

# A EXPANSÃO (SUB)URBANA NO PORTO ROMÂNTICO.

## O CASO DA FREGUESIA DO BONFIM

**Jorge Ricardo Pinto**

ISCET | Instituto Superior de Ciências Empresariais e do Turismo  
CIIC | Centro de Investigação Interdisciplinar e Intervenção Comunitária

### RESUMO

A partir de meados 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. Em menos de metade de um século, os censos de 1864 e 1890 mostram que a população da cidade aumentou desmesuradamente, 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, 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.

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. 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 compreender como decorreu este processo de (sub)urbanização do Porto, em particular na freguesia do Bonfim, 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.

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.

### PALAVRAS-CHAVE:

suburbanização, século XIX, geografia social, morfologia urbana, estudos portuenses.

**ABSTRACT**

From the mid-nineteenth century onwards, the liberal city of Porto witnessed the mass arrival of northern people fleeing the enormous problems of Portuguese rurality at the time, where hunger and poverty continued to rage out of control. In less than half a century, the census of 1864 and 1890 show that the city's population has increased so much, that it was required to solve the huge housing problem.

Due to the excess of labour supply and the inflation, wages were low and so the residential solution was the construction of islands: long rows with tiny houses without drinking water or cross-ventilation, built side by side at the back of the houses and grounds of the bourgeois. Designed in the first half of the nineteenth century they would be occupied in the second half of the century due to a turbulent start-century, cholera epidemics, French invasions and the Siege of Porto. Trying to escape epidemiological threats and, in an attempt to protect themselves from the undernourished population, imbued with "dangerous" socialist ideas, the wealthier took refuge in urban mansions built in the eighteenth century new routes of Almada origin, or in urbanisations constructed in the surroundings of the city or even in old farms in the centre that had escape urbanisation.

At the time, transport revolution brought complexity to city's internal structure, particularly through the implementation and extension of rail transport at different scales. The arrival of the train to Campanhã station, among other territorial impacts, allowed the migration population from Douro, Minho, Beiras and Galicia to Porto faster and easier. The development of the transport net metamorphosed the pre-industrial social mixture of the centre in a city with two defined faces: the city of production with factories, small industries and poor residential quarters and the city of consumption upper-class mansions and leisure facilities (such as parks, gardens and elegant beaches) exist.

This paper aims to understand the (sub) urbanisation process of Porto, particularly in the parish of Bonfim, and the fundamental territorial patterns development. It will try to understand the causes and consequences of social residential segregation in the city (in Porto as in the major urban centres of the western world) and analyse the fluctuations in time and space of the city's physical advances and retreats.

The methodology used in this paper was based on three sources' data survey: parish baptism records, plants and cartographic records of public building project, requirements and licenses of private building projects submitted to the City Hall of Porto.

**KEYWORDS:**

suburbanisation, nineteenth century, social geography, urban morphology, Porto citizens' studies.

Nota 1: O autor tem uma bolsa de doutoramento da Fundação para a Ciência e Tecnologia com a referência SFRH/BD/44104/2008

Nota 2: O presente texto é uma adaptação de parte do livro do mesmo autor "Bonfim – território de memórias e destinos" e foi elaborado a partir de uma comunicação realizada pelo autor no congresso "O Porto Romântico", realizado na Universidade Católica no Porto em 2011.

## 1. INTRODUÇÃO

Se todas as freguesias que envolvem o núcleo histórico do Porto crescem assinalavelmente na segunda metade do século XIX, nenhuma o faz como o Bonfim, que se transforma, em 1900, na freguesia mais populosa da cidade, ultrapassando Santo Ildefonso, Sé e Cedofeita que lhe eram superiores em números absolutos de população, aquando do primeiro censo oficial, em 1864. Se o ritmo de crescimento da cidade do Porto é impressionante, duplicando a sua população em 36 anos (1864-1900), o crescimento do Bonfim é extraordinário, porque cresce 2,5 vezes, ao passo que as freguesias do núcleo histórico estagnam ou, inclusivamente, perdem população, como é o caso da freguesia de São Nicolau.

O crescimento populacional da cidade na segunda metade do século XIX não se limita a ser consequência de um saldo natural positivo porque, na verdade, se os valores da natalidade se mantinham elevados, os da mortalidade e, em particular, os da mortalidade infantil permaneciam muito altos e tinham mesmo sido incrementados. O crescimento sustentou-se portanto no saldo migratório, consequência de profundas dificuldades no mundo rural, onde a fome grassava, e de uma atracção pela cidade que, numa primeira fase, oferece salários muito apetecíveis para quem vivia as mínguas do campo. Esta gente, com uma cultura iminentemente rural, virá, sobretudo numa primeira fase até ao início da década de 60 do século XIX, habitar a parte antiga da cidade do Porto, fomentando a partida das elites económicas para os bairros periféricos, como para Cedofeita ou Santa Catarina, onde se instalavam em casas de grande dimensão e aparato, verdadeiros palacetes urbanos dotados de vastos jardins. À medida que a parte mais antiga da cidade se enchia e sobrelotava, e quando a indústria inicia a sua transição para espaços mais alargados nas raia da cidade, a periferia atrairá também todas as outras classes sociais, em disposições no território vincadamente distintas. No Bonfim, especificamente, a situação tornou-se muito difícil, fruto de um crescimento em tudo excessivo, de uma insalubridade crescente e de uma profunda ausência de informação entre uma galopante classe operária e/ou pobre, quando não miserável. Naturalmente, tanto motivada por este surto demográfico como pelo seu próprio desenvolvimento económico, em particular no prolongamento da euforia fontista de obras públicas, a cidade acelerou a sua transformação e alargou os seus limites, dia após dia. A listagem das obras realizadas na cidade, em particular a partir da década de 50 é infindável e, obviamente, no Bonfim, freguesia com o maior crescimento populacional, o volume de aberturas e prolongamentos de ruas é muito considerável, e muito maior o número de edifícios construídos, reconstruídos e que sofreram obras de beneficiação.

A freguesia do Bonfim havia sido criada a 11 de Dezembro de 1841, conjuntamente, como era prática naquela altura, com a paróquia, num processo de reorganização administrativa que tinha, anos antes, anexado à cidade as freguesias de Campanhã, São João da Foz e Lordelo do Ouro, em 1836, e Paranhos, em 1837.

Num intento que viria já desde meados da década anterior, foi graças a um decreto governamental assinado por Costa Cabral durante o reinado de Dona Maria II, depois de ter sido fixada pelo bispo D. Jerónimo José da Costa Rebelo a organização paroquial de 4 de Março de 1841, que se instituiu a nova freguesia do Bonfim. Naturalmente, tal decisão incomodou aqueles que perderam domínio sobre o território, em particular os párocos de Santo Ildefonso e Campanhã, todavia estas oposições não detiveram Costa Cabral aparentemente pressionado por um amigo, o bonfinense Conde de Ferreira, e mantiveram-se algumas indefinições de fronteira, definitivamente estabelecidas por decreto de 8 de Fevereiro de 1956. A nova freguesia constituía-se com um pequeno território suprimido à freguesia da Sé, tendo o restante sido tomado às freguesias de Santo Ildefonso e de Campanhã, vistas como excessivamente grandes, numa cidade que, no final da década de 40 do século XIX, como apontou Joel Serrão, comandava o movimento português da industrialização e um comércio orientado predominantemente para o Brasil, e que, por isso, voltava a ganhar um tremendo impulso demográfico e um vigoroso crescimento económico com naturais consequências na expansão urbana.

## 2. DEMOGRAFIA

Não deixa de surpreender que, na segunda metade do século XIX, numa cidade onde a cólera e o tifo, a gripe e a tuberculose, a varíola ou as desintérias matavam a um ritmo impressionante, sobretudo os mais frágeis, pobres e crianças, o Porto continue a crescer a um ritmo extraordinário. Note-se até que, no Bonfim, os valores da mortalidade são a tal ponto elevados que, entre 1895 e 1897, atingirão um valor anual superior a 30%, num patamar que acompanha os piores exemplos europeus que chegavam de Moscovo, Ruão e Bucareste. (Ramos, 1995).

