

# **As Cidades das Ilhas Atlânticas de Origem Portuguesa e a Transferências de Modelos Urbanos do Continente Europeu**

## **Resumo**

O principal objectivo desta comunicação centra-se na possibilidade de enunciar um conjunto de características comuns relativas às cidades insulares atlânticas de origem portuguesa, decorrentes dos modelos e práticas urbanísticas das cidades do continente português. Para tal procedemos à abordagem comparativa das morfologias urbanas de quatro cidades insulares atlânticas de origem portuguesa: Funchal, no arquipélago da Madeira, Angra do Heroísmo, no arquipélago dos Açores, Ribeira Grande, no arquipélago de Cabo Verde e São Tomé, no arquipélago de São Tomé e Príncipe desde a sua génese, século XV, até ao final do século XVII. A reflexão sobre o estudo morfológico dos núcleos urbanos atrás referidos pressupõe como hipótese de partida duas concepções: uma, defende que é possível encontrar uma especificidade nas fundações urbanas portuguesas espalhadas pelo mundo, outra, que todas elas tinham as mesmas referências - as cidades portuguesas do continente europeu.

## 1. A expansão portuguesa no século XV

Vários são os autores<sup>1</sup> que referem que nas fundações de origem portuguesa fundadas na América Latina, Índia e África existe uma repetição dos modelos urbanísticos adoptados directamente relacionados com as cidades de origem, isto é, com as cidades do continente português. É aceite, que a expansão portuguesa se caracteriza pela transposição/exportação de modelos existentes no continente europeu para fora dele, quer ao nível da administração do território, quer pelos próprios modos de ocupação do mesmo. Segundo Orlando Ribeiro “o primeiro marco da expansão portuguesa, os arquipélagos da Madeira e dos Açores, completamente ocupados nos meados do século XV, são uma réplica da fisionomia humana de Portugal numa paisagem física que o Continente desconhece”, onde “todas as cidades têm um ar de família.”<sup>2</sup>

A expansão marítima portuguesa inicia-se em 1415 com a conquista de Ceuta. Em termos urbanos, podemos dividi-la em cinco grandes grupos geograficamente distintos: o norte de África, as ilhas atlânticas, a costa africana, o Oriente e o Brasil. Para além da criação de fortes e feitorias, sobretudo no norte e costa de África, verificou-se o aparecimento de novos núcleos urbanos, sobretudo, em zonas onde a actividade portuária e comercial era mais intensa. Os primeiros exemplos significativos, deste tipo de ocupação são os núcleos urbanos construídos nas ilhas atlânticas e numa fase posterior no Oriente e no Brasil.

No norte de África o domínio português, que se iniciou no princípio do século XV, é marcado em termos urbanos sobretudo pela construção de fortalezas resultante de uma acção planificada, não no sentido de uma política urbanizadora, mas sim por um sentido defensivo cujo interesse passava por razões estratégicas. “Com a conquista de Ceuta os portugueses ocuparam, de 1415 a 1513, nove ‘praças em África’, no litoral atlântico de Marrocos, quase todas abandonadas em meados do século XVI por se tornar insustentável a sua conservação, mantendo-se a última - Mazagão, até 1769.”<sup>3</sup>

Contemporânea à ocupação do Norte de África é a ocupação das ilhas atlânticas. Com o objectivo de futuros empreendimentos ligados ao interesse de chegar à Índia, a criação de uma rede urbana, ligada pela navegação, originou o interesse e a colonização das ilhas. Estas, em oposição aos estabelecimentos do Norte de África, reflectem uma forma de urbanização, claramente com um sentido colonizador, idêntico ao que se praticava no continente, embora, com diferentes adaptações à diversidade das condições locais, isto é, às diferenças de clima, de relevo e de vegetação. É aceite que a ocupação dos arquipélagos atlânticos se iniciou na Madeira em 1422, a

---

<sup>1</sup> Ver bibliografia: Nuno Portas; José Manuel Fernandes; Manuel C. Teixeira, Walter Rossa, entre outros.

<sup>2</sup> - Orlando Ribeiro, **Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa**, Lisboa, 1962, p. 45.

<sup>3</sup> - Orlando Ribeiro, **Opúsculos Geográficos**, V vol. - Temas Urbanos, Lisboa, 1994, p. 492.

primeira terra onde os portugueses se fixam fora da Europa, seguindo-se as Canárias 1424<sup>4</sup>, os Açores em 1439, depois Cabo Verde em 1462 e finalmente São Tomé em 1485. As cidades que mais se desenvolveram nestes arquipélagos durante os séculos XV e XVI foram, na Madeira, a cidade do Funchal; no arquipélago dos Açores, as cidades de Angra do Heroísmo e Ponta Delgada; no arquipélago de Cabo Verde, a cidade da Ribeira Grande (embora, só até ao século XVII, tendo-se verificado o seu declínio a partir dessa altura); e no arquipélago de São Tomé e Príncipe, a cidade de São Tomé e Santo António.

Na costa ocidental de África os portugueses fundaram em 1482 a feitoria de Arguim no litoral do Sahara. No Golfo da Guiné, foi erguida em 1481 S. Jorge da Mina, primeiro como feitoria e cinco anos depois como cidade. Mais a Sul, Luanda foi fundada em 1576. O interesse destas fundações para a expansão portuguesa, além do usufruto das riquezas que provinham do interior, (ouro, marfim, malagueta e principalmente escravos), era estabelecer pontos estratégicos de defesa para a passagem a futuros empreendimentos.

