

infante

Ficha Técnica

TÍTULO

Infante

ORGANIZAÇÃO

Be Oporto — Investimentos Imobiliários | be-oporto.com
Praceta do Prof. Egas Moniz, 12
Porto, Portugal

FOTOGRAFIAS

Be Oporto (salvo as devidamente identificadas)

FOTOGRAFIAS DO EDIFÍCIO CONCLUÍDO

João Morgado

INVESTIGAÇÃO HISTÓRICA E REDAÇÃO DE CONTEÚDOS

Entre Passados — Serviços de Pesquisa e Investigação Histórico-Urbana

DESIGN GRÁFICO

Sofia de Eça

EXEMPLARES

50

PROJETO DE ARQUITETURA

Meireles Arquitectos

IMPRESSÃO

Peninsular — Papelaria & Artes Gráficas

© 2020 Be Oporto Lda



Índice

13

URBANISMO

30

UMA FAMÍLIA
DE MAGISTRADOS

60

KENDALL
SELF MADE MAN

82

ANTES E DEPOIS
REGISTO FOTOGRÁFICO INFANTE



20

DO LOTE AO IMÓVEL

44

O DIA-A-DIA
NA PRAÇA

74

QUEDA
E RESSURGIMENTO

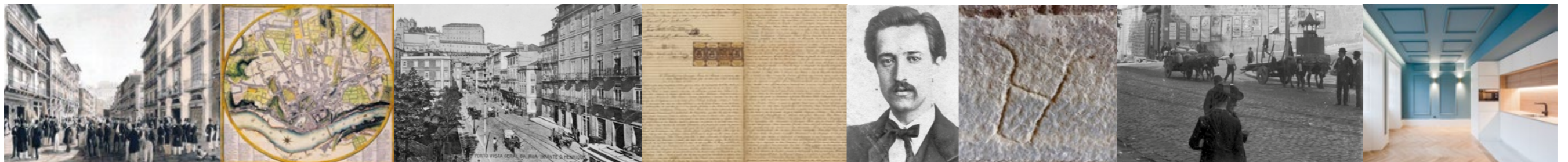




Fig. 1
Rua do Porto na época medieval - Autor desconhecido.



Fig. 2
Rua Nova dos Ingleses - James Forrester, 1834.

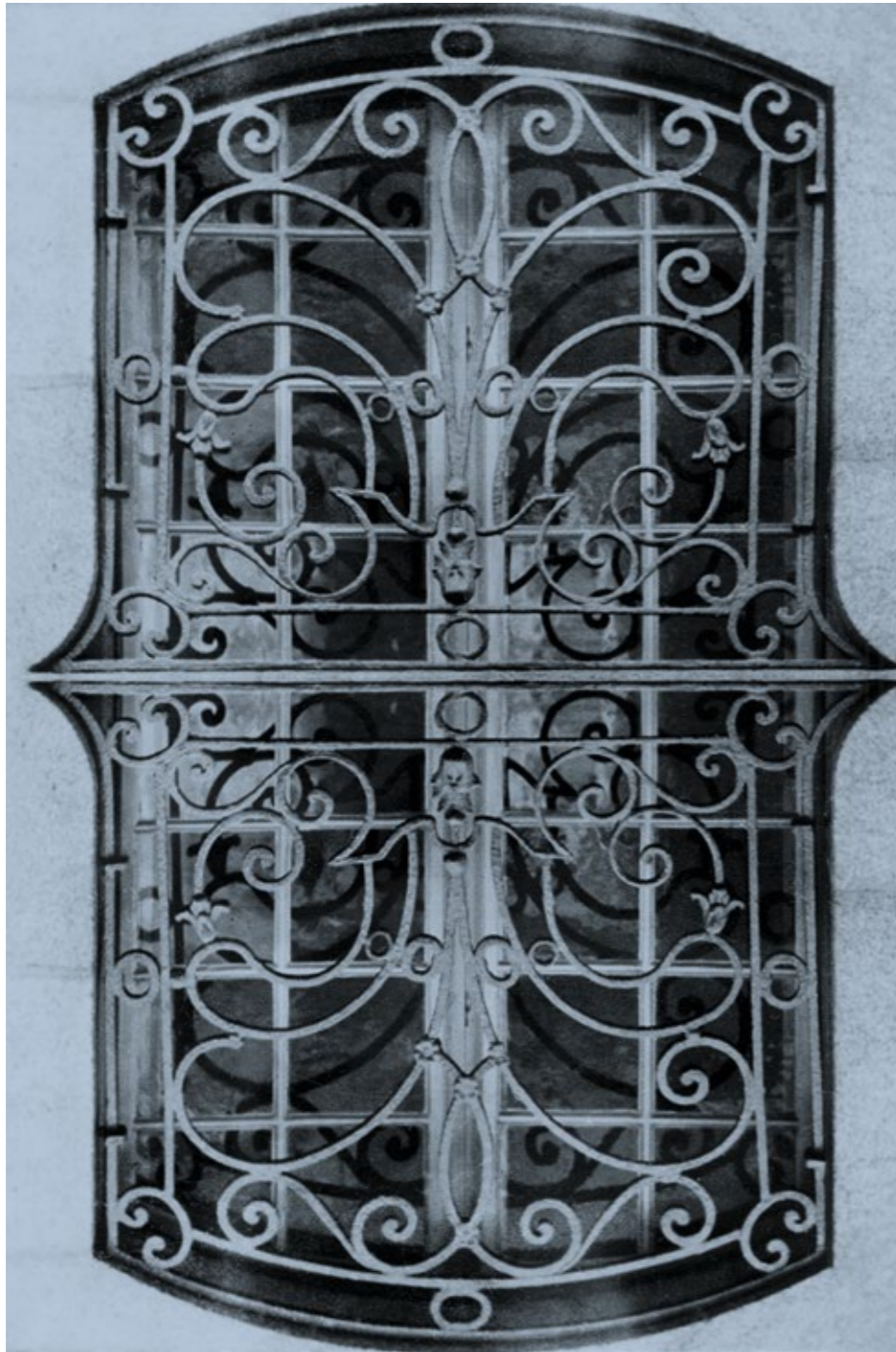


Fig. 3
Pormenor de janela presente na fachada do empreendimento Infante.

Rua do Infante Urbanismo

A rua onde se localiza o empreendimento Infante teve várias denominações ao longo do tempo: “Formosa” ou “Fermosa” aquando da sua abertura na Idade Média, “Rua Nova de S. Nicolau” até finais da década de oitenta do século XVIII, “Rua Nova dos Ingleses” devido à edificação da Feitoria Inglesa, somente “Rua dos Ingleses” como evolução toponímica e, a partir de 1890 até hoje, Rua do Infante D. Henrique, como reflexo reacionário contra o Ultimato Inglês.

É desconhecida a data em que o rei tomou a decisão de rasgar esta artéria urbana. A referência mais antiga alusiva à rua onde se encontra o empreendimento Infante consta num documento de 1395. A nomenclatura escolhida para a rua em construção foi a de “Rua Nova”, por ser a artéria mais recente da cidade. Porém, como no Porto já existia uma outra com essa designação, cederia o seu topónimo e quedar-se-ia envergonhadamente como “Rua Escura”.

O promotor da sua abertura, o rei D. João I, ganhou tanta simpatia pela nova artéria urbana que passou a referir-se a ela como “a minha rua Formosa”. Assim, durante longas décadas, este eixo viário passou a ser conhecido, indiferentemente, como Rua Nova ou Rua Formosa. A rua tinha o seu início na rua dos Mercadores e corria até à igreja do convento de S. Francisco, hoje extinto.

As cidades medievais europeias, na sua maioria circunscritas às suas muralhas de carácter defensivo, apresentavam-se

As cidades medievais europeias, na sua maioria circunscritas às suas muralhas de carácter defensivo, apresentavam-se como um labirinto caótico, desordenado, que iam crescendo e ocupando o território de forma orgânica, de acordo com a sua topografia.



Fig. 4
Retrato do rei D. Joao I



Fig. 5
Brasão do rei D. Joao I

como um labirinto caótico, desordenado, que iam crescendo e ocupando o território de forma orgânica, de acordo com a sua topografia. As ruas eram marcadamente estreitas, sinuosas, tortuosas e insalubres, recebendo pouca luz ou corrente de ar, e as casas cresciam à toa, sem um plano, empurrando-se umas às outras, criando vielas, becos, pracetas e pátios soturnos. O seu quotidiano e vivências eram de muito esforço.

Na cidade medieval, assim como no Porto, não abundavam os eixos viários planos. O traçado foi quase sempre submetido às características da topografia local e as Câmaras quase sempre tiveram parques meios financeiros para trabalhos de terraplanagem.

Por isso, no contexto da cidade medieval, a abertura da Rua Nova foi um projeto urbanístico bastante ambicioso para o seu tempo, por várias razões. Rasgar um arruamento com as suas características: amplo, recto, plano e arejado em plena malha urbana medieval portuense, caracterizada, ainda nos dias de hoje, pela sinuosidade típica das suas ruas, foi uma tarefa hercúlea e, de forma inteligente, serviu para cimentar o poder e o prestígio da coroa numa cidade controlada pelo domínio episcopal. Por outro lado, a largura com que foi talhada, mais do que um mero capricho régio, apresentou uma nova compreensão das funções que os eixos viários podem ter como



Fig. 6
Representação da zona ribeirinha no Porto medieval.
Fonte: AHMP

A implantação da rua Nova foi ainda um importante e essencial instrumento da política régia na constituição ou aumento do seu património no interior da cidade do Porto.

elemento ordenador e de desenvolvimento do espaço urbano. Mesmo depois de várias décadas da sua implantação, a artéria ainda conseguia causar admiração nos transeuntes que a percorriam. João de Barros, considerado o primeiro grande historiador português, registava, em 1549, na sua obra *Geographia de Entre Douro e Minho* que a Rua Nova era “... espaçosa e comprida, mais larga que a de Lisboa ...”.

A vontade do monarca D. João I, de pendor estratégico, como se verá mais adiante, conjugou-se com as necessidades de expansão do burgo, assim como da sua classe: o desenvolvimento/progresso do porto fluvial, a frequente passagem e estadia de estrangeiros e o nascimento de uma nova burguesia mercantil estimularam o rei para a construção de uma artéria regularizadora do quadro urbanístico ribeirinho. Criava-se, assim, um novo eixo paralelo ao rio, protegido das cheias do Douro e muito mais adequado para o centro da atividade comercial e da vida portuense.

O processo de edificação da rua correspondeu, de certo modo, à implementação de uma espécie de plano director municipal, cujo intuito seria replicá-lo como modelo noutras cidade do país. Para além de estruturar o território na área em que foi implementada, as construções das casas teriam de responder a um conjunto de diretrizes pré-estabelecidas referentes ao traço arquitetónico e estrutura construtiva. Em termos de materiais de construção, a pedra seria somente utilizada nos alicerces e no piso do rés do chão, o piso de sustentação dos edifícios, sendo que na restante construção do edifício e ampliações posteriores seriam utilizadas madeira, adobe e taipa, como aconteceu noutras cidades e vilas portuguesas.