Mas o Porto crescia, somava gente e casas todos os dias, não porque o crescimento natural fosse muito positivo mas porque a chegada de população da envolvente rural, e até de origens mais distantes, era avassaladora. O Porto atraía gente, muita gente, pelo emprego que detinha, pela vanguarda que ostentava e pelo crescimento industrial forte e comércio vivo, e porque o mundo rural desmoronava-se em ódios e filoxeras e também numa crise profunda derivada das alterações criadas pelo liberalismo e pelas novas leis sobre as propriedades e as heranças, da década de 60 do século XIX.

Para uma boa parte da população nortenha, o Porto e o Brasil, ou o Porto como forma de chegar ao Brasil, pareciam a solução razoável a tomar perante as agruras da ruralidade, numa altura em que o transporte, tanto viário (com as reformas nas estradas do Reino), como ferroviário (com o alastramento rápido dos carris de ferro pelo país), melhorava significativamente a mobilidade interna portuguesa e colocava os dois maiores centros urbanos a uma distância tão curta como inimaginável, anos antes.

Ao Porto chegavam aos milhares, vindos de todo o norte e da Galiza. Tantos que, no final do século XIX, quase metade da população do Porto não nasceu na cidade. Tantos que vêm encher uma urbe onde a vertigem do progresso era acompanhada pelo chiar dos carros de bois que ainda atravessavam a cidade. No Bonfim industrial, a partir de 1875 no caminho entre a cidade e o comboio em Campanhã, a maioria da população seria mesmo exterior ao Porto. A leitura dos assentos de baptismo de 1864 e 1896, que oferecem uma amostra de aproximadamente 10% da população em cada uma das duas datas, revela que a maioria da população da freguesia tinha a sua origem fora da cidade. Tanto num ano como no outro, apenas cerca de 45% da população do Bonfim havia nascido no Porto, o que revela também que a ligação ferroviária ao Porto não explica por completo a migração para a cidade, tanto mais que foi precisamente nesse ano de 1864 que a linha de caminho-de-ferro chegou às Devesas, pelo que o impacto dessa estrutura não poderá constar destes registos.

Muito antes da ferrovia, já o Porto era um imenso turbilhão de chegadas e partidas, não só de um mundo rural distante, mas também de uma “população fluctuante avultada das aldeias convisinhas, - gente que vem á cidade vender hortaliças, leite, carne de porco, pão de Vallongo, pão d’Avintes, etc. – carreiros que guiam os pesados carros de bois – mulheres operarias das fabricas de fiação e tabacos – e numerosos operários de construcções, pedreiros, carpinteiros, trolhas, etc. Esta classe operaria fornecem-n’a principalmente o concelho de Gaya e as freguesias próximas de Bouças, Maia e Gondomar” (Jorge, 1899: 155). Essa mesma agitação na cidade do Porto, foz de um imenso caudal de gente, tinha sido notada pelo Padre Agostinho Rebelo da Costa, mais de cem anos antes, ao mencionar um “grande número de pessoas que concorrem das províncias circunvizinhas a várias dependências, e (...) que diariamente entram nela a vender e comprar (...). Em todas as terças-feiras e sábados [dias de feira], e nos dias em há espectáculos públicos talvez que o povo que gira pelas suas Ruas e Praças chegue a completar o número de cem mil almas” (Costa, 1945: 63).

Numa estatística de trânsito realizada em Janeiro de 1854 ao território nacional, chegava-se à conclusão que, visivelmente, “os eixos de maior circulação situavam-se na área periférica do Porto, partindo ou dirigindo-se para esta cidade [...] desde Braga, Guimarães, Ovar e Amarante” (Alegria, 1990: 64) em valores muito

superiores, por exemplo, à ligação Porto – Lisboa, e denotava-se ainda uma “uma certa polarização pelo Porto, do tráfego proveniente da Guarda e de Viseu” (Alegria, 1990: 65).

Importa também não esquecer o transporte fluvial. Apesar das correntes adversas, da escassez de caudal no Verão, dos obstáculos naturais ou artificiais e da falta de caminhos na margem, a circulação no Douro era intensa, em particular desde o século XVIII, em virtude do crescimento da cultura da vinha e da sua exportação para o Norte da Europa primeiro e para o Brasil depois. Não surpreende por isso que o Bonfim fosse invadido de gente vinda do Douro. Nos três levantamentos de assentos de baptismo realizados, para 1864, 1881 e 1896, os concelhos de Gondomar, Paredes, Penafiel, Amarante e Baião, este acima de qualquer outro no Bonfim e com valores residuais noutras freguesias da cidade, surgem sempre entre os mais representados, a que devemos somar Cinfães e Resende, na margem sul do Douro.

Para além das questões dos transportes, que ajudarão a explicar substancialmente a presença desta faixa alargada de Douro no Bonfim (e que se prolonga à medida que o comboio avança para oriente), este fenómeno da geografia das migrações poderá ser explicado por uma história de relações sociais e culturais de proximidade entre o Porto e as margens do Douro, que permitia o conhecimento das oportunidades e limitações dos territórios e potenciava a emergência e posterior repetição cíclica das migrações. Vários estudos apontam para que este fluxo tivesse origens profundas no tempo e revelam ainda que se prolongou até aos nossos dias, naturalmente agora envolto em circunstâncias muito diferentes, numa relação de proximidade cultural e social que é obviamente exponenciada por laços de amizade e parentalidade que ajudam a arrastar conterrâneos.

Origem da população da freguesia do Bonfim em 1864, 1881 e 1896, através dos dados absolutos dos registos de baptismo da paróquia do Bonfim para os respectivos anos.

Concelho	1864	Concelho	1881	Concelho	1896
Baião	40	Baião	42	Gaia	46
Gaia	34	Espanha	33	Penafiel	42
Penafiel	25	Valongo	28	Baião	36
Marco	23	Gaia	27	Amarante	35
Paredes	21	Penafiel	27	Braga	35
Valongo	19	Porto	27	Marco	34
Feira	16	Cinfães	25	Guimarães	26
Gondomar	16	Marco	25	Resende	26
Guimarães	16	Feira	24	Lamego	24
Amarante	15	Guimarães	24	Viseu	24
Espanha	14	Braga	23	Paredes	23
Cinfães	13	Amarante	21	Gondomar	22
Felgueiras	12	Lamego	20	Oliveira de Azeméis	19
Lousada	10	Gondomar	19	Cinfães	18
Resende	9	Paredes	18	Vila Real	18
Vila Real	9	Oliveira de Azeméis	17	Barcelos	17
Arouca	8	Felgueiras	14	Espanha	17
Famalicão	8	Paços de Ferreira	14	Régua	16
Santo Tirso	8	Resende	13	Viana do Castelo	15

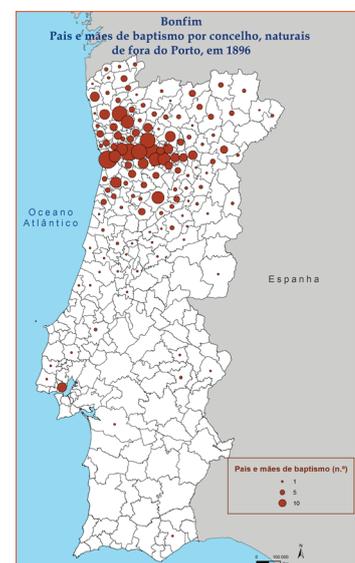
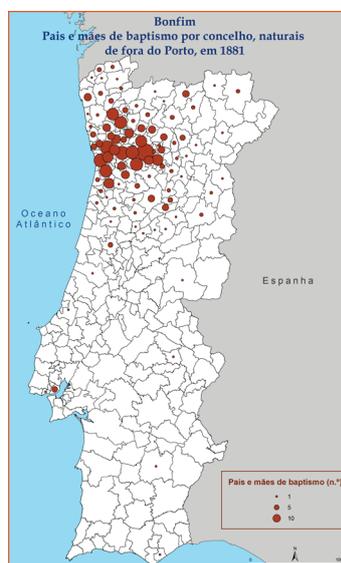
Fonte: Livros de baptismo da paróquia do Bonfim de 1864, 1881 e 1896.