Na Índia a situação parece ter sido diferente tanto em relação ao norte de África como em relação às ilhas atlânticas. O interesse pelo “Oriente” visava sobretudo o lucro obtido através das especiarias e dos produtos exóticos chineses (porcelanas, charões, móveis, etc.). Segundo Walter Rossa, na Índia encontra-se um pouco de tudo, “cidades ocupadas, reestruturadas e fortificadas; cidades fortificadas feitas de raiz; correspondendo cada um destes casos, de um modo geral, a estádios progressivos de afirmação de poder ou de interesse económico”<sup>5</sup>. Aqui, como no Brasil, duas tendências começam a afirmar-se, uma com um “carácter mais livre” (como por exemplo Goa), mais próximo do modelo das ilhas atlânticas e outra identificada com os modelos racionais das cidades Renascentistas (Damão e Baçaim).

No Brasil, as realizações urbanísticas portuguesas são ricas e variadas, podendo-se mesmo falar, segundo Rossa, de uma “escola portuguesa de urbanismo”<sup>6</sup>. Este era um território totalmente desurbanizado que possibilitou a realização de inúmeras experiências. As primeiras implantações são a fundação das vilas de Porto Seguro em 1535, Igarçu, Ilheus e Santa Cruz em 1536, Santos em 1545, Olinda em 1537, fundando-se em 1549 a capital do Governo em S. Salvador da Baía<sup>7</sup>. Ao falar destas fundações podemos verificar que reflectem duas tendências, tal como referimos para os estabelecimentos implantados na Índia: uma assumindo um carácter mais livre, outra mais elaborada produto da influência mais ou menos directa dos modelos racionais e planeados estabelecidos anteriormente no continente europeu.

---

<sup>4</sup> - José Manuel Fernandes refere 1424 como a data em que Portugal enviou “às Canárias uma forte expedição (2500 homens) sob o comando de D. Fernando de Castro, (...)” in **Cidades e Casas da Macaronésia**, Porto, 1996, p. 73.

<sup>5</sup> - Walter Rossa, “A cidade portuguesa” in **História da Arte Portuguesa**, vol. III, Direc. de Paulo Pereira, 1995, p. 278.

<sup>6</sup> - Walter Rossa, “A cidade portuguesa”, in **História da Arte Portuguesa**, vol. III, Direc. de Paulo Pereira, 1995, p. 284.

<sup>7</sup> - Idem, *ibidem*, p. 285.

## **2. Cidades portuguesas do continente europeu /cidades das ilhas – características comuns.**

Os aspectos mais relevantes para a análise comparativa das características morfológicas das quatro cidades em estudo: Funchal, Angra do Heroísmo, Ribeira Grande e São Tomé, desde a sua génese, século XV, até ao início do século XVII, centram-se essencialmente em três parâmetros: A escolha do sítio, a evolução do crescimento urbano destas cidades no período de tempo atrás referido e as características morfológicas de cada uma destas cidades.

Relativamente à localização, podemos referir que todas estas cidades têm um certo número de características comuns, nomeadamente:

- todas estas cidades se encontram localizadas junto a baías abrigadas e são servidas por uma ou mais ribeiras.
- todas se situam na parte das ilhas onde o clima é mais ameno, os terrenos são melhores para a implantação de novas culturas e o acesso para o interior é mais facilitado.
- todas estas cidades se situam em zonas onde é fácil a implantação de um porto, onde os navios atracam facilmente e onde é possível criar um sistema defensivo eficaz através da implantação do mesmo em lugares estratégicos. No caso destas cidades este sistema defensivo era constituído nos extremos da baía ou num ponto elevado mais para o interior relativamente à costa.
- todas se situam na encosta mais soalheira da ilha, por conseguinte na encosta sul da ilha onde se implantam.

Relativamente ao tipo de ocupação, em todas as ilhas se verificou uma devastação brutal da vegetação e aí foram introduzidas culturas vindas do exterior, nomeadamente trigo, vinha e cana-de-açúcar (já experimentada no continente europeu), milho, batata, batata doce, inhame e banana (levadas de outro continentes), embora nem todas tivessem tido o mesmo êxito. O principal objectivo destas medidas era implementar o povoamento das ilhas da forma mais eficaz, uma vez que todas elas eram desabitadas quando os portugueses as descobriram. Por outro lado, o sistema administrativo aplicado em todas as ilhas, logo após o início da colonização, idêntico ao aplicado no continente, baseava-se no regime das capitánias. Neste sistema, aos capitães donatários (homens da confiança do rei), eram atribuídas cartas de doação que lhe conferiam todos os negócios da administração pública. Em troca de certas regalias havia a obrigação de desbravar e cultivar as terras que lhe eram dadas, criar gado e povoar o território.

Quanto às características morfológicas que estiveram na génese das cidades insulares atlânticas de origem portuguesa, verifica-se que a tradição e prática que se processava no continente na época, século XV, e em épocas anteriores e posteriores, foi o modelo que lhes serviu de base. Neste sentido, podemos constatar um conjunto de elementos fundamentais que caracterizam as cidades medievais e renascentistas portuguesas e que de certa forma se verificam nas cidades das ilhas.

Quanto ao traçado urbano das cidades medievais portuguesas, este tende para duas grandes linhas: a primeira corresponde a uma estrutura cujo traçado aparenta contornos irregulares, onde se combinam elementos espontâneos com estruturas que revelam alguma intencionalidade patente no alinhamento e dimensão dos quarteirões. A aparente irregularidade dos traçados deve-se em todo o caso, ou à influência das pré-existências, sobretudo as de origem muçulmana (no caso das cidades do continente), ou ao acidentado do terreno, ou ainda a uma certa descontinuidade no seu desenvolvimento. A segunda, corresponde a uma estrutura mais elaborada do que a anterior, onde os traçados urbanos são claramente regulares influenciados pelas concepções vindas do resto da Europa e onde se percebe claramente um sentido disciplinador a nível urbano. A esta estrutura estão ligadas as influências das “cidades de fundação” sendo o caso mais paradigmático as *bastides* francesas. No caso das cidades em estudo, o traçado é caracterizado, numa primeira fase, pelo surgimento de um conjunto de ruas paralelas e perpendiculares à primeira (ruas principais, secundárias e travessas), criando uma malha urbana de quarteirões alongados, normalmente de forma rectangular, e uma hierarquia de ruas definida pela rua/travessa. Aqui os lotes são estreitos e alongados no sentido da profundidade dos quarteirões ocupando a sua total profundidade. Posteriormente é reconhecido um tipo de traçado, que se caracteriza, pelo desenvolvimento de malhas urbanas em retícula, mas onde os quarteirões apresentam normalmente uma forma quadrangular, e onde a hierarquia das ruas anteriormente verificada desaparece para dar lugar a uma nova forma onde as frentes dos lotes dão para as ruas, e as traseiras organizam-se costas com costas, no interior dos quarteirões.

