

## A EVOLUÇÃO DA CIDADE DO PORTO E OS SISTEMAS DOS TRANSPORTES

Por A. Barbosa de Abreu

Nesta troca de impressões sobre O PORTO DE ONTEM E O PORTO DE AMANHÃ, propomo-nos fazer um paralelo entre a evolução dos sistemas de transportes e a evolução urbana constatada no passado, em especial ao longo de todo o século XIX, e o fenómeno idêntico, em curso de permanente agravamento na actualidade, na região metropolitana portuense.

É suficientemente conhecido que a razão de ser da cidade do Porto, situada no lugar que ocupa, é a explicitada na sua própria designação e na da *terra que daqui houve nome* — *Portus, Portus Cale* — com o significado de porto ou cais portuário.

A invariante incidência da função portuária fluvio-marítima na evolução da cidade permitir-nos-á explicar as grande tendências verificadas no crescimento urbano, primeiro até à segunda metade do século XIX e, depois, até à actualidade.

Abordaremos a seguir a concomitante evolução dos transportes terrestres, que se conservaram como que estáticos até ao advento da revolução industrial mas passariam a ter um papel predominante na evolução urbana posterior. O caminho de ferro, entre nós, foi antecedido em poucos anos pela mala-posta. Já nos fins do século passado verificar-se-ia a exploração dos transportes urbanos, primeiro por tracção animal, depois sucessivamente a vapor e a electricidade, antes da divulgação dos motores de explosão. Foram estes sistemas os grandes obreiros do alastramento da cidade, tendo embora como fundamento o crescimento das funções urbanas ao serviço duma região cada vez mais povoada.

Terminaremos observando que se encontra em processo adiantado a formação de uma vasta região metropolitana, apoiada necessariamente nos actuais sistemas de transportes, em que os fenómenos, se bem que noutra escala, são perfeitamente paralelos aos que no passado se verificaram a nível urbano.

—Para nos referirmos com economia de meios ao papel fundamental que, desde as mais remotas eras, a navegação teria desempenhado no curso final do Douro, onde se viria a fixar e desenvolver a cidade do Porto, aludiremos ao símbolo singular que é a ara votiva exposta à entrada do Gabinete de História da Cidade, dedicada... LARIIBUS MARINI..., sublinhando a referência que há momentos lhe foi feita pelo seu erudito descobridor, o Prof. Doutor António Cruz.

Temos nesta ara um sinal iniludível da importância assumida pela navegação já na época do domínio romano, a cujos *lares* então se prestava culto. Assim constatamos a profunda razão de ser da urbe portuense, desde o início atraída ao ponto de mais fácil acesso a partir do mar e, ao mesmo tempo, em comunicação fluvial com um vasto *hinterland*.

A barra do Douro, não obstante os seus condicionamentos, era o melhor abrigo existente numa grande extensão da costa, desde a Galiza até à Foz do Mondego ou à do próprio Tejo. Ao mesmo tempo temos de ver que o fundeadouro entre os cais do Porto e de Gaia era o local que melhor se prestava para a ligação entre as duas margens, por barco, e onde tradicionalmente a navegação fluvial tinha o seu término. Neste local singular dava-se a sobreposição e realizava-se o transbordo entre as linhas de comunicação terrestre e as da navegação fluvial e marítima.

Concomitantemente, exigências de defesa justificariam a localização da cidade em posição isolada e sobranceira a este sítio privilegiado. Havia condições para que o burgo portuense, no correr dos tempos, se alastrasse ao outro lado do rio da Vila, tal como se viria a apresentar envolvido pela cerca fernandina.

Da mesma forma, foram as actividades marinhas, da navegação e da pesca, que provocaram a formação do primitivo núcleo de S. João da Foz, junto à barra, e o povoamento da beira rio, por Miragaia, Monchique e Massarelos, em detrimento da expansão do burgo em outras direcções, como é evidenciado por uma das mais antigas representações gráficas conhecidas — a carta da costa de Viana até Aveiro, incluída na obra *Zeespiegel*, de Blaue (Amesterdam, 1619), em que só aparecem referenciados estes topónimos — bem como por diversas outras cartas mais recentes, designadamente as referentes ao teatro do Cerco do Porto.