O Bonfim, enquanto parte de uma realidade mais alargada que era o Porto, funcionava como um território congregador de uma vasta região de proveniência de novos residentes que se prolongava, grosso modo,

por todo o Noroeste Peninsular (e que inclui a Galiza, que representa quase a totalidade dos significativos valores de Espanha), pelo interior para o Alto Douro e, a sul, até Oliveira de Azeméis. A população migrante acabava por se diluir com relativa facilidade no Bonfim, onde encontrava condições semelhantes às dos seus conterrâneos, ou reconhecia caras e nomes da sua terra natal. É curioso notar que, olhando para outras freguesias da cidade no mesmo período, encontraremos outras origens e diferentes padrões de distribuição da população e, nalguns casos, formavam-se mesmo pequenas comunidades em bairros ou travessas como no cinfanense “Bairro Nicolau”, da Corticeira junto às Fontainhas, ou a baionense travessa de São Vítor que, no final do século XIX, albergava diversas famílias da freguesia de Santo André de Ancede.

O engrandecimento populacional (acompanhado do urbanístico e económico) era alicerçado, acima de tudo, numa corrente migratória favorável, vinda predominantemente do Minho e do Douro, para quem o Porto era a oportunidade de trabalho e “o sonho das meninas da província” (Pimentel, 1878: 9). Aliás, no que se refere ao género, a regra parece ser clara: dos concelhos mais próximos migram sobretudo as mulheres que chegam predominantemente de Valongo, Gondomar ou Gaia, enquanto os homens têm origem nos concelhos mais distantes ou em Espanha, o que deverá estar relacionado com a intensa mobilidade semanal de trabalhadores homens de que o inquérito industrial de 1881 dá conta e que, por isso, não residem oficialmente na cidade, baptizando os seus filhos na paróquia periurbana onde habitam: “Vallongo, Bouças, Maia e Gaya contam conjuntamente 4234 pedreiros, carpinteiros e estucadores, porque na maxima parte esses operarios, residindo nos arrabaldes da cidade, trabalham á semana no Porto. (...) O operario dos arrabaldes vem aos bandos á segunda-feira de madrugada carregado com a sacca onde traz a brôa para toda a semana; vive durante ella arranchando pelas obras a caldo; e ao sabbado regressa a passar o domingo em casa com a familia que entretanto cuida da lavoura e da engorda dos bois. Em grande parte os operarios são tambem lavradores, pequenos proprietarios e as economias do salario consolidam-se na terra” (relatório apresentado..., 1881: 27).

No miolo da freguesia, definiam-se padrões de distribuição da população por classes profissionais, criando áreas residenciais distintas. Era o tempo da busca pela privacidade e pela fuga aos perigos epidémicos da cólera e da peste nos subúrbios servidos pelo carril, do americano primeiro, do eléctrico depois, que no caso do Porto foi facilitado pelas vias largas e rectilíneas que João de Almada havia feito construir. Por outro lado, depois da sobrelotação do centro histórico, a população mais pobre (sobre)ocupou as antigas aldeias que rodeavam a cidade (e que agora eram rupturas na malha contínua de origem setecentista) e o miolo dos quarteirões das artérias criadas na primeira metade do século XIX, multiplicando as ilhas.



### 3. URBANIZAÇÃO

Quando, no terceiro quartel do século XVIII, a Junta de Obras Públicas do Porto começou a delinear a expansão ordenada da cidade para lá dos seus velhos muros medievais, algum desse território era já povoado. O Porto era uma forma de concentrado de Minho e, há mais de 200 anos atrás, já assim se prefigurava, numa expansão suburbana difusa, feita de pequenos lugares, ligados por veredas e trilhos entre propriedades ou na largura de prados e maninhos. Em meados do século XVIII, o território era, no essencial, um espaço ocupado por grandes propriedades e por pequenos núcleos de casas, entrecortados por pequenos caminhos rurais e duas estradas (a de Campanhã e a estrada “do pão”, no caminho para Penafiel) de alguma importância. Era um espaço que vivia da relação com o Porto, tanto dos pequenos agricultores que se dirigiam à cidade para vender os seus produtos nas feiras e em venda ambulante, como de uma classe social mais elevada que detinha as suas casas de recreio que funcionavam, em boa parte dos casos, como segunda residência, em alternativa à que detinham no centro do Porto.

No território do Bonfim, porque ainda distante do núcleo antigo e dos principais bairros residenciais exteriores à muralha, não foram abundantes as alterações produzidas durante o período almadino e, muitas das que se concretizaram, não foram iniciativa da Junta de Obras Públicas. Na verdade, para o governo da cidade, o território do Bonfim não era sequer englobado no Porto, como prova o “Livro de Posturas de 1787”, onde aparecem, pela primeira vez, os seus limites espaciais: “Quando nos Acordãos se fala em Cidade esta se comprilha na contigua circunferencia desde os Guindaes subindo para cima ao Campo de São Lazaro, Bomjardim, Campo de Santo Ovidio, Rua da Boavista, e de Cedofeita, quartéis, Bandeirinha, Monchique e todo o Cais de Miragaia” (citado in NONELL, 2002: 128).

De qualquer forma, ainda que exteriores ao Bonfim, algumas obras da Junta tiveram profundas consequências na estrutura futura da freguesia, como o alargamento, rectificação e alinhamento da Rua de Santo Ildefonso, com vista a melhorar a principal estrada para o interior do país, acentuando o seu papel estruturante no território. Em menor escala, também a estrada de Campanhã sofreu arranjos, em particular no seu traçado imediatamente após o arrabalde de São Lázaro.

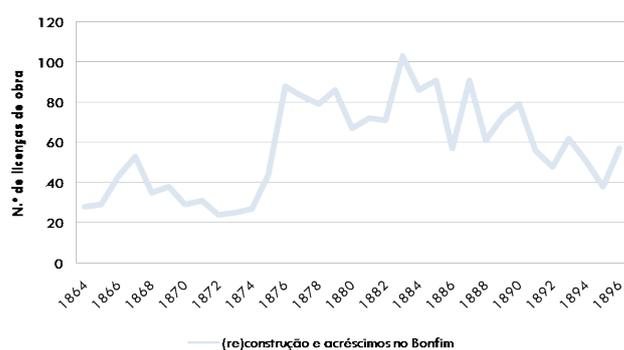
A expansão para lá dos muros encetou-se através essencialmente da constituição de uma rede de arruamentos adaptada a uma topografia irregular que, embora condicionante, não poderia ser tida como incontornável e a incorporação de alguns equipamentos fundamentais que libertavam o centro histórico de algumas actividades indesejáveis, como o matadouro ou o trabalho em curtumes (ambos deslocalizados para as Fontainhas).

Depois de um arranque de século XIX titubeante, fruto das invasões francesas, das epidemias de cólera e do Cerco do Porto, a partir da década de 40 o ritmo de expansão física da cidade do Porto será entusiasmante, em particular a partir de meados da década de 70, depois de uma desaceleração entre aproximadamente 1865 e 1875 na produção de arruamentos e urbanizações a oriente da Rua de São Jerónimo, actual Rua de Santos Pousada, na parte ocidental da freguesia do Bonfim. A este fulgor não será alheio, além do comboio, o transporte “americano”, versão primitiva do eléctrico, que é estreado no Porto em 1872, com uma linha que percorria a marginal fluvial no caminho para a Foz. Terá a primeira linha definida para oriente inaugurada em 1875, precisamente no mesmo mês em que é inaugurada a estação de Campanhã.