Relativamente às ruas e aos largos, tal como nas cidades medievais portuguesas, será importante referir a existência de uma rua principal - a Rua Direita - que se caracteriza por ser uma rua de carácter eminentemente comercial que liga dois pontos importantes da cidade. Esta rua normalmente constitui um dos principais eixos geradores e ordenadores do espaço urbano uma vez que é a partir dela que se desenvolvem outras ruas. Para as cidades marítimas ou fluviais, a Rua Direita surge normalmente em duas situações: ou paralela à margem ou perpendicular a esta, sendo estas duas situações condicionadas pelas características do terreno. Relativamente ao desenvolvimento urbano das cidades das ilhas que estudamos, podemos reconhecer em todas estas cidades a existência de dois núcleos urbanos e uma rua principal que os liga e um crescimento do

tipo linear (paralelo ou perpendicular à costa consoante os casos) através do desenvolvimento da referida rua.

Também comum às cidades medievais portuguesas e às cidades das ilhas que estudamos, é a inexistência daquilo a que designamos por “largos” ou “praças”, sendo que estes, só mais tarde se reconhecem como elementos urbanos fundamentais. Nestas cidades, as funções colectivas ocorriam por vezes em espaços que não passavam de pequenos alargamentos de ruas ou terreiros mal definidos em termos formais. Estes espaços, quando devidamente estruturados originavam os largos ou praças sendo frequente encontrar mais do que um: o largo ou praça da Sé, o largo ou praça da Câmara, o largo da feira etc.

As igrejas, os conventos e a casa da câmara são elementos fundamentais em termos de estruturação das cidades medievais portuguesas, assim como nas cidades das ilhas que estudámos. Se por um lado, davam origem a futuros largos ou praças, quando implantadas no interior do tecido urbano existente, por outro são também pólos dinamizadores da cidade quando implantados fora do tecido existente, originando o crescimento da cidade para junto deles. Tal como os elementos anteriormente referidos, as fortalezas, muralhas e portas, fazem parte dos elementos estruturadores das cidades medievais existentes, no sentido em que criam, por um lado, descontinuidades no tecido construído (através das muralhas) criando espaços afectos e não afectos à vida urbana, e por outro, elos de ligação (através das portas).

### **3. Análise comparativas das 4 cidades das ilhas atlânticas.**

Nas quatro cidades estudadas a malha urbana nasce a partir de uma rua principal que une dois núcleos urbanos, constituindo este o seu elemento gerador e estruturador.

A cidade do Funchal teve origem em dois núcleos urbanos: no núcleo primitivo de Santa Maria do Calhau (onde se ergue a igreja de Santa Maria) e em Santa Catarina onde o capitão mandou erguer a sua casa. O núcleo de Santa Maria do Calhau definiu-se a partir de uma igreja e de um largo que lhe estava associado e de uma rua paralela ao mar - a Rua de Santa Maria. Esta rua paralela ao mar existia entre o largo da igreja (junto à Ribeira de Santa Luzia), e a zona onde existe o forte de S. Tiago. Para o lado poente da Ribeira de Santa Luzia e no seguimento da Rua de Santa Maria desenha-se nesta fase de desenvolvimento a Rua de Santa Catarina (posteriormente designada Rua dos Mercadores e depois Rua da Alfândega), ligando os dois pólos primitivos - de Santa Maria do Calhau e de Santa Catarina. A este tipo de desenvolvimento corresponde uma estrutura alongada no sentido da costa, percorrendo toda a zona junto ao mar.

Na cidade de Angra o primeiro núcleo urbano desenvolveu-se no alto de uma colina no lugar onde se ergueu a primeira fortaleza. Paralelamente a este núcleo desenvolve-se um outro (S. Pedro), do lado oposto da baía de Angra para o lado poente. A ligar estes dois núcleos desenvolve-se uma rua,

a actual rua da Sé, que liga o núcleo do castelo a S. Pedro. Com o desenvolvimento do porto na zona baixa da cidade houve necessidade de ligar o castelo e o cais. É então que se assiste a um novo crescimento linear através da Rua de Santo Espírito, neste caso perpendicular à costa.

A cidade da Ribeira Grande, situada no arquipélago de Cabo Verde, teve um crescimento inicial também do tipo linear apesar da existência de um vale de declive acentuado, e de uma ribeira que inundava e causava grandes estragos nas zonas mais baixas. O crescimento urbano deste aglomerado foi, por conseguinte, de forma linear, mas paralelo à ribeira e para norte, por conseguinte perpendicular à costa. Nesta fase de desenvolvimento podemos observar a existência de um largo - o largo do pelourinho, e o desenvolvimento de uma rua - a Rua da Carreira, seguindo o curso da ribeira existente.

Para a cidade de São Tomé, o núcleo urbano que lhe deu origem surgiu junto à torre do capitão, à igreja de Santa Maria e à Misericórdia, três das primeiras edificações a serem construídas no local onde hoje se ergue a cidade. A torre do capitão, teve no início do povoamento várias funções, tanto servia de casa do capitão, como ponto de defesa da cidade, como também servia de armazém de certos bens, como o açúcar.