Nos princípios do século XIX a expansão urbana, embora orientada pelos planos e realizações da Junta das Obras Públicas da Cidade, tinha ainda limites restritos: A nascente, o lugar do Padrão marcava o fim da Rua de Santo Ildefonso; as imediações da Lapa eram o extremo norte da cidade; para poente, a Rua da Boavista não ultrapassava as Águas Férreas; e para além do Carvalhido e de Vilar, ainda ligados à cidade, só havia

pequenos núcleos rurais em Paranhos, Serralves, Nevogilde, Ramalde, Lordelo, etc.

É oportuno observar que já na carta de Blaue, acima citada, aparecem figurados os Leixões, rochedos que protegiam a pequena enseada na foz do Leça, onde era tradicional os barcos procurarem abrigo das tempestades ou dos piratas, quando o não podiam conseguir na barra do Douro. Dataria do reinado de D. João V o primeiro projecto de que há memória para se conseguir neste sítio um porto artificial capaz de proporcionar protecção eficaz para a navegação, que na época assumia importância crescente, sobretudo com o Brasil e com o Norte da Europa.

A fim de sentirmos as dificuldades do acesso dos barcos, com calados cada vez maiores, ao porto do Douro e, ao mesmo tempo, para termos um panorama geral dos transportes terrestres nos meados do século passado, poderemos citar o que se passaria após o naufrágio do vapor Porto, ocorrido na barra do Douro a 29 de Março de 1852.

Esta barra era muito condicionada por uma série de rochedos submersos formando canais só franqueáveis nas preamares a embarcações de arqueação limitada, mas que de qualquer forma tinham de ser conduzidas por pilotos experimentados. Embora os naufrágios fossem frequentes tanto junto à costa como na entrada da barra, mercê das circunstâncias dramáticas e do elevado número de vítimas ocorridas com a perda deste vapor, ela provocou a constatação oficial das limitações existentes no acesso ao porto do Douro, a que era necessário pôr cobro.

A família real — D. Maria II, o rei D. Fernando, o príncipe D. Pedro e o infante D. Luís, com o seu séquito — deslocou-se ao Porto para assistir às exéquias solenes aqui realizadas, passado um mês, em memória dos naufragos, tendo utilizado para o feito a via marítima, que em termos práticos era a única disponível. De facto, as estradas eram insuficientes; só em 1854 é que seria iniciado o serviço de mala-posta do Carregado até ao Porto, aproveitando o caminho de ferro que então já circulava entre Lisboa e o Carregado, mas só em 1864 ligaria directamente a capital às Devesas. Entre o cais de Gaia e o do Porto, a Ponte Pensil tinha entrado ao serviço a 17 de Fevereiro de 1843, aliás duma forma imprevista devido ao desmantelamento da Ponte das Barcas provocado por uma súbita cheia do rio.

Foi durante esta visita régia que o Marechal Saldanha, representante do Governo nas exéquias, teve de se servir de um correio a cavalo para enviar importantes documentos urgentes para Lisboa. O cavaleiro escolhido para o efeito, Raimundo da Natividade, pôde realizar o percurso da ida em cerca de 11 horas servindo-se de 15 mudas de cavalos, cuja preparação tinha sido ordenada pelo telégrafo, então de funcionamento recentíssimo.

Já a deslocação da comitiva de D. Pedro V ao Porto, em Novembro de 1860, para assistir à Exposição de Agricultura com que o Palácio de Cristal inaugurava as suas actividades, foi realizada de comboio até ao Carregado e, a partir daqui, por mala-posta.

Retomando as relações entre a navegação marítima e a evolução urbana, podemos constatar de novo que a expansão do Porto em direcção do mar, incluindo os espectaculares desenvolvimentos da Foz e de Matosinhos nos fins do século passado, foi impulsionada pelos melhoramentos sucessivamente introduzidos na barra do Douro, por uma série de melhoramentos ao longo do rio, incluindo a nova Alfândega, inaugurada em 1851, e, depois de reconhecidas as limitações do porto fluvial, pela realização do porto de Leixões.

Os primeiros projectos para Leixões, cuja construção fora decidida após o naufrágio do vapor Porto, datam de 1855, tendo culminado com o projecto do porto de abrigo da autoria do Eng. Nogueira Soares, que seria realizado entre 1884 e 1892. O porto comercial só seria atacado muito mais tarde, já no segundo quartel do presente século, embora o seu primeiro projecto remonte a 1908.