Em 1877 (dois anos depois da partida do primeiro comboio), o território urbanizado do Bonfim alargar-se-á de forma verdadeiramente vertiginosa com a abertura de muitos arruamentos, o loteamento de muitas propriedades e a construção de muitas habitações, essencialmente no percurso de ligação mais rápido entre a estação e o centro do Porto, pelos caminhos antigamente percorridos pela estrada de Campanhã. Este boom construtivo, a partir de 1875, coincide com o início da chegada da maior vaga de migrantes ao Porto, que a presença da estação e a importância regional do comboio ajuda a compreender.

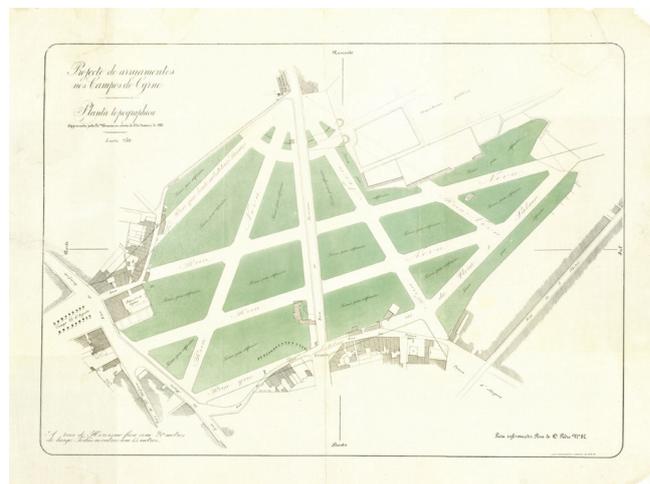
É um período de intenso desenvolvimento industrial, nomeadamente têxtil, graças a um investimento de capitais de origem brasileira, seja através dos brasileiros de torna-viagem, seja com o aumento das remessas vindas do outro lado do Atlântico, seja ainda devido ao alargamento do mercado de vinho do Porto ao Brasil. A velocidade de transformação do espaço era tal que Ramalho Ortigão, em 1889, afirmava que: “em 1850 o Porto parecia-se mais com o estreito e cavo burgo medieval que Garrett descreve no Arco de Sant’Ana, do que com a cidade comercial, civilizadamente cosmopolita, incaracterística e banal, que hoje é. Algumas ruas tinham o aspecto mais interessadamente arqueológico ou mais vivamente pitoresco” (Citado in Basto, 1960: 48).

Variação no número de licenças de obra na coroa de expansão da cidade do Porto, entre 1864 e 1896.



Fonte: Livros de plantas de casas, AHP.

De todas as grandes transformacionais espaciais que decorreram na freguesia do Bonfim no período posterior à inauguração da estação do Pinheiro de Campanhã, a operação de loteamento e a abertura de arruamentos na antiga Quinta do Reimão, propriedade dos Cirne de Madureira desde o século XVI, é provavelmente a mais interessante e rica em termos de desenho urbano, tanto na forma como no modo como estrutura a cidade a oriente, como ainda pelo que lega à cidade futura enquanto peça de urbanismo. O desenho de João Carlos d’Almeida Machado é uma criação de arte cidadina de excelência, combinando não só os ensinamentos encantatórios da cenografia urbana de origens remotas, mas também uma assinalável capacidade de solucionar, através do desenho, a ligação ideal entre os principais nós viários, facilitando a circulação. É um projecto criativo e artisticamente interessante mas, ao mesmo tempo, é um projecto que vai rasgando novas fronteiras, introduzindo novidades morfológicas e quebrando com um passado que permanecia muito vincado na mente daqueles que até aí estruturavam o território portuense.



#### 4. INDÚSTRIA

O plano de urbanização do Campo do Cirne representa, por si só, a capacidade de produção de espaço urbano no período subsequente à chegada do comboio à cidade do Porto. A estação de Campanhã orientou a expansão urbana, atraiu novas actividades e é, em larga medida, responsável por boa parte da urbanização do Bonfim, em final do século XIX, no período de maior chegada de migrantes à cidade e de um fulgor industrial nervoso e ondulatório, feito de picos e de crises, numa cidade em que cerca de um terço dos seus habitantes trabalhava em fábricas, como revela o inquérito industrial de 1881.

A partir de meados do século XIX, a periferia da cidade do Porto, em particular a freguesia do Bonfim, passará a ser o principal local de concentração industrial, nomeadamente no que se refere à indústria têxtil. Nisso participava no quadro geral da cidade do Porto, onde em 1845, 43% dos estabelecimentos industriais e 62% dos operários da cidade do Porto pertenciam às têxteis algodoeiras, valores que aumentaram em 1852, para 47 e 67%, respectivamente. Até então, durante a primeira metade do século XIX, o Porto afirmava-se como o líder no processo de industrialização no país, num processo que apenas desacelerou, na década de 40, com o atraso na chegada em força da máquina a vapor. Apesar do crescimento industrial do Bonfim se consolidar apenas em meados do século - que o tornará, em 1852, líder tanto em operários, com 2027, como em estabelecimentos fabris, com 150 unidades, superando todas as outras freguesias centrais ou periféricas da Invicta - o Bonfim possuía, em 1845, algumas fábricas já com um assinalável tempo de vida. É o caso da fábrica de tecidos de José da Rocha Coutinho Ferra, fundada em 1800, no então Campo da Feira dos Bois, a mais antiga registada no levantamento industrial de 1845. Note-se contudo que, apesar de um certo exagero, “o Bairro do Bonfim, que é hoje uma colmeia humana, só depois de 1834 começou a ser povoado. Estabeleceram-se aí sobretudo as fábricas, e foi durante muito tempo o bairro operário, por excelência, chegando até a haver quem lhe chamasse o nosso Faubourg Saint-Antoine” (Basto, 1960: 118).

A listagem de fábricas em 1845 revela também uma concentração extraordinária de unidades ligadas à tecelagem, sejam algodoeiras, sejam de seda, na freguesia do Bonfim. Essa especialização manter-se-á ao longo de várias décadas, pese embora uma natural diversificação à medida que o Porto se tornava numa cidade com uma forte imagem industrial, a “Manchester Portuguesa”, como lhe chamaram vários autores à época. Essa imagem perpetuou-se em muitos textos literários, opiniões jornalísticas e, fundamentalmente, numa certa ideia da cidade para quem a via de fora, laboriosa mas também próspera, como se percebe pelas palavras de Alberto Pimentel: “De modo que toda a glória do Porto se resume, na própria opinião dos mais ilustrados escritores que não são portuenses, em haver sido um bom cidadão no passado, e um rico industrial no presente” (Pimentel, 1878: 13).

Mas se cresciam e se multiplicavam fábricas na cidade do Porto e em particular na sua parte oriental, é bem verdade que eram raros os casos em que as fábricas tinham um volume elevado de operários, pelo menos até à década de 80 do século XIX, com a maior fábrica de tecidos do lado oriental da cidade, a Companhia de Fiação Portuense, no Campo 24 de Agosto, a empregar em 1881 cerca de 300 indivíduos.