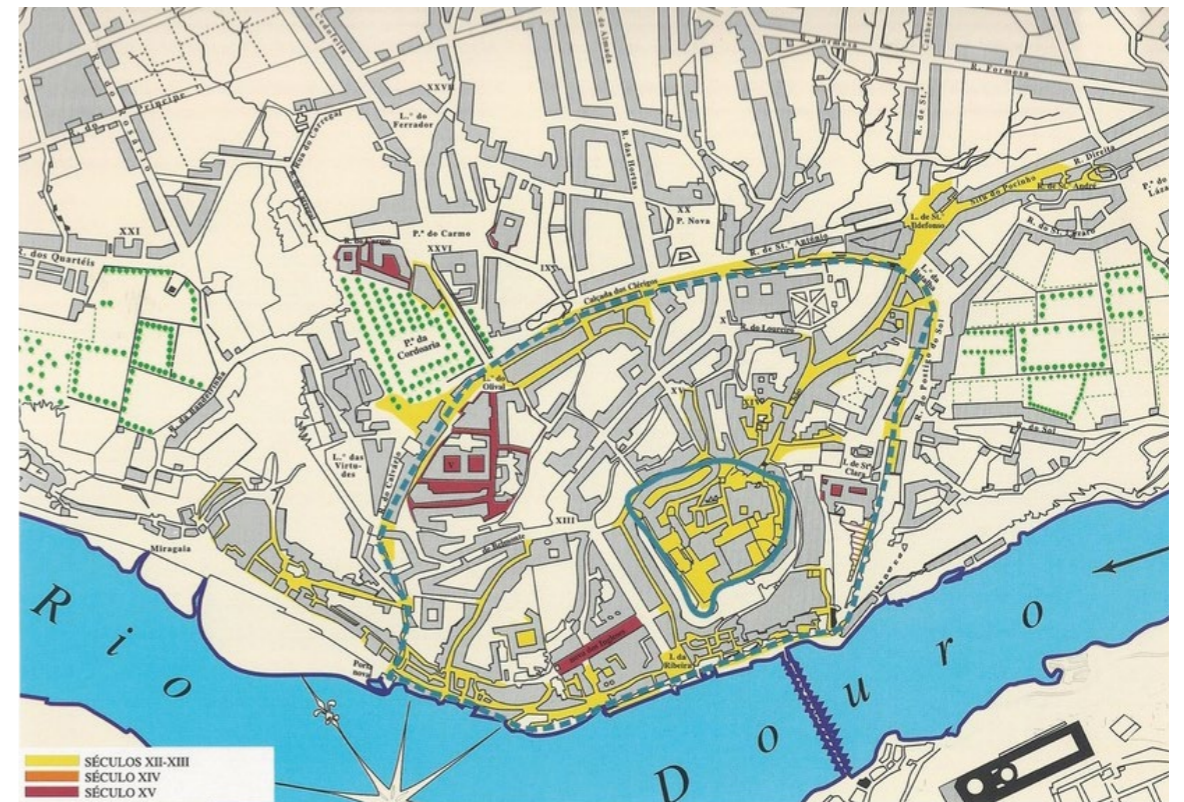


Fig. 7
Planta do Porto Medieval - Dos séculos XII-XIII ao século XV. DR

Dada a vulnerabilidade de materiais utilizados, talvez seja a resposta à inexistência, nos dias de hoje, de exemplares de construção civil medieval na atual rua do Infante D. Henrique. Teriam que estar equipadas com casas de banho e as cozinhas teriam fogareiros e chaminés. Algumas dispunham de alpendre e sobreloja, sendo usual a utilização do rés-do-chão para lojas e boticas.

Na rua do rei instalar-se-á a nata da burguesia comercial, mercadores, fidalgos, vereadores e figuras indissociáveis da nobreza, tais como o Conde de Abranches, Vasco Fernandes de Caminha e o seu filho, Pero Vaz de Caminha (que participou, como escrivão, na armada de Pedro Álvares Cabral que chegou ao Brasil em 1500,) os Cubas, os Baldaias, os Brandões, entre muitos outros.

Em 1406, poucos anos depois da abertura, seria acordada a transmissão da jurisdição do Porto e o seu couto, que se encontrava na posse do bispo, para a coroa. As rendas e os foros dos imóveis que seriam erguidos naquela artéria seriam utilizados para cumprir o pagamento do contrato que fora traçado entre o rei e o bispo. Porém, longa e demorada foi a conclusão da rua, que sofreu várias fases de construção e de remodelação por falta de verbas, sendo um obstáculo para que não avançassem as construções. A solução encontrada foi a aplicação de impostos à população da cidade e do seu termo para financiar a construção das mesmas.

Mais do que um chão rectilíneo, estruturado, largo e arrumado, a atual rua do Infante D. Henrique veio a ser a resposta de um burgo e de uma burguesia comercial que se encontrava em franco crescimento e que ansiava sair de um regime jurisdicional pontificado pelo bispo que abafava o desenvolvimento organizado para as comunidades rurais, a forma dos fidalgos e clérigos imporem os seus domínios.



Fig. 8
Aspecto geral de uma casa torre
quinhentista Rua da Reboleira.
Fonte: AHMP



Fig. 9
Aspecto geral de um imóvel setecentista.
Rua da Reboleira. Fonte: AHMP

Do lote do imóvel

No final do século XV, a rua Nova encontrava-se completamente composta e emoldurada por casario e o lote de terreno onde se encontra atualmente o empreendimento Infante não seria exceção. A confirmação é-nos dada pela existência de diversas pedras sigladas existentes na estrutura edificativa, resquícios de uma construção civil medieval que ali fora erguida e que perdurou no tempo até aos dias de hoje.

As marcas cravadas na pedra são, usualmente, símbolos que foram gravados por um canteiro numa pedra por ele talhada. Estas marcas foram utilizadas sobretudo na Idade Média e no Renascimento e, inicialmente, serviam para permitir que os membros das corporações de operários e construtores das grandes catedrais medievais se identificassem e entendessem entre si. Contudo, com o passar do tempo, o seu uso foi-se generalizando, chegando a ter um fim puramente económico, o de identificar a autoria do trabalho, de forma a determinar o valor a pagar por cada canteiro, que, na época, era pago por peça, ou seja, pelo trabalho efetivamente realizado.

Apesar da dificuldade em determinar a data concreta da edificação primordial, de feição mediéevica, a localização do lote de terreno confinante a importantes estruturas mercantis da cidade, como a Bolsa de Comerciantes ou a Alfândega, ajuda a expor o possível prestígio e influência que estas tiveram na Idade Média e nos tempos vindouros, não sendo difícil de conceber que tenham sido habitados por comerciantes de respeito e/ou personalidades de elevada estirpe social.

Repare-se no edifício contíguo ao empreendimento Infante, a oeste, que teve um papel de destaque e de extrema

Fig. 10
Pormenor da viela que servia de ligação entre a Casa da Moeda com o túnel que servia a rua do Infante D. Henrique.



Fig. 11

Siglas existentes na estrutura edificativa do empreendimento Infante.



Fig. 12



Fig. 13

Numa época em que a maioria da população não sabia ler e escrever, a gravação destes sinais servia como assinatura do seu trabalho.

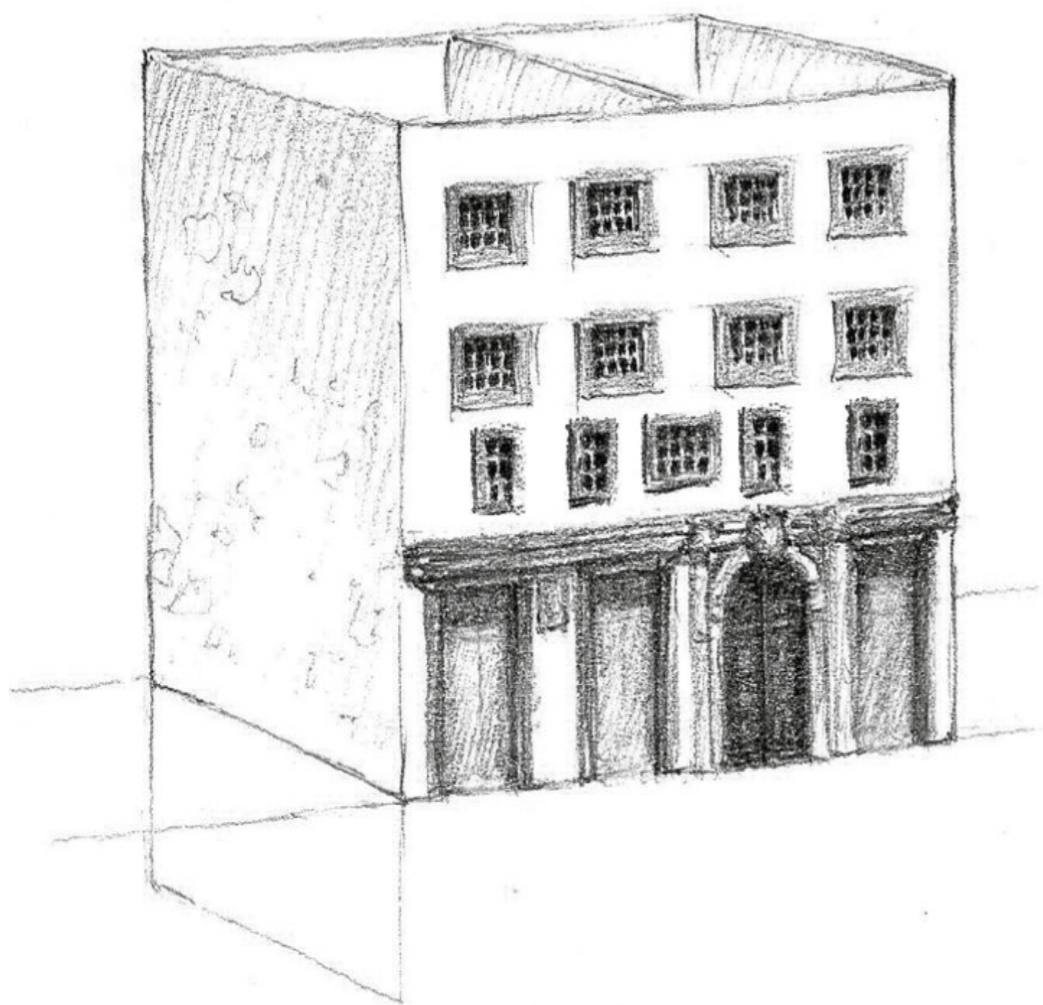


Fig. 14
Reconstituição do imóvel contíguo ao Empreendimento Infante a partir de uma descrição de 1634.



