



# PLANO URBANÍSTICO DE MATOSINHOS SUL

## Origem, Traçado e Implementação no final do séc.XIX.

Urban Plan of *Matosinhos Sul*  
Origin, Layout and Implementation at the end of the 19th century.

**Guilherme Machado Vaz**

*Departamento de Arquitectura da Faculdade Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra, Portugal*  
*gmvarq@gmail.com*

### RESUMO

A presente investigação centra-se no traçado urbano de Matosinhos Sul (Portugal) e pretende explicar as diferenças entre o plano inicial, da autoria de Licínio Guimarães, e o traçado urbano atual. Questiona-se o desenho da planta de chão atual e o tipo de uso que está na sua origem, pelo facto de o único plano até agora conhecido revelar um traçado não coincidente com a realidade. Pretende-se determinar as transformações que definiram a forma urbana de Matosinhos Sul, analisando o plano de Licínio Guimarães e desenhos inéditos, essenciais para perceber o percurso trilhado entre o projeto e a sua materialização. A partir da análise e cruzamento de peças desenhadas inéditas e factos históricos, compreender-se-ão os processos que conduziram à definição da morfologia atual e dar-se-á resposta às questões levantadas. O esclarecimento deste tema vem preencher uma lacuna da história de Matosinhos e aprofundar o conhecimento sobre a evolução urbana da cidade.

**Palavras chave:** Plano Urbanístico, Matosinhos sul, Morfologia Urbana, Licínio Guimarães.

**Bloco temático:** 1. Cidade e Projeto **Tema:** Morfologia Urbana

### ABSTRACT

This investigation focuses on the urban layout of Matosinhos Sul (Portugal) and will try to explain the differences between the initial plan, by Licínio Guimarães, and the current urban layout. The design of the current plan and its original use is questioned, because the only plan known so far reveals a layout that does not match reality. This research aims to determine the transformations that defined the urban shape of Matosinhos Sul, through the analysis and crossing of the original plan with unpublished drawings, essential to understand the path taken between the project and its materialization. From the analysis of drawings and historical facts, it will be possible to understand the processes that led to the definition of the current morphology and respond to the questions raised. The clarification of this theme fills a gap in the history of Matosinhos and deepens knowledge about the urban evolution of the city.

**Keywords:** Urban Plan, Matosinhos Sul, Urban Morphology, Licínio Guimarães.

**Thematic clusters:** 1. City and Project **Topic:** Urban Morphology

## Introdução

O atual plano de Matosinhos Sul apresenta um traçado que difere do plano elaborado por Licínio Guimarães para a área, no final do século XIX. As transformações ocorridas e que justificam as diferenças entre o plano inicial e o traçado atual estão ainda por explicar, não se sabendo se estas ocorreram em fase de projeto ou se durante a fase de construção - na adaptação do desenho ao território.

Simultaneamente, e devido ao facto do plano surgir no momento em que se dá início à construção do novo porto de mar em Matosinhos - Porto de Leixões (1884-1895) - surge a dúvida quanto ao tipo de uso pretendido para a nova expansão da vila, ou seja, desconhece-se se o plano foi pensado para ampliar a área residencial existente ou para criar uma nova zona industrial próxima do porto de mar.

O texto que se apresenta propõe avançar com uma resposta a estas questões. Para isso, será necessário analisar documentação histórica referente a este assunto, saber quem foram os principais intervenientes e que papel tiveram no desenrolar deste processo; assim como investigar a ocupação do território desde o último quartel do século XIX através dos documentos escritos e gráficos disponíveis para o efeito, estabelecendo uma linha temporal que nos permita compreender a evolução do traçado dos quarteirões até à sua materialização no terreno.

A partir da análise de desenhos inéditos encontrados no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Matosinhos, procurar-se-á estabelecer essa cronologia, compreender as transformações morfológicas ocorridas nos quarteirões e a origem tipológica dos lotes que os compõem, retirando, no final, as conclusões resultantes da investigação.

## 1. Origem

A área hoje designada por Matosinhos sul (Concelho de Matosinhos, Distrito do Porto, Portugal) tinha, antes de urbanizada, características geográficas e naturais próprias. Limitada a poente pelo oceano atlântico e próxima do estuário do rio Leça (a norte), possui uma topografia plana - altitude inferior a 20m em relação ao mar - e um solo arenoso, circunstância decorrente da sua localização. A análise de documentos históricos revelou que na segunda metade do século XIX, ao nomear-se esta área, surgiam com frequência as seguintes referências: Areal do Prado, Campo da Junqueira, Pinhal d'Areia no Prado, Salinas e Ribeiro (do Prado). A partir desses documentos e de cartografia da época foi possível identificar e localizar os espaços naturais que caracterizavam o território que é hoje denominado por Matosinhos sul. (Fig.1) Imagens da época captadas por Emílio Biel (1838-1915) permitem constatar o carácter rural desta parte de Matosinhos. (Fig.2)



*Fig. 1 Toponímia antes da urbanização de Matosinhos Sul (sobre a cartografia atual): 1 Salinas, 2 Juncal, 3 Areal do Prado, 4 Areal do Prado ou Campo da Junqueira, 5 Pinhal d'Areia no Prado ou Areal Pedroza, 6 Prado, 7 Ribeiro do Prado. (orientação: Norte) Fonte: Elaboração própria sobre cartografia municipal.*



Fig. 2 O Prado. Fotografia: Emílio Biel, Ca. 1900. Fonte: <https://paginas.fe.up.pt/~jmf/apc/eb/ebsg/ebsg.htm>

Importa analisar como se converteu o Areal do Prado numa zona passível de ser urbanizada e quem está por trás do processo que culminou com a definição do primeiro Plano de Urbanização de Matosinhos sul.

O estudo da evolução urbana de Matosinhos revela que a construção de pavimentos em calçada nos arruamentos existentes na vila consolidada, a norte do caso de estudo, se deu na segunda metade do século XIX, a um ritmo de execução que atinge o apogeu na última década do mesmo século (Nunes, 1998). Este investimento em infraestruturas públicas está relacionado com o crescimento da população e do aglomerado urbano, os quais surgem na sequência de três fatores: a construção do Porto de Leixões, o aparecimento dos transportes públicos férreos (1872 e 1881), e o crescimento da indústria ligada ao mar.

No fim do século XIX em Portugal, parte da riqueza estava associada à propriedade, uma vez que se vivia numa economia baseada na agricultura, e a revolução industrial estava ainda no seu início. Os proprietários e negociantes, pertencentes a uma minoria abastada da sociedade, assumiam a vida política e cultural da nação, exercendo - direta ou indiretamente - um efeito determinante no seu rumo. As decisões eram geralmente tomadas por um grupo restrito que geria o mundo empresarial, assim como a administração pública, numa relação de confiança com a casa real.

Entre as personalidades envolvidas na história da construção urbana de Matosinhos sul, há duas figuras que devem ser destacadas pelos papéis desempenhados na vida social, económica e política da vila: João Eduardo de Brito e Cunha (1841-1910) e António Teixeira de Mello (.... - 1908).