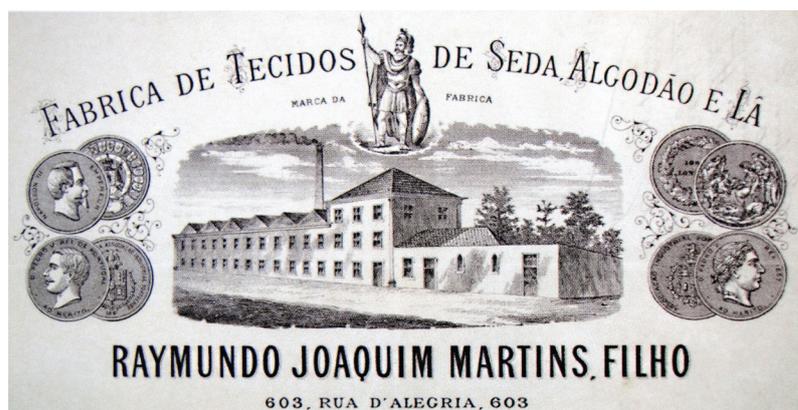
Muito do trabalho era portanto caseiro, à excepção dos casos em que tal era manifestamente impossível. Nalgumas situações a situação roçava o espanto, como com as fábricas de tecidos de algodão de Bahia & Genro, no número 37 da rua do Poço das Patas, com 36 operários em 1890, e a de José Carneiro de Mello, no 213 da Rua do Bonfim, que apesar de uma produção final assinalável e contar com 68 operários (aumentando para 231 em 1890), os agentes do inquérito industrial de 1881 não encontraram qualquer máquina de tecer dentro das paredes da fábrica. No essencial, trata-se de uma forma dissimulada que os industriais tinham de evitar a contribuição industrial, medida a partir dos teares declarados. A fábrica de José Carneiro de Mello, por exemplo, “não tece, dá as teias a tecer, fora, a 280 teares que na maior parte são propriedade do fabricante, e dos quais 50 estão fora da cidade e 230 dentro d’ella (...) Na fábrica, porém, tinge-se, branqueia-se, torce-se”. (relatório apresentado..., 1881: 218)

De qualquer forma, a verdade é que muitas das pequenas casas do Bonfim, ocupadas com muito estorvo e em condições de pouca salubridade, ainda eram habitadas por teares que ocupavam o coração daquelas vidas. Em regra, toda a família do tecelão dele vivia: “o pai e os filhos maiores tecem, as crianças enchem as canellas, as mulheres fiam e dobam. Que o operário compre o fio e venda o tecido, ou que trabalhe por tarefa e por conta do fabricante, o resultado vem a ser o mesmo, sob a forma de lucro ou sob a forma de jornal” (relatório apresentado..., 1881: 216). O inquérito industrial de 1881 adianta mesmo que “na freguesia do Bomfim há ruas e ruas em que cada casa é uma officina (...) esta área da tecelagem no bairro oriental prolonga-se para fora das raia do concelho, indo internar-se no concelho limitrophe de Gondomar, especialmente na freguesia de Rio Tinto. (...) Só as 3 freguezias do Bomfim, Paranhos e Campanhã tem 2767 fogos e d’estes sem duvida duas terças partes são também officinas de tecelagem, isto é, famílias que vivem do salário d’essa industria. Dando em média de 2 a 3 teares a cada officina, porque algumas há com 10, 20 e até 35, havendo muitas com 6, 5, 4, e sendo grande o numero de teares isolados, obtemos em números redondos 6000 a 7000 teares nas três freguezias referidas” (relatório apresentado..., 1881: 215).

Para além desta evidente concentração algodoeira, tanto em estabelecimentos formais como na informalidade do lar, um outro pequeno mas significativo cluster parecia emergir. Referimo-nos às fábricas de tabaco, uma vez que as duas maiores fábricas da cidade estavam sedeadas no Bonfim - a “Portuense”, que declara 985 trabalhadores em 1890, assumindo-se como a maior fábrica do Bonfim e uma das maiores da cidade; e a “Lealdade” com 874 operários no mesmo ano. Juntas reúnem mais trabalhadores que a soma de todas as outras fábricas do Bonfim e cada uma a distâncias significativas das algodoeiras de José Carneiro de Mello e da Companhia de Fiação Portuense, com 231 e 381 trabalhadores, respectivamente, as mais próximas em número de trabalhadores.

Espacialmente, continua a ser no Campo 24 de Agosto e em alguns dos arruamentos que dela irradiam, como Montebello, Bonfim, Poço das Patas e São Jeronymo, que a principal oferta de emprego industrial da freguesia se encontra, embora se note uma expansão na direcção da estação de Campanhã, cimentando a relação entre indústria e caminho-de-ferro, habitualmente encontrada em qualquer cidade do mundo ocidental, no século XIX. A têxtil densifica-se em faixa com 10 fábricas na Rua do Bonfim, pese embora apenas duas delas se repitam de 1881 para 1890. Ainda assim, tendo em conta estas ressalvas, o Inquérito Industrial de 1890 informa-nos que para um conjunto de 49 unidades fabris, o sector secundário dispunha de 3077 postos de trabalho e contava com 69 aprendizes na freguesia do Bonfim.

As ruas do Bonfim, de há cem anos atrás, quando uma boa parte da freguesia estava já delineada e configurava uma imagem próxima da actual, eram pautadas pelo rac-rac dos teares de uma cidade escondida, tanto por trás de uma parede singela caiada de branco, como nas longas filas de casas chamadas de ilhas, onde a população operária se aglomerava numa vida curta, difícil e laboriosa.



O Bonfim, mais do que qualquer outra freguesia portuense, foi erguido sob um espesso fumo negro, produzido por chaminés cevadas por quentes fornalhas. Por maior ou menor que fosse a crise económica, qualquer que fosse a ondulação produzida pelo capitalismo industrial oitocentista, a cidade do Porto montou-se peça a peça, nos desenhos de engenheiros e arquitectos camarários, mas também, diremos mesmo sobretudo, na capacidade individual do privado, tanto no investimento em novas unidades de produção como na luta quotidiana de sobrevivência do operariado, entre fábricas e trabalho fabril em contexto doméstico.

## 5. RESIDÊNCIA

Ao longo do século XIX, as diferentes escalas urbanas, as assimetrias ou meras discrepâncias culturais na cidade do Porto, tornavam-se cada vez mais evidentes. Por paradoxal que possa parecer, a cidade parecia equilibrar-se nessa diferença, ocidentalizando o lazer e as actividades para uma classe média/alta em direcção à maresia Atlântica e orientalizando as acções, diremos, mais pragmáticas e menos glamorosas, como as diversas feiras de gado ou a concentração industrial, em espaços como o Campo 24 de Agosto e a Praça da Alegria ou, mais tarde, na Corujeira. Mas a assimetria era também cultural, entre o ocidente e oriente portuense, e Júlio Dinis eternizou-a numa célebre descrição, em 1868, em “Uma família Inglesa”. Avisadamente, Dinis ressalva as ambiguidades de tão acintosa simplificação até porque as assimetrias faziam-se notar também noutras escalas, nomeadamente no interior das próprias freguesias.

Dentro da freguesia do Bonfim, a segregação entre ricos e pobres acentuava-se também ao longo do século. Por um lado, as antigas aldeias permaneciam isoladas das vias estruturantes, quando não deliberadamente escondidas, como a Lomba ou os caminhos das Póvoas, e determinados arruamentos inundavam-se de ilhas, como em São Vítor ou Gomes Freire, entre tantas outras. Por outro, novos bairros elegantes e modernos se constituíam, como é o caso da urbanização dos Campos do Cirne.

Mas as assimetrias tinham ainda outra escala, como a do quarteirão, por exemplo. Veja-se o caso da fachada norte da Rua de São Vítor que emparelha, no mesmo bloco urbano, com a margem sul da rua de Duque de Palmela que, a uma cota topográfica superior, reproduz socialmente essa superioridade, tanto nos costumes e nas posturas, como na imagem residencial. Basta entrar numa qualquer ilha do lado norte da rua de São Vítor para nos confrontarmos, ainda hoje, com o muro de separação entre classes que, no fundo da ilha, separa as residências apalaçadas da rua do Duque de Palmela e aparta pobres de ricos.

