte ocidental da estrada marginal, como uma sucessão toponímica de cais, ruas e passeios, com ligações várias para N, a favor das facilidades que na vertente do vale do Rio foram exploradas; depois, frente ao mar, prolongando-se para N, estendendo a chamada Foz Velha (até à Senhora da Luz), pelas modernas Avenidas do Brasil e Montevideu.

A directriz fundamental, porém, foi dada pelo eixo da Rua da Boavista — Avenida da Boavista, a que se juntaram muito mais tarde, modernamente, as subdirecções da Avenida do Marechal Gomes da Costa e de Antunes Guimarães do mesmo cariz e finalmente as radiais de relação a partir da Praça de Mouzinho de Albuquerque (a Rotunda da Boavista), que nos nossos dias constituem sucedâneos de ligação do centro da cidade, com as velhas direcções da Póvoa — Viana do Castelo e Matosinhos (Via Rápida), ou permitiram o entroncamento da estrutura interna viária com a rede de aferência e passagem rápida do sistema das auto-estradas do Norte (Ponte da Arrábida) e também a chamada via de cintura interna ainda inacabada.

A estrada da Circunvalação, já do século XIX, inicialmente, estabeleceu um confinamento municipal do espaço portuense mas, incapaz de definir as estruturas viárias fundamentais do espaço de circulação interno, não pode considerar-se com a mesma força directriz que os velhos caminhos e estradas—alguns anteriores à própria nacionalidade—imprimiram com sucessivos traçados sucedâneos a semi-radioconcêntrica estrutura do plano urbano do Porto. Esta é tão bem marcada que, mesmo para além do limite concelhio oficial, e apesar de relacionada com uma área de fortes densidades de população, no âmbito de um povoamento disperso, se pode ler na cartografia de sempre ou nas modernas fotografias aéreas.

