«DIRECTRIZES VIÁRIAS DO DESENVOLVIMENTO URBANO DO PORTO»

Por **J. M. Pereira de Oliveira**

Se fora necessário condensar em poucas palavras as características de evolução urbanística da cidade do Porto — considerando naturalmente que o urbanismo em si e nas múltiplas formas que pode apresentar é um reflexo primordial de um fenómeno de concentração materializada de actividades humanas multímodas — poderíamos dizer, que ela foi lenta e progressiva.

Descontadas as conjunturas várias que no transcurso dos séculos se viveram e as dificuldades por que se passa quando queremos saber da sua evolução populacional até que os documentos disponíveis, segundo já muito sofisticadas metodologias nos deixam ver melhor o que terá sido a evolução demográfica, variando embora os ritmos do seu movimento, esta, jamais foi explosiva.

A urbanização seguiu naturalmente os mesmos passos. Diremos que, se a história conjuntural explica alterações desse ritmo, a história estrutural manteve-se a mesma.

Mas os estilos do crescimento urbano — importa frizá-lo — variaram. Se em tempos mais recuados, quando os problemas de defesa geral das pessoas e bens condicionaram a expansão territorial, consagraram o *sítio* — no sentido de condições gerais locais respondentes às funções primordiais (a ribeira, o morro da Penaventosa) — jamais a *posição* — condições gerais de relação com os espaços humanizados regionais —, deixou de ser um fundamental motor do seu desenvolvimento.

Assim, se esta favorecia o crescimento pelo comando da evolução do volume das actividades das gentes, com um efeito multiplicador da concentração nos diversos domínios estendidos à região que ia sendo alargada, e transcendia o solo nacional para, em cabotagens e longos cursos, se estender aos mundos mediterrâneo, atlântico e depois mesmo até às mais longínquas plagas dos antípodas, aquelas davam à urbanização um carácter

concentrado de alta *compacidade* onde a componente em altura marcou bem expressamente um traço indesmentível.

O Porto intra-muro cresceu em altura ao mesmo tempo que adensava de construções todo o espaço interno. A área envolvente externa, que desde muito cedo manteve características de dispersão do povoamento e de elevada densidade relativa, não deixou de seguir o mesmo processo de lento aumento populacional.

Porém, importa considerar que o crescimento em altura intra-muros se fazia essencialmente em habitação unifamiliar, na maior parte caracteristicamente acopulada aos locais de trabalho e em muitos casos, em certos ofícios, transbordava para a rua, que assim se transformava num complexo meio onde se entrechocavam coisas, pessoas e animais numa promiscuidade alarida e colorida.

A construção, na maior parte em madeira — o enchaimel e mesmo a cobertura colmada, de que nos fala a rua de Palhais, hoje dita de Penaventosa —, várias vezes deu origem a incêndios que atingiram proporções consideráveis. A história regista principalmente medidas de reconstrução, como nas ruas Chã e das Eiras ou a notícia de várias que na Ribeira arderam quase por completo.

A construção em pedra, mais tardiamente generalizada, não deixou de estar presente nesses tempos em edifícios mais nobres — Igrejas e Mosteiros — ou mesmo nas casas de alguns cónegos do Cabido depois da secularização ou de um ou outro cidadão enriquecido pelo trato e que disso dava nota no custo da construção.

Entretanto, fora-de-muros, a cidade estendia-se um tanto a medo ao longo de velhos caminhos e estradas, a partir das portas das muralhas de onde partiam, orientados.

Assim vai nascer o característico traçado de estrutura semi-radioconcentrica do plano urbano do Porto, que em sucessivos esforços de colmatação se foi densificando em projectos isolados. Estes seguiram naturalmente linhas directrizes de há muito marcadas pelas maiores vias de relação regional e só tardiamente, nos nossos tempos, começaram a ser objecto de uma visão global, de planeamento urbanístico. Há porém que indicar alguns exemplos mais frizantes:

A criação da rua do Infante D. Henrique, por D. João I; a criação da Rua das Flores, por D. Manuel I e já nos finais do século XVIII, princípios do século XIX, os esforços dos Almadas.

Naturalmente, a Sul do Douro, desde muito cedo sulcado em densas travessias fluviais, reflectia-se um crescimento que as pontes e o comércio do vinho haveria de motivar e engrossar. Para o lado de Bouças (Matosinhos — Leça da Palmeira), o

desenvolvimento conurbado, como o de Vila Nova de Gaia, haveria de sagrar-se com a criação do Porto de Leixões e marcar novas orientações.

No dizer do Prof. Borges de Macedo — facto que também o Prof. Roel sublinhou embora referindo-se a um período, que aliás é o do nosso Colóquio, mas que com facilidade se reconhece extensível a toda a história urbana do Porto — a originalidade deste crescimento dito lento, sem explosões, foi de certo modo harmónico com o do espaço regional, pautado sempre pelo reflexo do aproveitamento da riqueza agrícola, que soube ir coordenando e comandando, e que pôde atenuar, como vaga estabilizadora de fundo, os sobressaltos que as conjunturas do comércio marítimo trouxeram de tempos a tempos.