No limite, a produção de espaço de segregação pode reduzir-se até à unidade mais pequena e, à partida, individual – o lote. Em tantos e tantos lotes da freguesia do Bonfim (e da cidade do Porto, em boa verdade) o espaço é marcado pela oposição entre a casa virada à rua, geralmente de origem pequeno burguesa, e a cadência repetitiva das minúsculas habitações que se somam, uma após a outra, parede com parede, no interior do lote, escondidas atrás de um gradeamento de ferro e, muitas vezes, do túnel que avança sob a primeira casa. São as conhecidas ilhas que o médico Ricardo Jorge diabolizou: “São renques de cubículos, às vezes sobrepostos em andar, enfiados em coxia de travesso. Este âmbito, onde se apilham camadas de gente, é por via de regra um antro de imundície; e as casinhas em certas ilhas, dessoalhadas e miseráveis, pouco acima estão da toca lobrega d’um troglodita. Existem esses ruins espécimes, disseminados por toda a cidade, mais frequentes no Carvalhido, Paraizo, Fontinha, S. Víctor, Antas, Montebello, Fontainhas, etc. São o acoito das classes operárias e indigentes, que, mercê d’um aluguer usurário, pagam o seu direito de residência a preço mais subido do que as classes remediadas” (Jorge, 1899: 152-153).

As miseráveis condições de habitabilidade e o difícil quotidiano vivido em muitas das casas do Bonfim eram consequência do enorme acréscimo demográfico que, ao longo da segunda metade de XIX, em particular a partir de 1875, se verificou na cidade do Porto. Foi um aumento de tal forma súbito e cerrado que nenhuma instituição privada isoladamente, nem tampouco os serviços camarários, agora responsáveis pelo desenho da cidade desde a extinção da Junta de Obras Públicas como consequência da ascensão liberal, tiveram capacidade de resolver. A solução acabou por ser sobretudo informal, inventada em boa parte das ocasiões, nas traseiras da cidade e das habitações burguesas de classe média, em centenas de iniciativas individuais, que no Porto ficaram conhecidas por ilhas.

Não sendo um fenómeno exclusivo do Bonfim, há uma concentração bastante assinalável deste tipo residencial

em praticamente todo o território da freguesia, com particular destaque para o aglomerado de São Vítor, Gomes Freire e Praça da Alegria, mas também nas Eirinhas, na Lomba ou na rua das Antas.

A sua proliferação ocorre na segunda metade de XIX, no período de maior chegada de migrantes à cidade do Porto. Numa primeira fase, a população operária instalou-se no centro histórico, num processo de densificação, à medida que as classes mais favorecidas partiam para a periferia da cidade, nos novos bairros onde, muitas vezes, uma área ajardinada separava a residência da rua e criava a intimidade e a privacidade então na moda, entre as elites. À medida que a industrialização se desenvolvia no Bonfim, a residência operária transfere-se para próximo dela, uma vez que os baixos salários que as fábricas ofereciam eram insuficientes para os gastos em transportes (de resto, ainda incipientes). Além disso, o tempo de deslocação a pé era demasiado precioso para garantir o duro horário de trabalho que permitia assegurar a subsistência. Do montante ganho ao final do mês pelas famílias operárias, cerca de 80% seria dispendido em alimentação, sendo este resultado justificado também pelos preços elevados dos bens alimentares.

Não surpreende por isso que a segunda metade do século XIX tenha produzido a massificação das ilhas: solução barata, fácil e sem controlo pela Câmara Municipal, uma vez que legalmente o fiscal camarário só poderia actuar em situações que fossem observáveis da rua.

Vindo da tradição medieval, mas formalizado pelo desenho urbano setecentista, o lote do Porto era estreito em largura (cerca de 5,5 a 6 metros), mas muito profundo, podendo atingir 100 metros de comprimento. O processo de apeamento das muralhas medievais no século XVIII, e a ausência de uma estrutura abaluartada de substituição, fomentaram a expansão desembaraçada na produção de espaço urbano, permitindo a construção de ilhas portuenses de cariz horizontal em detrimento de modelos semelhantes às antiquíssimas *insulae* romanas verticais. Desta forma, os burgueses remediados aproveitavam o imenso logradouro nas traseiras da sua casa para obterem mais um rendimento mensal, que podia ser interessante, pela multiplicação de rendas baixas, por famílias alojadas em casas dispostas em fila em quantidade que podia chegar às dezenas. A ocupação das ilhas foi feita sobretudo por gente com a cultura do campo, habituada a ter espaço e animais e uma relação com os excedentes diferente do cidadão. Via-se agora obrigada a uma adaptação rápida à vida urbana, nem sempre bem conseguida, nomeadamente na gestão do espaço (imenso na ruralidade, sempre curto na cidade), na gestão dos desperdícios e na relação com os animais, em particular com o porco. As ilhas transformaram-se naturalmente em focos infecciosos, já que a insalubridade era gritante.

Por outro lado, a vida na ilha não primava pelo recato e pela intimidade. A porta da casa raramente estava fechada e, durante o dia, no melhor dos casos, fechava-se uma meia porta para impedir os animais de entrar. Do estreito corredor de passagem, a habitação desvendava-se quase por completo e os pobres materiais de construção não isolavam humidades, nem tampouco as conversas e discussões dos vizinhos, até no interior das casas, entre pais e filhos.

A ilha era uma família da rua, tantas vezes tensa, mas decididamente próxima, onde todos se conheciam e partilhavam uma vida praticamente em comum. Não havia segredos bem guardados e as relações de proximidade incrementavam-se com as relações conjugais que ali fruía, originando muitas vezes a ocupação de outra habitação na mesma ilha com a criação de uma nova família. São inúmeros os exemplos de ilhas que se transformaram no espaço colectivo de uma família alargada e prolongada, entre sogros, filhos e netos, que à medida que cresciam e se emancipavam, alugavam uma casa ali ao lado, no mesmo corredor, partilhando a mesma latrina, quando a havia, com as restantes famílias que moravam na ilha.

Ao mesmo tempo que as ilhas se multiplicavam, eram erguidos no Bonfim, em regra por capitalistas, industriais e grandes comerciantes, muitas vezes com anterior passagem pelo Brasil, casas apalaçadas de dimensão assinalável que ostentavam materiais de qualidade, incluindo varandas imponentes, elaborado trabalho artístico em interpretações barrocas das artes decorativas, em muitos casos, e jardins cuidados, onde pontificam palmeiras, japoneiras, araucárias

e outras espécies exóticas. Com este perfil surgiram vários edifícios a partir de 1860, enobrecendo os arruamentos e atribuindo-lhes uma escala até então desconhecida no Porto. Aos corpos centrais, muitas vezes coroados com frontões decorados, quebrados, recriados, somavam-se portões laterais em ferro bem trabalhados e elegantes. Em 1862, Vilhena Barbosa confirmava este movimento: “A cidade do Porto, no seu continuado crescer, rebentou a cinta de muros com que a cingira el-rei D. Affonso IV, e tanto se estendeu que lá se foi juntar com a ermida do Senhor Jesus do Bonfim. (...) Ao princípio este novo bairro era composto, com raras excepções, de humildes casas habitadas na maior parte por fabricantes. Era por conseguinte um bairro pobre, pois que n’essa epocha a industria fabril não vivia no Porto vida prospera e folgada. (...) O Porto, que em todas as eras da monarchia foi a terra mais industrial do paiz, tornou-se, por assim dizer, uma fabrica immensa. O seu bairro oriental transformou-se então completamente. Os grandes empzarios construíram bonitos prédios para a sua residência. Vários capitalistas edificaram casas confortáveis, e de architectura regular, para habitação dos operários. A câmara municipal alindou as ruas, que se povoaram de estabelecimentos commerciaes, além dos fabris, que se multiplicaram. Finalmente a civilisação e a prosperidade foram-se estampando tanto nos edifícios, como nos costumes, no trato, no vestuário, e nos confortos da classe operária” (Barbosa, 1862: 17-18).