Brito e Cunha foi vereador e Vice-Presidente da Câmara de Matosinhos em 1868 e 1869. Era proprietário de uma grande quantidade de parcelas na vila, acionista da Companhia Edificadora de Matosinhos-Leça - uma empresa dedicada à compra e venda de propriedades - e membro da direção e da comissão liquidatária do Jockey Club Portuense (a qual tinha como missão vender os terrenos onde estava instalado o hipódromo, sendo que parte desses terrenos foram por ele adquiridos). O hipódromo localizava-se em Matosinhos Sul e está na origem do primeiro plano urbanístico da cidade. A consulta do espólio de Brito e Cunha no Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Matosinhos veio revelar desenhos até então desconhecidos, fundamentais para o desenvolvimento desta investigação.

António Teixeira de Mello era proprietário agrícola e também acionista da Companhia Edificadora de Matosinhos-Leça da qual foi Presidente da Assembleia-Geral em 1888 e Presidente em 1889. Em 1898, aquando da liquidação da Companhia - tal como fez Brito e Cunha - adquiriu parte dos terrenos que a empresa colocou à venda.

Segundo António J. Gomes (2010: 335), foi “durante muitos anos, um dos agentes mais ativos do desenvolvimento da vila e do concelho”. O mesmo autor refere que Teixeira de Mello foi administrador do

concelho durante o mandato de vários presidentes e foi, também, Presidente da Câmara entre 1886 e 1889. Possuía terrenos e propriedades “nos lugares do Juncal e do Prado e, ainda, outros terrenos no lugar do Prado. Os terrenos do Juncal e do Prado foram alvo de expropriações parcelares, aquando da construção da estrada da Foz a Leça.” (Gomes, 2010: 333)

A “Planta dos terrenos de diversos proprietários entre o Sñr do Padrão e o Prado” pertencia a João Eduardo de Brito e Cunha. Presume-se que tenha sido desenhada entre 1870 e 1874, uma vez que já está representada a Estrada que liga o Porto a Matosinhos (1863-1870) e uma intenção para a implantação do hipódromo, a qual viria a ser oficializada em 1875, apesar de já se realizarem corridas de cavalos no Campo da Junqueira (Areal do Prado) em 1872. Parte dos terrenos representados na planta eram propriedade de António Teixeira de Mello e João Eduardo de Brito e Cunha. (Fig.3)

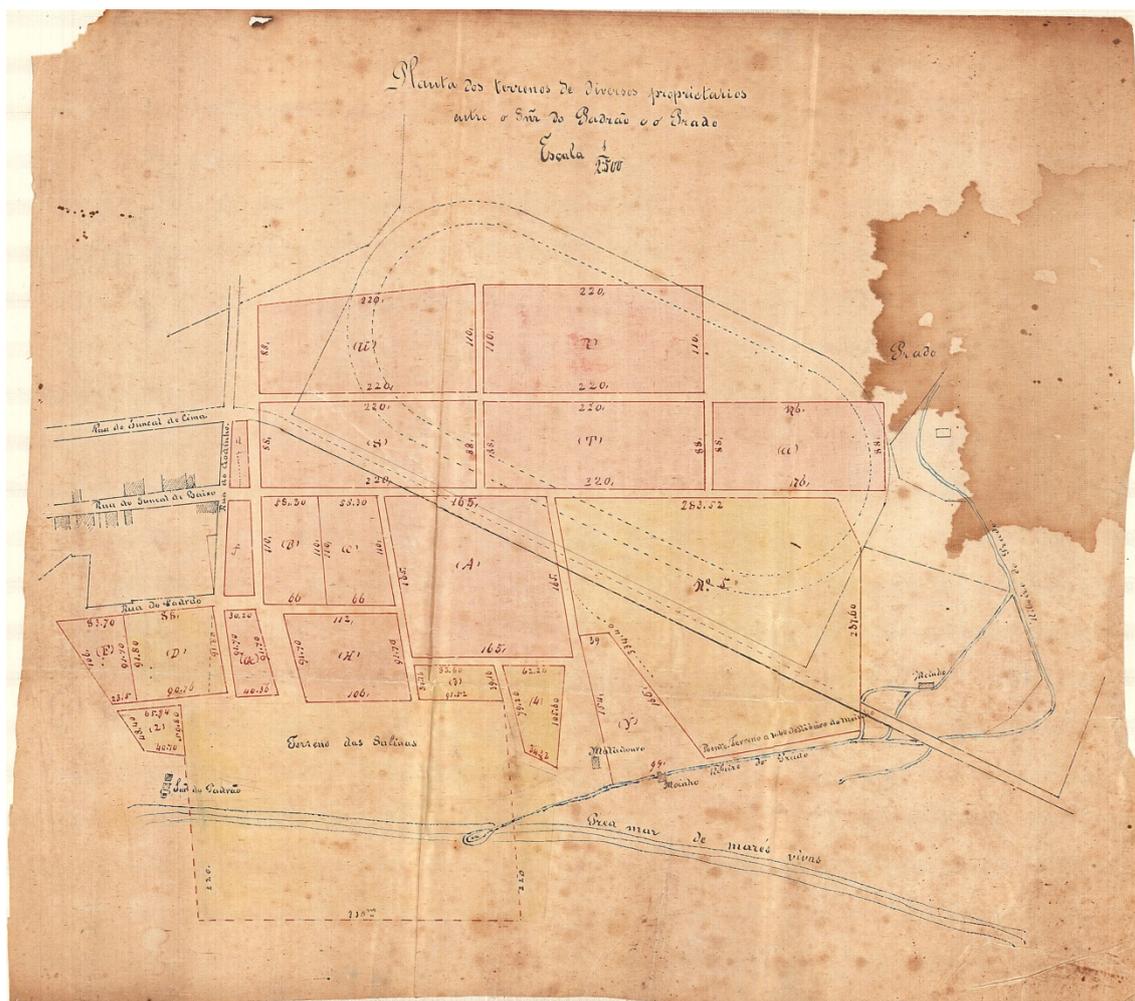


Fig. 3 “Planta dos terrenos de diversos proprietários entre o Sñr do Padrão e o Prado”. Ca. 1870-1874, Espólio Brito e Cunha. Fonte: Arquivo Histórico Câmara Municipal de Matosinhos.

Ainda sobre António Teixeira de Mello, António J. Gomes (2010: 336) refere que em “1870, foi também dele a iniciativa para a abertura das novas ruas paralelas à Estrada da Foz a Leça (atual Rua de Brito Capelo) e foi ele quem ofereceu a planta dos terrenos anexos a essa estrada, entre a Rua do Godinho e o lugar do Prado. Ao mesmo tempo, fez a oferta à câmara das porções de terrenos seus, do lugar do Prado, que fossem necessários para a abertura dessas ruas, com a única cedência, por parte da câmara, do leito das ruas anteriores, que ficassem livres com a abertura das novas ruas. Quer isto dizer que o empurrão para a urbanização de Matosinhos sul se ficou a dever também, em boa parte, à sua iniciativa. (...) É claro que com a

urbanização, o Dr. Teixeira de Mello via também muito valorizados os terrenos, de que, na área, era proprietário.”.

Ao oferecer à câmara parte dos seus terrenos para a abertura de arruamentos, Teixeira de Mello estava a garantir que estes, quando atravessados pelas novas vias, passariam a ter uma frente urbanizável, a qual poderia lotear e vender a preços mais elevados do que os valores de venda para uso agrícola.

