

PORTO E SALVADOR: AS PROXIMIDADES DE DOIS PERCURSOS URBANOS DISTINTOS

José Alberto Rio Fernandes – Departamento de Geografia da
Faculdade de Letras da Universidade do Porto / ISCET
Pedro de Almeida Vasconcelos – Departamento de Geografia da
Universidade Federal da Bahia / UNIFACS

1. Introdução

Este artigo não pretende ser mais do que uma introdução – e síntese – de uma geografia urbana comparada de duas cidades, distantes e com grandes diferenças entre si, mas com algumas notáveis semelhanças na sua história urbana e na forma como se foram estruturando e organizando espacialmente. Este exercício, feito com a prestimosa ajuda da internet, parte da verificação – em visita feita pelos autores às duas cidades – de um conjunto de notáveis proximidades, as quais são, nalguns casos, resultantes de uma mesma matriz cultural, o que será compreensível sabendo-se da influência de habitantes originários do Noroeste de Portugal na formação e desenvolvimento do Brasil, numa altura em que Salvador era capital da colónia; noutros, de contextos global ou regionalmente idênticos; noutros ainda, de eventuais coincidências. É ainda o resultado do desejo de uma reforçada aproximação de ambas as cidades e das geografias portuguesa e brasileira, para o que se apresenta como um modesto contributo, como testemunho de uma vontade de investigação que, por todas as formas, possa permitir conhecer e compreender melhor a complexidade espacial e a dinâmica das cidades, em diferentes contextos temporais e geográficos.

Teórica e metodologicamente, a aproximação ao estudo comparado das cidades de Porto e Salvador, faz-se com o reconhecimento da especificidade de cada uma, mas também com a recusa de uma leitura exclusivamente centrada na análise de particularismos. A abordagem às proximidades, faz-se na leitura de um determinado tempo e contexto regional ou global, assim como no reconhecimento pela acção de determinados agentes, na construção de uma determinada textura urbana.

Neste contexto, entender-se-á o recurso à comparação na procura de uma melhor compreensão das cidades, pois que, se cada cidade é única, todas têm algo que as faz semelhantes a outras, donde, o estudo de cada uma delas ganha com o estudo das demais. Na geografia urbana, as cidades de referência, a partir das quais se parte para o estudo de outras, são, em regra, aquelas sobre as quais incide uma maior produção científica e/ou se faz dela uma maior divulgação. Assim, independentemente do reconhecido significado de problemas e dinâmicas que nelas têm lugar antes ou com maior expressão que em outras cidades, não é menos certo que, nas últimas décadas, algumas delas e alguns autores a elas associados, fazem com que os principais casos de

referência sejam Paris (com Demangeon, George, Beaujeu-Garnier e Claval, entre outros), Chicago (de Berry e da “ecologia urbana”), Nova York (de Zukin, Harvey e tantos outros) e Los Angeles (de Soja, Scott e Smith, por exemplo). Estas, se constituem casos sem dúvidas interessantes e importantes, todavia, muitas vezes, são menos adequados à compreensão da cidade portuguesa e da cidade brasileira.

Por último, na forma como abordam a geografia urbana de Porto e Salvador, os autores consideram a importância da geografia urbana histórica na compreensão da cidade dos nossos dias, dando por certo – e sem carecer de justificação – que a análise de um momento não permite entender um processo, pelo que, como outros evidenciaram tão bem (Orlando Ribeiro, Pereira de Oliveira, António Penteadó e Maurício de Abreu, entre tantos mais), será de todo indispensável cruzar espaço e tempo. No caso, preferimos uma abordagem temporalmente mais alargada, para melhor entendermos, nas suas causalidades, as semelhanças e as diferenças encontradas na estrutura urbana de cada uma das cidades. Daí que recuemos à fundação e procuremos, a par e passo, evidenciar os traços fundamentais do percurso urbano de uma e outra.

Até aos nossos dias, foram considerados quatro períodos, já que, se as continuidades são sempre evidentes, não são menos importantes algumas rupturas – períodos curtos de intensa transformação –, entre os períodos relativamente extensos que são marcados por uma maior estabilidade. Colocaram-se aqui as primeiras dificuldades na abordagem a duas cidades distintas, mas também aqui se vislumbraram importantes proximidades. Entre estas, note-se a importância dos séculos XVI e XVII na formação da cidade de Salvador e na consolidação do Porto, a existência de um período de grande prosperidade ao longo do século XVIII, a alteração da sua organização interna e a intensa expansão urbanística ao longo dos séculos XIX e XX (que se verificou um pouco em todo o mundo após a Revolução Industrial) e a profunda reestruturação que ocorre nas últimas décadas, com novas redes de acessibilidade, novas centralidades, uma intervenção emblemática na “cidade histórica” (que em ambos os casos é Património da Humanidade, desde 1985 no caso de Salvador e 1996 no caso do Porto) e a colocação de grandes desafios ao papel que desempenham como capital regional e cidade globalizada.

Nas diferenças, ressalta desde logo o longo passado histórico do Porto, administrado a partir da doação de D. Teresa, mãe do primeiro Rei de Portugal, ao Bispo D. Hugo, na primeira metade do século XII, por oposição a Salvador, fundada a meio do século XVI, por decisão de D. João III. Ressalta também o maior afastamento a partir da independência do Brasil (1822-1823), com Salvador a reflectir melhor o contexto do Brasil e a influência norte-americana e o Porto a integrar-se crescentemente na região e no país e a reflectir uma crescente influência europeia.

O contínuo fluxo de pessoas para Salvador a partir do Porto é um dos traços mais significativos de união, mas, nas proximidades do percurso das duas cidades, avultam, entre outros traços marcantes, a dualidade entre a cidade alta sede do poder e a cidade baixa portuária, a importância do ouro no crescimento e aformoseamento barroco e o grande significado da presença da igreja e dos ingleses na imagem e estrutura interna das cidades. Entre tantos outros aspectos, alguns dos quais, de resto, não ficam impressos nas cidades.

2. A formação (do século XII ao século XVII)

2.1 Agentes e circunstâncias

Depois de romanos, suevos e visigodos, das dinastias Asturiana, Leonesa e de Navarra e de outros povos (como os árabes) que no local que hoje é a cidade do Porto se estabelecem ou apenas tiveram fugazes passagens, o burgo afirma-se com a reconquista cristã, que se opõe à expansão muçulmana e toma como seu senhor o bispo (em 1114), a quem é passada carta de doação em 1120 pela mãe de D. Afonso Henriques, que viria a ser o primeiro rei de Portugal (em 1139).

Ao contrário do Porto, onde a cidade se foi fazendo lentamente, a partir de um ou vários pequenos núcleos de assentamento, Salvador é uma cidade cujo início se pode precisar (1549), já que decorre de uma decisão da Coroa Portuguesa, objectivada pelo estabelecimento da capital da América Portuguesa e será constituída a partir da população enviada em três caravelas, num total estimado entre 600 a 1000 pessoas.

Os nobres estão proibidos de residir na cidade do Porto, ou mesmo de pernoitar, pelo que o poder do bispo se consolida e facilita o estabelecimento dos franciscanos e dominicanos, que se fixam a ocidente, na margem direita do Rio da Vila (1233-38), o é objecto de disputa entre bispo e rei, num conflito que se prolonga até ao início do século XV e tem como um dos principais motivos o limite oeste do couto doado por D. Teresa, que a Coroa quer fazer coincidir com o Rio da Vila e o Bispado com o mais distante Rio Frio. É no quadro deste conflito que a Coroa estabelece a alfândega e faz abrir a Rua Nova (1325 e 1395, respectivamente) na proximidade do Rio da Vila, bem junto da sua margem direita.

Em Salvador, além dos primeiros representantes da Coroa - cujo primeiro Governador Tomé de Souza, é originário de S. Pedro de Rates -, de funcionários e militares, estabelece-se, na fundação da cidade, uma primeira ordem religiosa, a dos jesuítas, a que se seguiram pouco depois as dos franciscanos, carmelitas e beneditinos, que recebem importantes sesmarias no termo da cidade. Também se estabelece uma primeira ordem leiga, a Santa Casa da Misericórdia. Para além dos religiosos, uma outra classe social começa a se destacar, a dos proprietários de engenhos de açúcar, primeira actividade de maior rendibilidade, que permite a sustentação da nova colónia.

A ligação económica da cidade faz-se essencialmente com a metrópole, através de Lisboa. Aí fazem escala as naus originárias do Oriente e é igualmente importante a relação que se estabelece com África, de onde provêm escravos em grande número e que contribuem, com alguns autóctones (e também pela via da mestiçagem), para um crescimento demográfico de Salvador cada vez menos dependente apenas da fixação de portugueses. O Porto tem igualmente fortes ligações com Lisboa, assim como com o Norte e o Douro, mas internacionalmente favorece a Europa Setentrional. Prova disso é a celebração do primeiro tratado português com o Rei de Inglaterra, o qual é realizado por um mercador portuense, Afonso Martins Alho (1353).

O poder da igreja era vasto, em ambos os casos, associado inclusivamente à propriedade de grandes áreas de terreno, à cobrança de impostos (dízimos) e à possibilidade de condenação a morte de residentes: no Porto ocorreram dois autos-de-fé (1543 e 1544); em Salvador, deu-se a visita de agente do Santo Ofício entre 1591 e 1593, cujo resultado mais grave foi o envio de mulher para Lisboa, para ser morta na fogueira, por

denúncias de práticas de judaísmo. Mas, socialmente, assiste-se a uma crescente diversificação, com os mercadores (agora mais conhecidos por negociantes) a aumentar em número e em importância social no burgo portuense, na correspondência a uma maior riqueza económica, partilhando o poder (económico e político) com a igreja e a nobreza (que em muitos casos se dedica também a negócios de grosso trato). Existem ainda marseiros e tendeiros, taberneiros, regatões e regateiras, vendedores ambulantes, para além dos oficiais e aprendizes que fabricam e vendem o essencial do que é produzido na cidade.

No Porto os grandes mercadores são sobretudo judeus, pretensamente convertidos ao cristianismo, mas ainda assim continuamente perseguidos pelo Santo Ofício. Daí viria a resultar a sua sensível diminuição, com os ingleses a tomarem a sua posição e a constituírem a principal comunidade estrangeira desde o início do século XVII. Em Salvador também foi registada a presença de comerciantes judeus, mas não detinham importância equivalente e não se limitavam tanto a essa actividade, sendo também encontrados até nas actividades rurais.

2.2 Espaço urbano

O núcleo de fixação e crescimento é dual, tanto no Porto como em Salvador: à cota alta, qual acrópole, onde é melhor a defesa, estabelece-se o poder e o essencial do casario; junto do rio (Douro) ou da baía (de Todos os Santos), efectua-se o essencial das trocas e estabelece-se um centro de comércio e alguma residência.

No Porto é a Sé e o Cabido que marcam o poder. A via principal é a de articulação entre a sede do poder e o porto. Primeiro é o eixo Baínharia-Mercadores (decalcando porventura a antiga estrada romana) que melhor permite a ligação entre a “cidade alta” e a “cidade baixa”. Mais tarde, após a abertura da Rua de Santa Catarina das Flores, por iniciativa de D. Manuel (1521), estabelece-se uma outra ligação, paralela à anterior, para lá do Rio da Vila. Para esta rua vem transferida a Misericórdia (que existe na cidade desde 1503) e no seu extremo NE, junto à Porta de Carros, estabelece-se o Convento de S. Bento de Avé-Maria, de que uma das filhas do rei é abadessa.

Em Salvador, em torno de uma primeira praça, a do Palácio, estão concentrados os estabelecimentos dos principais representantes da metrópole: Casa do Governador, Casa da Câmara e Cadeia (e mais tarde o Tribunal da Relação). Esta praça é articulada por uma rua direita (na qual estavam localizadas os prédios da Misericórdia e da Sé) que se dirigia a uma segunda praça, o Terreiro de Jesus, para o qual estavam voltados os estabelecimentos dos jesuítas e dos franciscanos. Na parte baixa, junto da baía, estavam localizados o porto, com os seus armazéns e fortificações, ligado à parte alta por ladeiras e guindastes.

No Porto, para defender o povoado constrói-se no século XIV a cerca gótica, a qual deixa algum casario no seu exterior (em especial junto ao rio, do lado ocidental, em Miragaia) e permite incluir vastos espaços não urbanizados, o que facilitaria o estabelecimento da judiaria dentro de muros (1386).

Salvador é fortificada pouco após a sua fundação (1549), pelo sistema abaluartado, que permitiu abrir apenas duas portas, nos extremos norte e sul. Mais tarde, tal como no Porto, conhece outras fortificações isoladas (séc. XVII e XVIII), as quais protegem no litoral, a entrada no porto e a cidade. No período de domínio holandês, nos anos de 1624

e 1625 (quando Portugal está integrado no Reino de Espanha), com intuítos defensivos também, constrói-se um dique, a leste, o qual, com outro que mais tarde seria aberto do mesmo lado, na medida em que bloqueiam o crescimento urbano nessa direcção, favorecem a constituição de uma configuração radioconcêntrica do plano urbano da cidade.

No Porto era ainda a velha muralha e as portas que estruturavam um crescimento marcado, no seu plano urbano, pela fundamental importância das vias radiais. No interior, as características eram marcadamente geomórficas, com a generalidade dos arruamentos a resultar da progressiva urbanização de antigos caminhos. As notáveis excepções são as ruas reais, abertas por D. João I (Rua Nova, em 1395) e por D. Manuel I, no início do século XVI, na judiaria (ruas de S. Bento da Vitória e de S. Miguel) e na ligação entre a parte baixa e alta da cidade, para NE e NW (ruas das Flores e de Belomonte, respectivamente).

No exterior da muralha, para o lado ocidental, estabelece-se um outro convento (de Monchique) e cria-se junto à foz do Douro o primeiro farol do país (1538). Alguns anos mais tarde, estabelecem-se os jesuítas, primeiro junto ao rio (1560), mais tarde a meio caminho entre o porto e a catedral, aproveitando o espaço livre existente num área de grande declive, para edificar uma igreja imponente e um vasto colégio, sobranceiros ao Douro.

Em síntese, relativamente à expansão da urbanização, deve, para ambas as cidades, relevar-se o papel das ordens religiosas, já que a dimensão das suas instalações e a posse que detinham sobre vastos terrenos obriga a situarem-se no exterior dos locais de mais denso casario, criando pontos de fixação e impulsionando o crescimento da malha urbana.

No caso do Porto, a partir da ligação entre a catedral e o porto, a expansão faz-se sobretudo para ocidente, aproveitando o espaço disponível existente no interior da muralha, para lá do Rio da Vila; em Salvador a primeira expansão da cidade dá-se de sul para norte, em direcção aos estabelecimentos dos jesuítas. Com a implantação posterior do Convento dos Carmelitas ao norte, e do Mosteiro dos Beneditinos ao sul, a cidade toma uma forma linear, ao longo da baía de Todos-os-Santos, em seguida, radioconcêntrica, mais tarde alterada, como no Porto, para adquirir uma forma aproximadamente estelar.