Naturalmente, Vilhena Barbosa exagera nos tais confortos da classe operária, que vimos serem muito curtos, até porque eles residiam escondidos da circulação das classes mais cultas e endinheiradas. Entre estas, os brasileiros de torna-viagem, que Júlio Dinis associa ao Porto Oriental, assumiam-se de facto como um grupo com características bem vincadas, permitindo aos escribas de então a tipificação de uma forma de estar, de vestir e de pensar, eventualmente exagerada para uma boa parte deles: “Alguns regressavam ricos. Usavam dispendiosas botinas de duraque gaspeadas a verniz, calças brancas, quinzena de alpaca, chapéu do Chile, bengala de unicórnio em punho, alfinete de brilhantes no peito anilado da camisa. Traziam consigo variadas lembranças de natureza tropical: um ou dois papagaios, latas de goiabada ou de compota de caju, especialidade de café ou de mandioca e um cheiro açucarado de abacaxi, de cânfora e de água florida” (Ortigão citado in Basto, 1960: 50). Muitos destes brasileiros de torna-viagem tinham partido sem dinheiro, em busca de um novo mundo sem qualquer certeza de regresso.

Em parte, a sua partida era uma versão aligeirada de morte para aqueles que ficavam, pais, irmãos e amigos, que no ancoradouro acenavam um adeus que poderia muito bem ser para sempre. E era, de facto, na maior parte das vezes: “Desses pobres e corajosos pequenos muitos desapareciam inteiramente, não se tornava a saber deles desde que o navio, pondo ao longe um ponto cinzento na bruma cor de pérola, se esvaía de todo na húmida profundidade do horizonte: e as lágrimas choradas no Paredão das Lágrimas pelas mãos que lhes acenavam o derradeiro adeus, eram as últimas que a pátria lhes consagrava. (...) Os que voltavam, enchiam apenas um banco de jardim, ou dois, na Praça Nova, na Alameda das Fontainhas ou no Jardim de São Lázaro” (Ortigão citado in Basto, 1960: 49-50).

O seu regresso era, por tudo isto, uma espécie de ressurreição, uma nova oportunidade de vingar na terra natal, desta feita com dinheiro no bolso e alguma vontade de ficar para a posteridade mas, de preferência, com reconhecimento ainda em vida. Assim foi com o Conde de Ferreira ou com o Barão de Nova Sintra que subiram na escala nobiliárquica graças à sua filantropia, que deixou, aliás, a sua marca no Bonfim.

Noutros casos, o legado era apenas pessoal e deixa no território marcas de poder, demonstrando que no regresso já não eram pelintras ou remediados, não eram os pequenos marçanos gozados pelo cliente, mas gente da mais alta estirpe, condes e barões. Os “brasileiros” acabarão por muito contribuir para o desenvolvimento industrial e económico da cidade do Porto de finais de Oitocentos em investimentos como nas fábricas de cerâmica ou de tecelagem, ou em melhorias infra-estruturais como o transporte Americano e a participação em sociedades como a que fundou o Palácio de Cristal. Embora com vontade de esquecer o tempo em que “haviam partido barra fora, de carapuça encarnada na cabeça, chinelas de couro cru, jaqueta e calças de

cotim, com uma chave pendente do pescoço por um cordel, pálidos, engoiados, confrangidos de incerteza e de saudade no tombadilho da galera Castro ou do brigue Carolina, entre uma pequena caixa de pinho e um estreito colchão de embarque” (Ortigão citado in Basto, 1960: 49-50), criavam grupos de pressão e influência, aquilo que na linguagem contemporânea designamos pomposamente por lobby, tanto na ocupação de cargos políticos na Câmara Municipal do Porto, como na direcção das associações industriais ou comerciais, como ainda nas irmandades religiosas. Talvez por isso, Alberto Pimentel afirme, em 1894 que “a Praça Nova sempre foi o sítio preferido dos brasileiros do Porto. Alguns, os que moravam desde Santha Catharina até Aguardente, iam de tarde caturrar para o jardim de S. Lazaro, descendo depois até ao Passeio das Fontainhas. E, quando anoitecia, davam fundo na Assembléa Portuense” (Pimentel, 1894: 100), onde se encontrava gente influente, entre dois dedos de conversa e um jogo de cartas.

Muitos deles estabelecem residência no Bonfim, nas novas ruas e bairros que aí se abriam, suficientemente próximos à área fabril, onde alguns haviam investido. Tendo em conta a distância e a fleuma britânica, do outro lado do espectro cultural daqueles que vinham do outro lado do Atlântico, é também possível que no Bonfim, onde os nórdicos escasseiam, esta comunidade de torna-viagens sentisse uma proximidade identitária com o seu local de origem e com uma população que maioritariamente era formada por migrantes vindos do meio rural, minhoto ou duriense.

Não surpreende por isso que, em particular na Rua de São Lázaro, junto à área proletária de São Vítor, ou na Rua de D. João IV onde alternavam (e ainda alternam!) grandes residências com ilhas, se encontrem muitos destes palacetes, maiores ou menores consoante as condições e gosto do seu proprietário e a vontade de se fazer notado, de que são exemplos o palacete de São Lázaro, de António Forbes, concluído na década de 60 do século XIX e que hoje é ocupado pela Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, ou a casa grande dos Magalhães Basto na Rua de D. João IV, mais discreta que a anterior. São, na sua maioria, edifícios de quatro frentes, em lotes amplos, que se caracterizam pelo uso dos melhores granitos e das madeiras mais valorizadas na altura, implantando-se à face da rua e que exibem orgulhosamente varandas com gradeamentos de ferro forjado e azulejos de formato rectangular e biselado, de todas as cores.

## 6. CONCLUSÃO

A origem da população do Bonfim está directamente relacionada com a manutenção e incremento de antiquíssimas vagas migratórias e ligações mercantis, assim como com as estruturas de acesso viário, fluvial, marítimo e ferroviário, que acabarão por definir padrões de ocupação, sobretudo por migrantes do interior Norte e do Douro. A proximidade à indústria (em particular a têxtil) e a presença de ilhas, em ruas da primeira metade de XIX (como São Vítor ou Gomes Freire) ou na cidade escondida das velhas aldeias rurais (como as Eirinhas ou as travessas da Póvoa e do Bonfim), coincide genericamente com as classes mais pobres. Em contrapartida, as vias mais recentes, mais largas e rectilíneas, como a Duqueza de Bragança ou de São Jerónimo, ou as vias alargadas e alinhadas, como a Rua de São Lázaro e a do Heroísmo, parecem atrair as classes mais abastadas, onde sobressaem negociantes, capitalistas e proprietários, muitas vezes com passagem anterior pelo Brasil. Por isso, os dados apontam para a criação de uma cidade a dois ritmos, onde as aspirações, esperanças e anseios da população se distinguem em práticas quotidianas e modos de vida que se parecem cruzar cada vez menos nas ruas da cidade. Estas, tal como os jardins, parques e outros locais de lazer, ou também de trabalho, são cada vez mais idealizados e erigidos para camadas específicas da população, o que será parte importante da diferenciação das formas urbanas e dos seus usos no Porto do final do século XIX e que marcará a cidade para o futuro.

## **FONTES, BIBLIOGRAFIA E CRÉDITOS FOTOGRÁFICOS**

### **FONTES MANUSCRITAS**

#### **ARQUIVO DISTRITAL DO PORTO (A.D.P.)**

- Livros de Registo de Baptismo, 1864, 1881, 1896 (Secção Paroquial, Bonfim)

### **FONTES CARTOGRÁFICAS**

#### **ARQUIVO HISTÓRICO DO PORTO (A.H.P.)**

- Livros de plantas de arruamentos
- Livros de plantas de casas

AAVV (1992), Álbum de Cartografia Portuense – Alguns exemplares anteriores à Carta de 1892, Porto, Câmara Municipal do Porto.

FERREIRA, Augusto Gerardo Teles (1992, 1ª edição 1892), Edição Comemorativa do 1.º Centenário da Carta Topographica da Cidade do Porto, Porto, Arquivo Histórico, Câmara Municipal do Porto.