A 22 de Abril de 1875, é aprovada em sessão camarária uma planta referente ao pedido de construção de um hipódromo em Matosinhos. O desenho é assinado por Licínio Guimarães, o técnico que viria mais tarde a desenhar o primeiro Plano de Urbanização de Matosinhos Sul.

No mesmo ano é fundado o Jockey Club Portuense (1875-1883), o qual promove a construção do hipódromo no Areal do Prado. No seguimento do estudo realizado e aprovado pela câmara em 1875, Licínio Guimarães termina a 1 de junho de 1877 um projeto para construção de uma nova pista de cavalos no Areal do Prado que terá sido encomendado pela direção do Jockey Club Portuense.

Seguem-se seis anos de atividade hípica no hipódromo de Matosinhos. No entanto, dado o desinteresse da população pelas corridas, instala-se uma crise económica no Jockey Club que leva os sócios a optarem pela sua liquidação em 1883. O clube nomeia uma comissão liquidatária – da qual faz parte Brito e Cunha - que, entre 1883 e 1889, fica incumbida de fechar as contas e vender o terreno do hipódromo.

Do espólio do Jockey Club Portuense pertencente ao Arquivo Histórico Municipal do Porto faz parte um papel avulso datado de 1882, o qual tem desenhado um esquema gráfico com a divisão do terreno do hipódromo em quarteirões. (Fig.4) O documento revela que antes da liquidação oficial do clube, já estava presente para os sócios a necessidade de rentabilizar o património imobiliário do mesmo, com a consciência do potencial económico que uma área urbana com aquela extensão possuía.

O desenho avança com uma organização espacial em quarteirões, e contabiliza as respetivas áreas. Pode considerar-se o documento como a primeira proposta de promoção privada – até hoje conhecida - para a urbanização do Areal do Prado, não estando o autor do desenho identificado. Percebe-se, pela análise do mesmo, que a Estrada que liga o Porto a Matosinhos (Rua de Brito Capelo), define o eixo de referência da malha ortogonal através de linhas paralelas e perpendiculares a esta. Esta malha estava confinada ao limite do terreno do hipódromo, o que justifica a geometria dos quarteirões do lado nascente.

O esquema feito à mão dá lugar a um desenho impresso, onde surgem os quarteirões divididos por lotes numerados com as dimensões descritas na legenda. A planta foi criada para promover a venda dos terrenos do Jockey Club. (Fig.5)

Particularmente relevante na “Planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club Portuense”, é o facto de nesta vir referida a aprovação do loteamento por parte da Câmara, ou seja, a administração pública tinha conhecimento do plano de urbanização do Jockey Club previsto para o terreno do hipódromo e concordava com o mesmo. Este plano viria a ter um papel determinante para a definição da morfologia urbana de Matosinhos Sul e é resultante da sintonia entre interesses públicos e privados.



## 2. Traçado e implementação

Clarificada a dinâmica de aquisição e transferência dos terrenos de Matosinhos Sul, importa centrar a investigação no processo de desenho urbano desse território, analisando a evolução da morfologia e sua ligação à malha do aglomerado existente.

Associado aos desenhos e plantas do Areal do Prado referidas na secção anterior surge o nome de Licínio Guimarães, condutor de obras públicas. Com residência em Matosinhos, a Câmara requisitou regularmente os seus serviços entre 1875 e 1892, sendo que "(...) Uma das funções que Licínio Guimarães exerceu, com frequência, foi a de fornecedor de plantas topográficas (...)". (Gomes, 2010: 389)

No entanto, Licínio Guimarães é hoje reconhecido por ser o autor do primeiro plano urbanístico de Matosinhos Sul, o qual está representado numa planta intitulada "Projeção Horizontal de parte da Vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo" (Ca. 1884). (Fig.6)



Fig. 6 "Projeção Horizontal de parte da Vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo", Licínio Guimarães (ca.1884). Fonte: (Cordeiro, 1989)

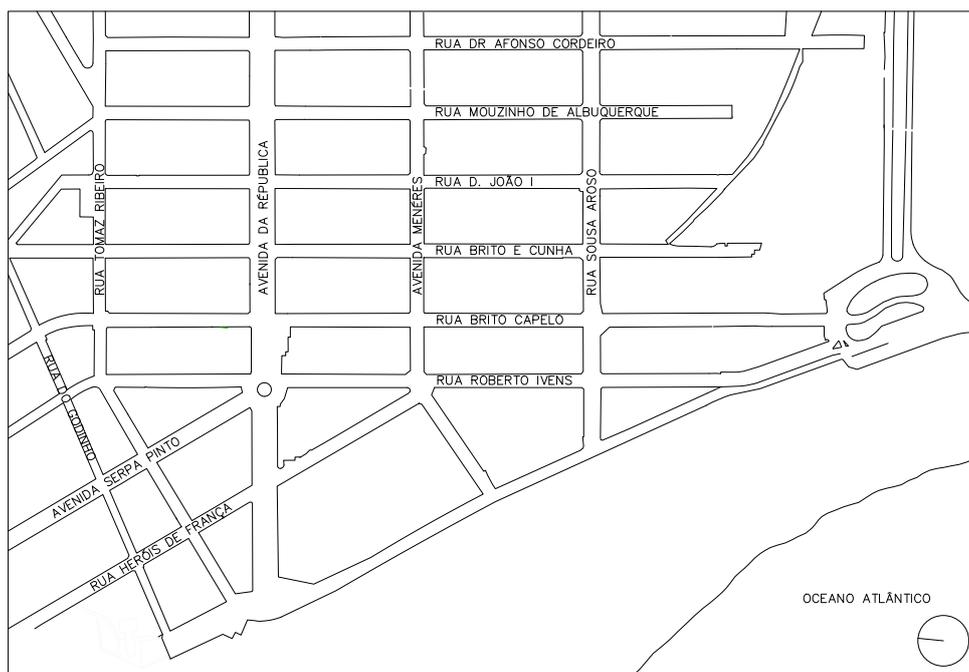


Fig. 7 Nomes das ruas do traçado atual de Matosinhos Sul. Fonte: Elaboração própria.

Terá travado conhecimento com António Teixeira de Mello - que coincidiu na presidência da Câmara de Matosinhos no período em que os seus serviços foram requisitados - e com João Eduardo de Brito e Cunha, que tem no seu espólio uma planta do projeto do hipódromo de 1875 e outra com um estudo urbanístico para os terrenos do Jockey Club Portuense - ambas inéditas e assinadas pelo técnico.

É a partir da análise e do cruzamento destas plantas inéditas com a documentação gráfica já conhecida, que será possível dar resposta às questões levantadas.

Nesse sentido, a “Planta dos terrenos de diversos proprietários entre o Sñr do Padrão e o Prado” (Fig.3) abrange a área de Matosinhos sul e supõe-se ser a primeira que existe do local. Pela sua observação, verifica-se que a geometria das propriedades nela desenhadas configuram uma malha quase regular, que prolonga a malha do aglomerado urbano existente. Os percursos dão continuidade aos arruamentos das zonas urbanizadas, sendo a correspondência mais visível, a do arruamento que se desenvolve no prolongamento da Rua do Juncal de Baixo (atual Rua Roberto Ivens). Verifica-se outra correspondência na Rua do Padrão (atual Avenida Serpa Pinto), e - apesar de existir um ligeiro desvio - uma outra via que segue o alinhamento da Rua do Juncal de Cima (atual Rua Brito Capelo).

