

## **A expansão (sub)urbana da cidade do Porto na 2.ª metade do século XIX**

Jorge Ricardo Pinto - mirpinto@netcabo.pt ;

suburbanização, século\_XIX, geografia\_social, morfologia\_urbana, estudos\_portuenses.

Na segunda metade do século XIX, a liberal cidade do Porto assistiu à chegada em massa de população principalmente nortenha que fugia aos enormes problemas da ruralidade portuguesa de então, onde a fome e a pobreza grassavam, devido aos maus resultados agrícolas, às pragas do oídio e da filoxera, mas também devido à alteração económica e funcional dos espaços rurais após a desamortização dos bens da igreja. Em menos de metade de um século, os censos de 1864 e 1890 mostram que a população da cidade aumentou em cerca de 50%, vendo-se esta obrigada a resolver um profundo problema de habitação.

Devido a este excesso de oferta de mão-de-obra, os salários eram necessariamente baixos num período de inflação severa, pelo que a solução residencial para esta população passou, acima de tudo, pela construção de ilhas: longas filas de casas minúsculas com cerca de 16m<sup>2</sup>, sem água potável, nem ventilação cruzada, que eram construídas lado a lado nas traseiras dos longos lotes burgueses. Estes, haviam sido desenhados, na sua larga maioria, na primeira metade do século XIX mas foram apenas ocupados de forma intensa na segunda metade do século, devido a um turbulento arranque de XIX, com as invasões francesas, as epidemias de cólera e o Cerco do Porto. Ao mesmo tempo, fugindo às ameaças epidemiológicas e resguardando-se de uma população subnutrida e imbuída de “perigosas” ideias socialistas, a classe mais abastada refugiava-se em palacetes urbanos construídos nas vias Setecentistas de origem Almadina ou nas novas urbanizações que se desenvolviam na periferia da cidade ou nas velhas quintas da cidade central que, até então, tinham resistido à urbanização. Falamos do culto da privacidade que a comunidade britânica introduziu na forma de estar do portuense.

Nesta altura também, a revolução dos transportes complexificava a estrutura interna da cidade, sobretudo graças à implementação e vulgarização dos transportes sobre carris em diferentes escalas: os de cariz regional e nacional, como o caminho-de-ferro; mas também os de faceta local ou intra-urbanos, como o americano (primeiro) e o eléctrico (depois). A chegada do comboio à estação de Campanhã, entre tantos outros impactos territoriais, possibilitou a chegada rápida e cómoda ao Porto da referida população migrante, vinda sobretudo do Douro, do Minho e das Beiras, mas também da Galiza. O desenvolvimento da rede interna de transportes metamorfoseou a pré-industrial mistura social do centro numa cidade de duas faces bem vincadas: a cidade da produção, onde pontificavam as fábricas, as pequenas indústrias e os bairros residenciais pobres, e a cidade do consumo, onde os

palacetes da classe social mais elevada e os espaços de lazer (como os parques, jardins e as praias chiques) imperavam.

O presente texto pretende por isso compreender como decorreu este processo de (sub)urbanização do Porto e quais os padrões territoriais fundamentais que se desenvolveram. Para tal, descodificará as causas e consequências da segregação residencial de base social que decorreu na cidade de então (no Porto, como no resto das grandes aglomerações urbanas do mundo ocidental) e analisará as flutuações no tempo e no espaço dos avanços e recuos físicos da cidade, seguindo os princípios enunciados pela escola conzeniana de morfologia urbana.

Para tal, a metodologia utilizada para este trabalho prendeu-se sobretudo com o levantamento de dados a partir de três fontes: os livros paroquiais de baptismo, as plantas ou registos cartográficos de obras públicas e os requerimentos e licenças de obras privadas submetidas à Câmara Municipal do Porto e à Câmara Municipal de Gaia. Especialmente, definiram-se as seis freguesias que compõem o anel de desenvolvimento do Porto Oitocentista. Quatro na margem Norte do Douro: Massarelos, Cedofeita, Santo Ildefonso e Bonfim. Duas na margem Sul: Santa Marinha e Mafamude. Temporalmente, fixaram-se as datas deste estudo no período que medeia a chegada do primeiro comboio à estação das Devesas, em 1864, e a chegada do primeiro comboio à estação de São Bento, em 1896.

Desta forma, foram levantados todos os baptismos ocorridos nestas 6 freguesias em 1864 e em 1896, permitindo desta forma estabelecer um quadro comparativo da situação num momento e noutro, bem como os contrastes internos do anel de desenvolvimento, no que se refere à naturalidade dos pais e mães de baptismo, às suas profissões e à sua residência.

Por outro lado, foram levantadas todas as obras públicas e privadas submetidas ou executadas pelos referidos municípios nestas 6 freguesias, no espaço de tempo que medeia estes trinta e dois anos, permitindo um acompanhamento do ritmo de construção ao longo do tempo, bem como as flutuações espaciais que decorreram nesta coroa de desenvolvimento em seis tipologias diferentes: conjuntos edificados, nova construção, acréscimos, reconstrução, obras de beneficiação e ilha.