### **INQUÉRITOS E RELATÓRIOS**

AAVV (1881), Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes, Porto, Typ. de António José da Silva Teixeira.

PORTUGAL, Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1891), Inquérito Industrial de 1890, Lisboa, Imprensa Nacional.

### **ESTATÍSTICAS**

INE (recenseamentos gerais da população)

### **PERIÓDICOS**

Foram utilizados vários números de cada uma das seguintes publicações:

- Revista “O Tripeiro”
- Jornal «A Folha Nova»
- Jornal de Notícias
- Jornal “O 1.º de Janeiro”
- Jornal “O comércio do Porto”

**REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS E FOTOGRAFIA**

- ALEGRIA, Maria Fernanda (1990), *A Organização dos Transportes em Portugal (1850-1910)*, Lisboa, Centro de Estudos Geográficos.
- ALVES, Joaquim Jaime Ferreira (1988-1990), *O Porto na Época dos Almadas*, 2 vol., Porto, Câmara Municipal do Porto.
- ALVES, Jorge Fernandes (1989), *Emigração Portuguesa: o exemplo do Porto nos meados do século XIX*, Separata da “Revista História”, Porto, Centro de História da Universidade do Porto, Vol. IX.
- ALVES, Jorge Fernandes (coord.) (1997) *Actas do Colóquio «A Indústria Portuense em Perspectiva»*, Porto, CLC-FLUP.
- ALVES, Jorge Fernandes (1999), *Variações sobre o «Brasileiro»: Tensões na emigração e no retorno do Brasil*, Coimbra, Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Instituto de História Económica e Social.
- ALVES, Jorge Fernandes (2001), *Porto: trabalho e Indústria*, in “Revista História”, Porto, Centro de História da Universidade do Porto.
- ANDRADE, Monteiro de (1943) *Plantas Antigas da Cidade*, Porto, CMP.
- BARBOSA, I. Vilhena (1862) *Porto*, *Archivo Pitoresco*, vol. V, Lisboa.
- BASTO, A. Magalhães (1960), *O Porto*, *Antologia da Terra Portuguesa*, Lisboa, Livraria Bertrand.
- COSTA, Padre Agostinho Rebelo da (2001, 1ª edição 1789), *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*, Porto, Frenesi.
- DINIS, Júlio (1963, 1ª edição 1868), *Uma família Inglesa*, Porto, Civilização.
- FERNANDES, José Alberto V. Rio (1997), *Porto – Cidade e Comércio*, Porto, Câmara Municipal do Porto.
- FERNANDES, José Alberto Rio; PINTO, Jorge Ricardo (2004), *A marginal do Porto, da Ponte D. Luís I ao Freixo*, in “O Tripeiro”, 7ª série, Ano XXIII (9).
- FERNANDES, Paula (2000), *Habitação e trabalho no Porto da época do cerco: o Bairro de Santa Catarina*, *Análise Social*, vol. XXXV (156)
- FITAS, Idalinda Rosa Rodrigues (1998), *A Habitação Popular no Porto em Finais do Século XIX – O Inquérito Comissão Central da Imprensa (1885)*, Porto, Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, FLUP.
- GRAVE, João (1903) *Os Famintos*, Porto
- JORGE, Ricardo (1899), *Demographia e Hygiene na Cidade do Porto*, Porto, Câmara Municipal do Porto.
- JORGE, Vítor Oliveira (coord.) (2003), *Arquitectando espaços: da Natureza à Metapólis*, Porto, Centro de Estudos Arqueológicos da Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

- LIMA, Isabel Pires de (1989), *Trajectos – O Porto na Memória Naturalista*, Lisboa, Guimarães editores.
- MAGALHÃES, Maria Madalena Allegro de (1988), *A Indústria do Porto na Primeira Metade do Século XIX*, Porto, in “*Revista da Faculdade de Letras – Geografia*”, I série, vol. IV.
- MOUTINHO, Maria José (2001), *Bonfim – Séc. XIX, A Regedoria na Segurança Urbana*, Porto, in “*Cadernos do Bonfim*”, n.º 1
- MAIA, Rui Leandro Alves da Costa (2003), *O Sentido das Diferenças – Migrantes e Naturais: Observação de Percursos de Vida no Bonfim*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.
- MARQUES, Helder; FERNANDES, José A. Rio e MARTINS, Luís Paulo (1990) *Porto percursos nos espaços e memórias*, Porto, Edições Afrontamento.
- MARTINS, A. Tavares (1972), *A Estação de Campanhã*, Separata do “*Boletim Cultural*” da Câmara Municipal do Porto, Porto, Vol. XXXIII – Fascs. 3-4.
- NONELL, Anni Günther (2002), *Porto, 1763/1852 a construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, Porto, FAUP publicações, 1.ª Edição.
- OLIVEIRA, J.M. Pereira de (1973), *O Espaço Urbano Do Porto*, Coimbra, Instituto de Alta Cultura.
- PASSOS, Carlos de (1955), *O Campo de Mijavelhas e a Quinta do Reimão*, Porto, CMP.
- PEREIRA, Gaspar Martins (1995), *Famílias Portuenses na Viragem do Século (1880-1910)*, Biblioteca das Ciências do Homem, Porto, Edições Afrontamento.
- PIMENTEL, Alberto (1945, 1ª edição 1878), *O Porto por fora e por dentro*, Porto, Livraria Figueirinhas.
- PIMENTEL, Alberto (1894), *O Porto na Berlinda*, Porto, Livraria Chadron.
- PIMENTEL, Alberto (1876), *Guia do Viajante nos Caminhos de Ferro do Norte de Portugal*, Porto, Livraria Internacional de Ernesto Chardon.
- PINTO, Jorge Ricardo (2007) *O Porto Oriental no final do século XIX*, Porto, Edições Afrontamento.
- PINTO, Jorge Ricardo (2009) *Duas famílias de tecelões na geografia social do Porto oitocentista*, in *Cadernos – Curso de Doutoramento em Geografia*, n.º 1, UP, Porto.
- PINTO, Jorge Ricardo (2009) *O espaço público e o turismo. Identidade e cenário em duas praças da cidade do Porto*, Revista “*Percursos & Ideias*”, cadernos de Turismo, n.º 1, 2.ª série.
- PINTO, Jorge Ricardo; AZEVEDO, Ana Lígia (2010) *Padrões de distribuição hoteleira no Porto no final do século XIX*, Revista “*Percursos & Ideias*”, cadernos de Turismo, n.º 2, 2.ª série.
- PINTO, Júlio Lourenço (1880) *Vida Atribulada*, Porto, Livraria Universal

RAMOS, L. Oliveira (1994), *História da Cidade do Porto*, Porto, Porto Editora.

REAL, Manuel Luís; TAVARES, Rui (1987), *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto*, in “Povos e Culturas”, 2.

REIS, Henrique Duarte Sousa (1984, 1ª edição 1866), *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*, Vol. I, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto.

REIS, Henrique Duarte Sousa (1991, 1ª edição 1867), *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da cidade do Porto*, Vol. II, Porto, Biblioteca Pública Municipal do Porto.

SOUSA, Fernando de; ALVES, Jorge Fernandes (2001), *Os transportes colectivos do Porto – perspectiva histórica*, Porto, STCP.

TEIXEIRA, Manuel C. (1996), *Habitação Popular na Cidade Oitocentista*, Lisboa, Fundação Calouste Gulbenkian.

VASCONCELOS, Domingas (2008), *A praça do Marquês do Pombal na cidade do Porto*, Porto, FAUP

VITORINO, Pedro (1941a) *A Ponte do Poço das Patas*, Separata do “Boletim Cultural” da Câmara Municipal do Porto, Vol. IV – Fasc. I

VITORINO, Pedro (1941b) *Cruzeiros Portuenses*, Separata do “«Douro-Litoral» (Boletim da Comissão Provincial de Etnografia e História), Fasc. IV.