Faria sentido que a urbanização de Matosinhos Sul seguisse a orientação da malha pré-existente, mas tal só aconteceu a poente da Rua Roberto Ivens. Importa, por isso, fazer a leitura dos fatores que contribuíram para que ocorresse uma situação diversa a nascente do arruamento referido.

O primeiro - e decisivo - foi a construção da Estrada que ligava o Porto a Matosinhos entre 1865 e 1870, reforçada pela instalação da linha férrea em 1872. (Fig.8) Esta via ligou-se à Rua Brito Capelo (Juncal de Cima), introduzindo um novo eixo viário com uma orientação diferente à da malha pré-existente, provocando uma alteração na evolução do traçado urbano do Areal do Prado.

Consequentemente, em 1875, é construído à face desta via, no seu lado nascente, o hipódromo do Jockey Club Portuense. (Fig.9)



Fig. 8 Abertura da Estrada da Foz a Matosinhos (1870). Fonte: Elaboração própria.

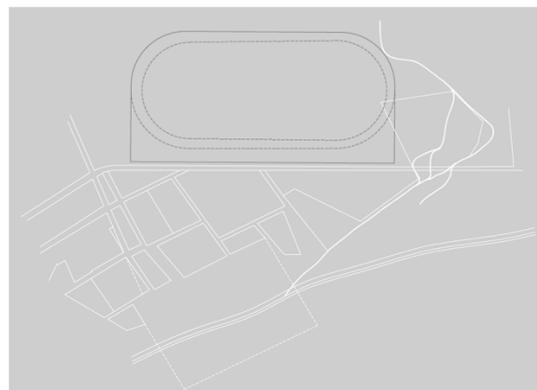


Fig. 9 Construção do hipódromo (1875). Fonte: Elaboração própria.

À nova orientação da malha urbana a nascente da estrada corresponde uma situação diversa a poente, devido ao condicionamento imposto pela linha da orla costeira e também pela introdução, em 1881, da segunda linha férrea. Construída a poente da primeira linha e paralela a esta - tem ligação à Rua do Juncal de Baixo (Rua Roberto Ivens) e veio reforçar o alinhamento criado pela Estrada Porto - Matosinhos. (Fig.10) Com o fim do Jockey Club Portuense, os terrenos do hipódromo foram transformados em área urbanizável e vendidos por lotes, de acordo com o plano da “Planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club Portuense” (Fig.5). Deste processo resultam os quarteirões que constituem a malha ortogonal de Matosinhos sul. (Fig.11)

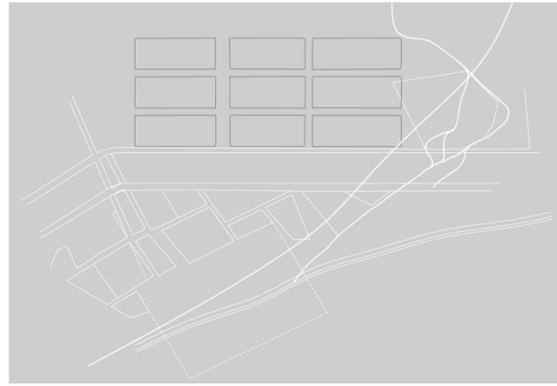
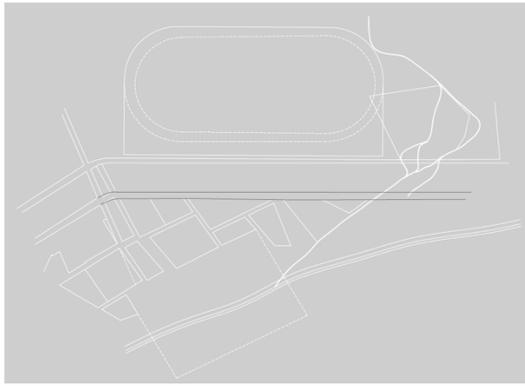


Fig. 10 Construção da segunda linha de ferro com ligação à Rua do Juncal de Baixo (1881). Fonte: Elaboração própria.  
 Fig. 11 A malha urbana ortogonal do terreno do hipódromo. Fonte: Elaboração própria.

A poente da linha férrea, o ângulo criado entre esta e a frente marítima dificulta o remate de futuros arruamentos que lhe fossem paralelos. Essa dificuldade é perceptível no plano de Licínio Guimarães (Fig.6), o qual prevê a implementação de uma malha ortogonal orientada pela Estrada Porto-Matosinhos que se estende desde o limite nascente do Areal do Prado até ao encontro com o mar, interrompendo, o projetista, os arruamentos e os quarteirões de forma abrupta no encontro destes com a praia. O desenho que viria a ser preconizado para a malha urbana poente de Matosinhos Sul foi apresentada pela Companhia Edificadora em 1898 e está visível na “Planta compreendendo os terrenos da Companhia Edificadora de Matosinhos Leça”. De notar, os arruamentos com o nome de Brito e Cunha e Teixeira de Mello, sendo que o último passou mais tarde a chamar-se Rua Heróis de França. (Fig.12)