Veremos mais adiante que esta expansão urbana para poente foi acompanhada e servida pelo estabelecimento de transportes públicos entre o centro da cidade, a Foz e a Vila de Matosinhos, consequência directa do porto artificial de Leixões.

Temos referido até agora alguns dos aspectos mais evidentes de uma luta secular da gente do Porto contra os condicionamentos adversos do meio para o exercício e expansão das suas actividades, entre as quais sempre tiveram papel preponderante as relacionadas com o comércio e a navegação.

Embora as principais instalações portuárias acabassem por ser localizadas em Leixões, a verdade é que elas eram indissociáveis da navegação interior, em que se baseou durante séculos o armazenamento em Gaia dos vinhos generosos do Alto Douro, bem como a respectiva exportação pela barra do Douro. É lícito afirmar que foi devido ao exercício da navegação fluvial, por meio dos tradicionais barcos rabelos, que a exportação destes vinhos pôde atingir o nível evidenciado já nos fins do século XVIII, tornando-se no principal factor de prosperidade económica da cidade e da região que os produzia.

Desde o princípio do século XVI que há notícias dos melhoramentos introduzidos em vários pontos do curso do rio, tais como corte de rochas, organização de caminhos para sirgar comboios e alar barcos nas galeiras, etc., etc. Assumiria, porém, relevo especial o corte do cachão da Valeira (1780-1792) que passou a permitir o acesso de barcos a montante da foz do Sabor, aumentando consideravelmente a área drenada pela nave-

gação fluvial. Em contrapartida, não passaria de um simples acontecimento simbólico, em 1882, a concessão dos reboques a vapor entre o Porto e Cardia, com a ulterior fundação da *The Douro Steam Towing Company, Ltd.*, que nunca chegou a funcionar.

Com a deslocação do principal fundeadouro comercial para Leixões e, depois, com a prática dos transportes ferroviários, apareceram novos problemas cuja solução seria ponderada no último quartel do século XIX. Chegou a ser estudado nessa altura um canal ligando a bacia de Leixões ao rio Douro e, noutra ordem de ideias, o aproveitamento para instalações comerciais da extensa bacia de Sampaio, que poderia ter um acesso directo da Linha de Caminho de Ferro do Norte, a partir da estação de Valadares. Estes dois problemas — o da ligação abrigada, por barco, entre os dois portos e o do aproveitamento da bacia de Sampaio — ficariam por resolver, sendo deixados como que em herança às gerações vindouras.

Se o ramal ferroviário acabado de referir, de Valadares até Sampaio, constituiria o contacto mais fácil do caminho de ferro com as margens do Douro, a verdade é que a travessia do rio viria a mostrar-se particularmente difícil, só sendo realizada por meio da ponte Maria Pia, inserida no percurso Devesas-Campanhã inaugurado em 1877. É oportuno recordar que a ligação ferroviária das Devesas até Lisboa começou a funcionar em 1864 e que, nas linhas do Minho e do Douro, os troços Campanhã-Braga e Campanhã-Penafiel seriam inaugurados em 1875. O acesso ferroviário aos cais portuários só seria praticado em 1881, por meio do ramal em túnel Campanhã-Alfândega e, muito posteriormente, pela linha de cintura, de Contumil e Ermesinde a Leixões.

Observando o impacto de todas estas linhas de caminho de ferro no conjunto da aglomeração urbana, temos a explicação de vários factos conhecidos. Assim, do lado de Gaia verificamos o crescimento da vila da beira-rio em direcção às Devesas, que ulteriormente seria reforçado pelo tabuleiro superior da Ponte Luís I (1886). Do lado do Porto, ultrapassadas que foram as indecisões com a localização da Estação Ferroviária do Porto — se no Campo do Cirne ou no lugar do Pinheiro, em Campanhã — temos a expansão urbana para nascente, abrangendo todo o espaço entre o Campo 24 de Agosto e o Campo do Cirne, as Ruas do Bonfim, do Heroísmo, de Pinto Bessa, de Justino Teixeira, etc., etc. É oportuno recordar que, precisamente, Pinto Bessa foi o presidente da Câmara do Porto sob cuja égide seriam realizados estes melhoramentos e que Justino Teixeira foi um dos mais notórios engenheiros dos caminhos de ferro portuenses, entre cujos trabalhos se conta a abertura do difícil ramal da Alfândega.