A distribuição dos estabelecimentos das várias actividades económicas, no interior da cidade, permite identificar na cidade do Porto uma tipicamente medieva associação entre ruas e profissões. Salientam-se, entre outras, as ruas dos Pelames (curtimento de peles), da Ourivesaria, da Baínharia (ferreiros de armamento militar), da Ferraria (de Baixo e de Cima) e dos Mercadores, sabendo-se igualmente de outras, onde embora o nome não o indique, são igualmente marcadas por significativas concentrações de uma dada actividade: como é o caso das Cangostas, onde proliferam os sapateiros.

Em Salvador, não são tanto as ruas que marcam as profissões, muito embora existam importantes especializações económicas no interior do tecido urbano, nalguns casos associadas até a arruamentos. É o caso da "formosa rua de mercadores", existente entre a Praça do Palácio e a Sé, continuada em direcção ao norte, assim como a de uma outra rua, em direcção ao sul, "povoada de mercadores", ou ainda de algumas outras que mantiveram, até o presente, as denominações das actividades dominantes, como a Rua dos Marchantes e a famosa Baixa dos Sapateiros. Mas é sobretudo a Cidade Baixa que

fervilha de actividades de todo o tipo, o que leva Pyrard de Laval, em 1610, a mencionar a existência aí de uma rua "peuplé de touts sortes de metiers & artisans".

Para além dos mercadores e artesãos, destaca-se a importância económica da venda ambulante e das feiras que, no Porto, se começa a fazer junto à Sé (1403), por concessão de D. João I, e pouco mais tarde na Rua Nova, que o rei manda abrir poucos metros acima da margem do Douro. Em meados do século, a feira realiza-se já no alpendre existente na fachada norte do mosteiro beneditino de S. Domingos. Em finais do século XVI, a feira muda de novo de lugar, estabelecendo-se por decisão da Câmara no rossio fronteiro ao Mosteiro de S. Bento da Avé-Maria. Em Salvador, foi junto à Igreja dos Jesuítas que, em 1627, a Câmara estabelece uns cobertos para a actividade comercial, enquanto que a actividade ambulante também era numerosa e de difícil controle.

No início do século XVII, Porto e Salvador são já cidades com alguma dimensão (o Porto conta com 14.581 habitantes em 1623; para Salvador estima-se para 1640 cerca de 10.000), muito marcadas pela importância da igreja, com uma diversidade social e económica assinalável e que estabelecem, entre si, relações de grande importância, designadamente de ordem económica, já que o açúcar do Brasil é considerado o principal responsável pela prosperidade económica sentida a partir de finais do séc. XVI no Porto, representando 20% a 30% dos produtos exportados pela cidade, que o recebe de Salvador. Desta cidade vem também, de acordo com a referência de Rebelo da Costa (de finais do século XVIII), algodão, aguardente, madeiras e couros, arroz, cacau e café – a ausência de registo a tabaco, ouro e diamantes deve-se ao facto de estes produtos só desalfandegarem em Lisboa –, navegando em sentido inverso pano de linho, estopa, chapéus, chita, louça, botões, vinhos, azeite, fitas, galões, sedas, linha e diversas ferragens..

Figuras

Porto – Reconstituição em planta da cidade no início do séc. XVII.

Salvador - planta do início do século XVII.

3. A época de ouro (século XVIII)

3.1 Agentes e circunstâncias

O reforço do papel das cidades de Porto e Salvador na organização das trocas da região com o exterior é muito significativo ao longo do século XVIII. No Porto, o vinho fino do Douro é o principal produto comercializado, favorecido pelo Tratado de Methuen, celebrado entre Portugal e a Inglaterra, embora outros detenham também significativa importância nas exportações, como o sumagre, o azeite, a cera, o vinagre e o mel. Importa-se sobretudo cereais, peixe, lacticínios e panos de diverso tipo, num comércio estabelecido essencialmente com a Inglaterra, com a Rússia e o Brasil também, e com menor importância com outros destinos, como Espanha, Hamburgo, Suécia e Génova). Salvador afirma-se igualmente como entreposto, onde se concentram as mercadorias regionais, sobretudo o açúcar e o fumo, que são exportadas para a Europa, inicialmente em naus isoladas, posteriormente em grandes frotas. Pelo seu porto entram também grande quantidade de mercadorias europeias, assim como escravos africanos.

O incremento do comércio permite a ascensão da burguesia portuense, que ocorre em paralelo com a reafirmação da importância da igreja, exposta no Paço Episcopal, na Igreja e Torre dos Clérigos e nos novos conventos e mosteiros (das carmelitas descalças, de Santo António da Cidade e dos agostinhos descalços, que sobem o total para 15) e no notável enriquecimento decorativo de imóveis pré-existentes.

O fim da ameaça estrangeira, em Salvador, ocorre em paralelo com a expansão económica. Apesar da concorrência do Caribe, o açúcar é um produto importante, a que se segue a descoberta de ouro, no final do século. A estes produtos, soma-se o tráfico de escravo para permitir uma assinalável acumulação de riqueza, a qual, devido ao ascendente da igreja e à mentalidade religiosa do período, vai reverter em grande parte a favor das ordens religiosas e leigas, traduzindo-se hoje num notável património arquitectónico, essencialmente barroco.

Pelas mesmas razões, no mesmo período, o Porto torna-se também uma cidade barroca, com Nazoni a conceber igrejas (Clérigos) ou suas fachadas (da Misericórdia) e palácios e casas de quinta (Paço Episcopal, Palácio do Freixo, Quinta da Prelada, ...) de uma grande riqueza decorativa, enquanto que o interior de muitas das igrejas é enriquecido, por vezes de forma deslumbrante, por talha de madeira brasileira, dourada com o ouro proveniente também da colónia americana.

Em Salvador são igualmente abundantes os edifícios religiosos realizados por esta altura, como o Palácio Arquiepiscopal, a Igreja da Ordem Terceira de S. Francisco e de S. Domingos e as decorações dos seus interiores em talha dourada, recorrendo-se igualmente à importação de materiais nobres, como o mármore para as fachadas das principais igrejas, como no caso das igrejas dos Jesuítas e da Conceição da Praia. De todos os imóveis, sem dúvida que, tal como no Porto, o mais ricamente decorado e deslumbrante no seu interior é a igreja da ordem mendicante de S. Francisco, cujo claustro está profusamente preenchido pela talha dourada e por azulejos (idênticos ao que revestem exteriormente algumas igrejas portuenses, como a do Carmo). Também são construídos exemplares de uma arquitectura civil mais refinada, como o Solar do Ferrão, o magnífico Paço do Saldanha (da primeira metade do século XVIII) e a casa do Conde dos Arcos (1781), sem mencionar as casas grandes de engenhos, na área rural.

Em correspondência com o aumento demográfico das cidades e da sua influência sobre o entorno regional, aumentam em número e especialização as tendas e lojas, assim como as feiras, e os comerciantes surgem como uma categoria social e económica importante, a par dos negociantes, constituindo parte de uma burguesia em ascensão, face ao clero e à nobreza.

A indústria é pouco importante em ambas as cidades. No Porto, recenseiam-se apenas 22 empresas fabris. As maiores são a da cordames (que chega a empregar mais de 300 pessoas) e a de tabaco (que abastece todo o Norte de Portugal), ambas situadas no exterior do perímetro muralhado, nos locais hoje conhecidos como Cordoaria e Rua da Fábrica. Merece ainda realce os estaleiros navais, em plena actividade, em Miragaia, em Massarelos e no Ouro. No caso de Salvador, as manufacturas principais estavam no campo (engenhos de açúcar), embora navios de até 1.000 toneladas tenham sido construídos no Estaleiro Real da cidade. O fraco desenvolvimento e diversificação industrial existente nas cidades, seria ainda prejudicado pelo decreto que, em 1785, proíbe a instalação de fábricas de tecidos na colónia.

Do ponto de vista urbanístico, a segunda metade do século XVIII é marcada por uma intensa actividade, de que o fundamental mentor é o Marquês de Pombal. No Porto, será o seu primo João de Almada (sucedido pelo seu filho, Francisco) a dirigir as operações. Em Salvador, a intervenção urbanística é igualmente intensa, mas não tem um protagonista principal. Aqui, serão as ordens religiosas e as ordens leigas os principais agentes de urbanização, na qualidade de proprietários, adoptando os princípios defendidos pelo Marquês, com destaque para os jesuítas, até à sua expulsão em meados do século e, posteriormente, para a Ordem da Misericórdia (a qual adquiriu os terrenos pertencentes aos jesuítas na Cidade Baixa, além de casas e sobrados).

De uma forma geral, o século XVIII corresponde a um período florescente para ambas as cidades, a que não é estranho o ouro, ao qual se acrescenta especialmente o vinho fino do Douro, no caso do Porto, e o açúcar, o tabaco e os escravos, no caso de Salvador. Apesar da indisputada primazia de Lisboa, ou da capital colonial ser transferida para o Rio de Janeiro (em 1763), Porto e Salvador desenvolvem-se económica, urbanística e arquitectonicamente e adquirem uma relevância acrescida relativamente a um “hinterland” mais vasto e mais intensamente comandado a partir da cidade: Salvador consolida-se como a principal praça comercial da América Portuguesa, além de ter jurisdição civil e eclesiástica sobre parte da África; o Porto afirma-se com clareza como a segunda cidade do país.

3.2 Espaço urbano

A expansão económica das cidades traduz-se numa evidente expansão urbanística, o que é facilitado pela perda da importância militar das muralhas, que deixam de constituir limites e se vêem a derrubar, no Porto como em Salvador, sendo a pedra que as constitui aproveitada para a construção de edifícios, ou a servir de parede de apoio para novos imóveis. Mesmo as fortificações existentes vão perdendo a sua importância, como se depreende do facto de um plano de fortificações, de 1711, elaborado por J. Massé para Salvador, não ser implantado.

Urbanisticamente, o período de Setecentos é muito rico. No Porto, sob o impulso dos Almadãs, abrem-se novas ruas e reestruturam-se ou criam-se praças no tecido mais antigo, para encanar a parte terminal do insalubre Rio da Vila e desafogar a densa malha urbana, permitindo facilitar a relação entre a Ribeira e a parte alta da cidade (Rua de S. João, Praça da Ribeira e Praça de S. Roque). Abrem-se (Rua de Santo António) ou melhoram-se outras (Rua dos Clérigos, antiga Calçada da Natividade), criando um importante eixo este-oeste no exterior imediato da muralha; procede-se à urbanização de áreas rurais, sobretudo a norte e a oeste, nos Laranjais e a ponte de Cedofeita, de acordo com planos de base ortogonal; rasgam-se ou beneficiam-se significativamente os arruamentos que servem a ligação da cidade com o exterior (Cedofeita, Almada, Santa Catarina-Bela Princesa e Santo Ildefonso). Constróem-se também diversos equipamentos públicos e varandas-jardim sobre o Douro, a oeste e leste, nas Virtudes e nas Fontainhas.

Em Salvador, assiste-se também a uma urbanização intensa, conduzida pelas ordens religiosas e leigas. A maior realização tem lugar na Cidade Baixa, dando continuidade à urbanização realizada pelos jesuítas (construção dos Cobertos Grandes em 1714, de cais próprio em 1737, além de aterros). Um frontispício de 1758 mostra a existência de

prédios com até cinco andares e de grandes trapiches e um mapa de 1785 revela o ordenamento dessa parte da cidade, com três arruamentos novos paralelos ao porto e quarteirões regulares. As ruas recebem as denominações das actividades dominantes – dos Ourives, dos Algibebes, etc. –, de acordo com princípios de urbanismo comercial, idênticos aos que estão na base da reconstrução da Lisboa de pós 1755, e que dão desde então o nome de Bairro do Comércio a todo o espaço urbanizado na proximidade do porto. Na expansão da cidade, a direcção sul vai ser especialmente valorizada, com a abertura de uma terceira praça, a da Piedade (1796).

É também uma época particularmente importante na perspectiva da criação de novos equipamentos que reforçam a urbanidade do aglomerado, na perspectiva formal e funcional.

No Porto, destacam-se também neste campo João de Almada e Melo e mais ainda o seu filho, Francisco de Almada e Mendonça. Na proximidade da velha muralha, no seu exterior, fazem construir a Casa Pia e o Teatro de S. João (a nascente) e o Tribunal da Relação (na Cordoaria, do lado ocidental). Havia já sido edificado o Recolhimento das Órfãs de N. S. da Esperança (iniciado a 1724), a oriente, próximo ao local onde havia um lazareto e defronte do terreiro onde, 110 anos depois, viria a fazer-se o Jardim de S. Lázaro. Existia já também a Aula da Náutica, fundada por D. José, a qual nos primeiros anos de Oitocentos viria a dar lugar à Real Academia da Marinha e Comércio e mais tarde, à Universidade do Porto, e cujo edifício, fronteiro à Relação, denota claras influências da arquitectura inglesa neo-clássica. Têm de resto a mesma marca arquitectónica, de inspiração palladiana e imponência granítica, as obras realizadas pelo inglês John Carr, por solicitação do influente cônsul John Whitehead: o Hospital de Santo António e a Real Feitoria Inglesa.

Em Salvador de final de Setecentos abundam também os equipamentos públicos. Com a expulsão dos jesuítas o Estado ocupa-se do ensino, que tem lugar nas Aulas Régias (1772). Implanta-se o Hospital Militar no Convento da Palma (1779) e o Hospital dos Lázaros, na periferia sul (1772). Inaugura-se a Ópera Velha, na freguesia da Sé (1785). O Noviciado dos Jesuítas, iniciado em 1704, servirá, posteriormente, de asilo para crianças órfãs.

Entretanto em Salvador, implanta-se em 1785, na Cidade Baixa o primeiro celeiro público, as tulhas, nas quais são depositados a farinha, milho, feijão e arroz. A venda ambulante continua, apesar das tentativas de controle da Câmara. Por outro lado, em 1785, a Câmara constrói cabanas, no lado externo às portas de S. Bento, no mesmo ano que estabelece postura fixando os preços dos bens e inclusive o de diversos serviços, como o do transporte de pessoas pelos carregadores, com tarifas diferenciadas segundo a distância de cada trajecto. Vilhena, no início do século XIX, menciona a existência de três quitandas "nos quais se juntam muitas negras a vender tudo o que trazem" (p.93): uma na praia, uma na rua nova (transferida do Terreiro de Jesus) e outra nas Portas de S. Bento.

Numa e noutra cidade, o desenvolvimento económico favorece o aumento populacional e a sua diversificação, com a ascensão de uma parte mais alargada dos residentes.

Em Salvador, mesmo os escravos adquirem diferenciações internas por vezes significativas. Em geral, contudo, preenchem a base da pirâmide social, ocupando-se de actividades diversas, tanto no campo, com destaque para o trabalho dos engenhos e das lavouras de cana, como na cidade, onde correspondem a quase metade da população,

sendo sobretudo trabalhadores domésticos, ou se entregam “ao ganho” (principalmente como carregadores), podendo igualmente chegar a ser artesãos.