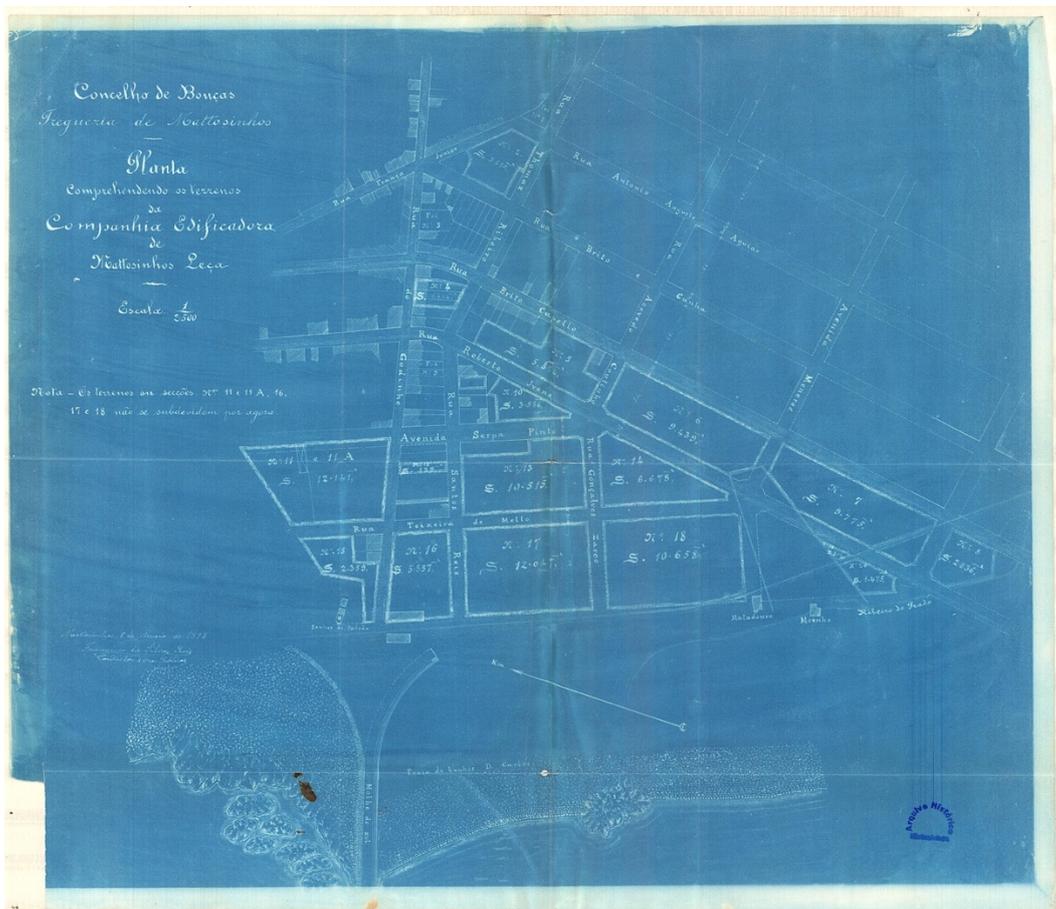


Fig. 12 “Planta compreendendo os terrenos da Companhia Edificadora de Matosinhos Leça” (1898), Espólio Brito e Cunha. Fonte: Arquivo Histórico Câmara Municipal de Matosinhos.

O traçado das novas ruas segue os alinhamentos da Avenida Serpa Pinto e da Rua Heróis de França, coincidindo com a orientação das propriedades pré-existentes (ver fig.3).

A dimensão dos quarteirões é definida pelas vias perpendiculares a estes arruamentos, as quais têm início na Rua Roberto Ivens, no cruzamento desta com a Avenida da República e a Avenida Menéres, constituindo-se como prolongamentos destas.

O espaço existente entre as linhas férreas (Rua Brito Capelo e Rua Roberto Ivens) assumiu os alinhamentos resultantes do prolongamento das avenidas referidas anteriormente. Os novos quarteirões a poente definiram o desenho urbano de uma área de Matosinhos Sul que estava por consolidar. (Fig.13)

A nascente, os quarteirões do terreno do hipódromo também se uniram à malha existente - entre a Rua do Godinho e a Rua Tomaz Ribeiro – através do prolongamento e ligação das ruas Brito e Cunha, D. João I e Mouzinho de Albuquerque. (Fig.14)



Fig. 13 Prolongamento das vias pré-existentes a poente da Rua Brito Capelo (1898). Fonte: Elaboração própria.

Fig. 14 União da malha do Areal do Prado com a malha pré-existente. Fonte: Elaboração própria.

Clarificada a evolução da malha urbana de Matosinhos Sul, importa analisar de que forma se desenvolveu o projeto que definiu a morfologia dos seus quarteirões.

Como referido, os documentos gráficos encontrados no espólio de Brito e Cunha contribuíram para o esclarecimento da questão e permitiram retirar ilações. Os desenhos não estão datados - o que dificulta uma ordenação cronológica no sentido de perceber a evolução do plano - no entanto, a sua interpretação e análise permite estabelecer diferentes fases de desenvolvimento do projeto e localizar temporalmente a execução dos mesmos.

Do conjunto de documentos encontrados, são importantes para a compreensão deste assunto os seguintes desenhos: “Planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club Portuense” e “Projeção Horizontal de parte da Vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo” (Fig.5 e 6) – de referir a importância de um terceiro desenho que é uma planta de um estudo urbanístico para o terreno do hipódromo, também da autoria de Licínio Guimarães. (Fig.15)

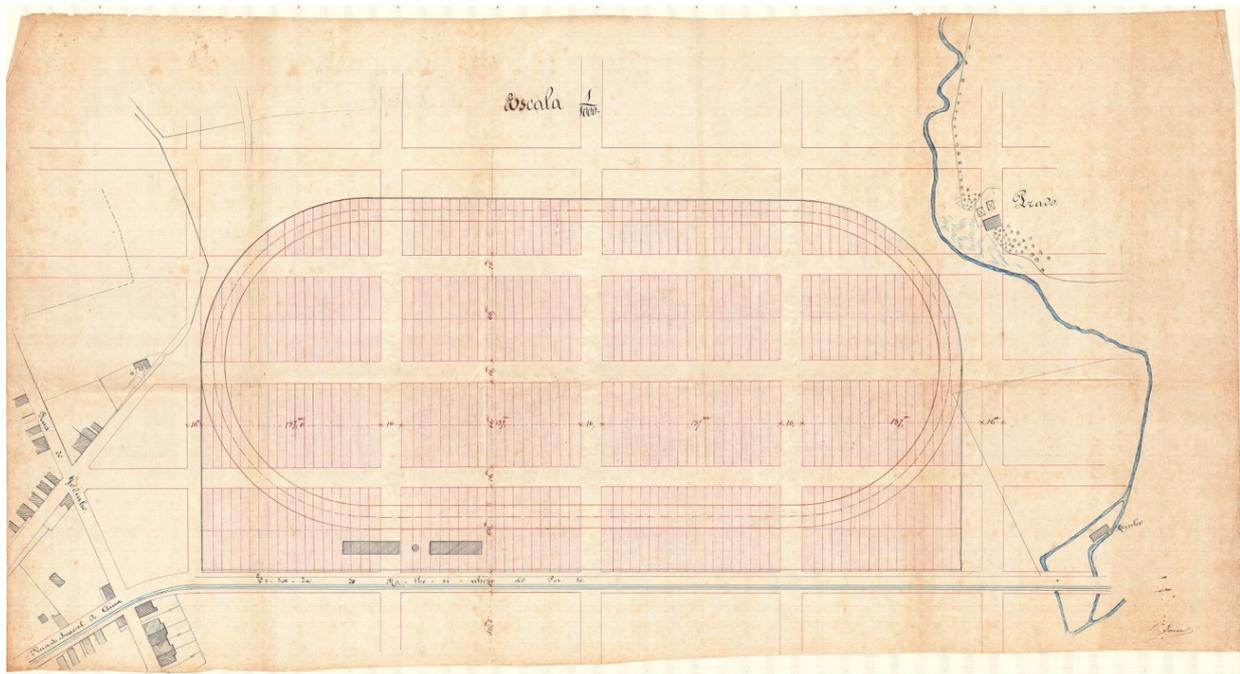


Fig. 15 Planta de um estudo urbanístico para o terreno do hipódromo realizado por Licínio Guimarães. (Não datado) Espólio Brito e Cunha. Fonte: Arquivo Histórico Câmara Municipal de Matosinhos.