As primeiras construções concentram-se, assim, num pequeno núcleo à volta da torre, da Igreja de N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> da Graça e da Misericórdia, onde dois espaços urbanos fundamentais - o Largo da Sé e a Rua Direita - são o embrião da futura estrutura urbana da cidade. O desenvolvimento da Rua Direita, dada a sua configuração inicial, permitiu um crescimento do tipo linear paralelo à costa, ligando o núcleo inicial, o largo da torre e da Sé, ao porto através da continuação da Rua Grande ou Rua Direita para nascente.

Verificou-se para as três cidades, numa primeira fase de desenvolvimento urbano, uma estrutura urbana que se desenvolve a partir de uma rua que une dois pólos. Para todas estas cidades, a rua principal estruturou a malha urbana, uma vez que em qualquer destas cidades, novas ruas paralelas a esta foram surgindo cortadas por outras de menor dimensão, as travessas, resultando, como nas cidades medievais do continente, um conjunto de quarteirões alongados normalmente de forma rectangular. Estas estruturas devido à semelhança que existe em todas as cidades revelam uma intencionalidade urbanística patente no alinhamento, dimensão e forma dos quarteirões, no entanto por vezes subvertida devido ao acidentado do terreno (como é o caso de Angra e Ribeira Grande).

No Funchal a partir da Rua de Santa Maria (no primitivo núcleo de Santa Maria do Calhau) podemos constatar o aparecimento de uma outra rua paralela a esta e por conseguinte paralela à costa, designada por Rua Nova de Santa Maria (actual Latino Coelho) e um conjunto de pequenas ruas perpendiculares a estas, criando uma malha de quarteirões de planimetria rectangular

alongados paralelos ao mar. Como se pode constatar, a estes quarteirões correspondem lotes estreitos e alongados no sentido da profundidade, característicos também das malhas urbanas medievais do continente.

Na cidade de Angra do Heroísmo, apesar das características definidas anteriormente relativas à malha urbana não se verificarem, também existe uma rua paralela à Rua do Santo Espírito - a Rua Direita. Aqui junto ao castelo, a malha urbana torna-se irregular devido à adaptação do terreno. Exemplos disso são as Ruas do Pisão, da Garoupinha e o Beco das Alcadarias.

Na cidade da Ribeira Grande verifica-se o mesmo tipo de desenvolvimento. Paralela à Rua da Carreira surge a Rua Direita e a Rua da Banana, sendo estas ligadas por outras mais pequenas (travessas), criando um conjunto de quarteirões alongados paralelos ao curso da Ribeira existente.

Na cidade de São Tomé, o mesmo tipo de estrutura urbana surge logo a seguir ao desenvolvimento da Rua Direita para poente. Um pouco afastado deste núcleo inicial, (onde se encontra a Sé a Torre e a Misericórdia), cresce a cidade para a parte nascente e do outro lado da ribeira. Aqui, para além de um conjunto de quarteirões alongados, essencialmente constituídos por edifícios que serviam de armazém para guardar “os açucares”, existe uma malha urbana de ruas e travessas que ainda hoje se pode adivinhar através do traçado existente. São exemplo disso o conjunto urbano constituído pela Rua do Município, a Rua dos Mártires da Liberdade, a Travessa do Pelourinho, etc.

A terceira fase de desenvolvimento urbano das quatro cidades em estudo é caracterizada, como nas cidades do continente, pela influência de dois tipos de situação: uma é marcada pela implantação de novos edifícios significativos e espaços urbanos confinantes, normalmente edifícios de carácter religioso (igrejas e conventos) e edifícios administrativos (câmara), afastados do núcleo urbano inicial; outra é resultante da influência clara de traçados urbanos regulares planeados, renascentistas, praticados no continente nos séculos XV e XVI; prática que chega a Portugal através da influência da teorização ligada à problemática da cidade ideal renascentista que se desenvolvia na altura no resto Europa.

Relativamente à primeira situação, no crescimento urbano do Funchal verificou-se a transferência da casa do capitão para a zona designada de nossa Senhora da Conceição de Cima, onde junto a ela se construiu uma igreja. Também a localização de novas igrejas e conventos afastados da costa define um tipo de crescimento diferente do anterior. São exemplos disso, São Francisco, a Sé, a Câmara, N<sup>a</sup> S<sup>o</sup> da Conceição, Corpo Santo e Santiago. Quanto à segunda situação, verificou-se um crescimento da malha urbana onde se criam estruturas mais complexas em relação à anteriormente referida. Neste caso o sentido das curvas de nível e a existência de três

ribeiras provoca a existência de uma teia formada por triângulos irregulares e quadrículas trapezoidais, traduzindo um tipo de estrutura urbana do tipo reticular mas por vezes pouco definida.

Na cidade de Angra, esta fase de crescimento também é marcada por estas duas influências, sendo que para muitos autores (Maduro Dias, Teresa B. da Câmara) a influência das ideias renascentistas é fortemente marcante na estrutura urbana da baixa de Angra. Na sequência do desenvolvimento nascente/poente (Castelo/S. Pedro) e do eixo norte/sul (castelo/cais) surge um conjunto de ruas, paralelas e perpendiculares, de traçado fortemente regular que ocupam toda a zona da chamada baixa de Angra e que corresponde quase integralmente ao traçado que existe actualmente. A este traçado, corresponde todo um conjunto de ruas paralelas e perpendiculares, aos dois eixos anteriormente referidos, onde os quarteirões são constituídos por lotes urbanos organizados costas com costas.