No Porto, as tarefas mais pesadas são normalmente entregues a galegos que vão trabalhar nos socalcos do vinho do Douro e vêm também para a cidade. Por finais do século XIX, chegam a ser quase três mil, preenchem os imóveis mais antigos e ocupam-se maioritariamente como serventes, trabalhadores, ou empregados de servir, com destaque para as profissões de tendeiro, aguadeiro e cocheiro.

O outro extremo é preenchido em Salvador pelos portugueses e no Porto pelos ingleses. Em ambos os casos, o interesse económico gira em torno do comércio e da finança e as suas actividades leva a que se concentrem junto das instalações portuárias. Em Salvador, os comerciantes portugueses residem sobretudo na imediata proximidade da baía, na Cidade Baixa; no Porto, os ingleses, estabelecem-se a ocidente do porto fluvial (na direcção da Foz, onde alguns começam a morar), mas são vistos de dia sobretudo junto à Rua dos Ingleses (antes Nova e mais tarde de D. Henrique), onde têm a sua Feitoria. Os ingleses estabelecer-se-ão igualmente em Salvador, atraídos pela abertura dos portos ao comércio (1808). Também aí se vão dedicar essencialmente às actividades de importação e exportação e se estabelecem em local relativamente afastado do porto e da cidade antiga e próximo do mar, na parte sul (Vitória). Numa e noutra cidade, constituem uma comunidade fechada, com o seu “clube”, têm igreja ou capela, assim como cemitério e hospital próprios.

Figuras

Porto: Planta geral da cidade em 1834, identificando-se as principais realizações dos Almadas, de Nazoni e de Carr.

Imagem da praça principal.

Salvador: Mapa de 1785, com a Cidade Alta e a Cidade Baixa.

4. A construção da cidade moderna (séculos XIX e XX)

4.1 Agentes e circunstâncias

O início de XIX constitui um momento conturbado para o Porto, resultando na regressão da população e do desenvolvimento económico, dada a turbulência política e militar. Portugal sofre por três vezes a invasão das tropas francesas de Napoleão Bonaparte (entre 1807 e 1810), na segunda das quais se regista no Porto a morte de centenas de pessoas, com a queda da Ponte das Barcas. Para lá dos atritos e batalhas associados à chamada Guerra Peninsular, também as disputas entre liberais e absolutistas vão preencher boa parte da década de Vinte, tendo como um dos principais episódios o Cerco do Porto (1832 e 1833), a que as tropas liberais comandadas por D. Pedro (IV de Portugal, I do Brasil) estiveram submetidas.

Em Salvador, a abertura dos portos e a chegada dos ingleses favorece a dinamização do comércio, muito embora nesse período se sintam os efeitos da Guerra da Independência (1822-1823), assim como de importantes movimentos sociais, como a revolta de africanos muçulmanos (1835) e o movimento separatista, a "Sabinada" (1837), a que acrescem as consequências de uma menor influência da cidade nos destinos do território brasileiro, com a fixação da capital no Rio de Janeiro (onde a Corte Portuguesa se

estabelece de 1808 a 1821 e onde D. Pedro é proclamado primeiro Imperador do Brasil, em Setembro de 1822).

Do facto de, num caso como noutra, se terem vivido importantes perturbações, decorre a consideração que a reestruturação da cidade moderna, associada ao fim do Antigo Regime e às transformações da Revolução Industrial, se expresse apenas com algum vigor depois de já passadas algumas décadas do século XIX.

No Porto, o triunfo liberal terá notáveis efeitos na sociedade e na organização urbana e marca com clareza o fim do Antigo Regime. Assinale-se o favorecimento de instituições culturais, como a Biblioteca Municipal (1833), o Liceu Central (1840) e o Museu Portuense (1849), entre as iniciativas mais destacadas. Não menos significativa é a criação de cemitérios civis e a proibição dos enterramentos nas igrejas (a dar resposta a exigências higienistas que já vinham de trás), com a inauguração do Cemitério do Prado do Repouso em 1838, do lado oriental, na antiga Quinta do Bispo (com a trasladação dos restos mortais de Francisco de Almada desde a Misericórdia na inauguração) e o de Agramonte, em 1855, do lado oposto da cidade. A extinção das ordens religiosas, decretada em 1834, é igualmente boa prova da intensidade das mudanças que ocorrem nesta época. Irá favorecer a ascensão do capitalismo, na qual participam activamente diversos regressados de além-mar, conhecidos por “brasileiros”, alguns dos quais, enriquecidos, adquirem propriedades e edificam casas apalaçadas (onde utilizam novos materiais como o azulejo, o ferro fundido e as telhas decoradas e recorrem a uma grande decoração exterior e interior), são activos negociantes (designadamente na banca, em várias “companhias”, de seguros, transportes, iluminação, mineração e empresas industriais e comerciais) e alguns são dados à filantropia (como Joaquim Ferreira dos Santos, Conde de Ferreira).

Alguns proprietários de quintas, que o crescimento da cidade leva a que deixem de ser periféricas, incorporam o ideal liberal que promove a livre iniciativa, e vão urbanizá-las no todo ou em boa parte, ajudando a estabelecer um mercado de solos que se consolidará com o decorrer do século. Alguns negociantes investem na indústria emergente e os abundantes capitais nacionais e estrangeiros (provenientes designadamente do comércio do vinho, ou ainda do ouro do Brasil) fomentam a criação de novos e modernos estabelecimentos industriais e comerciais.

Este período tem como contraponto em Salvador a independência do Brasil e a saída de parte dos comerciantes e religiosos portugueses, após combates, em Julho de 1823, quase um ano após a declaração da independência, o que indica a importância da colónia portuguesa. Outra alteração da maior importância será o fim do tráfico da escravatura (1850) e mais tarde a sua abolição (1888), o que tem repercussões notáveis, com transferência de capitais de investimento para novas actividades (transportes, bancos, comércio e imóveis, designadamente). Por outro lado, as expectativas geradas por um novo país imenso e a admissível necessidade de trabalhadores gerada pelo fim da escravatura, sobretudo nas plantações de café, levou o Brasil, sobretudo no Sul, a ser local de chegada de muitos imigrantes europeus, inclusive portugueses, saídos em grande parte do Norte do Portugal. Do ponto de vista comercial, apesar da quebra da importância do açúcar nas transacções, o Brasil é o segundo mais importante destino das exportações do Porto e simultaneamente a segunda mais importante origem dos produtos recebidos do exterior (dados de 1880).

Mas, ainda relativamente aos movimentos de pessoas, importará notar que, de há muito que o Norte de Portugal e a cidade do Porto eram alfobre de significativo contingente

migratório para o Brasil – e Salvador em particular –, verificando-se que, conforme levantamento efectuado por C. Ott (1955), mais de metade dos portugueses chegados à cidade de Salvador entre os séculos XVI e XIX eram provenientes do Entre-Douro-e-Minho (num total de 2.954 em 5.041 portugueses) e que, destes, 1.027 tinham por origem a cidade do Porto. E, em consonância com estes dados, existem registos que permitem identificar, no Porto, a presença de retornados do Brasil (“brasileiros de torna-volta” ou de “torna-viagem”), já em 1764 (especialmente nas freguesias da Sé, Santo Ildefonso e Vitória).

Com as pessoas, transferem-se também os seus conhecimentos, as suas ideias e ideais, o que ajuda a compreender uma parte das semelhanças encontradas entre as cidades, porventura sobretudo algumas que o presente artigo não trata, como as que surgem na linguagem (e nas suas diferenças em expressões desconhecidas no Brasil Central e Meridional), na imagem e nos materiais utilizados nas casas e nas ruas, ou até na afabilidade das pessoas e na forma aberta e interessada para com o que diz respeito ao Porto e a Portugal.

Para lá da chegada de imigrantes, o abandono dos campos por parte dos escravos, onde trabalhava a larga maioria, dá origem a um surto migratório em direcção às cidades, desorganizando o sistema agrícola e forçando um crescimento explosivo de Salvador.

No Porto são os maus anos agrícolas e o elevado crescimento natural que se aliam ao forte desenvolvimento económico da cidade e ao aumento da mobilidade (em especial com o comboio), para favorecer o êxodo rural e o conseqüente crescimento demográfico: a população passa de 90.527 habitantes em 1864, para 192.000 em 1910. A cidade serve igualmente de plataforma de relação privilegiada com o Brasil, qual “oficina de exportação” que “funcionava em cheio e numa simplicidade pitoresca”, na expressão de Ricardo Jorge. O Brasil é, por então, o principal destino da emigração portuguesa e é mesmo quase o único para os que partem a partir do Norte de Portugal até meados do século XX – em meados do século XIX, como demonstra Jorge Alves, cerca de 95% da emigração do Distrito do Porto é brasileira –, a partir de quando deixa de ser predominantemente transoceânica e passa a dirigir-se maioritariamente para outros países da Europa.

Como outras cidades industriais, o Porto sente dificuldade em assimilar o surto de crescimento demográfico e urbanístico. Num primeiro momento, a saída de residentes da área mais antiga da cidade para espaços mais desafogados, permite a sua substituição pelas famílias vindas de fora da cidade, com crescente intensificação da ocupação residencial dos edifícios; num segundo momento, o destino principal das populações de menores recursos, provenientes sobretudo do interior rural, vai ser o interior dos quarteirões, onde permitem rendibilizar o investimento de numerosos proprietários que prescindem dos quintais das traseiras de suas casas, para fazer construir para aluguer minúsculas casas de uma só frente, dispostas em fila contínua perpendicular à rua, com casas de banho colectivas, chamadas de “ilhas”.

Salvador regista processo idêntico, aqui favorecido pela epidemia de cólera de 1855, a qual leva ao abandono dos bairros centrais pelas classes abastadas. Na sua nova fixação, tal como no Porto, tem aqui uma grande importância o modelo e a localização da habitação da comunidade inglesa, multiplicando-se as casas com jardins e florescendo uma área residencial de vivenda unifamiliar a sul (no caso do Porto ficará a oeste). Esta marca de prestígio e qualidade que os ingleses emprestam, vai favorecer a valorização dos solos, assim actuando como um elemento central na construção de uma segregação

residencial que tende a fixar junto do mar os socialmente mais “distintos” e/ou os economicamente mais aptos a custear os elevados preços praticados, por terrenos, vivendas ou andares.

Em Salvador, a população passa de 129.000 habitantes no primeiro censo de 1872, para 174.412 em 1890 e 205.813 em 1900, uma quase duplicação em 28 anos, ultrapassando a população da cidade do Porto. Alguns equipamentos importantes são implantados, como a Escola Médico-Cirúrgica (1808) – primeiro estabelecimento universitário no Brasil –, a Biblioteca Pública (1811), o Teatro S. João (1812), o Cemitério da Misericórdia (1836-1841) e a nova Alfândega (1861), actual Mercado Modelo. Abre-se o Passeio Público (1810) e a urbanização do Campo Grande, onde a abertura da praça é realizada por africanos livres, sob a iniciativa do pastor Parke, da igreja anglicana de Salvador. No Porto é interessante ver como as autoridades públicas fomentam a qualificação e o carácter exclusivo da área ocidental, disponível para urbanização entre a Boavista e a Foz, através da abertura de largas avenidas arborizadas (como a do Marechal Gomes da Costa) e da definição de lotes extensos para construção de vivendas.

Os ideais fascistas e os princípios da Carta de Atenas marcam ambas as cidades, ao longo do século XX, embora de forma acentuadamente diversa, dada a notável dimensão dos arrasamentos levados a efeito em Salvador, ou o do esforço de habitação social ocorrido no Porto, entre outros factores.

As cidades adoptam igualmente formas diferentes de “construir periferia”, com Salvador a revelar melhor algumas das marcas que caracterizam contextos regionais de subdesenvolvimento, designadamente na dimensão demográfica e social do contínuo êxodo rural e do “urbanismo clandestino”, enquanto que o Porto, onde as “ilhas” desaparecem ou se qualificam e as barracas serão sempre poucas, se articula com os municípios que o rodeiam, numa relação feita de encontros e desencontros de urbanidade e suburbanidade, dependência e centralidade, bem mais complexos do que simples lógicas de relação centro-periferia.

4.2 O espaço urbano

Na primeira metade de Oitocentos, a sociedade e a economia são já fortemente marcadas pelo robustecimento do capitalismo e pelo triunfo da burguesia e o seu poder está muito associado do ponto de vista simbólico à imponência das sedes das associações comerciais que são edificadas na parte baixa de ambas as cidades, em estilo neoclássico inglês (com início em 1818 em Salvador e em 1842 no Porto), assim como pela abertura dos primeiros bancos (Caixa de Descontos e filial do Banco do Brasil em 1817; Banco Comercial do Porto, em 1835). No tecido económico, a crescente separação entre local de residência e trabalho, a diminuição da importância dos vendedores ambulantes e artesãos e a força crescente de uma segmentação entre fabrico e venda, conduzem a uma forte reestruturação económica de base territorial em qualquer das cidades, com emergência de áreas fabris e ruas comerciais.

No Porto, o aumento da especialização dos espaços conduz também à constituição de áreas de residência de classes baixas: na Sé e no Barredo, em pleno centro antigo, em S. Victor e nas Antas, entre outras áreas a nascente, e também em diversas bolsas a norte e

oeste do Porto. Criam-se igualmente, em diversos locais da envolvência da cidade histórica, junto de novas unidades fabris, de forma espontânea ou por criação de alguns empresários, núcleos mais ou menos importantes de residência operária (Alexandre Herculano, Corticeira, Fontinha, Vilar, Jacinto, ...). Para oeste e cada vez para mais próximo do mar, fixam-se sobretudo os estrangeiros e as classes mais abastadas. A incorporação na cidade (depois de uma experiência fugaz como concelho de freguesia única) do velho núcleo piscatório da Foz do Douro, administrado até 1834 pelo mosteiro beneditino de Santo Tirso, favorece o desenvolvimento para ocidente. Este processo reforça-se significativamente com o dealbar do turismo de saúde e de praia e com o desenvolvimento dos transportes, fazendo da Foz um lugar concorrido, ao qual chegam de Verão um destacado número de pessoas das famílias mais destacadas social e economicamente (da cidade e do interior do Norte do país). Destes, alguns vão-se fixando e somando-se a estrangeiros – que utilizam preferentemente a Praia dos Ingleses (ainda o exclusivismo britânico) –, favorecendo uma expansão para a frente atlântica que se vai preenchendo de acordo com uma matriz ortogonal ao longo da primeira metade de Novecentos.

Em Salvador, o crescimento da cidade permite igualmente uma maior especialização sócio-económica de base territorial, em moldes idênticos aos que ocorrem no Porto. Na parte antiga, assiste-se à substituição de residentes e a uma ocupação dos velhos edifícios, os “sobrados”, por pessoas com menor capacidade económica e esse preenchimento é de tal forma intenso que tomam a designação de “cortiços” (a referência de base é a mesma no Porto, onde a designação mais comum é a de “colmeias”).