A nível suburbano, ficou-se a dever ao caminho de ferro a série de povoações satélites do Porto que se expandiram a partir de estações e apeadeiros em todas as linhas:— Para o norte e nascente, Contumil, Rio Tinto, Ermesinde, etc.; para o sul, toda a orla marítima até Espinho ou Ovar. E na linha da Póvoa, inaugurada em 1875, Senhora da Hora, Pedras Rubras, etc.

Voltando-nos agora para o que se passava quanto aos transportes rodoviários, permitimo-nos começar por uma observação relativa a um aspecto que supomos ainda insuficientemente estudado:— Enquanto não se desenvolveu a tracção mecânica, o relevo excepcional assumido pelo transporte em carros de bois, de todos os materiais que seriam utilizados na contínua transformação da cidade do Porto.

Pense-se no volume de granito que teve de ser explorado e transportado, no decurso dos séculos, para todas as obras públicas, como muralhas, cais, armazéns, palácios, igrejas, conventos, quartéis, hospitais, prisões, etc., etc., ao lado do que seria exigido por todas as construções particulares. Se bem que houvesse sempre aproveitamento dos materiais de demolições, como se passaria durante os séculos XVIII e XIX com os provenientes da cerca fernandina, e, por outro lado, fossem aproveitados os derivados da exploração de maciços graníticos que tiveram de ser arrasados, haja em vista o que se passaria, por exemplo, com a abertura da Rua da Restauração, com o rompimento do morro da Serra do Pilar e, nos nossos dias, com o rasgamento da Avenida da Ponte ou com a regularização das imediações de Fradelos, a verdade é que houve permanentemente um transporte de elevados volumes de materiais, por vezes a grandes distâncias, que se supõe ter sido realizado quase que exclusivamente por meio de carros puxados por juntas de bois.

Estamos perante um problema cuja escala e exigências práticas são difíceis de imaginar na actualidade, em face dos limitados recursos técnicos com que foram realizados. Pode dizer-se que se o crescimento do Porto ficou a dever-se ao barco rabelo, também, noutra ordem de ideias, teve como base este transporte terrestre rudimentar.

Não será difícil vermos o que se passava no Porto na segunda metade do século passado, no respeitante aos transportes urbanos de passageiros.

Ao lado dos carros de cavalos de aluguer, funcionavam os carroções puxados a bois, em que os nossos bisavós se deslocavam do centro da cidade para as suas casas de verão na Foz do Douro, na mais distante praia de Leça, ou nas inúmeras quintas existentes nos arredores da cidade.

Em 1782 seria aberta ao público a primeira linha de tracção animal sobre carris, da Porta Nobre, junto a S. Francisco, à

Foz e Matosinhos, prolongada em 1877 até Leça, cuja exploração tinha sido concedida inicialmente ao Barão da Trovisqueira e depois à Companhia Carril Americano. A Companhia Carris de Ferro do Porto inauguraria em 1874 a sua primeira linha, também de tracção animal, de Carlos Alberto a Cadouços, pela Carvalhosa e Fonte da Moura, a que se seguiram as linhas da Praça Nova a Campanhã e da Praça da Batalha à Foz, respectivamente em 1874 e 1875. A tracção a vapor seria introduzida em 1878, na linha da Boavista a Cadouços, pela Fonte da Moura, onde então terminava a Avenida da Boavista. As duas Companhias fundir-se-iam numa única em 1883.

A tracção eléctrica seria introduzida na linha da Restauração, do Carmo a Massarelos, em 1895. Seguir-se-ia o estabelecimento das linhas da Corujeira, Conde Ferreira, Palácio e Paranhos. A tracção animal seria suprimida em 1904; no ano seguinte seria estabelecida a linha de Gaia.

Se acompanhássemos em pormenor a evolução destas linhas, veríamos que elas seguiram a par e passo a expansão das diversas radiais da cidade, tendo-se chegado a verificar recessões em algumas delas por insuficiência das populações servidas. Foi devido às linhas de eléctricos que se povoaram os trajectos para o Monte dos Burgos, Amial, Paranhos, Conde Ferreira e Ponte de Rio Tinto, bem como as expansões exteriores à Circunvalação, de S. Mamede de Infesta, Ponte da Pedra, Areosa, S. Caetano, S. Pedro da Cova, etc., etc.