Na Ribeira Grande podemos observar a existência de algumas construções afastadas do primitivo núcleo de desenvolvimento, mas aqui as condições do terreno não permitiram que esse tipo de implantação se desenvolvesse tão claramente como para os outros casos. Neste sentido, temos o Colégio dos Jesuítas, N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> da Conceição, S.<sup>a</sup> Miguel, São Roque e a Sé. Posterior ao desenvolvimento do tipo linear e fortemente influenciado pelas malhas urbanas planeadas, temos um novo tipo de implantação. Esta situa-se no bairro designado de São Sebastião (junto à Sé), aqui reconhece-se claramente um tipo de malha regular em quadrícula formada por ruas paralelas e perpendiculares formando um conjunto de quarteirões como se verificou para os outros casos.

Para a cidade de São Tomé depois da fase inicial estruturada a partir do largo da torre e da Rua Direita também as duas tendências anteriormente referidas marcam o tecido urbano da cidade. Neste sentido, por um lado, novos edifícios religiosos pontuam a cidade (é exemplo disso a Igreja de N.<sup>a</sup> S.<sup>a</sup> da Conceição e o Real Hospício de S. António dos Capuchinhos Italianos). Por outro lado, começam-se a criar novos pólos de atracção afastados da cidade: a igreja de S. João Baptista, a igreja da Madre de Deus, situada a “um quarto de légua da cidade”, a Igreja de Santo Amaro situada no “extremo da cidade”, a ermida ou capela de S. Sebastião situada junto à fortaleza do mesmo nome, a igreja de Santo António, a Igreja do Rosário e a igreja de Santo Agostinho. Também aqui, paralelamente a esse tipo de crescimento se verifica a densificação da malha urbana através do desenvolvimento de novas ruas paralelas e perpendiculares entre si e que formam uma malha urbana reticulada semelhante à que existe hoje na chamada baixa de São Tomé.

## 4. Conclusão

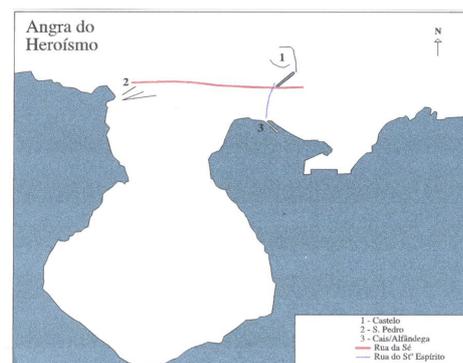
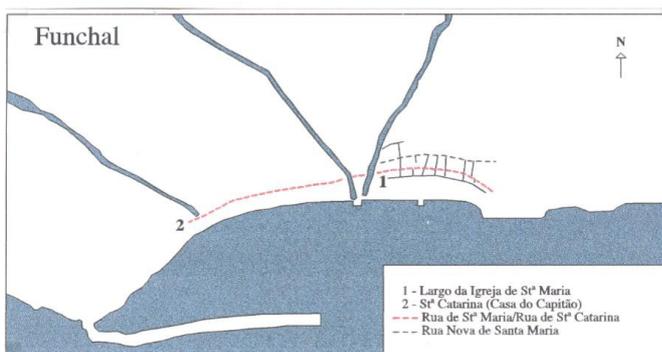
Sobre as características morfológicas das cidades insulares atlânticas apresentadas nesta comunicação, verificamos que existem um conjunto de semelhanças no que se refere à escolha do sítio, ao modo de apropriação do território e ao tipo de desenvolvimento da morfologia urbana.

Relativamente à escolha do sítio, as características comuns passam pela localização para a implantação dos aglomerados urbanos junto a baías abrigadas, servidas por ribeiras, onde o clima é mais favorável e na encosta mais soalheira. Estas cidades são implantadas em lugares estratégicos, onde os terrenos são mais férteis para a agricultura, as terras são mais planas para a implantação de povoados, onde é possível implantar meios defensivos eficazes e onde os barcos facilmente podem atracar.

Em relação ao modo de apropriação do território, verifica-se que em todas as ilhas, desabitadas antes do seu descobrimento no século XV, se procedeu numa primeira fase a uma destruição da sua vegetação original logo seguida da sua ocupação nomeadamente através da plantação de culturas rentáveis e da implantação do próprio aglomerado urbano. Em todos os locais onde se implantam os primeiros povoados constrói-se um porto e um sistema defensivo localizado nos extremos da baía permitindo a sua defesa através de fogo cruzado.

Quanto ao tipo de desenvolvimento urbano em todas estas cidades podemos definir três fases distintas. Embora estas fases apresentem algumas diferenças nem sempre claramente definidas, derivadas de condicionalismos locais (clima, condições de relevo, ataques, incêndios, etc.), podemos concluir que:

- a primeira fase de desenvolvimento urbano inicia-se a partir de uma rua principal. O crescimento é do tipo linear através de uma rua que liga dois pólos de desenvolvimento. Consoante os casos, o crescimento linear é paralelo à costa ou perpendicular a esta. No Funchal em Angra e em São Tomé verifica-se que o crescimento é paralelo a costa, em Angra e na Ribeira Grande verifica-se que o crescimento é perpendicular a esta.