Fig. 15
Acesso pelo túnel de arco gótico até à Casa da Moeda pela Bolsa de Comerciantes. Fonte: AHMP



Fig. 16
Porta de entrada da Casa da Moeda, 1958.
Fonte: AHMP

importância na atividade económica e mercantil ao longo da sua história. Para além de ter sido doado pelo rei D. João I, em 1402, aos comerciantes portuenses para fundarem a primeira bolsa comercial da cidade, também serviu de entrada principal para a Casa da Moeda, estabelecimento régio fundado por D. Fernando I, em 1369 - 1370, no logradouro do complexo edificativo da Alfândega. Aliás, as traseiras do lote do atual empreendimento versavam para uma viela de acesso que servia de ligação entre o imóvel onde estava a Bolsa de Comerciantes, com frente para rua Nova, e a Casa da Moeda.

Apesar do interior da estrutura edificativa do empreendimento Infante apresentar um conjunto de provas que remetem a sua edificação primordial para a época medieval, as características arquitetónicas presentes na fachada principal, composta por “duas casas contíguas”, como se pode comprovar nos registos de transação do lote, indicam a existência de uma intervenção arquitetónica posterior, levado a cabo na segunda metade do século XVIII.

Até então, a prática arquitetónica portuguesa efetuara-se quase exclusivamente com base na importação de modelos espanhóis, franceses, flamengos e italianos e, no Porto, o estilo barroco implementado pela mão de Nasoni, célebre pelo conjunto dos Clérigos, exercia ainda uma hegemonia absoluta. Por outro lado, e na mesma época, começava a impor-se no continente europeu uma certa ascendência intelectual, artística e industrial de cunho britânico. Entretanto, e desde o princípio do século XVIII, iniciara-se em Inglaterra a lenta transformação de um idioma clássico importado de Itália, num verdadeiro estilo nacional – Neopalladiano – que posteriormente se expandirá pela Europa, inclusive pelo Porto, graças aos fortes laços comerciais que uniam então a cidade a Londres e à preponderância da colónia britânica residente na segunda cidade do reino português.

A nova corrente arquitetónica, que tendia a infiltrar-se, lentamente, na cidade, tanto nos edifícios religiosos como nos civis, tinha como características generalizadas a simplicidade do desenho, o uso de janelas de guilhotina, a utilização de mezaninos (pisos intermédios), a aplicação de frontões e a qualidade do trabalho de cantaria empregue nas contrações, traços que podem ser encontrados na fachada das duas casas contíguas. Porém, perduram na frontaria reminiscências de linhas barrocas, como o óculo no piso térreo, elemento



Fig. 17
Imóvel contíguo ao Empreendimento Infante, 1967. Fonte AHMP



Fig. 18
Alçado principal da Feitoria Inglesa. Gravura de Vilanova, 1833

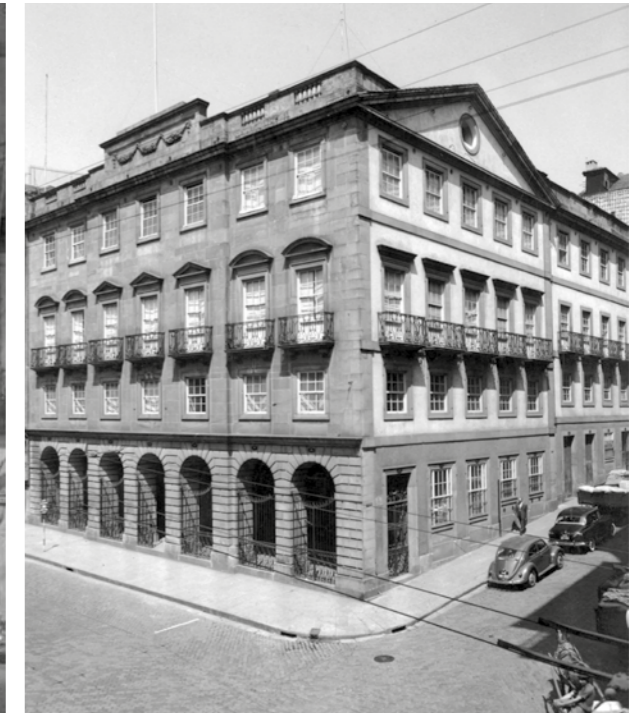


Fig. 19
Feitoria Inglesa, anos 50. Teófilo Rego. Fonte: AHMP

decorativo e de entrada de luz, as curvas das janelas do mezanino e a subsistência de mísulas sob as varandas do pisos superiores, tornando estas duas casas contíguas num exemplo raro de arquitetura civil na cidade do Porto, onde é possível perceber a transição entre duas correntes arquitetónicas que marcaram a paisagem urbana portuense.



Fig. 20
Fotografia atual do empreendimento Infante
e edifício contíguo. João Morgado

Uma família de magistrados

JOÃO DE CARVALHO
MARTENS DA SILVA FERRÃO

A primeira referência conhecida relativa à propriedade das duas casas contíguas, sitas na atual rua do Infante D. Henrique, pertence a João de Carvalho Martens da Silva Ferrão, figura procedente de uma respeitada família de linhagem fidalga que detinha uma longa e prestigiada ligação à magistratura e que se estabeleceu na cidade do Porto, regressada do Brasil, a partir da segunda metade do século XVIII.

O seu pai, Francisco Roberto da Silva Ferrão, assim como os seus irmãos, José de Carvalho Martens da Silva Ferrão (entre 1786 – 1793) e Francisco Roberto da Silva Ferrão Carvalho Martens (1791 – 1796), seguiram o curso de Leis da Universidade de Coimbra, tendo desempenhado, posteriormente, a dada altura das suas vidas, importantes cargos na magistratura, nomeadamente na cidade portuense. Mas a notoriedade e a preponderância da família não ficaram circunscritas somente a estes familiares. Também os seus sobrinhos, José Maria e João Baptista, filhos de Francisco Roberto, foram figuras de prestígio nas suas respetivas

áreas. O primeiro, o mais velho, optou pela carreira religiosa, formando-se em Teologia pela Universidade de Coimbra, tendo alcançado, por nomeação, a posição de bispo da diocese de Bragança-Miranda e, posteriormente, da de Portalegre, enquanto o segundo, que ficaria conhecido por “Martens Ferrão”, foi um ilustre e talentoso juriconsulto, legislador e político da segunda metade de Oitocentos. Igualmente reconhecido pela sua inteligência e cultura, João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Martens, em 1874, foi nomeado pela família real como encarregado da educação literária e científica dos príncipes D. Carlos (1863 – 1908), futuro rei de Portugal como D. Carlos I, e D. Afonso (1865 – 1920), uma decisão que originaria algumas críticas e ataques, nomeadamente as que recebera n’*As Farpas* (publicações mensais feitas por Ramalho Ortigão e Eça de Queirós), por parte de Ramalho Ortigão.

Nascido na cidade do Porto a 4 de Março de 1773, João de Carvalho Martens da Silva Ferrão, após ter terminado os estudos na

Universidade de Coimbra (1789 – 1793), voltou à sua cidade natal, onde viria a casar com Maria José Cardia, que contaria com cerca de quinze anos de idade a 20 de Março de 1803. Devido a uma pequena referência encontrada na admirável obra corográfica de Pinho Leal, *Portugal Antigo e Moderno*, compreende-se que o enlace não durou muito tempo:

“(…) consta que aos 28 dias de novembro de 1805 falecera D. Maria José Cardia Ferrão, mulher do desembargador da relação d’esta cidade do Porto, João de Carvalho Martens da Silva Ferrão, moradores nas suas casas da rua Nova (ou dos Inglezes), n’esta freguesia de S. Nicolau, tendo pouco mais de dezasete annos”.

Sinal de educação, poder, estatuto e de meios financeiros da família Silva Ferrão ou também como forma de luto pela perda da sua esposa é o retrato, ainda existente, de Maria José Cardia Ferrão, datado de 1806, realizado pelo pintor veneziano Domenico Pellegrini, que retratou várias figuras da aristocracia europeia. Protagonista da pintura neoclássica no campo



Fig. 22
Retrato de Maria José Cardia Ferrão;
Domenico Pellegrini, 1806.



Fig. 23
Martens Ferrão.

João Baptista da Silva Ferrão de Carvalho Martens foi deputado com diversas intervenções e propostas de lei, ministro da Justiça e Negócios Eclesiásticos (1859-60) e dos Negócios do Reino (1868), procurador-geral da Coroa e da Fazenda, Par do Reino, Conselheiro de Estado e, por fim, embaixador de Portugal junto da Santa Sé.

Fig. 24
Dissertação de Martens Ferrão, 1854.
Fonte: Biblioteca Nacional Digital

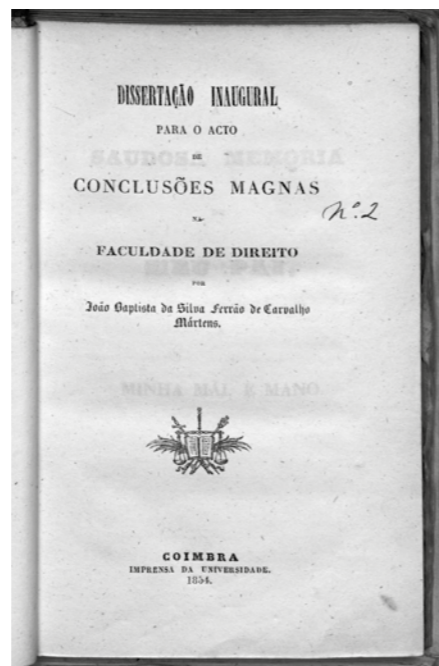


Fig. 25
Registo de João de Carvalho Martens da Silva Ferrão de Castelo Branco no sexto ano do curso de Leis na Universidade de Coimbra (1825 - 1826). Fonte: UC

do retrato, após passagem por vários reinos europeus, Pellegrini estabeleceu-se em Portugal em 1803, tendo vivido no país até 1810. Residiu em Lisboa durante este período e, para além do retrato de Maria José Cardia Ferrão, produziu muitos outros de personalidades da nobreza portuguesa, como o do rei D. João VI, Domingos Xavier de Lima (7º Marquês de Nisa), as famílias Alorna, o 1º Barão de Quintela ou a família Ratton, assim como o de Laure de St. Martin Permon, esposa do então embaixador da França em Portugal, Jean-Andoche Junot, general responsável, dois anos depois, no contexto da Guerra Peninsular, pela 1ª Invasão Francesa a Portugal (1807).

Curiosamente, João de Carvalho Martens da Silva Ferrão teve um papel fulcral na expulsão do exército de Napoleão do país. Como forma de contestação à invasão e permanência das tropas francesas no país, instituiu-se a 19 de Junho de 1808, no Paço Episcopal da cidade do Porto, a

Junta Provisional do Governo Supremo, um organismo cujo propósito visava a expulsão das forças napoleónicas de Portugal. Nomeados pela Junta, o visconde de Balsemão, Luís Pinto de Sousa Coutinho, e João da Silva Ferrão, desembargador dos Agravos da Casa da Suplicação, partiram para Londres para solicitar à corte inglesa a ajuda necessária para a expulsão das tropas napoleónicas.