Foi nestes transportes públicos que se baseou a transformação urbana até à fase em que os mais velhos de nós ainda conheceram o Porto nas primeiras décadas deste século, quando as ruas da baixa ainda se encontravam pejadas dos carros com que os carreteiros distribuíam as mercadorias, em complemento do serviço do caminho de ferro e da navegação fluvial.

A viação automóvel era ainda insuficiente. A camionagem de passageiros e de mercadorias, posterior à 1.ª Guerra Mundial, estava longe de evidenciar a importância que nas décadas seguintes viria a assumir, transformando por completo as nossas condições de vida.

Se confrontarmos agora algumas das plantas mais significativas da cidade e da região — Planta Redonda de George Balk (1813), a planta do General Telles Ferreira (1892), a do Professor Bonfim Barreiros (1950) e qualquer das plantas actuais da região do Porto — vemos que se encontra em curso adiantado, a nível da região, um fenómeno bastante análogo ao que há um século se passava dentro da cidade.

Se então demoraria pouco menos de uma hora o percurso em carro de cavalos desde a Praça Nova até aos limites da cidade, agora, por meio da viação automóvel, no mesmo espaço de tempo e a partir do mesmo local, conseguimos atingir a Póvoa de

Varzim, Penafiel, Oliveira de Azeméis ou Ovar. Os tranvias, da mesma forma, transportam diariamente para dentro da cidade grandes volumes de trabalhadores, a partir de dormitórios situados ao longo das linhas de caminho de ferro até Braga, Régua ou Aveiro.

Estamos perante uma extensa *região metropolitana*, querendo significar com esta designação, devida a Boustedt (1972), uma região contendo uma série de localidades predominantemente industriais ou onde vivem pessoas que se deslocam diariamente ao centro regional, além de outras parcelas mais afastadas mas ainda interligadas por um nível suficientemente intenso de deslocações para o trabalho.

Sem pretendermos aqui tornar mais nítido este conceito, nem fazer uma distinção perfeita entre áreas e regiões metropolitanas, diremos no entanto que umas e outras, como sucede no nosso caso, formam-se e evoluem mercê duma intensa industrialização e com base numa grande acessibilidade entre locais de habitação, de trabalho e de prestação de serviços.

O que se passa na actualidade dentro dos concelhos que envolvem a cidade do Porto é *mutatis mutandis* o mesmo que se passou dentro da Circunvalação desde o levantamento da carta de Telles Ferreira ao da carta de Bonfim Barreiros. Mas se uns cem anos atrás, dentro da cidade havia eixos de expansão separados por extensos sectores rurais, a multiplicação das linhas de transportes públicos a que temos assistido ultimamente, acompanhada pela difusão dos veículos privados, tende a tornar indiferenciada a ocupação do solo suburbano.

Não nos deveríamos esquecer que as modernas metrópoles não podem ser somente cidades muito grandes. As metrópoles devem conter não só os elementos que existiam nas cidades do passado — habitações, edifícios administrativos, de cultura, ao serviço do espírito, etc. — mas também extensas áreas exclusivamente adstritas a actividades industriais e agrícolas, bem como grandes espaços livres destinados a reservas naturais, ao recreio e ao lazer. Tudo isto, além de acabar por se mostrar indispensável em termos meramente económicos, é exigido pela própria dignidade da vida.

Sejamos capazes de aproveitar a lição do PORTO DE ONTEM, servindo-nos dos transportes como instrumento não só de desenvolvimento material como, ainda, para a própria preservação do ambiente em que os vindouros terão de viver ou de trabalhar, no PORTO DE AMANHÃ.



## NOTA BIBLIOGRÁFICA

Não obstante a índole introdutória do presente texto, não queremos deixar de indicar as seguintes obras porventura menos conhecidas, mas indispensáveis para o estudo de alguns dos sectores técnicos envolvidos:

AMOREM, Diogo Pacheco de — *A Companhia Carris de Ferro do Porto*, Separata de *O Instituto*, Vol. CXXV, Coimbra, 1965.

ARAGÃO, Frederico de Quadros — *Caminhos de Ferro Portugueses, Esboço da sua história*. Edição da Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses, Lisboa, 1956.

LOUREIRO, Adolpho — *Porto e Barra do Douro e Porto de Leixões*. Separatas de *Os Portos Marítimos de Portugal e Ilhas Adjacentes*, Lisboa, Imp. Nacional, 1905.