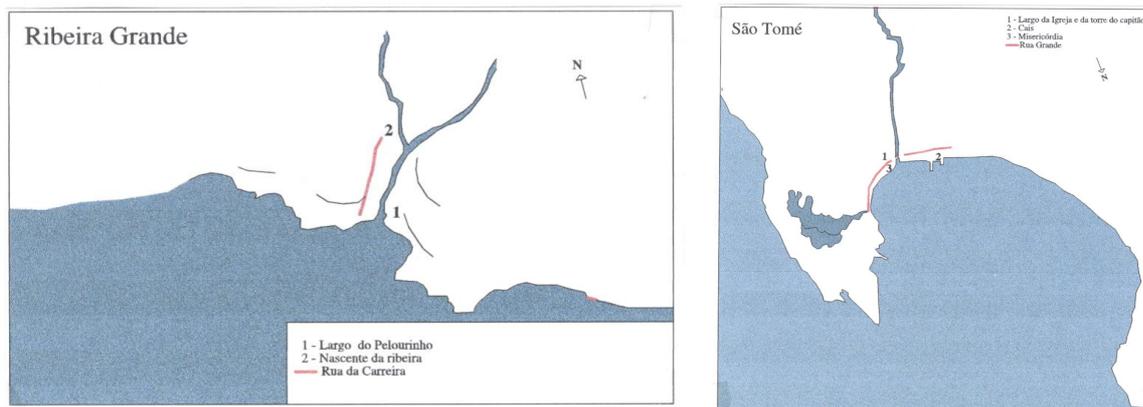


Figura 1 - Esquema síntese da 1ª fase de desenvolvimento.

- a segunda fase de desenvolvimento é caracterizada pelo surgimento de um conjunto de ruas paralelas e perpendiculares (ruas e travessas) à primeira, criando uma malha urbana de quarteirões alongados onde os lotes urbanos ocupam toda a profundidade do quarteirão e se apresentam com uma frente para uma rua principal e outra para uma rua de traseiras. Aqui verifica-se claramente a influência dos traçados urbanos das cidades medievais portuguesas do continente.

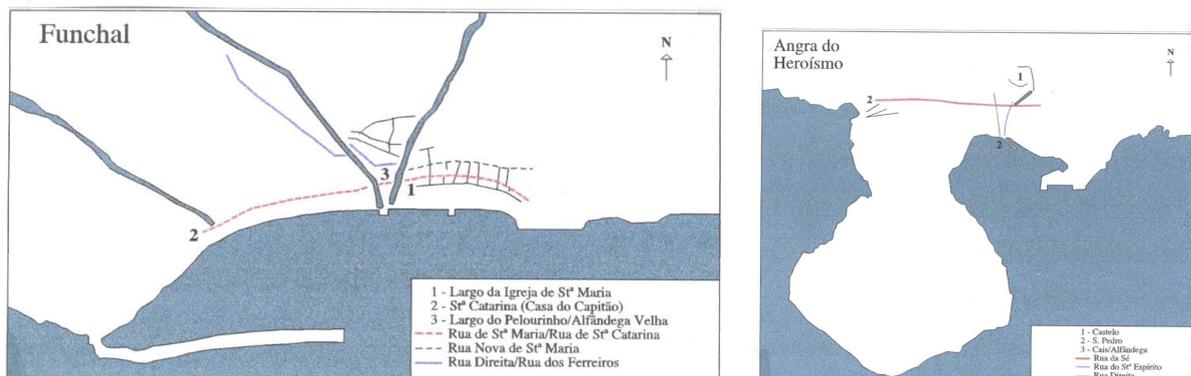


Figura 99 - Esquema síntese da 2ª fase de desenvolvimento da cidade de Angra do Heroísmo.

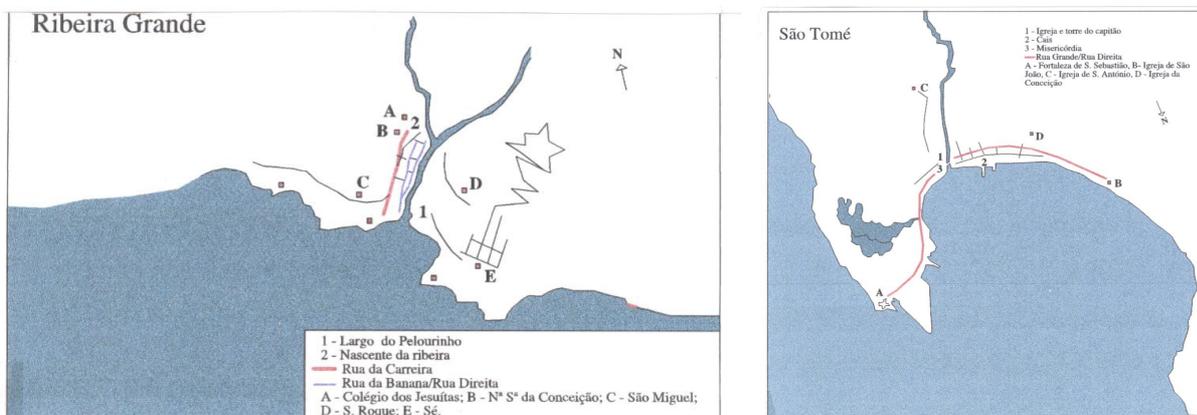


Figura 100 - Esquema síntese da 2ª fase de desenvolvimento da cidade de Ribeira Grande.

Figura 101 - Esquema síntese da 2ª fase de desenvolvimento da cidade de São Tomé.

Figura 2 - Esquema síntese da 2ª fase de desenvolvimento.

- a terceira fase de desenvolvimento urbano caracteriza-se, por um lado, pela implantação de edifícios significativos (igrejas conventos e fortalezas) fora do tecido urbano inicial e onde paralelamente a este desenvolvimento se verifica a existência de malhas urbanas em retícula influenciadas pelas cidades da Europa e do Continente português dos séculos XV e XVI. A este traçados corresponde o modelo de influência renascentista sendo o exemplo mais paradigmático desta tipologia o traçado da baixa da cidade de Angra. Também nesta fase se verifica a estruturação de espaços colectivos (anteriormente existentes mas mal definidos), resultando um conjunto de largos ou praças - o largo da Sé, da Misericórdia, da Câmara, da Alfândega, etc.