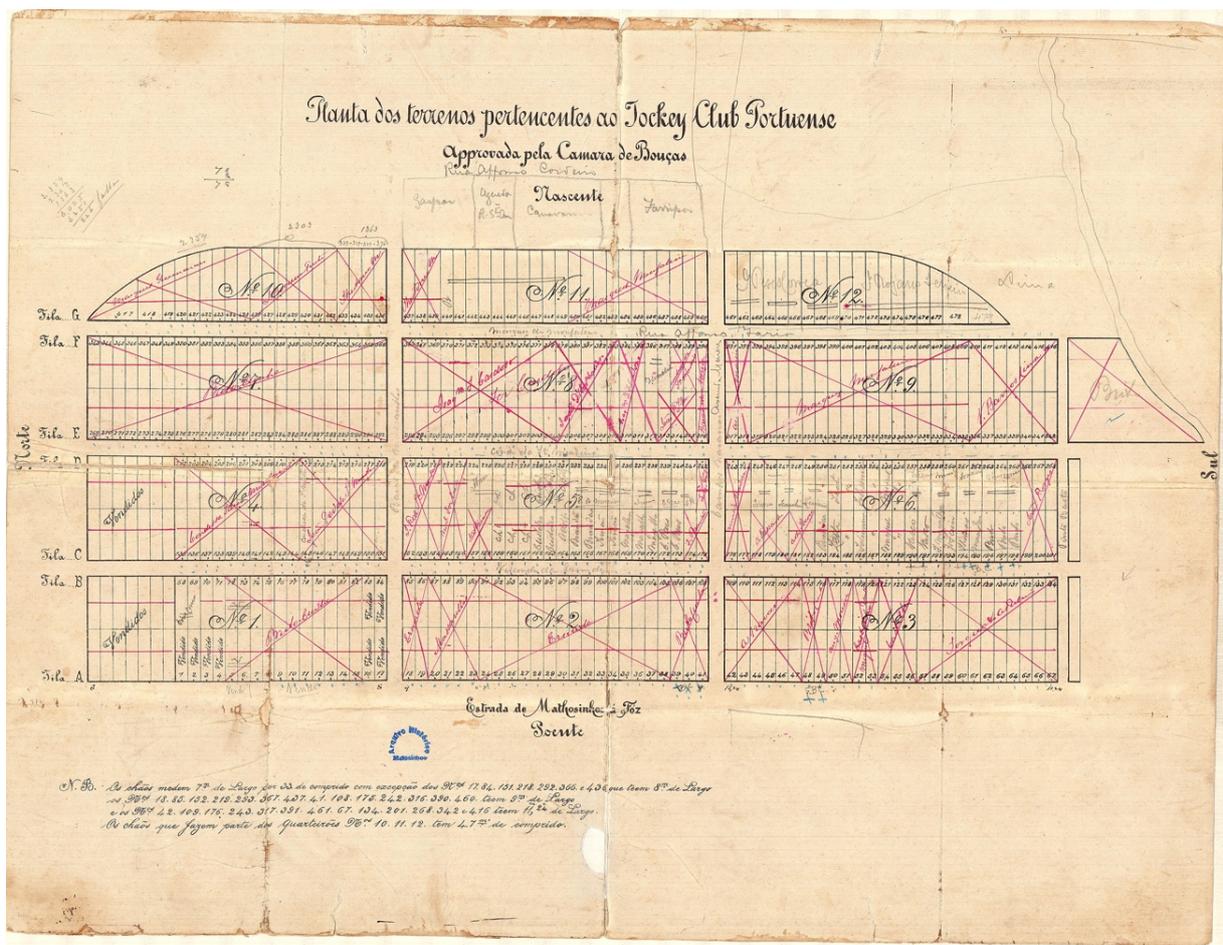


Fig. 16 "Planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club Portuense" com o nome dos proprietários dos lotes. Espólio Brito e Cunha. Fonte: Arquivo Histórico Câmara Municipal de Matosinhos.

Comparando-os com a morfologia urbana atual, verifica-se que a “Planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club Portuense” é a que está mais próxima da solução executada em Matosinhos sul e que foi com base nessa planta que os lotes dos quarteirões foram vendidos, sendo prova disso uma cópia do mesmo desenho que Brito e Cunha usava para registar a quem vendera as suas parcelas. (Fig.16)

A “Projeção Horizontal de parte da Vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo” é a proposta que mais difere do contexto urbano atual e a planta do estudo urbanístico para o terreno do hipódromo propõe uma solução que, pelo seu desenho, se posiciona entre os desenhos anteriores.

O projeto urbanístico ter-se-á desenvolvido através de uma negociação entre administração pública e interesse privado, uma vez que a “Projeção Horizontal de parte da Vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo” foi executada a pedido da autarquia - com o objetivo de desenhar um plano para a totalidade de Matosinhos Sul – a planta do estudo urbanístico estava na posse de João Eduardo de Brito e Cunha e refere-se apenas ao loteamento do terreno do Jockey Club; e a planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club foi mandada elaborar pela direção do mesmo. Requisitado pelas três partes, Licínio Guimarães surge como prestador de serviços no âmbito da encomenda pública e privada.

O historiador Joel Cleto (1993: 15), referindo-se ao primeiro plano de Licínio Guimarães, escreve o seguinte: “(...) desconhece-se se os objetivos do plano teriam sido os da definição de uma zona industrial, mas o facto é que, após a implantação da Companhia Vinícola Portuguesa num dos quarteirões, estaria encontrada a vocação principal da área (...)”. O historiador refere ainda que o plano prevê “a ocupação do Areal do Prado com uma malha ortogonal regular composta por quarteirões retangulares com dimensões de 112x66m apoiados por uma estrutura viária não hierarquizada com largura constante de 10m.”.

A análise do projeto permite observar que em segundo plano está desenhado o perímetro do terreno do hipódromo e a configuração da malha proposta é coincidente com os limites do mesmo (exceto na frente sul). O terreno do Jockey Club ocupava grande parte do território de Matosinhos Sul e esteve na base deste plano - e dos seguintes - enquanto elemento regulador e orientador do desenho proposto. (Fig.17)

O segundo estudo prevê quarteirões com 137m de comprimento e 66m de largura, estruturados por uma rede viária - também não hierarquizada - de 16m de largura. O aumento da largura das vias de 10m para 16m, explica a razão pela qual não é possível incluir dentro do perímetro do hipódromo - no sentido nascente-poente - o mesmo número de quarteirões do plano anterior, apesar de os mesmos apresentarem uma largura idêntica nos dois planos (66m).

O aumento da largura das vias de 10 para 16m obrigou a uma alteração no número de quarteirões no sentido norte-sul (passaram a quatro), com o objetivo de manter um número de lotes idêntico ao da proposta anterior. No sentido nascente-poente mantêm-se as dimensões e, como consequência do aumento do perfil das vias, os quarteirões ultrapassam o limite do terreno do hipódromo. (Fig.18)

O terceiro plano apresenta três quarteirões no sentido norte-sul, dá uma resposta idêntica à do estudo anterior no sentido nascente-poente e também no que se refere à largura das vias de circulação. Uma particularidade deste projeto é que o comprimento dos quarteirões difere, não existindo a repetição métrica dos planos anteriores. (Fig.19)

O confronto entre o traçado do terceiro plano e os quarteirões existentes em Matosinhos Sul, demonstra que a obra construída reflete o desenho deste projeto e que as diferenças entre ambos refletem alterações realizadas posteriormente ou decorrem de desvios decorrentes da execução de obra, testemunhadas no local.