O governo inglês, o primeiro interessado em abater o poderio de Napoleão na Península Ibérica, acedeu prontamente aos desejos dos delegados portugueses, com o envio de armamento, munições, mantimentos, equipamentos, cavalos e um corpo militar de 6000 homens.

A intervenção do visconde e do desembargador português em Inglaterra foi o gatilho essencial para a reviravolta da situação catastrófica que o país se encontrava. As tropas inglesas de-

sembarcaram logo no início do mês seguinte, na Figueira da Foz, e poucos dias depois, a 17 e 21 de Agosto deram-se as batalhas da Roliça e do Vimeiro, respetivamente, com a vitória das forças luso-britânicas. Derrotado, Junot e o exército francês voltaram para França.

JOÃO DE CARVALHO MARTENS CARDIA DA SILVA FERRÃO

Apesar de Maria José Cardia Ferrão ter falecido muito jovem, por razões desconhecidas, o casal proprietário das duas casas contíguas gerou um descendente, João Cardia Ferrão. Tal como os seus antepassados, teve um percurso muito semelhante. Seguiu o curso de Direito da Universidade de Coimbra (1820 - 1826) e, terminados os estudos, voltou à cidade portuense onde ocupou, igualmente, o cargo de desembargador no Tribunal da Relação do Porto.

Difícil de atestar as causas políticas defendidas por esta família, certo é que a partir da implantação definitiva da monarquia constitucional, em 1834, através da assinatura do tratado da Convenção de Évora Monte, os Silva Ferrão, no decorrer do tempo, fomentaram e consolidaram o seu estatuto

social e monetário através de um conjunto de enlances matrimoniais com algumas das mais importantes famílias nobres de Portugal, já elas entreligadas entre si e com ligação à causa liberal. Provavelmente a desempenhar algum cargo político em França, João Cardia Ferrão casou-se em Paris, em 1838, com Maria Rita de Saldanha Gama, natural da cidade do Rio de Janeiro.

Os seus sogros foram Manuel de Saldanha da Gama Torres Guedes Brito, 7º Conde da Ponte, 7º Senhor de Assequins, oficial do exército, Par do Reino desde 1826, Ministro da Guerra em 1827, e Ministro de Portugal em Paris (1828-1834), sobrinho do 1º Duque de Saldanha, figura ilustríssima e o homem de Estado mais relevante para a monarquia constitucional portuguesa, e Joaquina de Castelo Branco Correia da Cunha, filha

Ainda que as razões da saída definitiva por parte da família Silva Ferrão da rua dos Ingleses tenham sido diferentes das restantes (por motivos de emprego na capital, em meados da década de vinte do século XIX), a ocupação dos dois imóveis, tal como a maioria dos prédios vizinhos, alterou-se drasticamente. Através do levantamento da informação contida em vários almanaques comerciais do século XIX, referentes aos anos de 1837, 1844, 1846, 1853, 1855, 1858, 1865 e 1879, foi possível arquitetar um retrato dos inquilinos que usufruíram das duas casas contíguas.

da 1ª Marquesa de Belas.

João Cardia Ferrão e Maria Rita tiveram cinco filhos, todos eles nascidos na Cidade das Luzes, exceto a filha mais velha, que nasceu em Bordéus: dois rapazes, João (1841) - que desposará uma prima direita sua, Teresa da Gama, e José (1847); três raparigas, Maria Joaquina (1839), Maria José (1843) - futura esposa do 2º Conde de Rio Pardo, e Ana Maria (1844) - que se casará com Domingos de Sequeira Barreto (uma irmã deste casará com o juríconsulto Martens Ferrão).

Porém, o casal conheceria um desfecho dramático, um de tantos que fustigaram esta família. João Cardia Ferrão acabaria por falecer algum tempo depois do nascimento do seu último filho, sem deixar testamento, o que implicou, em 1849, a intervenção do Ministério dos Negócios Estrangeiros para se proceder à partilha da herança do portuense emigrado. Inserida num vasto património a ser herdado, a propriedade das duas casas contíguas passou, desta forma, para a posse do seu filho mais novo, José.

PELO IMÓVEL COM OS NÚMEROS 39 A 45 TRANSITARAM:

Domingos Teixeira Martins Ferro	Negociante e agente de comércio	1844
Thomaz H. Whiteley e Diogo José de Macedo	Comerciantes de vinho	1853, 1858, 1865
Butler, Nephew & Co.	Empresa produtora e exportadora de vinho	1865, 1879
Indemnizadora	Companhia de seguros	1879
António Domingos Gonçalves; Henrique Kendall; Francisco Borges da Cunha	Negociantes	1865, 1879

PELO IMÓVEL CONTÍGUO COM OS NÚMEROS 47 E 49 TRANSITARAM:

António Elias Uripia	Comerciante e corrector	1837
Lourenço Borges de Castro e Costa	Negociante, despachante e agente de navios	1844, 1846, 1858
Guilherme Pereira da Silva	Negociante e agente de comércio de vinho	1865 1879
Pedro P. Yates	Negociante	1879



Fig. 26
Rua Nova dos Ingleses - James Forrester, 1834 (pormenor).

**JOSÉ DA SILVA
FERRÃO DE CASTELO BRANCO**

Nascido a 13 de Outubro de 1847, na freguesia parisiense de Saint-Philippe du Roule, José da Silva Ferrão de Castelo Branco regressou, juntamente com a sua mãe e irmãos, a Portugal. Encontramo-lo mais tarde, em 1880, na freguesia de Alcabideche, em Cascais, com 33 anos de idade, casado com Ana Maria da Silveira e Lorena. O enlace matrimonial realizou-se na capela da quinta da família da noiva, a Quinta de Manique, tendo sido o sacerdote responsável pela união conjugal nada mais nada menos que o bispo da Diocese de Bragança-Miranda, José Maria da Silva Ferrão de Carvalho Martens, tio-primo do noivo.

Tal como o seu pai e seus irmãos, José Ferrão de Castelo Branco continuou a praticar o costume de casar com famílias de estrato social similar ou superior. A noiva, de seu nome completo Ana Maria José Luís Gonzaga Francisco de Paula Xavier Sales Marta Estevão das Neves da Silveira e Lorena, era filha de Brás Maria Baltasar da Piedade da Silveira e Lorena, 9º Marquês de Minas e representante do título de Conde do Prado, e de Eugénia Maria de Sousa Holstein, descendente de Pedro de Sousa Holstein, 1º Duque de Palmela, herói das Guerras Liberais e político

que ocupou por várias vezes o cargo de Ministros dos Negócios Estrangeiros, assim como o cargo de Presidente do Conselho de Ministros (equivalente ao atual cargo de 1º Ministro).

Todavia, o infortúnio atingiu uma vez mais a família Silva Ferrão. A relação durou pouco mais de um ano, devido ao falecimento de Ana Maria da Silveira e Lorena, então com 25 anos de idade. Viúvo e com uma filha pequena a seu cargo, da qual pouco se sabe, somente o nome, Eugénia, em memória da avó materna, José Ferrão de Castelo Branco voltaria a casar-se, em 1883, desta vez com Maria Ana Henriques Saldanha Lencastre, prima direita da sua finada esposa, filha do 2º Conde de Alcáçovas, que fora Par do Reino e Gentil-homem da câmara do rei D. Luís I, e de Teresa Maria Sousa Holstein.

Resultaram deste enlace dois filhos: um rapaz, de nome Manuel Maria Lencastre Ferrão de Castelo Branco, nascido em 1884, que por via do matrimónio viria a ser o 2º Conde da Arrochela e senhor do Palácio dos Arcos, e uma rapariga, Maria Teresa de Lencastre Ferrão de Castelo Branco, que se consorciou com um descendente da família Pinto Basto.

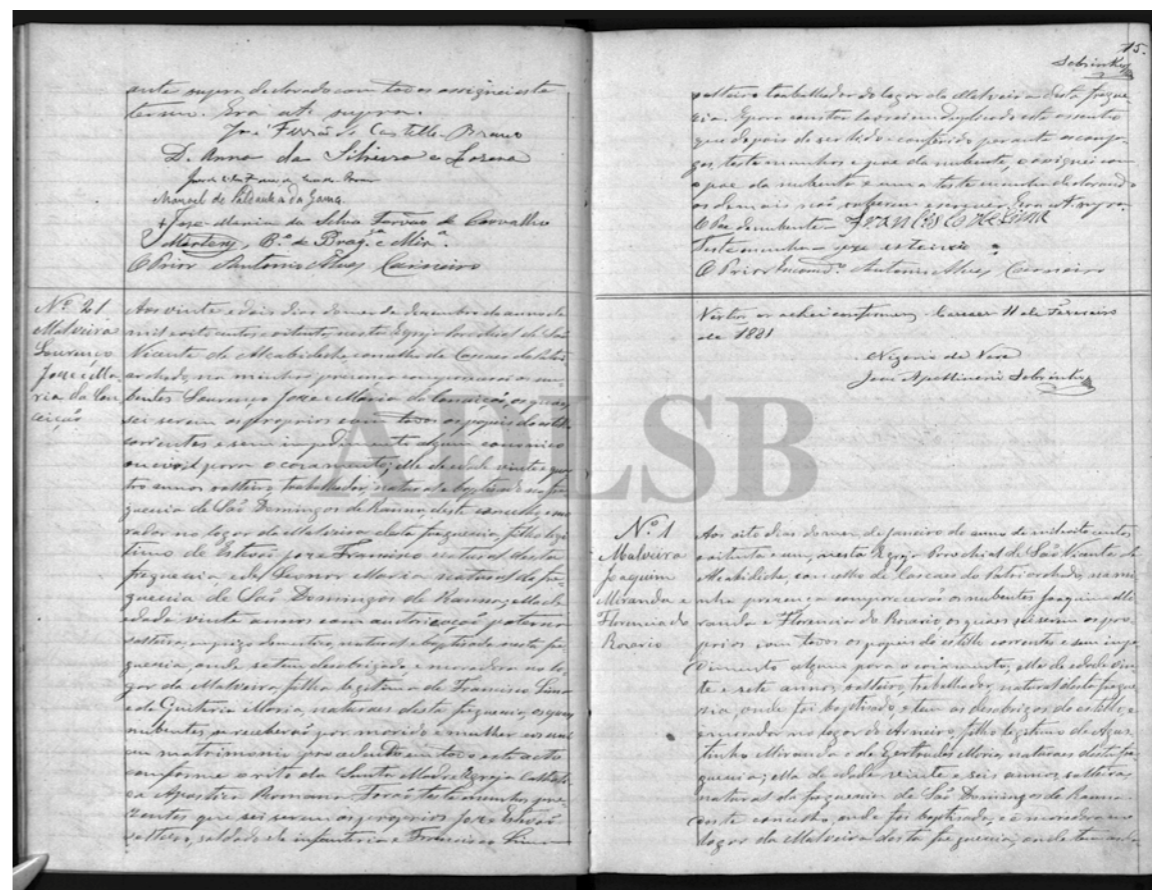


Fig. 27
Primeiro casamento de José Ferrão de Castelo Branco.
Fonte: Arquivo Distrital de Lisboa