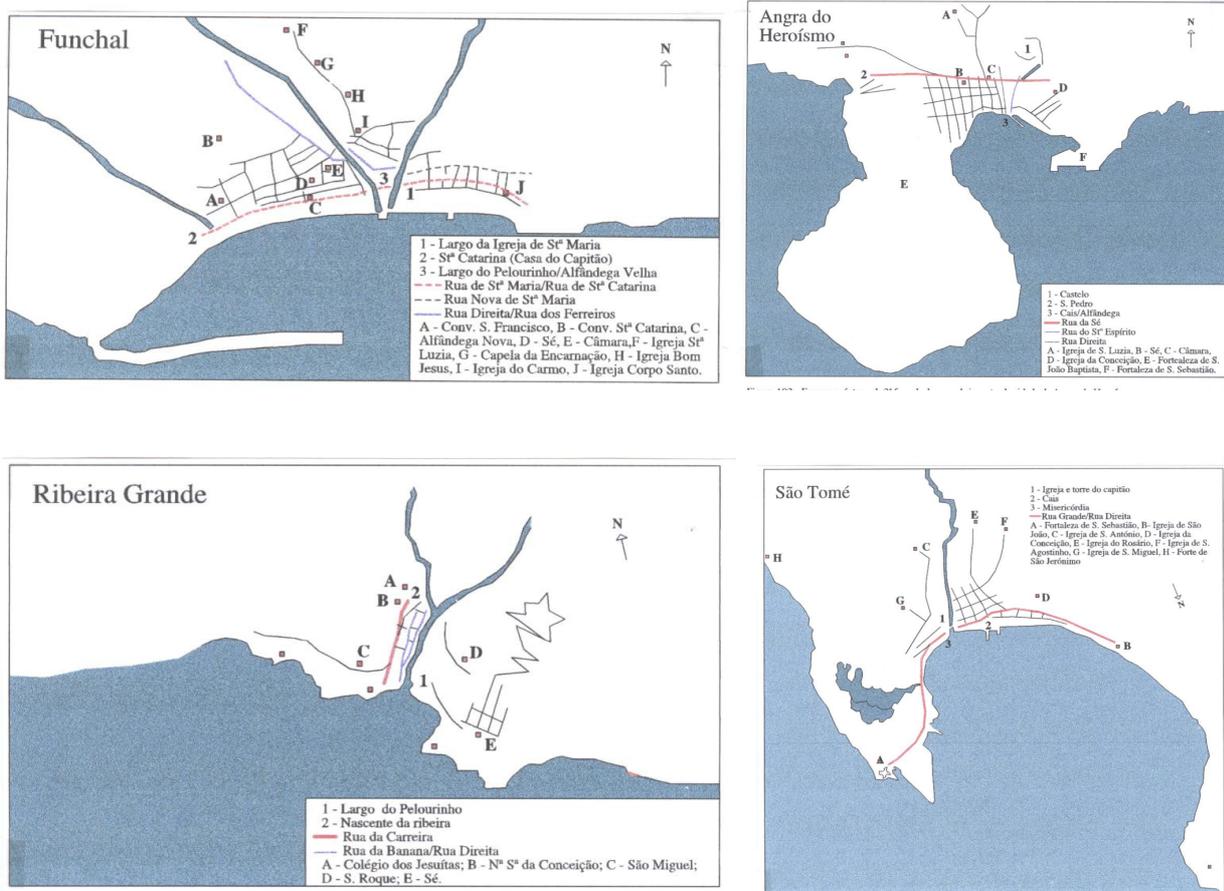


Figura 3 - Esquema síntese da 3ª fase de desenvolvimento.

Este conjunto de características comuns que se verificam em todas as cidades estudadas são por vezes atenuadas quer pelas condições climáticas quer pelas condições de relevo. O exemplo mais significativo é o caso da Ribeira Grande onde para além das cheias provocadas pela ribeira, a existência do vale acentuado condicionou em grande parte o modo de implantação do aglomerado.

Apesar do paralelismo encontrado em todas estas cidades, este é mais do que o reflexo de um plano pré-concebido para o conjunto das ilhas, o resultado da influência que deriva da prática que se processava no Continente. Os portugueses ao construírem os aglomerados urbanos nas ilhas,

levaram consigo as referências da prática das cidades portuguesas anteriormente construídas. Dadas as semelhanças entre as características de implantação, da evolução e estruturação destas cidades percebe-se que em todas elas existem os mesmos modelos de referência, e por isso, uma coerência formal muito particular posteriormente exportada para as novas implantações que os portugueses realizaram no Brasil e na Índia.

## **Bibliografia**

ALBUQUERQUE, Luís de - (direcção de) **A Ilha de São Tomé nos Séculos XV e XVI**, Lisboa, 1989.

AMBRÓSIO, António - Manuel Rosário Pinto (a sua vida). **Stvdia**, nº 30-31, 1970.

\_\_, **Subsídios para a História de S. Tomé e Príncipe**, Lisboa, 1984.

\_\_, *S. Tomé a primeira cidade portuguesa nos trópicos*, in "História", nº 81, 1985.

ANDRADE, Amélia - **Um percurso através da paisagem urbana medieval**, in "Povos e Culturas", nº 2, 1987.

ARAGÃO, António - **Para a História do Funchal, Pequenos Passos da sua Memória**, Funchal, 1979.

BARLEUS, Gaspar - **História dos Feitos Recentemente Praticados Durante Oito Anos no Brasil**, (Tradução de Cláudio Brandão) Recife, 1980.

BRÁSIO, António; (coligida e anotada por), **Monumenta Missionária Africana**, A.G.U., 1955.

BRITO, Raquel Soeiro de - S. Tomé e Príncipe, esboço de um estudo Regional. **Revista da Sociedade de Geografia de Lisboa**", Ano VII, nº 25, 1971.

CÂMARA, Teresa Bettencourt da - Urbanismo Angrense. da Fundação Quatrocentista à cidade do Renascimento. **Revista do I.C.A.L.P.**, nº 18, Lisboa, 1989, pp. 108-116.