O primeiro quarteirão (norte) regista uma diferença de quatro metros da medida de projeto, a qual resulta de acertos de implantação no terreno e num desvio acumulado da largura dos 23 lotes que definem o seu comprimento. O segundo quarteirão regista uma diferença decorrente do alargamento da Avenida da República - executado posteriormente - e o terceiro (sul) tem comprimento idêntico ao definido no projeto. No sentido Nascente-Poente também se registam diferenças na profundidade dos quarteirões relacionadas com a implantação em obra. Embora sejam insignificantes, justificam a disparidade verificada com o projeto. (Fig.20)

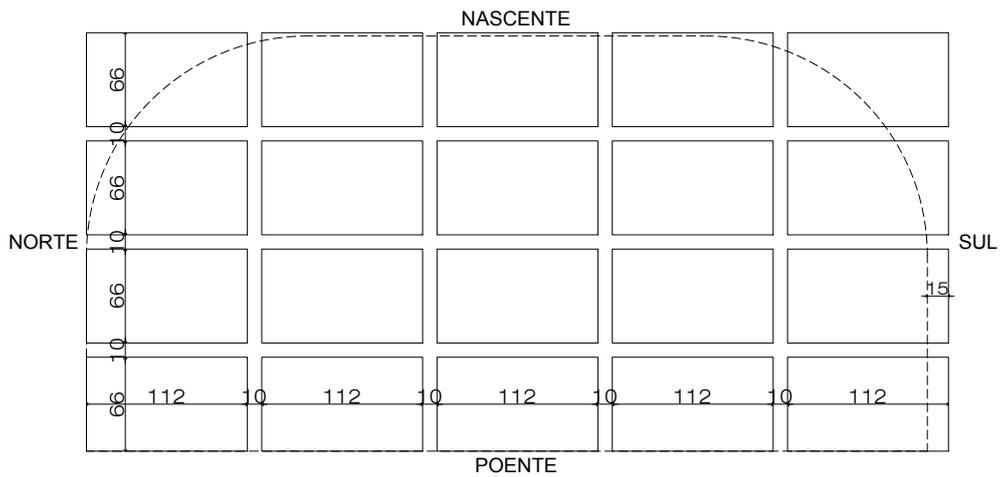


Fig. 17 Primeiro plano. Quarteirões com 112x66m e rede viária de 10m de largura. Fonte: Elaboração própria.

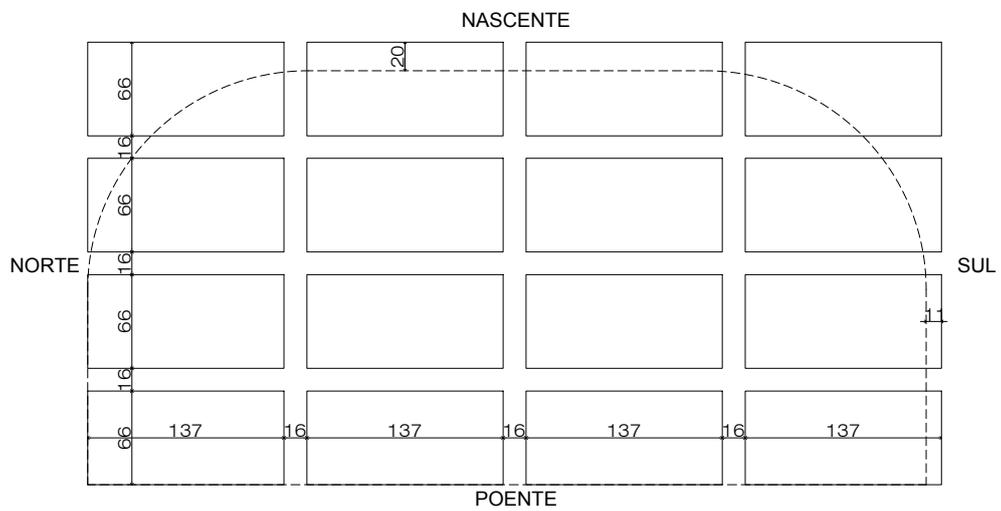


Fig. 18 Segundo plano. Quarteirões com 137x66m e rede viária de 16m de largura. Fonte: Elaboração própria.

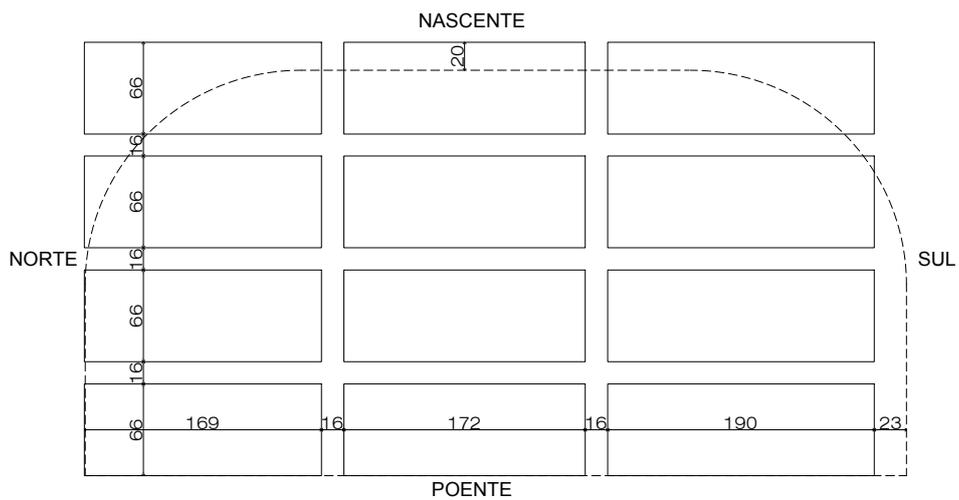


Fig. 19 Terceiro plano. Quarteirões com 66m de largura, comprimento variável, e rede viária de 16m de largura. Fonte: Elaboração própria.

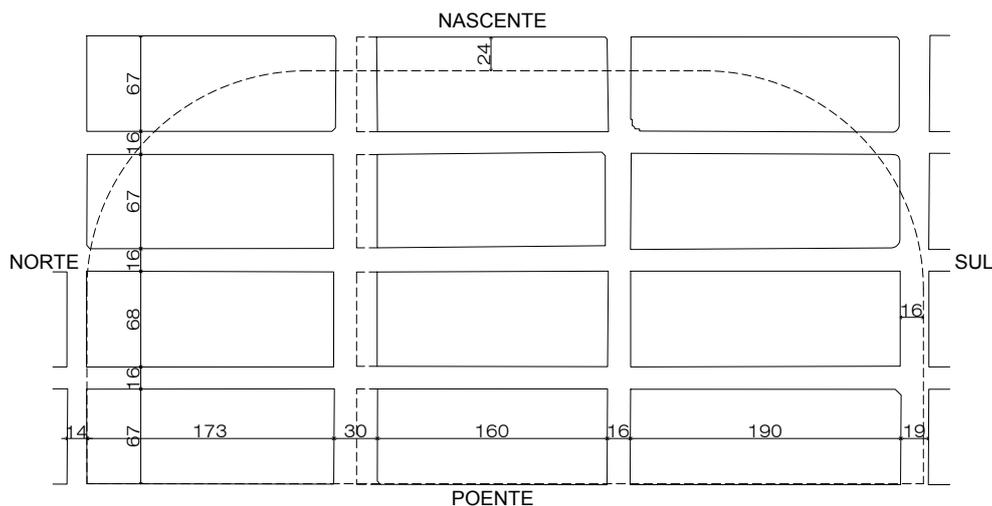


Fig. 20 Dimensionamento dos quarteirões construídos em Matosinhos Sul. Fonte: Elaboração própria.