Árvore genealógica

FAMÍLIA DA SILVA FERRÃO DE CASTELO BRANCO

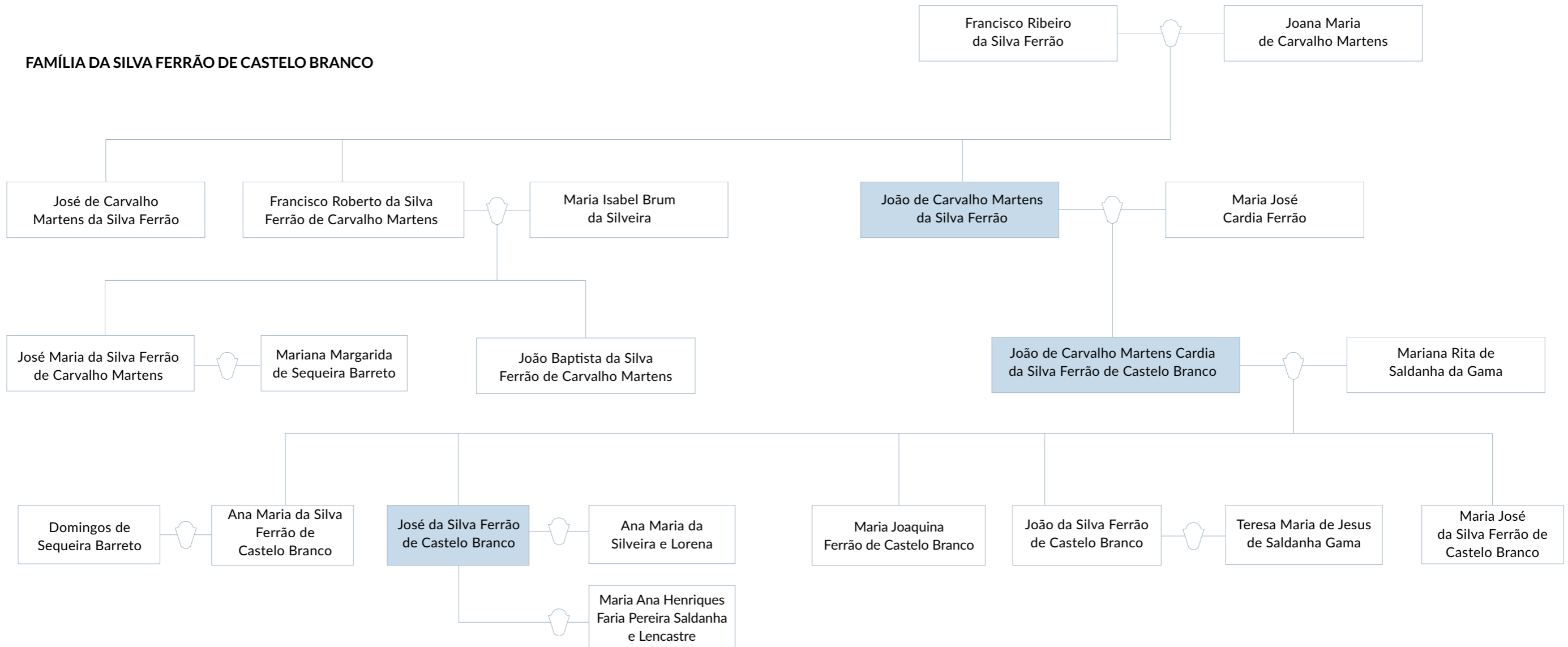




Fig. 28
Mapa do Porto, 1833.
Fonte: AHMP

O dia-a-dia na Praça

Há muito que os ingleses detinham uma relação próxima e produtiva com a cidade do Porto, estabelecida num procedimento de importação/exportação sobretudo de produtos alimentares e de bebidas.

Através de vários tratados firmados nos séculos XVII e XVIII, entre Portugal e Inglaterra, a comunidade inglesa portuense, há muito estabelecida na cidade, foi ganhando controlo do circuito de produção, distribuição e comercialização do vinho fino, através da aquisição de várias quintas no Alto Douro, frente à cidade do Porto, edificaram numerosos armazéns de vinho, (vulgarmente conhecidos por caves, para beneficiar da proteção climática criada pela vertente umbria e pelo vasto espaço livre para construção), na margem oposta montaram as suas sedes na rua Nova e nos eixos envolventes, próximas ao principal cais da cidade, de onde expediam as pipas de vinho do Porto para Inglaterra, sobretudo, mas também para outros países.

Até ao Cerco do Porto (1832-1833), a comunidade britânica residia usualmente nos mesmos edifícios onde tinha os seus escritórios e lojas, a maioria localizada na rua dos Ingleses ou então nas suas proximidades. Todavia, a chegada de D. Pedro IV ao Porto, a 9 de Julho de 1832, liderando os “Bravos de Mindelo” e despoletando o cerco miguelista à cidade, teve consequências profundas na geografia social na comunidade inglesa. As balas disparadas pelo exército miguelista destruíram boa parte do Porto ribeirinho, colocando em perigo a vida da comunidade inglesa aí residente e causando avultados danos e estragos nas suas propriedades.

Como consequência, num processo que decorrerá pelas décadas seguintes, uma boa parte da comunidade britânica migrou das suas residências à cota baixa, extraordinariamente



Figs. 29 e 30
Desenhos de William Prater - Cais de Gaia; 1870.
Fonte: Sandeman



Fig. 31
Rua Nova dos Ingleses -
T. M. Johnson, 1893.

exposta aos canhões miguelistas para espaços mais afastados, protegidos e seguros para as suas famílias, ainda assim próximos do núcleo de negócios da cidade.

Esta migração para o espaço periurbano foi, no fundo, um processo coincidente com o que a burguesia portuense endinheirada ia produzindo no mesmo período, à medida que abandonava o centro de negócios ribeirinho, apertado, sem privacidade, foco de doenças, a favor da parte alta da cidade, onde o Cemitério dos Ingleses (no largo da Maternidade de Júlio Dinis) funcionará como polo de atração para a comunidade protestante residente na cidade, que edificará, na sua envolvente, as suas habitações, originando o dito bairro ocidental. Esta migração, para a burguesia migrante, significou a rutura entre o espaço de residência do espaço da atividade económica. A saída da maioria das famílias residentes da rua dos Ingleses para outras áreas da cidade levou à perda, por parte do referido eixo viário, da sua feição e função residencial. As sedes das principais empresas de produção e exportação de vinho do Douro permaneceram na rua, mas os pisos superiores vazios das antigas habitações seriam ocupados por consulados, instituições financeiras como bancos e seguradoras, e por um número abundante de escritórios onde uma miríade de negociantes estabeleceriam as suas sedes comerciais.

Na década seguinte, a rua dos Ingleses iria reforçar o seu estatuto como ponto nevrálgico da atividade comercial portuense através da construção da ponte pênsil (1841-1842),

Fig. 32
Feitoria Inglesa;
James Cavanah Murphy, 1797.



fulcral na facilitação da ligação entre Vila Nova de Gaia, onde se situavam as caves de vinho do Porto, e a zona ribeirinha portuense e, sobretudo, pela edificação iniciada em 1842, do arruinado claustro do convento de S. Francisco, do Palácio da Bolsa, a sede da Associação Comercial do Porto, cujo propósito era a organização e projeção da classe mercantil.

O dia-a-dia na “Praça – nome que (...) se dá ainda á rua dos Ingleses, principal centro de transacções do alto commercio portuense”, refere Júlio Dinis na sua obra sua obra *Uma Família Inglesa* (publicada pela primeira vez em 1868, mas cuja ação se desenrola em 1856), era agitado, barulhento e irrequieto: os comerciantes percorriam diariamente quilómetros num constante vaivém entre as suas sedes, a associação comercial e a feitoria. Muitos dos negócios que os ingleses tinham com os produtores de vinho portugueses eram conduzidos em plena rua porque estes se recusavam a entrar na Feitoria Inglesa, pois consideravam solo britânico; e apesar das constantes reclamações dos moradores, das posturas da Câmara e do mal-estar dos britânicos, às terças-feiras e aos sábados decorria a feira de peixe e fruta que, em conjunto com as juntas de bois negligentemente encostadas à feitoria ao Banco Comercial, degradavam o espaço público.

No início do último quartel de Oitocentos, em 1875, Pinho Leal descreve a Rua dos Ingleses da seguinte forma: “Esta rua ainda hoje é uma das mais largas e mais bonitas do Porto, muito plana, com dois renques de árvores, que muito a embelezam, e toda povoada de

A forte concentração da comunidade inglesa na rua Nova, consolidada pela implantação da feitoria inglesa, fez com que este eixo passasse a ser designado, a partir de 1794 e durante cerca de cem anos, por “rua Nova dos Ingleses”, e depois apenas “rua dos Ingleses”.

magníficos prédios, com grande número de escritórios comerciais e agências de bancos e companhias nacionais e estrangeiras. Nesta rua costumam reunir-se diariamente a maior parte dos negociantes e correctores e nela se fazem a maior parte das transações do comércio portuense, pelo que se denomina vulgarmente – Praça do Comércio – quando a praça do comércio propriamente dita é o Palácio da Bolsa”.

No decorrer do século XIX, as cidades europeias vivenciaram um crescimento económico e populacional na sequência do progresso da Revolução Industrial. O aparecimento e crescimento de várias e diferentes indústrias que necessitavam rapidamente de mão-de-obra para laborar, as transformações sociais do meio rural e as repetidas crises na agricultura, fizeram com que os territórios urbanos se tornassem destinos de procura e chegada para uma população campesina que migrava em busca de melhores condições de vida. E no Porto a situação não foi muito diferente, como atesta a descrição do médico Ricardo Jorge, em 1899: “Os forasteiros que veem buscar ao Porto colocação e fortuna imigraram na máxima parte do Minho, Traz-os-Montes, e Beira Alta; o Porto é para estas terras como que um Brasil chegado. De lá veem creados e creadas, aprendizes d’officio, assim como caixeiros a tentar a carreira mercantil e formar a grande maioria da classe commercial”. Contudo, a intensa e rápida ocupação do território urbano portuense, especialmente no casco medieval onde grassava a habitação de baixo custo, levou ao surgimento de problemas relacionados com salubridade e higiene urbana.



Fig. 33
Fotografia tirada por Frederick William Flower, na década de 40 do séc. XIX, tendo em destaque a Ponte Pênsil D. Maria II.