A principal indústria em Salvador é a têxtil, com a primeira fábrica inaugurada em 1842. Em 1891 alguns estabelecimentos alcançam 1.600 operários, momento em que há um reagrupamento das indústrias. As principais unidades são edificadas na Península de Itapagipe, parte norte da cidade, na qual são implantadas as primeiras vilas operárias. No Porto, a primazia deste sector sobre os demais é igualmente evidente, pois que nele trabalham cerca de 2/3 dos empregados em unidades fabris recenseadas nos inquéritos de 1845 e 1852. O número e a importância das fábricas aumenta significativamente com o decorrer do século XIX e a cidade passa a ser marcadamente industrial: em 1881, são recenseados 37.377 operários (quando a população total da cidade em 1878 é de 111.667) e multiplicam-se as grandes unidades do têxtil, sobretudo algodoeiro, da metalurgia (especialmente a oeste, em Lordelo), da cerâmica (importante junto ao Douro e também em Vila Nova de Gaia, do outro lado do rio), do alimentar (as moagens estão sobretudo a nascente e as conserveiras a NW da cidade, em Matosinhos) e de diversos outros sectores, um pouco por todo o lado, seja na periferia da malha urbana e dentro dos limites do concelho, ou no exterior da cidade, em especial junto às estações de caminho-de-ferro, onde podem constituir pólos de certa importância (como nas Devesas e em Senhora da Hora, Rio Tinto e Ermesinde).

Em Salvador, a industrialização não adquire dimensão comparável, sobretudo devido ao baixo poder de compra da população, maioritariamente originária da escravidão, pelo que a cidade se mantém sobretudo como entreposto comercial, importando mercadorias do exterior, e posteriormente do sul do país, e contando com os recursos crescentes da produção de cacau, originária do sul do Estado da Bahia.

A segunda metade do século XIX é igualmente decisiva para a afirmação do comércio fixo. No Porto, as feiras são forçadas a migrar para espaços cada vez mais periféricos

(Boavista, Corujeira, Arca d'Água), libertando para usos “mais urbanos” os terreiros que se transformam em praças e jardins (no caso de S. Lázaro, em 1834, e da Cordoaria, em 1867). Esta e outras formas de venda ambulante são proibidas, concebendo-se mercados centrais (do Anjo e do Bolhão, em 1839), ao mesmo tempo que os estabelecimentos comerciais fixos, com marcada influência europeia, se multiplicam, especializando-se e refinando-se. Assim, muitas das artérias largas e rectilíneas da parte alta, de fora da muralha, e em muitos casos de construção ou beneficiação almadina, são densamente preenchidas (Santo António, Clérigos, Santa Catarina, Almada, Cedofeita, ...), sendo relativamente raras (com a notável excepção da Rua das Flores), as artérias comerciais prestigiadas na parte mais antiga da cidade.

A associação de arruamentos e produtos que marcava a cidade antiga, é transferida para a cidade comercial, com os metais e ferragens e depois ferragens e ferramentas na Rua do Almada, as ourivesarias na Rua das Flores, as luvarias e mais tarde as sapatarias e livrarias na Rua de Santo António, ao artigos de vestuário na Rua de Santa Catarina e as mercearias “finas” de artigos coloniais nas ruas Formosa e de Sá da Bandeira junto ao Bolhão, entre outros exemplos. O comércio, onde os estrangeiros têm uma significativa presença em finais de Dezanove (Courrège, Girod, Guichard, Camaño, Birra, Preud'homme, ...), contribui igualmente para a redefinição da imagem da cidade, com as “montres” ou “vitrines” e a “art nouveau” e a “art déco” (já no início do século XX), a marcar as fachadas de rés-do-chão das principais ruas da cidade, assim como para facilitar a chegada de novos bens de consumo que a produção fabril do Porto e de um crescente número de lugares faz chegar (de que Paris e Londres são as principais referências). O comércio contribui ainda para a afirmação de um novo centro, que se consolida a pouco e pouco no exterior da cidade antiga e à cota alta, e que é, num primeiro tempo, sobretudo administrativo (conta com a presença da Câmara Municipal desde 1856) e social (para o que contribui a localização de alguns cafés que são local de permanência regular de conhecidos intelectuais e políticos). Mais tarde, com a abertura em 1916 da Avenida dos Aliados – obra emblemática da cidade industrial que permite prolongar para norte a praça onde estava a Câmara (Praça da Liberdade) –, dá-se a migração do centro financeiro, de junto do rio para este novo espaço, onde se instalam a filial do Banco de Portugal e as sedes e filiais de diversos bancos e seguros, assim como os escritórios de diversas empresas e os gabinetes de numerosas e prestigiadas profissões liberais (médicos, arquitectos, engenheiros e advogados, designadamente).

Em Salvador, embora a área portuária ainda mantenha um sector comercial importante, sobretudo grossista, o comércio de retalho desenvolve-se a partir da área central antiga, com a Rua do Chile, antiga Direita do Palácio, a assegurar um papel porventura idêntico ao da Rua das Flores no Porto, ou seja, de artéria facilitadora de uma migração do essencial do tecido retalhista: no caso de Salvador, para sul, ao longo da Avenida Sete de Setembro, (que juntamente com o alargamento da Rua do Chile, foi inaugurada com as reformas urbanas de 1912-1916); no caso do Porto, para norte, ao encontro do eixo Clérigos – Praça da Liberdade – Santo António. Também podem ser encontradas semelhanças no papel desempenhado por avenidas abertas no início do século XX, com a Sete de Setembro a acolher, como na dos Aliados, além do comércio, diversas instalações bancárias, e também sedes de poder administrativo, já que enquanto no topo da Avenida dos Aliados se destaca a presença da Câmara Municipal, na Avenida de Sete de Setembro merece realce a implantação do Palácio da Aclamação, nova residência do Governador (1917). De resto, o início do século é um período de intensa actividade urbanística, com a abertura e regularização de artérias na área central de uma

e outra cidade a propiciar os espaços que permitem afirmar uma nova imagem arquitectónica, acolher os fluxos acrescidos de pessoas e mercadorias e sediar os estabelecimentos de comércio e serviços que por esta altura aumentam e se qualificam de forma muito sensível, correspondendo a uma maior procura e acrescida exigência de uma população mais conhecedora e ávida das novidades, seja dos artigos da moda “recém-chegados de Paris”, sejam das soluções milagrosas, dos xaropes e tira-nódoas, aos “chapéus frescos no Verão e quentes no Inverno”.

Em síntese, pode dizer-se relativamente às actividades económicas que, até à década de setenta do século XX, se assiste, no essencial, ao reforço e ampliação do modelo territorial estabelecido em Oitocentos. A área central da cidade do Porto é o centro regional indisputado, expandindo-se e especializando-se (sobretudo no sector financeiro e no comércio retalhista não alimentar, “expulsando” a residência, a pequena indústria e o retalho alimentar generalista). As áreas industriais consolidam-se, em torno da malha urbana principal, aumentando a importância dos núcleos mais afastados. As áreas residenciais, entretanto, consolidam dois tipos fundamentais de diferenciação: entre o centro antigo, desvalorizado, e uma periferia onde o modelo residencial prevaiente é a casa isolada, até meados do século, e uma outra, entre o lado ocidental mais urbano e “inglês” e o oriental, mais rural e “brasileiro”.

A reestruturação que ocorre e o significativo crescimento da malha urbana, são servidos por importantes investimentos em infra-estruturas essenciais, como o abastecimento de água, o saneamento e a electricidade que, com a rede de transportes públicos, ocorrem por todo o mundo urbano, de acordo com preocupações higienistas e de fomento do “livre trânsito” que levam à canalização de rios e à abertura de novas vias, como acontece no Porto com a entubamento do Rio da Vila, sob a Rua de Mouzinho da Silveira (1892) que constitui a via moderna na ligação entre a cota baixa e a cota alta, ou em Salvador com a Baixa dos Sapateiros, sobre o Rio das Tripas (na ligação com a parte leste da cidade). No caso do Porto, a abertura desta via, como o alargamento da Rua do Bonjardim no tramo hoje chamado de Sá da Bandeira, está também associada a um outro elemento fundamental da cidade industrial: o comboio, já que esta via pretende ligar a Alfândega Nova (de 1868) e toda a parte baixa com a nova estação que se projecta para o lugar do Mosteiro de S. Bento. As primeiras estações serão no entanto Devesas, a sul, em Vila Nova de Gaia, que assegura a ligação com Lisboa (1864), Pinheiro de Campanhã, a leste, que estabelece relação com o Minho e o Douro (1875) e Boavista, a oeste, que liga o Porto com o litoral norte até Póvoa de Varzim (1875). A rede fecha-se com a construção da Ponte D. Maria Pia, segundo projecto do francês Eiffel (1877), que permite ligar Devesas e Campanhã, com a abertura dos túneis que permitem o estabelecimento de ligações de Campanhã com S. Bento e com a nova alfândega, em Miragaia, e ainda com a extensão da Linha da Póvoa, até à Trindade (na parte norte da área central da cidade).

Em Salvador, o crescimento industrial é menor. Apesar do aumento do número de estabelecimentos industriais, a fragilidade do sector acentua-se, sobretudo devido às restrições do mercado limitado e à competição com as indústrias do Sul, aumentando ao longo do século XX a diferença entre a cidade e outras do Brasil, onde o processo de industrialização tem grande expressão ao longo do século XX: existirão apenas 15.000 operários em 1954 em Salvador (de acordo com Milton Santos), enquanto no mesmo ano S. Paulo conta com 440.000.

Todavia, a descoberta de petróleo e a implantação da Petrobrás, nos anos 60 do século XX, que teve efeitos na economia do Recôncavo (região em torno da Baía de Todos os Santos), teve igualmente impactos indirectos de grande significado na cidade de Salvador, contribuindo para fortalecer alguns sectores industriais, com destaque para o petroquímico, no município de Camaçari, sem contudo, alterar o fundamental do tecido económico da cidade, com o emprego concentrado no comércio e nos serviços.

Salvador vê chegar o comboio em 1860, data da inauguração da estação que, tal como a ponte ferroviária, fica a dever-se aos trabalhos da engenharia inglesa. A sua localização, ao norte da cidade, na parte baixa, influenciará o desenvolvimento da cidade nessa direcção, levando ao desenvolvimento de novos bairros, que ficaram conhecidos como subúrbios ferroviários (Plataforma, Periperi, Paripe), embora a ferrovia tenha um carácter regional, fazendo a ligação Salvador ao Rio São Francisco, na cidade de Juazeiro.

Note-se que, para lá do seu papel fundamental na circulação, as pontes ferroviárias (em ambas as cidades) e rodoviária (D. Luís I, no Porto), são igualmente importantes elementos de uma arquitectura do ferro que está muito presente em Salvador e no Porto, pelos finais de Oitocentos, seja em mercados, como o Ferreira Borges (1888), no Porto, na Estação Ferroviária da Calçada (1860), em Salvador, em pavilhões de exposições, como o Palácio de Cristal (1865), no Porto, ou até em casas de habitação, como sucede em Salvador, com recurso a importação a partir da Inglaterra, como a residência do cônsul deste país, no Campo Grande.

A criação, diversificação e expansão das redes de circulação rodoviária e ferroviária acompanham a modernização dos transportes. Salvaguardadas as diligências, introduzidas em Salvador em 1851 e que, no Porto, fazem a ligação regular com Lisboa desde 1855, ou as formas esporádicas e pouco regulares de transporte, como o “carroção” do Porto, pode considerar-se que o arranque do transporte colectivo urbano está ligado ao início das viagens em carro sobre carril de ferro e à força das mulas, num transporte inspirado em modelo utilizado nos Estados Unidos e por isso chamado de “americano” no Porto, enquanto que no Brasil adopta o termo de bonde, a partir do nome dos títulos da companhia (“bonds”). Numa e noutra cidade estabelece-se bem cedo, primeiro em Salvador (1866) que no Porto (1872), assegurando de início a ligação entre o Comércio e Península de Itapagipe, ao longo da Baía de Todos os Santos, em direcção ao norte, no primeiro caso e, no segundo, um trajecto ao longo da margem direita do Douro, entre o centro antigo e a área residencial e de lazer que se estabelece na Foz.

A ligação entre a cota alta e a cota baixa continua a constituir preocupação maior em Salvador que instala os primeiros elevadores hidráulicos em 1873, o primeiro “plano inclinado”, em 1889 e constrói em 1930 o actual elevador Lacerda, primeiro prédio modernista de Salvador, em substituição do elevador hidráulico.

A primeira linha de americano é electrificada no Porto em 1895 e é a primeira da Península Ibérica; em Salvador o mesmo ocorre apenas dois anos depois. Ao longo do século XX, diversificam-se as linhas que se expandem para lá do limite municipal, o qual, no Porto, é estabelecido apenas com os contornos actuais em 1895, por altura da abertura da Estrada Exterior de Circunvalação, via anelar que une as barreiras onde se cobram os impostos devidos à entrada de pessoas e mercadorias na cidade.

Em Salvador o sistema de bondes é implantado por várias companhias, que vão sendo progressivamente adquiridas, resultando no monopólio da companhia canadense,

Circular, em 1930. Os principais bairros da cidade são servidos a partir de linhas de cumeada, tendo sempre seus pontos iniciais na parte central, seja na parte alta ou na baixa.

Já bem entrado o século XX, chegarão os Porto os “trólei-carros” de um e dois pisos, movidos a electricidade – que Salvador também conhece na parte baixa da cidade, no período de 1957 a 1969 – e os autocarros, que aproveitam uma rede estelar que servirá sobretudo a ligação da periferia interior e exterior da cidade com o seu centro, assim reforçando uma relação de tipo centro-periferia, com reforço da importância da área central e favorecimento do aumento das migrações pendulares casa-trabalho. Em Salvador o processo é idêntico, com o transporte público a “forçar” o crescimento da malha urbana, com notável expansão na orla marítima, em direcção ao “campo de pouso” de Ipitanga (futuro aeroporto de Salvador). Os primeiros ônibus (autocarros) surgem na década de 20 e vencem a competição aos bondes (eléctricos) que desaparecerão na década de 50 – ao contrário do que acontece no Porto, onde foram resistindo até hoje (embora restringidos à linha nº 1).