### 3. Considerações finais

Partindo da investigação da documentação histórica e dos planos urbanísticos disponíveis, a análise realizada no capítulo anterior permite estabelecer uma relação cronológica entre os três planos apresentados e concluir que o desenho designado por “Projeção Horizontal de parte da Vila de Matosinhos, compreendida entre a praia dos banhos e o forte do Queijo” (Fig.6) terá sido o primeiro a ser elaborado, seguindo-se o estudo urbanístico para o terreno do hipódromo (Fig.15) e, por último, a “Planta dos terrenos pertencentes ao Jockey Club Portuense”. (Fig.5)

As três propostas diferem no número de quarteirões no sentido norte-sul. A primeira prevê a existência de cinco quarteirões, a segunda quatro, e a terceira - a solução construída - três. No sentido nascente-poente, o primeiro plano prevê a inclusão de quatro quarteirões dentro do perímetro do terreno do hipódromo, o segundo e o terceiro prevêem o mesmo número, mas devido ao aumento do perfil viário, parte dos quarteirões do lado nascente ultrapassam o limite do terreno do hipódromo. (Ver fig. 17, 18 e 19)

No decorrer do processo, a autarquia procura assegurar uma solução que ligue o loteamento do terreno do hipódromo com o traçado da vila. Por sua vez, os investidores privados procuram assegurar que o número total de lotes do empreendimento imobiliário não se altera entre a primeira e a última proposta, com o objetivo de preservar o rendimento financeiro da operação. A manutenção do número de lotes justifica a diminuição do número de quarteirões do primeiro para o segundo plano – de cinco para quatro no sentido norte-sul - como forma de compensar o aumento da largura das vias de circulação de 10 para 16m.

A solução construída em Matosinhos Sul, contrariamente aos planos anteriores, apresenta quarteirões com diferentes comprimentos. A passagem de quatro para três quarteirões no sentido norte-sul resulta de um desenho que procura relacionar a nova malha com o contexto urbano e os alinhamentos pré-existentes. De facto, o prolongamento da Avenida Serpa Pinto e da Rua Heróis de França até à Rua Roberto Ivens determina os eixos da Avenida da República e da Avenida Menéres e, conseqüentemente, o comprimento dos quarteirões localizados entre estas.

A cronologia apurada ordena as etapas da evolução do traçado do projeto urbanístico e a análise destas permite compreender as transformações ocorridas até à sua implementação no terreno.

Quanto ao tipo de uso subjacente ao plano urbanístico - se este terá sido pensado para uma ocupação industrial ou residencial - a dimensão definida para os lotes dos quarteirões é suficientemente esclarecedora. A tipologia que está na base morfológica dos quarteirões é idêntica nas três propostas apesar da dimensão destes diferir. De facto, a profundidade de 66m mantém-se constante e é o resultado de duas frentes de lotes – uma para nascente e outra para poente - com 33m de profundidade e 7 metros de largura, existindo situações pontuais

em que os lotes têm 8, 9 e 11m de largura. Os mesmos 66m podem ser encontrados no quarteirão definido pela Rua de Brito Capelo e pela Rua Roberto Ivens (no limite sul do mesmo), o que revela a influência da morfologia urbana existente no desenho do novo plano de expansão da vila.

O lote de 7x33m é a unidade comum aos três planos e a que os regula. Esta dimensão é vulgarmente utilizada no século XIX para a construção de moradias de duas frentes, como se pode verificar ainda hoje nas construções da época existentes na cidade de Matosinhos e do Porto.

A largura de 10m prevista para a rede viária do primeiro plano tem como referência a largura dos arruamentos existentes no núcleo urbano que se consolidou durante a segunda metade do século XIX. A exceção acontece na Rua Brito Capelo, que tem um perfil de 16m de largura e onde, em 1872, é construída a primeira linha férrea. Os estudos urbanísticos posteriores usam como referência o perfil existente na Rua Brito Capelo, introduzindo uma nova escala na cidade que permite a futura expansão da linha férrea – o que aconteceu na Avenida Menéres em 1899, com a construção de uma linha que ligava a Companhia Vinícola Portuguesa ao Porto de Leixões, a qual era utilizada para fazer o transporte de mercadoria.

Pode afirmar-se, partindo dos resultados obtidos, que o traçado de Matosinhos Sul é constituído por duas malhas de direção distinta, resultantes de eixos urbanos previamente consolidados. Existe uma malha a nascente da Rua Brito Capelo que segue a orientação da referida via, e outra que está a poente desta e que resulta do prolongamento de arruamentos pré-existentes a norte deste território.

Conclui-se, assim, que as transformações ocorridas e que justificam as diferenças entre o plano inicial e o traçado atual tiveram lugar na fase de projeto e decorrem de questões relacionadas com desenho urbano - no sentido de ligar a nova expansão da vila à malha existente - mas também, da compatibilização desse desenho com interesses económicos do sector imobiliário. A investigação permite ainda verificar a partir do estudo tipológico dos lotes dos quarteirões, que o projeto de expansão da então vila de Matosinhos foi pensado com um propósito residencial. O que se verifica posteriormente - devido ao crescimento do sector industrial – é a existência de empresários que adquirem múltiplos lotes pertencentes ao mesmo quarteirão para que aí possam instalar a sua empresa, como os desenhos testemunham (fig. 16).

Para terminar, refere-se que este trabalho estabelece uma cronologia entre os planos alvo de estudo, a qual permite, por sua vez, compreender a evolução do traçado dos quarteirões desde a versão inicial de Licínio Guimarães - do final do século XIX - até à construção da versão definitiva ocorrida durante o século XX.

## REFERÊNCIAS

### Bibliografia

Cleto, J. (1993). Memórias da Industrialização, O passado de Matosinhos/Sul. *Matosinhos - Revista Municipal*, nº 1, 15.

Cordeiro, J. (1989). *A indústria conserveira em Matosinhos: Exposição de arqueologia industrial*. Matosinhos: Edição da Câmara Municipal.

Gomes, A. (2010). *Viver em Matosinhos. 1850-1910*. Matosinhos: Edição ANCIMA e Câmara Municipal de Matosinhos.

Nunes, S. (1998). *A Evolução Urbana de Matosinhos (1890-1909)*. (Dissertação de Mestrado em História Contemporânea, Faculdade de Letras da Universidade do Porto).

### Fontes documentais

Arquivo Histórico da Câmara Municipal de Matosinhos;

Arquivo Histórico Municipal do Porto.

### Fontes eletrónicas

<https://paginas.fe.up.pt/~jmf/apc/eb/ebsg/ebsg.htm> (acedido: 15/05/2023)