Em simultâneo, os estrangulamentos que o enredo labiríntico das antigas ruas medievais impunha às manobras de condução do tráfego que chegava e partia dos cais e praias do Douro até aos vários locais do Porto, obrigaram a municipalidade a pensar, sob a pressão da influente classe dos comerciantes e armadores, numa forma de resolver o problema. As mercadorias transacionadas, descarregadas ou embarcadas nos cais portuenses eram de grande volume e a capacidade e a própria estrutura da velha alfândega, ali bem próxima da rua dos Ingleses, já se encontrava ultrapassada há muito tempo. A solução passaria por edificar um novo espaço alfandegário. Em nome do progresso e da modernidade, era fulcral a metamorfose do velho casco urbano, de feições medievais, para responder às necessidades e exigências que a cidade há muito ansiava.

Deste modo, a actuação da municipalidade no campo do ordenamento do território foi a de desafogar, alinhar, regularizar, nivelar, higienizar e, sobretudo, tornar utilitária a cidade. Assim, a partir da década de setenta de Oitocentos teve início um longo e conjunto integrado de intervenções urbanísticas que alterariam veemente a paisagem urbana da cidade e que iriam, indiretamente, enobrecer e prestigiar a rua dos Ingleses e os seus imóveis, incluindo as duas casas contíguas.

A construção da nova alfândega, iniciada em 1859, segundo projecto do francês Jean-François Colson, no antigo areal da praia de Miragaia, foi o evento que impulsionou, paulatinamente, uma profunda e marcante reforma urbanística da

Sinal de desenvolvimento urbano e económico, a cidade do Porto foi a primeira do país a receber o carro americano, meio de transporte coletivo, precursor do elétrico, movido sobre carris, puxado por tração animal.



Fig. 34
Carro americano no Porto; circa 1880.
Fone: STCP

zona ribeirinha, com a abertura de novas ruas com propósitos bem definidos, o de estabelecer uma ligação acessível e célere para pessoas, mercadorias e meios de transporte entre a zona ribeirinha e a cota alta da cidade, e o de higienizar o velho casco urbano.

A nova estrutura alfandegária, que demorou vários anos a ser erguida, reclamava uma comunicação fácil, rápida e condizente com a sua grandiosidade, sendo rasgada, para tal efeito, a Rua da Nova Alfândega. A solução para a sua inserção na malha urbana envolvente foi a sua confluência na ampla rua dos Ingleses. Todavia, para a sua implantação foi necessário proceder a custosas demolições, arrasando-se casario, ruas, vielas e becos e tramos da muralha medieval, incluindo a antiga Porta Nobre.

A câmara municipal portuense autorizou ao Barão da Trovisqueira em 1870 a concessão de um serviço de transporte público que ligasse a rua dos Ingleses ao Carmo e à Foz, alternadamente, ao longo do rio Douro, prova da centralidade da rua dos Ingleses, a “praça comercial”. A inauguração ocorreu dois anos depois, a 15 de Maio de 1872, tendo sido um grande acontecimento para o Porto.

Porém, o processo de reordenamento da cidade medieval estava longe de estar concluído. Era necessário proceder à ligação da cota baixa da cidade com o centro cívico e político do Porto, a praça de D. Pedro IV, hoje denominada Praça da Liberdade (Avenida dos Aliados), onde estavam localizados os edifícios dos Paços do Concelho. Pouco depois do início

da abertura da Rua Nova da Alfândega, foi apresentado à municipalidade, logo em 1872, o projeto da rua de Mouzinho da Silveira, que seria posteriormente modificado e aprovado somente em 1875.

O traçado do arruamento foi realizado em duas fases: o primeiro tramo que vai desde o largo de São Bento, próximo à praça de D. Pedro IV, até ao alto da Rua de S. João; e o segundo que segue daí, fazendo uma pequena inflexão para Este, até à Rua dos Ingleses, substituído, através da sua implantação, a antiquíssima e desajustada rua das Congostas. Tal como a abertura da rua Nova da Alfândega, para a concretização desta obra foi necessário proceder-se à demolição de zonas residenciais populares e estruturas urbanas como o setecentista largo de São Roque e a igreja de S. Crispim, e ao encanamento do rio da Vila, que corria a céu aberto, sendo uma fonte de maus cheiros, lixeiras e doenças.

Por fim, devido à implantação do segundo tramo da rua Mouzinho da Silveira, foi possível proceder ao último grande apontamento urbano que nobilitaria a rua dos Ingleses, a abertura de um logradouro público arborizado, desejo há muito tempo expresso pela Associação Comercial do Porto (1845), com o intuito de desafrontar o imóvel da sua sede. Contudo, devido a longos imbróglis com a municipalidade, a associação só conseguiu ver essa aspiração concretizada cerca de 36 anos depois (1881), depois de conseguir, finalmente, chegar a acordo com o poder local para a construção da mencionada praça. Dois anos depois, os dois organismos chegam a acordo em erigir

O empreendimento Infante, atrás do carro de bois, à direita.



Fig. 36
Rua do Infante D. Henrique antes do levantamento da praça com o mesmo nome.



Fig. 37
Carros de bois na esquina da Rua de Mouzinho da Silveira e Infante D. Henrique.
Fonte: AHMP



Fig. 38
Cortejo na comemoração dos 500 anos do Infante D. Henrique; 1894.
Fonte: AHMP

Praça de Almeida Garrett. À direita pode observar-se parte do mosteiro de São Bento Avé-Maria, demolido no final do séc. XIX, para dar lugar à actual estação de São Bento.

o monumento em memória ao príncipe Infante D. Henrique, em frente ao Palácio da Bolsa, sede da associação, e da casa que tradicionalmente é apontada como sendo aquela em que nasceu o ínclito infante, a antiga Alfândega.

Entretanto, em 1890, Inglaterra enviou a Portugal um ultimato que obrigava o governo português a abdicar da intenção de reclamar para si os territórios africanos entre as colónias de Angola e Moçambique. Este projeto nacional colidia com a pretensão inglesa de criar uma faixa de território que ligasse o Cairo à Cidade do Cabo, através da criação de uma linha férrea.

A cedência de Portugal às exigências do governo britânico causou uma enorme consternação no país, tanto que para os historiadores e políticos portugueses da época, esta ação foi considerada a mais escandalosa e reprovável por parte da Grã-Bretanha para com o seu mais antigo aliado. Como reação contra a comunidade inglesa, a edilidade municipal portuense alterou o nome da rua dos Ingleses para a designação atual, do infante D. Henrique, por este ter nascido, de acordo com a crença popular, bem próximo dali, na velha Alfândega.

Durante a construção da praça, foram constituídas diversas comissões para levar a cabo a obra em memória do príncipe, mas, por falta de verbas ou vontade, o processo foi-se arrastando. Só em 1893, aquando das preparações do quinto centenário do nascimento do infante, que decorreria no ano seguinte, foi aprovado a edificação do monumento, tendo-se lançado o respetivo concurso. Dos sete projectos apresentados foi aprovado o do escultor Tomás Costa, decisão que seria vigorosamente contestada pela decisão pública. No entanto, o projecto vencedor inicial, que apresentava a figura de D. Henrique com o rosto voltado para a sede da associação comercial portuense, foi ligeiramente alterado, ficando este



Fig. 39
Cortejo fluvial na Ribeira; 1894. Fonte: AHMP

de frente para a margem do Douro, de onde partiu a expedição que veio a tomar parte na conquista de Ceuta.

Em 4 de Março de 1894, dia que assinalava o quinto centenário do nascimento do infante D. Henrique, foi então realizada a cerimónia de descerramento da primeira pedra do monumento, com a presença dos reis D. Carlos e D. Amélia, iniciando-se então a última etapa deste longo e atribulado processo. A estatua foi inaugurada em 1900. Refira-se que essa “primeira pedra” foi extraída ao próprio rochedo de Sagres, transportada para o Porto num navio de guerra e, finalmente, da Cantareira até à Ribeira numa caravela, construída propositadamente nos estaleiros de Gaia.



Fig. 40
Aspecto Praça da Ribeira - Início séc. XX.
Fonte: AHMP



Fig. 41
Cerimónia de lançamento da primeira pedra
do monumento ao Infante D. Henrique; 1894.
Fonte: AHMP

OCCIDENTE

REVISTA ILLUSTRADA DE PORTUGAL E DO EXTRANGEIRO

Preços da assignatura		Anno	Semest.	Trim.	N.º & entrega
		36 n.ºs	18 n.ºs	9 n.ºs	
Portugal (franco de porto, m. fretes)	30000	12000	4000	1320	
Paes de ultramarinas (idem)	40000	16000	5000	1720	
Extrang. (tendo geral de correio)	50000	20000	6000	2120	

23.º Anno — XXIII Volume — N.º 786

30 DE OUTUBRO DE 1900

Redacção - Atelier de gravura - Administração
Lisboa, L. do Príncipe Real, entrada pela 7.ª do Conselho de Juntas, 4

OFFICINA DE REPRODUÇÃO — RUA DOA DO LUSTREIRO, 21 A 23

Todos os pedidos de assignaturas deverão ser acompanhados da sua importância, e dirigidos á administração da Imprensa do Occidente, sem o que não serão attendidos. — Editor responsável: Carlos Alberto da Silva.

da humanidade é o Trabalho, emblema do bem e era santa da Divindade!

D. Francisco de Noronha.

O Real Theatro de S. Carlos de Lisboa
1883-1884

(Continuação do numero antecedente)

O prazo para a apresentação das propostas dos concorrentes acabava no dia 28 de janeiro ás 4 horas da tarde. Nesse momento Campos Valdez apresentou a sua proposta da sociedade com Mattos, tendo depositado 15000000 réis como exi-

Figs. 42 e 43
Revista Occidente; 1900.

O OCCIDENTE

249

da humanidade é o Trabalho, emblema do bem e era santa da Divindade!

D. Francisco de Noronha.

O Real Theatro de S. Carlos de Lisboa
1883-1884


(Continuação do numero antecedente)

O prazo para a apresentação das propostas dos concorrentes acabava no dia 28 de janeiro ás 4 horas da tarde. Nesse momento Campos Valdez apresentou a sua proposta da sociedade com Mattos, tendo depositado 15000000 réis como exi-

Subsidio votado pelas côrtes:

Pago a Freitas Brito & C.ª, até 10 de novembro 1883	14.710.000	
Idem a Mattos e Valdez	9.000.000	
Administração por conta do governo	11.250.000	35.000.000
Pago a Campos Valdez	900.000	
Debitos da exploração do theatro pelo governo	36.104.253	
Obras feitas pelo governo no theatro	4.638.760	
	66.643.013	

INAUGURAÇÃO DO MONUMENTO AO INFANTE D. HENRIQUE



PRAÇA DO INFANTE D. HENRIQUE, NO PORTO, ONDE FOI INAUGURADO O MONUMENTO

sièrement au simple contact, et comme par l'effet de la chaleur naturelle.

Compentrem-se a fundo d'esta linguagem, que não é a utopia d'um poeta nem o sonho d'um visionario, mas uma realidade pura e de observação facil, os dirigentes das nacionalidades, committam-se uns aos outros os principios redemptores da equidade e os sentimentos austeros da justiça imparcial, raizem por sympathia e por suggestão no amago das collectividades o desejo de ganhar pelo trabalho a sua cota de alforria publica e a sua independencia individual.