Os automóveis surgem na transição do século: em Salvador o primeiro circula em 1901. O seu progressivo aumento leva, em meados de Novecentos, a vultuosos investimentos na rede viária, com destaque para a abertura do Túnel Américo Simas, ligando o Comércio ao leste da cidade. No Porto, o mais significativo prende-se com a criação de um novo eixo de atravessamento, em auto-estrada, a ocidente da área central da cidade, para o que se constrói, em betão, a Ponte da Arrábida (1963) e se liga a Estrada Nacional nº 1 que vem de Lisboa, com o Porto de Leixões – criado a norte para substituir o do Douro (e que passa a ser o principal em 1902 e é significativamente modernizado em 1940 e 1962) – e com o Aeroporto de Pedras Rubras – inaugurado também a noroeste da cidade em 1945, junto à estrada para Vila do Conde, Póvoa de Varzim e Viana do Castelo. Esta via, chamada de Via Rápida, a norte do Douro e a outra que lhe é paralela a leste, dita Via Norte, irão apoiar as grandes unidades fabris e de armazenagem ou reparação que se instalam em meados do século, constituindo-se na sua proximidade diversas “zonas industriais” onde está particularmente presente o sector automóvel (importação, reparação e venda) e o alimentar (refinaria de açúcar, cervejeira,...), por entre fábricas de média e grande dimensão, normalmente com mão-de-obra pouco significativa em relação ao volume de capital envolvido.

Em Salvador, a melhoria da ligação com o resto do Brasil, com a construção da rodovia Bahia-Feira, entre 1918-1929, que será transformada posteriormente em auto-estrada (BR-324), em direcção ao norte, ao lado da baía, levará à implantação de estabelecimentos industriais, depósitos e todo um apoio rodoviário.

Ao surto de urbanização de finais de XIX correspondeu um urbanismo higienista e de livre-trânsito, aparentemente inspirado pela Paris de Haussmann, e que, em ambas as cidades, cria redes infraestruturais, regulariza arruamentos e abre grandes avenidas, urbaniza velhos espaços de ordens religiosas (como nas Carmelitas, no Porto, e das Ursulinas, em Salvador), regulariza ruas (sobretudo no centro da cidade e na ligação regional) e constrói jardins e mercados. No Porto, destaca-se o Vereador Elísio de Melo na urbanização e modernização do centro da cidade, na beneficiação do Mercado do Bolhão e, sobretudo, com a obra emblemática do princípio de século, a abertura em 1916, para norte da Praça da Liberdade, da “avenida da cidade” que viria a designar-se por Avenida dos Aliados, de acordo com projecto do urbanista inglês Barry Parker (do Movimento Cidade-Jardim, o qual também projectou um loteamento em S. Paulo).

Numa época marcada por grandes obras, constroem-se pontes e também se conquista território junto à água. No caso de Salvador, dá-se o alargamento da Rua Chile, na qual são implantados prédios de estilo eclético (como ocorre na Avenida dos Aliados) e a abertura da Avenida Sete de Setembro (1912-1916) e, em paralelo, a constituição de um gigantesco aterro, para a modernização das instalações portuárias, o qual permite a ampliação da área do Comércio, na Cidade Baixa, segundo um plano ortogonal que acolhe algumas centenas de prédios mais, que vão “esconder” os magníficos sobrados do século XVIII. No Porto, os aterros têm lugar na segunda metade de Oitocentos, com grande impacto em Miragaia, onde a praia é sacrificada para a construção da nova alfândega e para a abertura de uma nova via de ligação para ocidente, e na Foz, onde uma outra praia desaparece, com a construção de um paredão de protecção da barra do Douro, que permite dar lugar ao amplo e imponente Jardim do Passeio Alegre (inaugurado em 1888).

Com o Estado Novo e a lenta introdução dos princípios da Carta de Atenas, as cidades sofrem também os efeitos de um urbanismo racional e demolidor. Demolidor sobretudo em Salvador, onde desaparece cerca de metade da parte antiga (substituída por prédios modernistas), catedral incluída, demolida em 1933 para facilitar o percurso do “bonde”. A desvalorização do tecido antigo e a vontade de destacar alguns elementos de referência – os monumentos – não chega a tanto no Porto, onde a abertura da avenida de ligação da Estação de S. Bento à Ponte de D. Luís, a construção de um pequeno túnel junto ao Barredo (na cidade baixa) e a criação de um terreiro frente à Sé e ao Paço Episcopal no início de 40 – na comemoração do duplo centenário da independência e da restauração – sacrificam “apenas” pouco mais de uma centena de casas e os raros imóveis religiosos que são abrangidos pelas acções de renovação urbanística, são previamente desmontados e reedificados algumas centenas de metros mais adiante.

Para além dos efeitos demolidores, o afã de modernização e de monumentalização, de acordo com uma linguagem clássica de inspiração fascista, tem resultados significativamente mais importantes em Salvador que no Porto: aí ficam bem expressos na imagem da cidade, em associação a muitos dos edifícios construídos nos anos 40 por altura da comemoração dos 450 anos da cidade, em 1949, e a alguns equipamentos, como o estádio de futebol (Fonte Nova), - ampliado em 1971 para 100.000 pessoas -, o novo Fórum da Justiça e o Hotel da Baía, em estilo modernista, assim como o Teatro Castro Alves, cujo incêndio adiou sua inauguração para os anos 50. No Porto parecem poder associar-se sobretudo à concepção urbanística e escultórica presente na Praça de D. João I e à imponência do Hospital de São João (1958), edificado entre campos, no extremo setentrional da cidade, e do novo Palácio da Justiça (1961), construído sobre as ruínas do Mercado do Peixe, no extremo ocidental da Cordoaria.

Na sua racionalidade, o urbanismo moderno fomenta a separação das funções, estabelecendo zonas residenciais, zonas industriais, zonas centrais de comércio e zonas verdes, e promove a hierarquização do sistema viário, com separação de diferentes tipos de tráfego (como já se propunha no século XIX).

No Porto, estes princípios, também porque associados ao Plano de Salubridade das “Ilhas” (de 1956) – que mobiliza capital suficiente para a construção de alguns milhares de fogos destinados à “habitação social” –, levam à constituição dos “bairros sociais”, constituídos por blocos de habitação polifamiliar, que albergam, cada um, algumas centenas de famílias, e que se dispõem num aro envolvente da malha urbana consolidada, numa periferia que tinha já recebido ao longo das primeiras décadas do

século XX alguns bairros de vivendas geminadas e de renda resolúvel, num esforço de construção de habitação incentivado pelas graves consequências que advieram para a cidade da epidemia da peste bubónica de 1899 (quando a cidade chegou a estar fechada por cordão sanitário).

Em Salvador, os princípios do “urbanismo moderno” fazem igualmente a sua entrada, com uma especial influência de Le Corbusier, reforçada pela sua passagem pelo Rio de Janeiro. O primeiro plano para Salvador, realizado pelo EPUCS – o Escritório do Plano de Urbanismo da Cidade de Salvador –, porém, foi dirigido pelo engenheiro Mário Leal Ferreira, que estudou nos Estados Unidos, e concluído em 1947, apresentando uma significativa influência norte americana, sobretudo na proposta da construção das avenidas de vale (“freeways”), assim como pela definição de um zonamento da cidade, com bairros comerciais, de transição, industriais e residenciais. Relativamente a estes últimos, estabelece zonas para residência social que serão aproveitadas para a construção das casas e prédios modernistas, cuja ocupação por famílias de menores recursos mais não faz do que minimizar ligeiramente a grave crise habitacional que a cidade vive. De facto, a contínua chegada de pessoas (além dos fracos rendimentos de sua maioria), não dá à cidade o tempo suficiente para encontrar na construção tradicional mecanismos de resposta suficientes, pelo que se geram formas de urbanização e ocupação clandestinas de diverso tipo, seja na forma de “invasões” – favelas onde predominam materiais menos duráveis, de instalação provisória – que se estabelecem com gigantesca expressão, nos anos 40 e 50, sobretudo na área de Alagados, (do lado norte, o mais industrializado e poluído da cidade); seja na forma de bairros populares construídos com tijolos ou loteamentos clandestinos, que vão surgindo um pouco por toda a periferia, a aproveitar a intensa procura e a ausência de solos urbanizados a preços acessíveis para uma população carenciada.

Apesar da instituição do Banco Nacional de Habitação nos anos 60, como responsável pela habitação popular – embora os seus recursos sejam cada vez mais voltados para a classe média, os meios mobilizados não serão suficientes para descomprimir a pressão habitacional e urbanística que se exerce sobre a cidade. De resto, em Salvador e no Porto, outras propostas ficarão adiadas, porventura com menos efeitos negativos e sem que tal lhes retire qualquer mérito ou importância, até porque, em grande parte, virão a marcar a cidade de finais de século, como acontece com o sistema de vias rápidas a aproveitar os fundos de vale da cidade de Salvador, ou, no Porto, com o parque urbano ocidental, ou com uma via anelar, dita de cintura interna, propostas avançadas nos planos de Antão Almeida Garrett (1948 e 1954) e do francês Robert Auzelle (1962), mais tarde retomadas pela equipa de Castel-Branco no plano aprovado em 1989.

A cidade do século XX assiste igualmente ao crescimento em altura, num processo de “verticalização” que se inicia em Salvador pelos anos 30 e que conhece no Porto o seu esplendor nos “arranha-céus” de uma dezena de andares que se edificam na Praça D. João I. Esta praça, aberta em 1957, com a Rua de Ceuta e o fecho de Sá da Bandeira, constituem a derradeira reserva de renovação do centro da cidade, a partir do que se assiste apenas à substituição de alguns edifícios, ou à beneficiação de espaços públicos. Enquanto o fecho da Avenida dos Aliados e a inauguração dos Paços do Concelho em 1956 vêm emprestar prestígio e reforçar a centralidade da Baixa, estas obras vão permitir a edificação de notáveis edifícios, alguns dos quais modernistas, todos apetrechados com os mais modernos elevadores, e que vão sediar serviços do Estado, grande número de consultórios (com grande destaque para a medicina), bancos e estabelecimentos comerciais, entre outros usos “mais centrais”.

Por esta altura também, o Porto conhece no seu centro um conjunto notável de prédios destinados a acolher variados espectáculos, com destaque para o cinema, abrindo ao público o Rivoli, o Coliseu e o Batalha, que se somam ao S. João, o qual fora reaberto em 1918, refeito das cinzas do incêndio de dez anos antes, de acordo com projecto de Marques da Silva, nome maior da arquitectura portuense do início do século. Também em Salvador os cinemas são construídos na área central, a partir de 1911, reforçando a diversidade funcional de um espaço restrito e a atracção exercida sobre um conjunto alargado de pessoas, a horas e dias variados.

Por meados do século, o aumento do trânsito na área central do Porto leva à adopção de medidas diversas, que parte da criação da figura do polícia sinaleiro, que se estreia entre a Praça da Liberdade e a Rua de Santo António, e passa pelo acolhimento de propostas de Auzelle, como a abertura de túneis para a travessia dos peões, junto à Estação de S. Bento, e a construção de um parque de estacionamento em silo vertical, no extremo setentrional de Sá da Bandeira.

Figuras

Porto:

Imagem do edifício da Associação Comercial;

Imagem do "novo centro" (onde está a Câmara), antes e depois da intervenção de 1916;

Imagem do espaço em torno da Sé do Porto, antes e depois da intervenção de 1940;

Planta de Zonamento do Plano Director (1962).

Salvador:

Imagem do edifício da Associação Comercial

Planta de Zoneamento de 1943-1947.

Imagem da área central (P. Verger), dos anos 40, com a presença dos bondes.

5. A metrópole (1970-2001)

5.1. Agentes e circunstâncias

O período de 30 anos iniciado na década de 70, é curto na história das cidades, mas de grande densidade, tendo em conta a amplitude e a intensidade das transformações. No caso português, está especialmente marcado pela emergência do regime democrático, após o golpe militar de 25 de Abril de 1974, e pelo processo de abertura internacional daí decorrente e que culmina com a integração na Comunidade Económica Europeia (hoje União Europeia), em 1986. Os quadros comunitários de apoio e os programas neles inscritos, assim como algumas iniciativas dos governos e das câmaras, associam-se às oportunidades geradas e à textura específica do Porto, para permitir compreender as grandes mudanças operadas na forma como a cidade é vista, sentida e vivida por quem nela reside, ou a ela se desloca periódica ou ocasionalmente. A melhoria muito significativa das condições económicas dos seus habitantes, ajudam melhor a compreender um território expandido pelo aumento da mobilidade (decorrente de um aumento drástico da taxa de motorização e de uma beneficiação sensível das infra-estruturas de transporte). Esta expansão, em resultado do notável acréscimo de área urbanizada, compreende-se também pelos valores elevados de volume de construção per capita, que têm por causas principais, na habitação, a diminuição média da dimensão

familiar, a existência de dupla residência e a não ocupação de parte do edificado (seja o mais antigo, devoluto, seja o mais novo, ainda “à venda”) e, no não habitado, de um aumento do número e área dos estabelecimentos privados e dos equipamentos públicos muito superior ao aumento do número de habitantes.

No caso brasileiro e no contexto de Salvador, que reflecte a realidade nacional, o processo de democratização inicia-se em 1985, após 21 anos de regime militar, e a integração no mercado regional sul-americano (Mercosul) é recente e não permite, nem de longe, vantagens comparáveis às que Portugal obtém com a sua plena integração na União Europeia. Algum desenvolvimento recente, não compensa sequer as perdas registadas durante os anos de 80 e 90, considerados como "décadas perdidas", em que a prioridade máxima foi dada ao controlo da inflação. A recente abertura da economia, reflectindo o contexto neoliberal internacional, além de uma certa modernização tecnológica, não trouxe também o desenvolvimento económico nos níveis necessários para acompanhar o crescimento populacional e, ainda menos, uma menor desigualdade social, o que se vai reflectir na ampliação da violência urbana e no aumento da segregação espacial, com a multiplicação de "condomínios fechados" e ruas privadas (encerradas ao tráfego público normal) e a construção de prédios com sofisticados controles de segurança.

As últimas décadas, são de intensa reestruturação, no tecido económico e cultural, como de uma forma geral em todas as formas pelas quais a sociedade se (re)organiza, com evidente tradução territorial num espaço urbano mais alargado e complexo, à qual a designação de cidade tem já dificuldade em se adequar. Assim é, especialmente no Porto, onde esta dificuldade é acrescida pela escassa dimensão administrativa (42 km²), que se revela claramente insuficiente para, sequer se aproximar, dos fugidios contornos de um tecido urbano descontínuo e significativamente alongado pelas novas vias de relação rápida da rede nacional. Em Salvador, pelo contrário, o município é bastante extenso (mais de 340 km²), o que permite que o crescimento urbanístico se desenvolva no interior do território administrativo.

Na economia, depois de um momento em que o “small” parecia “beautiful”, dá-se a “inevitabilidade” das grandes concentrações empresariais, feitas de expansões e fusões, alimentadas por uma crescente internacionalização que se traduz, designadamente, em nomes (de bancos, marcas comerciais, redes de hotéis e restaurantes, ...) e em formas e imagens mais ou menos estandardizadas (a torre do Sheraton, o anel duplo da MacDonaldis, o verde Benetton, ...), presentes no Porto e em Salvador, como em muitas outras cidades, espalhadas mundo fora. Neste processo de desenvolvimento e internacionalização das economias, verifica-se igualmente uma alteração qualitativa importante, com o predomínio do sector terciário, no emprego como na produção de mais-valia, sobre a indústria e as demais actividades ditas produtivas, o que é especialmente verdadeiro em espaço urbano. As cidades de Porto e Salvador perdem unidades industriais assim como número de habitantes, passando a concentrar, quase só, os estabelecimentos de um terciário social e administrativo (em especial nas áreas do ensino, da cultura e da administração e segurança) e económico (que incluirá, designadamente, o sector financeiro e imobiliário, o comércio retalhista, a hotelaria e restauração e a oferta cultural).