CARITA, Rui - **O Regimento de Fortificação de D. Sebastião (1562) e a Carta da Madeira de Bartolomeu João (1654)**, Funchal, 1984.

CARVALHO, Sérgio Luís - **Cidades Medievais Portuguesas. Uma Introdução ao seu Estudo**, Lisboa 1989.

CORREIA, José Eduardo Horta - Urbanismo em Portugal, in **Dicionário Ilustrado da História de Portugal**, Lisboa, 1984.

CORTESÃO, Armando - (Direcção de) **Portugalia e Monumenta Cartografica**, Lisboa, 1960.

\_\_, **Descobrimento e Cartografia das Ilhas de S. Tomé e Príncipe**, Agrupamento de Estudos de Cartografia Antiga, LXII, J.I.U., Coimbra, 1971.

COSTA, Alexandre Alves - Valores permanentes da Arquitectura Portuguesa. **Vértice**, série 19, II, Lisboa, 1989.

FACUNDES, João - Ribeira Grande: a Cidade Velha. **Oceanos**, nº 5, Lisboa, 1990, pp. 78-84.

FERNANDES, José Manuel - **O Funchal e o urbanismo de raiz portuguesa no Atlântico estudo comparativo e de enquadramento histórico-cultural**, in “Actas do I Colóquio Internacional de História da Madeira”, Funchal, 1989.

\_, **Angra do Heroísmo**, Lisboa, 1989.

\_, **Cidades e casas da Macaronésia, evolução do território e da Arquitectura Doméstica das Ilhas atlânticas sob influência portuguesa - Quadro Histórico do séc. XV ao séc. XVIII**, F.A.U.T.L., (tese de Doutoramento), Lisboa, 1992.

FERNANDES, Valentim - **O Manuscrito de Valentim Fernandes**, (Leitura e Revisão de Provas de António Baião), Lisboa, MCMXL.

GASPAR, Jorge - **A morfologia urbana de padrão geométrico na Idade Média**, in “Finisterra”, Vol. IV, nº 8, Lisboa, 1969.

LIMA, José Joaquim Lopes de Lima - **Ensaio sobre a Estatística das Possessões Portuguesas na África Occidental e Oriental; na Ásia Occidental na China, e na Oceania**, Lisboa, 1844.

MARQUES, João Martins da Silva - (publicados e prefaciados por), **Descobrimientos Portugueses Documentos para a sua História**, Vol. III - (1461-1500), Lisboa, 1988.

MARQUES, A. H. de Oliveira - **História de Portugal**, Volumes I e II, Lisboa, 1978.

\_, As cidades portuguesas nos finais da Idade Média. **Penélope**, nº 7, 1992.

MATOS, Raimundo José da Cunha - **Corografia Histórica das Ilhas de S. Tomé e Príncipe, Ano Bom e Fernão Pó**, S. Tomé, 1916.

MOREIRA, Rafael - (direcção de), **História das Fortificações Portuguesas no Mundo**, 1989.

MURIAS, Manuel - **Cabo Verde. Memória Breve**, Agência Geral das Colónias, Lisboa, 1939.

PEREIRA, Duarte Pacheco - **Esmeraldo de Situ Orbis**, Academia Portuguesa de História, 1988.

PORTAS, Nuno - Interrogações sobre as especificidades das fundações urbanas portuguesas. in **Estudos de História de Arte (Homenagem a Artur Nobre Gusmão)**, Lisboa, 1995.

RIBEIRO, Orlando - **Aspectos e Problemas da Expansão Portuguesa**, J.I.U., nº 59, Lisboa, 1962.

\_, **A Ilha da Madeira até Meados do Século XX: Estudo Geográfico**, Lisboa, 1985.

\_, **Opúsculos Geográficos**, Volume V, Temas Urbanos. F. C. Gulbenkian.

\_, **Originalidade da Expansão Portuguesa**, Lisboa, 1994.

ROSSA, Walter - A cidade portuguesa. in PEREIRA, Paulo (direc.) **História da Arte Portuguesa**, vol. III, 1995.

SAGUEIRO, Teresa Barata - A espacialidade no tempo urbano. **Penélope**, nº 7, 1992.

\_, **A Cidade em Portugal Uma Geografia Urbana**, Porto, 1992.

SANTOS, Catarina Madeira - A formação das estruturas fundiárias e a territorialização das tensões sociais: São Tomé, primeira metade do século XVI. **Stvdia**, nºs 54-55, Lisboa, 1996.

SILVA, António Correia e - Os fundamentos do povoamento. **Oceanos**, nº 5, Lisboa, 1990.

SILVA, Fernando Augusto da Silva; Carlos Azevedo de Meneses - **Elucidário Madeirense**, Edição fac-símile da edição de 1946, Funchal, 1984.

SILVA, José Manuel Azevedo e - Funchal do estado nascente da sua urbanização ao estado institucional: etapas, ritmos e funções. **Isleña - Especial Funchal**, nº 12, 1993.

SILVEIRA, Luís - **Ensaio de Iconografia das Cidades Portuguesas do Ultramar**, (Vols. I e II), J.I.U. Lisboa, 1956.

SORGIAL, Pierre - **Guia das Ilhas de Cabo Verde**, Lisboa, 1995.

TEIXEIRA, Manuel C., Margarida Valla - **O Urbanismo Português. Séculos XIII - XVIII. Portugal - Brasil**, Lisboa, 1998.

TENREIRO, Francisco - **Cabo Verde e S. Tomé esquema de uma evolução conjunta**, Praia, 1956.

\_, **A Ilha de São Tomé**. Memórias da J.I.U., nº 24, 1961.

VASCONCELOS, Ernesto J. de C. e - **S. Tomé e Príncipe, Estudo Elementar de Geografia Física Económica e Política**, Lisboa, 1918.