E assim que se libertam os povos para o sol sem occaso das civilizações perennas, que se fundamentam em bases solidissimas os alicerces inabataveis da dignidade humana e que se levanta ao instrumento productivo da sociabilidade e da riqueza o pedestal ingente da sua consagração esplenidica.

E este instrumento prodigioso, esta mole gigantesca da machina social e do engenho intellectual

gic o programma; pouco depois apparecia uma proposta, que, segundo se dizia, era do antigo empresario Freitas Brito, debaixo da firma Valle & C.ª; o governador civil porém não accoito tal proposta, por não ter sido feito o deposito exigido; ficando portanto só o primeiro concorrente.

A empresa Mattos & Valdez accoitava o programma do governo; do subsidio relativo aos mezes de fevereiro e março de 1884 cedia 1000000 réis; concedia entrada gratuita no theatro aos alumnos do Conservatorio de Lisboa, e prometia trazer á scena de S. Carlos uma companhia franceza de opera, com um dos intervallos das epochas theatras. O governo accoito a proposta e adjudicou-lhe o theatro. Esta resolução do governo foi acollida com grande jubilo pelos artistas e pelo publico.

N'este anno de 1883 a 1884, o estado dispendeu com o theatro de S. Carlos a quantia de réis 66.643.013, que se decompõe da seguinte maneira:

Eis o repertorio posto em scena pela nova empresa Mattos Valdez, além das operas já anteriormente representadas, n'estes dois mezes de fevereiro e março, que completavam assim a estacção theatral, tão accidentada e tumultuosa, de 1883 e 1884.

Lucia di Lammermoor, de Donizetti, em 5 de fevereiro de 1884, por Doadio, Neri, Orta, Piazza, Salvati, Bertocchi, Poyoleri.

Fra-Diavolo, de Auber, em 13 de fevereiro, por Cecilia Ritter, Eugenia Mantelli, Angelo Massanet, Piazza, Souvère, Magnani, Poyoleri.

Il Barbiere di Siviglia, de Rossini, em 16 de fevereiro, por Donadio, Neri, Massanet, Salvati, Magnani (e depois por doença d'este buffo o teno Piazza), Rapp, Bertocchi; Donadio cantou no 3.º acto as variações de Proch, e a romanza, *Si sua s'avez rien a me dire*, da baronessa de Rothschil; *Lauriana*, de Augusto Machado, dedicada a rei D. Luiz I, em 1 de março de 1884, por Borghi Mano, Mantelli, Orta, Desvoyod, Rapp, Souve-

Kendall Self-made Man

Talvez pela valorização da rua dos Ingleses, em sequência das obras que o velho casco sofreu, ou pela vontade de alienar do proprietário recém-casado, as duas moradas de casas contíguas, ao fim de longas décadas na posse de um dos ramos da família Silva Ferrão, seriam adquiridas por um dos arrendatários de José da Silva Ferrão de Castelo-Branco. A transação decorreu no dia 4 de Maio de 1883, num cartório da rua do Almada, estando presentes, de uma parte, Manuel José Godinho, na qualidade de procurador do casal proprietário, José Ferrão de Castelo Branco e Ana Maria de Lencastre, residentes em Lisboa e, de outra parte, Henrique Carlos de Meireles Kendall, negociante e capitalista, morador na rua do Rosário.

O percurso de vida de Henrique Carlos de Meireles Kendall é um exemplo perfeito do denominado *self-made man* que marcou o século XIX. Visto como uma mente brilhante e eclética, foi considerado pelos seus contemporâneos como um dos homens mais distintos do seu tempo. Com interesses em áreas tão variadas como díspares, Henrique Kendall foi um arguto e perspicaz negociante, um apaixonado pelas Artes e um acérrimo lutador pelo desenvolvimento e progresso do território portuense, assim como das cidades envolventes.

O futuro negociante nasceu a 11 de Maio de 1839, numa casa na rua do Bonjardim, provavelmente a da sua progenitora, fruto da relação entre Charles Treadgold Kendall e de Emília Maria Meireles. A relação dos seus progenitores encontra-se envolta de mistério, pois no registo de batismo a sua



Fig. 44
Henrique Carlos de Meireles Kendall.



Fig. 45
Ermelinda Emília de Carvalho.

ascendência é descrita como de pais incógnitos. Pouco se sabe sobre a sua infância, juventude e adolescência, mas a fortuna não lhe foi sorridente nas duas primeiras décadas de vida. O seu pai falecera poucos anos depois ter nascido, em 1843, na capital, e a sua mãe no decénio seguinte, em 1855, contando respetivamente nesses acontecimentos, quatro e dezasseis anos de idade. Entretanto, em 1852, com a formação escolar básica, adquiriu o seu primeiro emprego aos treze anos de idade na casa comercial de Charles Coverley, reconhecido homem de negócios que detinha um império ligado aos transportes marítimos.

Encontrámo-lo mais tarde, em 1861, com vinte e dois anos, casado com Ermelinda Emília de Carvalho, na antiga igreja românica da paróquia de S. Martinho de Cedofeita, ressaltando-se que desta relação profícua nasceram onze filhos: oito rapazes e três raparigas. A pouco e pouco, Henrique Kendall foi subindo de estatuto profissional, pois no registo de matrimónio a sua profissão é descrita como caixeiro guarda-livros, ou seja, para além de empregado comercial (caixeiro), também era responsável pela contabilidade (guarda-livros), provavelmente, da empresa de Charles Coverley.

Ambicioso e com a família a começar a crescer, com o nascimento do seu primeiro filho, Henrique Kendall abandonou a profissão de caixeiro guarda-livros e, juntamente com um amigo, Montague Robert Jones, chanceler do consulado norte-americano, abriu um escritório no primeiro andar do prédio

Figs. 46 e 47

Anúncios publicitários da empresa *Progresso Marítimo do Porto*, 1873.

Fonte: Jornal "O Porto"



nº32 da rua dos Ingleses, sob a designação comercial “Kendall & Jones”. A casa de negócios consistia, principalmente, mas não só, na consignação de frutas para exportação para os portos ingleses, no fretamento de navios de vela e vapores para a condução das mesmas, e na importação de carvão e garrafas.

Em 1869 perdeu o seu sócio, mas a sociedade comercial manteve o seu funcionamento. Anos mais tarde, e com experiência no ramo como agente de navegação, fundou em 1872, por sua iniciativa, juntamente com outros comerciantes da cidade, a empresa Progresso Marítimo do Porto, desta vez com o estabelecimento da sua sede num dos pisos de uma das duas casas contíguas (nº39).

O programa da sociedade demonstra a perspicácia e o olhar estratégico do referido comerciante portuense, ao criar um novo serviço que respondesse às limitações das carreiras regulares marítimas entre cidade portuense e o Brasil. Tendo em conta que os grandes barcos a vapor das companhias estrangeiras concorrentes não tinham condições para entrar e manobrar no rio Douro, obrigando os seus clientes a deslocarem-se por terra a Lisboa para embarcarem, a empresa Progresso Marítimo do Porto disponibilizava carreiras regulares de transporte de carga e passageiros entre o Porto e o Brasil, com escalas em Lisboa e no Funchal, evitando a deslocação dos seus potenciais passageiros à capital.

Determinado no novo empreendimento comercial, do qual era gerente, Henrique Kendall viajou para Inglaterra na companhia

de Luís Ascêncio Tommasini, capitão da marinha mercante, para encomendar dois navios novos e que viriam a receber o nome de dois notáveis da língua portuguesa, “Júlio Diniz” e “Almeida Garrett”, estando previstas, em cada embarcação, lotações para 30 passageiros em 1ª, 20 em 2ª e 200 em 3ª classe. A primeira embarcação a entrar ao serviço foi a “Júlio Diniz”, com chegada ao Douro a 26 de Julho de 1873, sob o comando de Joaquim José Rodrigues Contente, trazendo consigo a bordo Henrique Kendall. O capitão Tommasini manteve-se em Inglaterra para acompanhar a construção do “Almeida Garrett”, do qual viria a ser o seu primeiro comandante. A viagem inaugural do “Júlio Diniz” data de 6 de Agosto de 1873, transportando 162 passageiros, com escalas previstas em Lisboa e no Funchal, ao passo que a do “Almeida Garrett” foi a 20 de Dezembro do mesmo ano.

Contudo, o final da década de setenta e o início da seguinte foi de infortúnio para o comerciante e capitalista portuense. Primeiro, pelo falecimento da sua esposa, em 1879, e, segundo, pelo fim de atividade da sociedade comercial Progresso Marítimo do Porto. Apesar da regularidade mantida durante os dois primeiros anos, tornou-se cada vez mais difícil

competir com os navios velozes das companhias francesas e inglesas concorrentes. Considerou-se colocar ao serviço mais duas embarcações, mas a decisão seria substituída pela de um transporte maior e mais rápido. Infelizmente ficou tudo sem efeito, devido a dificuldades de ordem financeira, tendo sido vendidos ambos os navios em 1876 a armadores franceses. Já sem frota própria, a empresa continuou a sua atividade até Dezembro de 1880.

Para além do homem de negócios, interessa igualmente frisar o profundo entusiasmo que teve pelas Artes. Se na área da literatura colaborou em diversos jornais, traduziu a obra de Goethe, *Reineke, o Raposo*, considerada na época uma versão de grande qualidade. Publicou dois livros de poesia e a área musical não lhe foi indiferente, estando ligado a diversas iniciativas musicais de índole privada, especialmente, à fundação do Ophéon Portuense, em 1881, do qual seria presidente. Nos primeiros anos da sua existência, a sua sede esteve instalada na residência de Henrique Kendall, na rua do Rosário, cedendo o negociante uma das suas salas e o seu piano para os ensaios. Nestas reuniões musicais conviveu amiúde com alguns dos nomes mais ilustres do seu tempo, quer do meio artístico, quer do meio comercial.