Na economia, como no social e no cultural, fala-se mais e mais de um processo de globalização; territorialmente, questionam-se velhos conceitos, como o de cidade e

mesmo o de centro e periferia, uma vez que se torna difícil aceder ao velho centro (e aí estacionar) e se torna mais acessível para um número alargado de pessoas, locais ainda referidos como periféricos, mas que, como os centros comerciais, se estabelecem em nós de vias de relação fácil e rápida e passam a constituir os locais privilegiados de passeio e de encontro dos habitantes da metrópole.

Urbanisticamente, dada a expansão (descontínua) da malha urbana, seja ela orientada para usos residenciais ou para actividades económicas, Porto e Salvador passam a constituir, quase só, uma parte (dita central) de um extenso aglomerado urbano, que é misto de conurbação e aglomeração, tendo em conta o grau de autonomia diversa que os núcleos envolventes detêm face à cidade histórica. Muito embora, em Salvador, só muito recentemente se possa falar do início de um processo de conurbação com municípios vizinhos, seja pela ligação a Lauro de Freitas (do lado atlântico) ou pela aproximação a Simões Filho (do lado da Baía de Todos os Santos).

Neste processo de expansão, ocorrem significativas variações nas condições de acessibilidade de diferentes lugares urbanos e, não emergem (ou se reforçam) vários centros (histórico, de comércio, de administração, de lazer, ...) e periferias (industrial, rural, balnear, ...), como as oposições de âmbito territorial deixam de estar tão marcadas pela dualidade centro-periferia e aparecem sobretudo associadas às diferenças entre o lado ocidental e o lado oriental, no Porto, e entre norte e sul, em Salvador. Por outro lado ainda, começam a perceber-se melhor os sinais de uma fragmentação urbana, anunciada nas cidades estadunidenses, e marcada já, no Porto como em Salvador, pela emergência dos condomínios fechados, dos espaços de exclusão e dos grandes prédios isolados, assim como, para alguns, pelo aumento das relações directas, por automóvel, entre o local de habitação e o destino, em que os “tubos de relação”, ou vias rápidas, permitem circular por entre “espaço indiferente”, até um destino que incorpora o estacionamento.

Perdida a importância da igreja, senão como referência moral, diminuído o Estado na sua capacidade de fazer cidade, são cada vez mais as empresas, sobretudo as grandes empresas do imobiliário e da construção civil, os principais agentes de urbanismo. A Câmara Municipal, o Governo Estadual (no caso da Bahia) e o Governo Central, remetem-se a um papel essencialmente regulador, intervindo essencialmente no espaço público e em alguns equipamentos, reservando uma maior actividade para os períodos coincidentes com grandes projectos e meios conjunturais capazes de produzir uma transformação particularmente significativa, em associação a um determinado evento e/ou a uma determinada área da cidade, por vezes também a empresas públicas.

Assim acontece no caso do Porto, especialmente com o esforço associado à reabilitação do Centro Histórico, à celebração da Capital Europeia da Cultura, à instalação de uma rede de metro e à realização do Campeonato Europeu de Futebol em 2004. De resto, fora algumas infra-estruturas viárias (como a Via de Cintura Interna), as maiores transformações da cidade ficam a dever-se à acção de grandes empresas privadas, nacionais e multinacionais que fazem construir sedes de bancos e seguros, grandes hotéis, centros comerciais, edifícios de escritórios e muitos outros de uso misto, ou especialmente direccionados à residência, e fazem até boa parte das estruturas de apoio ao edificado (como ruas e viadutos, nós rodoviários, parques e jardins).

No caso de Salvador, deve considerar-se os importantes efeitos urbanizadores resultantes de conjunto muito numeroso de pequenas iniciativas privadas na área da auto-construção. Em contraponto, verificam-se consequências urbanísticas igualmente

muito significativas, em resultado de um número limitado de intervenções de grande dimensão, às quais surgem associadas empresas privadas com alguma expressão económica. Neste caso, destacam-se as construções de hotéis e loteamentos e prédios de luxo. Todavia, o Estado reserva-se ainda uma intervenção muito importante em diversas grandes obras, como na implantação da primeira linha de metro, no grande plano de saneamento "Bahia Azul" e na recuperação de favelas. A sua intervenção fez-se sentir igualmente – e de forma determinante – no embelezamento e valorização da cidade antiga, numa tentativa de ampliar a importância do turismo, com o inconveniente de aumentar os investimentos em áreas já valorizadas (em especial junto à orla atlântica), em detrimento dos bairros populares.

As alterações da distribuição territorial dos usos do solo na cidade e sua envolvência são, antes de mais, simultaneamente causa e consequência do aumento da mobilidade da população. Em primeiro lugar, foi do ponto de vista demográfico que a cidade do Porto começou a perder, o que se manteve na década de 90, com o total provisório de 262.928 pessoas em 2001 a significar uma perda de 13.1% relativamente a 1991 e apenas 20.9% do total da área metropolitana. Seguiu-se a indústria, com as unidades fabris de média e grande dimensão a preferir dispersarem-se em torno da cidade, ao longo de eixos de relação fácil, ou a concentrar-se em áreas industriais criadas especialmente para o efeito. Mais tarde, em 1985, estabelece-se também no exterior do limite administrativo do Porto, embora bem perto deste, o primeiro hipermercado do país, a que se seguiram outros na margem sul e centros comerciais com eles interrelacionados.

Em Salvador, devido à amplitude do seu território, o crescimento populacional continua a dar-se no município, cuja população alcança 2.440.000 habitantes no ano 2000, embora a taxa de crescimento tenha diminuído nas últimas décadas e as áreas centrais continuem a perder população.

As principais unidades fabris foram implantadas em áreas industriais planeadas nos municípios vizinhos, com destaque para o Centro Industrial de Aratu e, em Camaçari, para o Complexo Petroquímico e a fábrica da Ford. Na cidade, o desenvolvimento económico, alimentado também em parte pelo desenvolvimento industrial na periferia, resulta sobretudo numa grande expansão dos serviços e do comércio, com a criação, a partir de 1975, de cinco grandes centros comerciais (Iguatemi, Barra, Itagira, Piedade e Lapa) e diversos hipermercados.

5.2 Espaço urbano

No Porto, a Via de Cintura Interna (VCI) é talvez a obra realizada nos últimos 30 anos com maior impacto na organização do território e no dia-a-dia dos cidadãos. Já proposta no seu sentido estratégico, no Plano Regulador de Antão Almeida Garrett (aprovado em 1954), só é terminada em meados da década de 90, com a inauguração da Ponte do Freixo, a qual permite, pelo lado oriental, o fecho do anel que se inicia a ocidente na Ponte da Arrábida (de 1963). Assim se estabelece uma circular que, qual nova muralha, passa a estabelecer uma separação entre uma “cidade interior” e uma “cidade exterior”, embora atenuada nos seus efeitos pelas vias radiais que saem de um grande número de nós com ligação a Lisboa e Aveiro, a sul do Douro e, a norte, a Viana do Castelo, Braga e Vila Real.

Todavia, o fecho tardio desta circular a leste, faria com que se criassem a ocidente as melhorias condições para a afirmação das actividades do terciário ao longo do período

de expansão económica vivido nas décadas de 80 e 90. As melhorias rodoviárias, que reforçam a acessibilidade intraurbana e regional da área da Boavista, permitem aí a implantação de centros comerciais de primeira geração (de média dimensão e sem hipermercados), bancos e sedes de empresas (que a abertura de Portugal à Europa fomenta), hotéis e restaurantes em grande número (de cadeias internacionais, designadamente), nalguns casos nos espaços antes ocupado por unidades fabris. Este desenvolvimento a ocidente é favorecido também pela proximidade de áreas residenciais onde abundam indivíduos com médio e elevado poder de compra e especial abertura à novidade e pela maior facilidade de edificar grandes volumes, dada a estrutura fundiária, e de construir edificações de maior altura, já que não existem as restrições que vigoram na parte mais antiga da cidade.

Apesar dos contextos diferenciados – do ponto de vista social e económico, designadamente, e também porque a “textura urbana” é já marcadamente diferente – ocorre em Salvador um processo idêntico ao que o Porto vive, o qual aliás é comum a diversas outras cidades. Nesta, do seu lado sul, o espaço livre e as novas frentes de urbanização criadas pelas avenidas que são abertas ao longo dos vales de pequenas ribeiras, permitem a criação de novos bairros verticalizados, ampliando a importância relativa desta área no contexto global da metrópole.

Estas vias, abertas nos 70, invertem a lógica de relação da malha urbana tradicional, implantada nas cumeadas e que, agora, se apresentam de “traseiras” voltadas para as vias fundamentais de relação intraurbana. As “vias dos vales” (as “freeways” do plano de 1947), a par da abertura, na mesma década, da via paralela ao Atlântico, em direcção ao aeroporto, vão permitir igualmente um aumento significativo da fluidez dos transportes e, ao alterar de forma tão significativa o mapa urbano de distâncias-tempo, favorecem a criação de novas centralidades e tornam mais distantes espaços antes centrais.

O novo sistema rodoviário que emerge, vai dar consistência à criação de um novo Centro Administrativo (1972), implantado a cerca de 15km do “velho” centro, junto à via de ligação ao aeroporto e permitir uma importante expansão terciária na península, alimentado, desde logo pelo significativo número de funcionários do novo centro, retirados do centro tradicional. Servido pelas vias dos vales, criou-se o primeiro centro comercial (Shopping Center Iguatemi) – com 220 lojas em 1975, actualmente com 508 estabelecimentos após várias ampliações, além da adição de 15 cinemas Multiplex –, abriu-se o maior hipermercado da cidade e construíram-se importantes loteamentos de luxo: Caminho das Árvores e Itaigara (este com prédios de grande altura).

Este processo de afirmação urbana de uma nova área, tornada mais acessível, vai-se consolidando, sobretudo junto das classes média e alta e dos mais jovens, constituindo-se como um “novo centro” que acentua a “periferização” e subalternidade relativa daquele que, na cidade histórica, era centro único e que, agora, passa a servir essencialmente as classes mais populares.

Até meados de 90, VCI aparte, ocorrem relativamente poucas intervenções infra-estruturais de vulto na cidade do Porto. Talvez que, no domínio rodoviário, as mais significativas sejam a pedonização de algumas ruas do centro, com destaque para a de Santa Catarina, e a construção de alguns túneis no aro pericentral (Avenida de França, Faria de Guimarães e Campo Alegre) para resolver problemas mais graves de cruzamento de tráfego. São raros os novos arruamentos (como a Rua Damião de Góis)

ou o prolongamento de preexistentes (caso da Rua da Constituição). No ferroviário, avulta a construção da Ponte de S. João, em 1991, que vai permitir solucionar o problema do lento cruzamento do Douro sobre o carril único da centenária Ponte de D. Maria I.

Nos anos 90, sob a presidência de Fernando Gomes e de Nuno Cardoso e perante um contexto de aumento das verbas provenientes do Orçamento Geral do Estado e de programas europeus, não só se imprime uma nova dinâmica a diversos processos (a exemplo da reabilitação do centro histórico, ou da animação cultural da cidade), como se promovem iniciativas que prestigiam a cidade e criam oportunidades especiais de investimento, como é o caso das candidaturas, aprovadas, a Património da Humanidade e a Capital Europeia da Cultura, ou a diversos programas especiais de apoio (como o Urban, o Procom e o PER, entre tantos outros).

No domínio das acessibilidades, depois de anos caracterizados sobretudo pela pedonização de algumas ruas, a abertura de um pequeno túnel e a abertura ou prolongamento de 3 ou 4 pequenas vias, multiplicam-se as intervenções de vulto. Para além de diversos túneis e viadutos e das importantes medidas de gestão de tráfego, deve destacar-se a inauguração de duas novas pontes sobre o Douro: a de S. João, em 1991, que vai permitir solucionar o problema do lento cruzamento do Douro por comboio sobre o carril único da centenária Ponte de D. Maria I, e a do Freixo, poucos anos depois, a permitir a ligação rodoviária entre Porto a Gaia, também pelo lado nascente. Actualmente, uma outra encontra-se em construção, junto ao centro (Ponte Infante D. Henrique) e projectam-se duas mais, uma, exclusivamente para peões, unirá as ribeiras de Porto e Gaia, a outra, à cota alta, junto à Ponte da Arrábida, pretende servir o novo comboio rápido com que Portugal pretende ligar Porto e Lisboa e estas cidades com a Espanha e outros países europeus.

Criam-se também, só nos últimos quatro anos, cerca de 4 milhares de novos lugares de estacionamento por toda a cidade, dos quais estão já disponíveis (em Fevereiro de 2002) 1.474 em lugares subterrâneos, junto ao centro da cidade, sob o Jardim da Cordoaria e as praças de Leões, de D. João I e Infante D. Henrique. Importa igualmente referir a abertura de viadutos: o de Massarelos, suspenso sobre o Rio Douro entre a Alameda Basílio Teles e a Alfândega Nova (já desactivada), inaugurado aquando da realização da Cimeira Ibero-Americana no Porto (1998), e o que faz a ligação, junto ao mar, do Castelo do Queijo a Matosinhos, da autoria do catalão Solà-Morales, recentemente terminado de construir pela Sociedade Porto 2001 (empresa pública com capitais do Governo e da Câmara, constituída para gerir as verbas disponibilizadas para a celebração da Capital Europeia da Cultura).

Muitas mais são as obras lançadas: de vias (como a de Nun'Álvares), túneis (com destaque para o de Ceuta aos Carregais, na Baixa), e novos meios de transporte. Neste domínio, é interessante notar a construção de um elevador (em plano inclinado) ligando a cidade alta à parte baixa (junto à Ponte de D. Luís), muito embora o grande projecto, há muito ansiado, seja o da constituição de uma rede de metro que facilite a deslocação no interior de uma malha urbana significativamente congestionada pelo constante aumento dos automóveis e alargamento das distâncias médias percorridas.

Em Salvador, o projecto do metro é igualmente visto como um grande desafio. A linha em construção, parte do interior da península, na área de concentração de conjuntos habitacionais, em direcção ao leste da área central (Lapa). A concentração de linhas de autocarros para essa área, já resultou na implantação de dois centros comerciais aí,

articulados, por uma lado, com as avenidas de vale e o Terminal da Lapa e, por outro lado, com a Avenida Sete de Setembro, eixo tradicional do comércio em Salvador.

No domínio dos transportes há a registar outras significativas melhorias. O hidroviário, foi modernizado com a implantação do sistema de “ferry-boats” em 1970. Por outro lado, o desenvolvimento do transporte rodoviário, e a implantação da Central de Abastecimentos na periferia norte da cidade, levou ao declínio do transporte de mercadorias nos tradicionais saveiros na Baía de Todos os Santos.

É uma cidade do Porto mais preocupada com a qualidade ambiental que assiste à abertura, junto ao mar, de um parque urbano de cerca de 40ha (Parque da Cidade), depois, à criação, também a oeste, do Parque da Pasteleira e de um outro polémico jardim, próximo da Praça da Galiza. A poluição torna-se tema de crescente contestação, conduzindo ao encerramento de fábricas e ao investimento na remodelação da rede de saneamento e construção de duas novas estações de tratamento de águas residuais (Freixo e Sobreiras), tendo em visto a despoluição do Douro, agora eixo central de uma acrescida procura turística.

Mas, os últimos tempos, em especial o ano de 2001, são também (ou sobretudo) de uma decidida aposta cultural da cidade, traduzida em multiplicação e diversificação de eventos, criação de novos públicos e aumento ou reforço de estruturas. Neste domínio, cria-se uma nova Biblioteca Municipal (de Almeida Garrett), recupera-se o Tribunal e Cadeia da Relação, o Museu Soares dos Reis e o Auditório Nacional de Carlos Alberto e inicia-se a construção de uma volumosa e extravagante Casa da Música, projectada por Rem Koolhaas.

Comparativamente, a habitação merece menor atenção, apesar dos investimentos realizados na erradicação de bairros de lata e algumas das já poucas “ilhas” que persistiam, com a construção de pequenos bairros, como nas Condominhas, Fontinha, Ilhéu, Choupós, Viso e Falcão.

Em Salvador, a principal realização – pelas verbas envolvidas e pelo impacto global na cidade – foi a reabilitação e requalificação urbana do centro histórico, iniciada pelo Bairro do Pelourinho, em 1994. A intervenção pública – que já se alargou a 16 quarteirões –, permitiu salvar toda a área da ameaça de ruína e de incêndios criminosos. Mas, por outro lado, já que a opção escolhida foi a de transformar a área em uma espécie de “parque temático histórico”, este processo conduziu, por indemnização, à saída de população residente e à sua substituição por serviços e estabelecimentos comerciais diversos, sobretudo orientados para a procura turística. Este processo, de substituição de usos e de parcial gentrificação e “turistificação”, recebeu amplos recursos estatais também para a organização de eventos culturais os mais diversos, para a implantação de novos equipamentos (como a sede da Fundação Jorge Amado e alguns pequenos teatros e casas de espectáculos) e para a construção de estruturas de apoio à acessibilidade (com destaque para dois grandes parques de estacionamento verticais, com acesso pela Baixa dos Sapateiros).

A pensar no turismo, assim como no embelezamento geral da cidade, foram igualmente criados ou equipados uma série de espaços verdes, como o Parque do Pituáçu, entre o Centro Administrativo e a orla atlântica, o Parque da Cidade, junto ao Bairro da Pituba e ao novo Bairro de Itagira, além do ajardinamento e embelezamento em torno do Dique do Tororó, com a implantação de várias estátuas de orixás, divindades dos cultos afro-brasileiros.

Quanto à questão habitacional, depois do encerramento das actividades do Banco Nacional de Habitação (que foi responsável pela construção de mais de 20.000 unidades habitacionais no interior da península), a população teve que resolver o problema por conta própria, sobretudo através do crescimento em altura dos bairros populares, com a improvisação de novos pisos, através da construção de lajes em cimento. O esforço estatal neste domínio orientou-se sobretudo para a infra-estruturação de alguns bairros e a urbanização de parte das favelas, designadamente através de programas financiados pela Caixa Económica Federal (sucessora do B.N.H.), como o "Viver Melhor", realizado em conjunto com o governo estadual.

Em geral, e sobretudo do ponto de vista económico, pode falar-se, no Porto, de uma expansão para oeste, ocorrida com vigor ao longo das últimas duas décadas, a qual permite espriar, a partir da Boavista, unidades de comércio e serviços de elevado "standing", onde avultam ourivesarias, representações de automóveis de luxo (Ferrari, Mercedes e Jaguar, designadamente) e casas de vestuário de alta costura, por entre os melhores hotéis (como o Sheraton, o Meridien e o Ipanema Park), os andares de luxo, os consulados e as sedes de instituições de prestígio (como as fundações Eng^o António de Almeida, Cupertino de Miranda e Ilídio de Pinho e a Associação Empresarial Portuguesa). Para norte, até ao aeroporto, e para sul da Boavista (também do lado oeste, portanto), as vias de ligação rápida e a postura mais aberta do poder local para este tipo de estruturas, entre outros factores, favorece a instalação de grandes unidades comerciais, num eixo fundamental de âmbito metropolitano, que se estabelece do NorteShopping ao GaiaShopping, onde pontuam três grandes centros comerciais e quatro hipermercados, a que se somam, no interior da cidade do Porto, diversos centros comerciais de menor dimensão.

Em contrapartida, o centro torna-se "tradicional" e cada vez mais "distante", com progressivo aumento dos já significativos espaços devolutos, avanço do comércio de produtos de baixo custo, realizado designadamente por chineses e indianos, assim como pelo alastrar de uma identificação com a insegurança e a prática de prostituição e do consumo de substâncias tóxicas. Contrariando esta dinâmica de estagnação e "perda", registe-se a abertura do centro comercial Via Catarina e de uma loja FNAC (também na Rua de Santa Catarina) e a recuperação dos cine-teatros S. João, Coliseu e Rivoli. Em 2001, o esforço público convergiu igualmente na "Baixa", com o Governo, a Câmara, a Sociedade Porto 2001 e a Sociedade de Transportes Colectivos do Porto, a reestruturar de perfis e repavimentar arruamentos e passeios, a criação condições para a instalação de uma rede de eléctricos, a criar parques de estacionamento e a animar, valorizar, expandir e/ou abrir instalações culturais (museus, bibliotecas, galerias).

Na parte mais antiga, a constituição de um organismo de reabilitação urbanística (o CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira-Barredo) em 1974, incorporado na Câmara do Porto em 1980, vai favorecer uma dramática melhoria das condições de boa parte do parque habitacional e na qualidade e conforto do espaço público, ou ainda, com a Fundação para o Desenvolvimento do Centro Histórico, no "desencravar" de um "gueto" que hoje, em sua boa parte, constitui um dos locais mais percorridos pelos que visitam a cidade. De resto, o turismo, como as actividades de lazer realizadas por uma população jovem, constituem hoje um factor essencial na animação deste espaço, muito especialmente na proximidade do Rio Douro, a caminho da foz, onde a cidade redescobre em espaço que havia sido significativamente

desvalorizado até finais do século XX e se articula com as caves do vinho do Porto, estabelecidas na margem esquerda, em Vila Nova de Gaia.

Entretanto, a oriente, a “Cidade das Antas” obriga a uma forte recomposição urbanística da área envolvente do Estádio do F. C. do Porto, já que inclui novos equipamentos (novo estádio, pavilhão multiusos) e espaços residenciais e comerciais (um centro com hipermercado) numa parcela de dimensão significativa, situada em torno de um nó da VCI. À intervenção em torno das Antas, soma-se a abertura da Alameda 25 de Abril e da Alameda de Cartes (em construção), que favorecem a ligação do centro da cidade ao lado nascente. Neste lado, também a renovação da estação ferroviária de Campanhã e a abertura de uma das linhas de metro (com prolongamento a Gondomar), poderá facilitar uma desejável atenuação de um visível desequilíbrio entre o lado ocidental e oriental: que se prolonga, do lado do mar, para sul, até à Granja (Vila Nova de Gaia) e Espinho e, para norte, por Leça da Palmeira (Matosinhos) e Vila do Conde, até Esposende, enquanto que, do lado oriental, se prolonga pelo interior de Valongo e Gondomar, com bolsas de exclusão acentuada em S. João de Deus (NE do Porto), Triana (Rio Tinto) e S. Pedro da Cova (Gondomar).

Em Salvador, o Shopping Center Iguatemi, passa a constituir, no interior da península, o elemento polarizador de uma nova centralidade e de uma nova axialidade, na medida que os principais eixos direccionados para esse novo centro, estão sendo ocupados por prédios modernos de escritórios, com a transferência de importantes empresas (como os escritórios das companhias aéreas Varig e TAM, alguns inclusive adoptando cores e desenhos geométricos originais).

Tendo sido transformado, nos anos 70, em área prioritária para implantação dos conjuntos habitacionais, o centro da península foi alvo de processos de implantação clandestina (“invasões”) em torno dos conjuntos, criando-se novas tensões sociais e ampliando-se a segregação residencial. Todavia, a opção da localização da primeira linha de metro deverá vir a favorecer o desenvolvimento desta área, actualmente composta quase só por bairros dormitórios, com a notável excepção da sede da Universidade do Estado da Bahia.

O principal acesso rodoviário de Salvador (BR-324), a auto-estrada que liga Salvador a norte, com o município de Feira de Santana e o resto do Brasil, consolida-se como grande eixo de expansão da cidade, com a continuação da implantação de estabelecimentos industriais e comerciais grossistas. Mas, nesta área setentrional, houve um quase abandono e grave sub-equipamento, assim como ao longo da Baía de Todos os Santos, aí se concentrando os maiores efectivos de população pobre da cidade, inclusivamente com a transferência para esta área de habitantes da primeira “Invasão das Malvinas”, realizada ao longo da Avenida Paralela.

Em contrapartida, o sector sul (Vitória), com os seus prolongamentos pelo Bairro da Barra, foi objecto de grande dinamismo imobiliário, com construção em altura e intensa valorização do solo, em detrimento dos magníficos palacetes do século XIX e do início do século XX. Alguns prédios têm uma piscina em cada andar e teleféricos ligando-os à Baía de Todos os Santos. Chegam a ultrapassar os 20 andares e existem apartamentos transaccionados por mais de um milhão de dólares.

O Bairro de Ondina, já na orla atlântica, concentra muitos dos grandes hotéis da cidade, com destaque para o Othon, com 268 apartamentos. Na proximidade, o Bairro de Rio Vermelho é o local de eleição para a animação nocturna, apresentando grande quantidade de restaurantes e cafés. Aí existem igualmente vários hotéis em construção,

junto ao Transamérica e ao antigo Meridien, (de 425 apartamentos), agora com a denominação de Carlton, desde a sua aquisição pelo grupo português Pestana.

A orla atlântica, apesar do controle da altura das construções, corresponde a um outro vector de crescimento de Salvador, situado entre a Avenida Paralela o litoral. Esta área teve a sua ocupação por loteamentos consolidada na década de 70. Nos últimos anos, destaca-se a implantação de diversos estabelecimentos voltados para o lazer e o turismo, com destaque para o Aeroclube Plaza Show, espécie de centro comercial aberto, que conta também com cinemas Multiplex e tem grande afluência de jovens. O aeroporto, com 90 voos diários, é um elemento essencial desta área da cidade, estando em curso obras de duplicação da sua capacidade, tendo em vista o aumento dos fluxos turísticos, sobretudo em períodos especiais, como no Carnaval.

Por seu lado, o antigo Bairro do Comércio, apesar de ainda manter um número importante de estabelecimentos bancários e financeiros, não participa desses processos de dinamização, contando com inúmeros prédios em ruína, incluindo belíssimos exemplares da arquitectura do século XVIII, apesar da implantação de novas actividades (centro de venda de artesanato do Mercado Modelo, marinas, restaurantes, ...) e da possibilidade de reformas na zona portuária, designadamente com o desenvolvimento do projecto da Via Náutica, que inclui a criação de vários cais de atracação na orla da baía e a ampliação do transporte hidroviário.

Um dos principais resultados de todos os processos que concorrem para a reestruturação urbana, é a transformação da grande metrópole baiana, numa cidade cada vez mais segregada: de um lado, a cidade "turística", embelezada, com grande acessibilidade, verticalização e modernidade, sobretudo nos seus lados sul e na orla atlântica e, do outro, sobretudo no lado norte, na orla da baía e no interior da península, onde está concentrada a maioria da população pobre de Salvador, as partes menos infra-estruturadas e equipadas, em que as condições ambientais e de habitação são mais precárias. O antigo "centro histórico" fica, geográfica e simbolicamente, no meio das "duas cidades", em processo de reabilitação, recebendo, segundo os dias (assim como as praias), um maior afluxo de parte da população das "duas cidades".

6. Conclusões

A conclusão fundamental a retirar da comparação dos percursos realizados pelo Porto e por Salvador, é, sem dúvida, a de uma grande proximidade na forma como temporal e espacialmente ambas evoluíram, muito embora se verifique um maior distanciamento com a independência, acentuado nas últimas décadas, pela crescente integração europeia de Portugal e pelo abrandamento económico do Nordeste Brasileiro, com o reforço do "centro de gravidade político-económico" no sul do país e pela estagnação económica vivida ao longo de boa parte dos finais do século XX.

A leitura dos territórios, do papel desempenhado pelos principais agentes de transformação e a abordagem dos contextos históricos, ajudam a melhor compreender o percurso de cada cidade e as proximidades e distanciamentos entre ambas. Sendo todavia certo que algumas diferenças são não menos importantes e significativas que muitas das semelhanças e que muitas das coincidências têm uma razão conjuntural que fez com que se replicassem em muitas cidades de todo o mundo, permita-se, neste fecho, reforçar as proximidades entre estas duas cidades, mesmo porque, pela sua

quantidade, permanência temporal e significado territorial e cultural, merecem bem todo o realce e mais estudo.

Nas circunstâncias, a longa história comum contribui para compreender melhor os percursos relativamente próximos. Importa aqui destacar, em especial, a importância da presença em Salvador de habitantes originários do Norte de Portugal (oriundos da cidade do Porto, ou a partir desta, quase todos) e do comércio que se estabelece entre ambas as cidades. Coincidiram também, Porto e Salvador, nos seus períodos de maior apogeu, muito em especial ao longo de todo o século XVIII, quando a troca de produtos, entre outros aspectos – a quei acresce também, numa e noutra, a presença de comerciantes ingleses –, favorece um desenvolvimento que se vai traduzir, designadamente, em intervenção arquitectónica e urbanística, mais e melhores equipamentos públicos e crescimento demográfico, económico e da mancha urbana.

É certo que, a partir da independência, a separação traduz-se em divergência nos caminhos, com o Porto a crescer como cidade industrial, fortemente ligada com o Noroeste denso, enquanto Salvador perde a função de capital e não consegue afirmar-se – senão muito tardiamente e à custa de municípios vizinhos – como metrópole de uma região industrial, incapaz de acolher, no emprego e na habitação, o forte acréscimo demográfico registado desde meados do século XIX. Ainda assim, até hoje, afirmam-se ambas como importantes capitais regionais, actuando como importante contraponto, face à concentração económica e política nas capitais económicas e políticas dos respectivos países, em cujo papel adquirem particular notoriedade alguns políticos de finais do século XX, como Fernando Gomes no Porto e Antônio Carlos Magalhães em Salvador (os quais, curiosamente, viram ambos recentemente diminuída a sua capacidade de influência).

Entre os agentes, note-se que, em ambos os casos, a Igreja está directamente associada ao essencial do desenvolvimento da cidade até meados do século XIX. Avultam, ainda hoje (apesar do desaparecimento de alguns), os mosteiros e igrejas que atestam o seu poder, pelo seu elevado número, pela dimensão (como no caso das instalações dos bispos ou dos jesuítas) e pela riqueza decorativa (com maior expressão no caso das igrejas de S. Francisco). Para lá das edificações que fizeram construir e que marcaram e marcam a cidade e da sua importância no aluguer de imóveis (caso da Ordem da Misericórdia e também dos beneditinos em Salvador), foi relevante o desempenho das ordens religiosas no urbanismo – a que se soma o bispo e cabido, no caso do Porto –, em especial através de processos de loteamento (junto ao mar, em Salvador, ou no Morro da Vitória, no Porto).

A Coroa teve igualmente um papel importante, designadamente no Porto, tendo o rei mandado abrir ruas e implantar diversos equipamentos (destacaram-se D. João e D. Manuel). Já no século XVIII, através do seu ministro Marquês do Pombal, favoreceu a modernização e expansão de ambas as cidades, de acordo com modelos de racionalidade renascentista que marcaram fortemente o tecido urbano e favoreceram a expansão urbana.

Num tecido social onde aumenta a diversificação e os negociantes vão adquirindo influência, os ingleses constituem um grupo de elite, que ganha notoriedade a partir de finais do século XVIII, embora se auto-segregue. Está na base de diversas realizações urbanas, com adopção de referenciais arquitectónicos neoclássicos, valorizam a ligação ao comércio e ao sector financeiro, desempenhando, territorialmente, um papel

essencial no prestígio que adquire a área próxima do Atlântico (a sul em Salvador, a oeste no Porto). Mas não só os ingleses, como outros mercadores (portugueses), têm um papel de grande importância que se perde, em Salvador, com a independência (e são parcialmente substituídos no comércio alimentar pela imigração galega), ou se transforma, com a industrialização de finais de Oitocentos, no Porto.

Os escravos, ocupam a base da pirâmide social de Salvador, a qual no Porto é preenchida pelos galegos, seguindo-se, – temporalmente também – os imigrados, provenientes do interior rural, que, pelo seu elevado número, a cidade tem dificuldade em acolher.

Ao longo do século XX, a internacionalização das economias e a sua concentração, fazem das empresas (em especial de algumas, relativamente poucas, dos sectores financeiro, comercial, da construção civil e do imobiliário), os principais agentes de transformação e desenvolvimento, apesar da afirmação do poder civil por via do reforço de competências, meios financeiros e notoriedade e da maior capacidade de articulação com o governo e da maior notoriedade da “sociedade civil” (onde a cultura e o desporto adquirem especial capacidade de influência).

No território, importa destacar de forma muito especial o diálogo entre a parte alta e a parte baixa, seja nos primeiros tempos, entre espaço defensivo alcandorado e “frente comercial” voltada às relações com o exterior, seja, mais tarde, na difícil articulação viária (e de transporte público) entre ambas. Urbanisticamente, destaque-se ainda a conquista de terreno à água que ocorre em finais do século XIX e princípios do século XX na parte baixa, por oposição a acções de arrasamento que acontecem em meados de Noceventos, na parte alta, as quais tiveram particular violência em Salvador.

Até ao século XIX, os mosteiros e conventos constituem os principais elementos de estruturação do crescimento inicial da cidade, actuando como limite do tecido urbano, orientadores do crescimento e referências nos percursos internos que se estabelecem. As muralhas e as portas condicionam igualmente, em muito, o desenvolvimento espacial, contribuindo (com os diques, em Salvador) para uma expressão radioconcêntrica que a cidade conserva na sua parte mais antiga e que reproduz hoje, a outra escala, nas grandes vias de relação regional.

O fim do Antigo Regime, para além das alterações de posse que vão dar lugar ao aparecimento de novos equipamentos (com destaque para a sede das associações comerciais), traduz-se pela construção de uma nova centralidade. As vias fundamentais desse novo centro (Avenida dos Aliados, no Porto, e Avenida Sete de Setembro, em Salvador), estão marcadas formalmente pela imponência da arquitectura eclética dos seus edifícios, pela diversidade e especialização funcional dos estabelecimentos que se abrem e pela importância da presença administrativa.

As transformações territoriais vão acompanhadas de um reforço da relação da cidade com a região e de um aumento da mobilidade que facilita a segregação de usos e do tipo de áreas residenciais. Assim, para além da relação centro-periferia que se estabelece, vai-se reforçando uma outra, entre uma área mais valorizada e de maior dinâmica (a oeste, no Porto, a sul, em Salvador), beneficiadas pela disponibilidade de solos, maior facilidade de construção em altura, boa qualidade paisagística e prestígio adquirido (designadamente pela fixação pioneira dos ingleses) e, também (causa e consequência, simultaneamente) pelo facto de aí ocorrerem – mais cedo – as maiores alterações nas infra-estruturas de transporte rodoviário e se situarem alguns dos equipamentos mais

importantes da nova metrópole (como aeroporto, centros comerciais e lugares de lazer nocturno).

As últimas décadas marcam-se pela intensidade e amplitude das transformações que têm lugar, assim como pela sua influência sobre um espaço extremamente vasto, em que as vias de relação e a crescente mobilidade adquirem um papel essencial. Com o comboio (e as pontes que asseguram a sua chegada à cidade), o eléctrico (bonde) e o autocarro (ônibus), as cidades de Porto e Salvador expandem-se e reestruturam-se, valorizando ao longo do século XX o reforço do novo centro. Nas últimas décadas, dá-se uma sensível beneficiação da rede viária, com a Ponte da Arrábida, a Via Norte, a Via Rápida e mais tarde a Via de Cintura Interna, no Porto e as vias dos vales e a ligação ao aeroporto em Salvador, a favorecerem a expansão verificada para o lado do Atlântico, sobretudo a partir do eixo de ligação ao aeroporto, com o primeiro “shopping center” e outros grandes centros comerciais, hipermercados, hotéis e restaurantes, bares e discotecas e boa parte dos melhores estabelecimentos de venda de bens de consumo raros e sofisticados.

Hoje, uma e outra cidade vivem afastadas entre si: uma voltada para a Europa (mas ainda e sobretudo para o Minho, o Douro e a Galiza) e encontrando no consumo uma das maiores necessidades de boa parte da sua população (tornando praticamente universal o frigorífico e a televisão, depois o automóvel, hoje o telemóvel, amanhã o computador); outra tomando por referencial o “american way of life” e assumindo uma marcada diferenciação entre as formas de viver de populações fisicamente próximas, mas, de facto, a viverem em mundos aparte, onde uma larga maioria se situa abaixo do limiar mínimo desejável.

Numa e noutra cidade parecem aumentar as segregações, crescendo também a fragmentação social, de base territorial designadamente, que hoje pode apenas ser (re)orientada por operações dispendiosas e complexas, de âmbito geográfico alargado, articuladas com outras de grande escala, ou direccionadas a comunidades específicas.

Os desafios de um futuro incerto parecem passar, também – e sobretudo numa dita “visão estratégica” – por apostas que as cidades fazem na área do turismo e da cultura. O centro histórico, considerado Património da Humanidade, constitui em ambos os casos, a principal atracção (a que se soma sobretudo a praia em Salvador, ou o “turismo de negócios” no caso do Porto). Em Salvador, a recuperação no centro, levou ao seu despovoamento e intensa “turistificação”; no Porto, tenta-se manter a população no tecido antigo, embora seja evidente a incapacidade de sustentar o abandono residencial na área mais comercial, ou mesmo manter a sua vitalidade económica, face ao aumento de centros comerciais e outras atracções de âmbito metropolitano.

No Porto, a requalificação da Baixa e as intervenções nas frentes de rio e mar (em boa parte associadas ao facto de em 2001 a cidade ter sido escolhida como capital europeia da cultura), ou a construção, por largos milhões de euros de uma Casa da Cultura, serão parcialmente “compensadas” pela construção da “Cidade das Antas”, do lado oposto ao Atlântico, que para além de prédios residenciais e um centro comercial com hipermercado, inclui um novo estádio e pavilhão para jogos e espectáculos. Mas é sobretudo no metro – e no aumento da mobilidade que ele trará – e no domínio ambiental e cultural que se colocam os maiores desafios, seja pelos elevados níveis de poluição do ar e da água, pela necessidade de mais e melhores espaços de recreio, ou pelas crescentes exigências de um público mais desejoso de aceder a exposições, espectáculos e outros eventos de âmbito cultural. Todavia, talvez que o maior desafio

possa ser, sobre todos os demais, os de articulação metropolitana, os de resposta aos desafios de cidadãos que, dada a escassa dimensão do Porto e a mobilidade acrescida, são, cada vez mais, residentes num município, trabalhadores noutro e consumidores noutro ainda, combinando os seus tempos de vida num território alargado a que o poder local tem dificuldade em responder, com consequências na qualidade de vida e na competitividade de base territorial.

Em Salvador, o projecto de recuperação da parte histórica da cidade pode ser considerado como um sucesso, tendo em vista o seu estado anterior, apesar de todas as críticas que podem ser efectuadas sobre as opções escolhidas. Fica o contraste com o relativo abandono da Cidade Baixa, sobretudo o Bairro do Comércio, que ainda conta com belos exemplares da arquitectura civil do século XVIII, assim como do magnífico prédio da Associação Comercial. Embora uma série de projectos tenham sido iniciados nessa parte da cidade, seja pelo Estado (Via Náutica) ou por capitais privados (nova marina, restaurantes em antigos trapiches, barcos de passageiros do tipo catamarã com capacidade para centenas de pessoas), na verdade, o património urbanístico permanece ainda na sua maior parte por recuperar, numa situação que lembra a deterioração do Bairro do Pelourinho, antes do processo de requalificação.

Os problemas ambientais em Salvador não são graves porque a industrialização é periférica, mas as deficiências de saneamento na periferia ainda não foram totalmente resolvidos e a questão torna-se mais grave nas áreas de risco (zonas inundáveis e encostas), as quais foram ocupadas por “invasões”.

A questão cultural é contraditória: os equipamentos são razoáveis em torno do "centro histórico", enquanto que a periferia é mal equipada, o que contrasta com um meio cultural muito rico, devido à combinação dos contributos das diferentes culturas (indígena, lusa e africana), que resultaram numa riqueza de produção sobretudo musical (mas também na alimentação, na dança, no teatro e na literatura), que está dando origem a uma indústria cultural emergente, com impacto em todo o país e um pouco por todo o mundo.

A implantação da primeira linha de metro pode contribuir para uma importante mudança da segregação territorial estabelecida, na medida em que faz a ligação entre os bairros populares da área central da península com a área em torno do centro tradicional. Esta opção poderá favorecer o sector central da península, tanto mais que não está prevista a ligação com a área de maior expansão da cidade, ou seja, em torno do Iguatemi. .

Na dimensão supramunicipal, de facto toda a Região Metropolitana de Salvador é hoje um espaço de fluxos, com a cidade de Salvador a funcionar quase como um "município dormitório" para os trabalhadores dos distritos industriais localizados em municípios vizinhos, muito embora a recente implantação da fábrica da Ford possa eventualmente contribuir modificar esse modelo, na medida em que o transporte dos trabalhadores não será subsidiado, o que favorecerá a sua fixação na proximidade.

A expansão actual de Salvador dá-se essencialmente de uma forma linear, ao longo da orla atlântica, em direcção ao norte, verificando-se que a urbanização contínua ultrapassa já o aeroporto. Construem-se sobretudo bairros de elevando “standing” (a exemplo do loteamento Villas do Atlântico, distante cerca de 30 km do centro de Salvador), que se prolongam pelo Município de Camaçari, numa urbanização atraída por novos fluxos, devidos à implantação de uma série de “resorts” turísticos em Sauípe, a 70 km de Salvador, indicando novas formas de ocupação urbano-regionais. Esta ocupação ao longo da orla, é acompanhada, em paralelo, no interior do continente, pela

implantação de bairros populares, o que prolonga formas espaciais segregadas, que se comunicam através da aquisição/prestação de serviços de baixa remuneração, indicando as permanências de uma sociedade que ainda não resolveu a questão da desigualdade e da pobreza, o que constituiu, sem dúvida, o seu principal desafio, muito embora não dependa apenas de Salvador, mas do conjunto da sociedade brasileira e, até, de empresas e conjunturas internacionais.

Bibliografia seleccionada

A) PORTO:

Alves, Jorge Fernandes (1994) – *Os brasileiros: emigração e retorno no Porto Oitocentista*, Porto, edição do autor.

Costa, Agostinho Rebelo da Costa (1788) – *Descrição topográfica e histórica da cidade do Porto*. Oficina de António Alvarez Ribeiro.

Fernandes, José A. Rio (1997) – *Porto: cidade e comércio*, Porto, Arquivo Histórico da C.M. do Porto.

Jorge, Ricardo (1930) – *Brasil! Brasil!*, Lisboa, Empresa Literária Fluminense.

Marques, Helder; Fernandes, José A. Rio Fernandes; Martins, Luís Paulo (1990) – *Porto: percursos nos espaços e nas memórias*, Afrontamento.

Oliveira, J. M. Pereira de (1973) – *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.

Ramos, António Oliveira, org. (1994) – *História da cidade do Porto*, Porto, Porto Editora.

B) SALVADOR:

Bahia. S. I. C. / C. F. T (1975) – *Inventário de Proteção do Acervo Cultural. Vol. 1. Monumentos do Município de Salvador*. Salvador.

Caldas, José Antonio (1951) – *Notícia Geral de toda esta Capitania da Bahia desde o seu descobrimento até o presente ano de 1759*. Salvador, Beneditina.

Ott, Carlos (1955) – *Formação e Evolução Étnica de Salvador*. Salvador, Manu.

Pyrard de Laval, François (1679) – *Voyage de François Pyrard de Laval contenant sa navigation aux Indes Orientales, Maldives, Moluques, & au Brésil...* Paris, L. Billaine.

Santos, Milton (1959) – *O Centro da Cidade do Salvador*. Salvador, Progresso.

Souza, Gabriel Soares de (1987) – *Tratado Descritivo do Brasil em 1587*. São Paulo, Nacional.

Vasconcelos, Pedro de Almeida (no prelo) – *Salvador: Transformações e Permanências (1549-1999)*. Ilhéus, Editus.

Vilhena, Luís dos Santos (1969) – *A Bahia no Século XVIII*. Salvador, Itapuã (Orig. 1802).