Outra faceta conhecida de Henrique Kendall era a de político, tendo sido um acérrimo defensor do desenvolvimento do Porto e da região envolvente. Bem relacionado, uma amostra da influência na vida política por parte de Henrique Kendall é o episódio em que confrontou no parlamento o Ministro das Obras Públicas, Alfredo Vieira Coelho Peixoto de Vilas-Boas, 1º Conde de Paçô-Vieira, pelo atraso dos projetos de saneamento

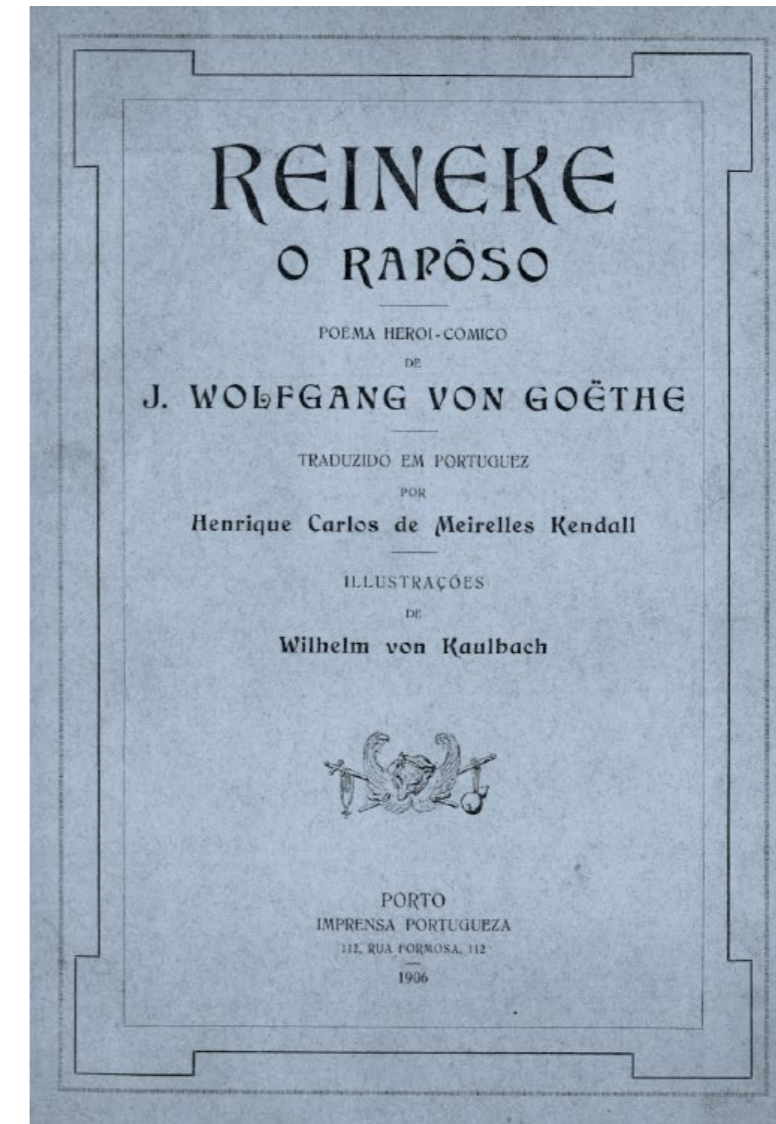


Fig. 48
Livro *Reineke, o Raposo*, de Goethe, traduzido por Henrique Carlos de Meireles Kendall; 1906.

da cidade do Porto e por uma solução imediata dos casos da estação ferroviária de S. Bento e da linha elétrica Porto-Gaia, assim como a reparação das estradas, que se encontravam em estado deplorável, que serviam a cidade do Porto e as localidades vizinhas. Após a interpelação do portuense, o ministro expediu, num curto período de tempo, o projeto de uma linha de ferro elétrica entre a Arrábida e Gaia, pela ponte Luís I. A notícia rapidamente deu lugar, em Vila Nova de Gaia, a várias manifestações de contentamento.

Curiosamente, na altura, Henrique Kendall, a residir na Foz do Douro, costumava reunir-se com algumas figuras à porta da Farmácia Amorim, estabelecimento de Francisco José de Amorim. Dos encontros realizados em amena cavaqueira, onde era a alma das reuniões, nasceu uma agremiação informal batizada com o nome de “Clube Rigollot”, que era frequentada por uma franja da aristocracia portuense finissecular, composta por antigos ministros, governadores civis, lentes académicos, juizes, médicos, e por uma venerada figura de barbas brancas, conhecida pelo seu fino e delicado trato, de seu nome José Joaquim de Sousa B. Vieira. Esta personalidade, veemente respeitada pelos seus colegas, fora juiz conselheiro do Supremo Tribunal de Justiça, presidente do Tribunal da Relação do Porto, fidalgo da casa real, comendador das Ordens de Cristo e de Nossa Senhora da Conceição da Vila Viçosa, 1º Barão de Paçõ-Vieira, e era o pai de Alfredo Peixoto Villas-Boas, o ministro que acedeu ao pedido de Henrique Kendall.



Fig. 49
Não, senhor!, por Henrique Carlos Meirelles Kendall; 1897.

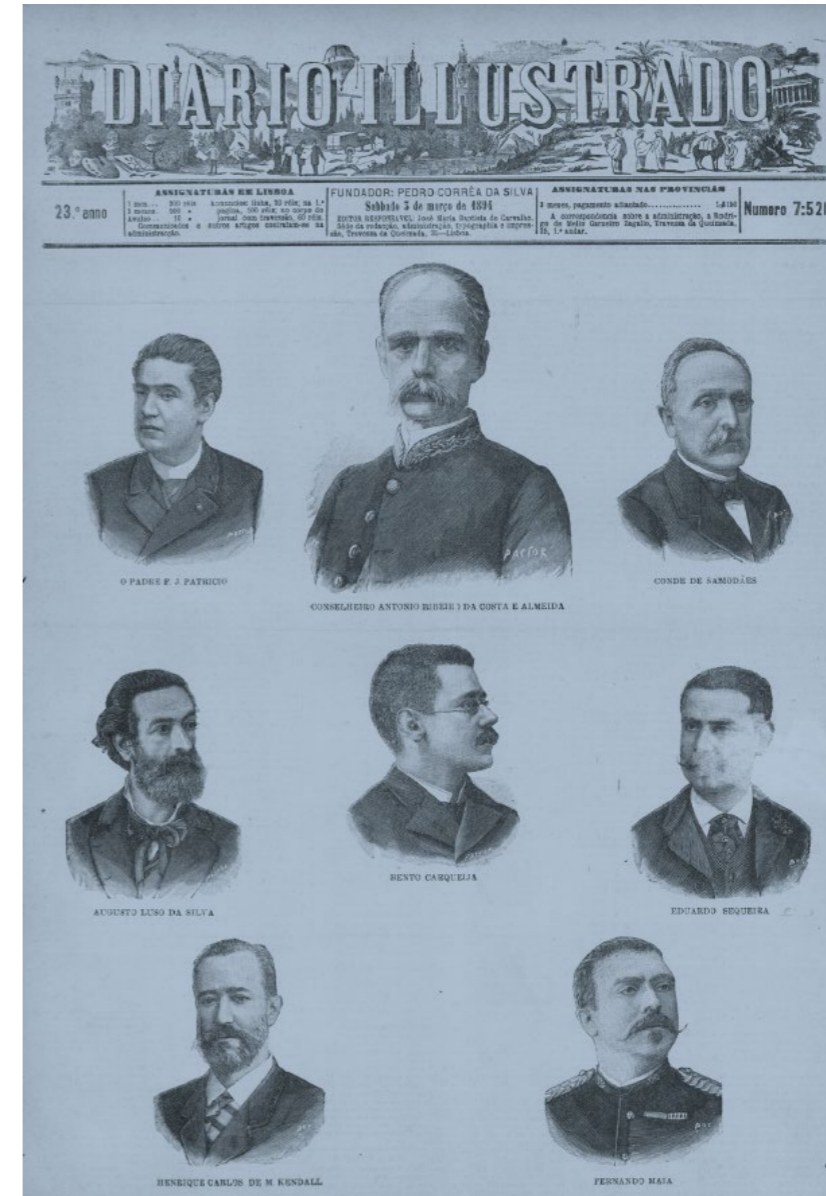
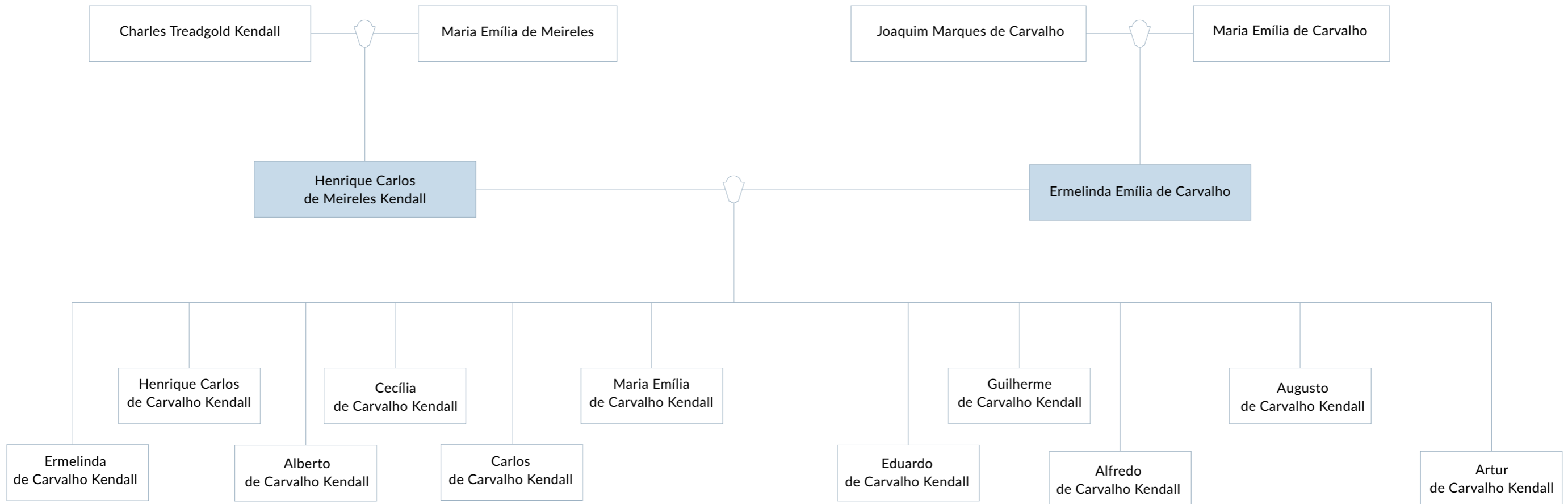


Fig. 50
 Exemplar do jornal *Diário Ilustrado*, 1894, onde consta Henrique Carlos de Meireles Kendall na capa.

Árvore genealógica

FAMÍLIA KENDALL



Queda e ressurgimento

Na primeira década do século XX, após vinte e quatro anos na posse de Henrique Kendall, as duas casas contíguas conheceriam novos proprietários. A 6 de Maio de 1907, foram vendidas por 8 contos de réis cada uma a Maria e Adelaide, filhas menores de Adelaide Maria da Fonseca, viúva, capitalista, moradoras em Vila Nova de Gaia (ver imagens do documento anterior). Várias suposições podem ser colocadas para explicar a transação. Por um lado, Henrique Kendall contava, na altura, com sessenta e oito anos e, possivelmente, estaria interessado em reaver o dinheiro investido nos dois imóveis. Por outro, pode ter sido uma decisão estratégica de Adelaide Maria da Fonseca em dotar as suas filhas de património, talvez para um futuro casamento, ou de lhes assegurar um futuro financeiro através das suas rendas ou, então, para residirem próximas. A menor Adelaide ficou com a posse do imóvel com os números 39 e 41, enquanto a sua irmã com a dos números 43 e 45. Apesar da transação ter decorrido em Maio, ficou acordado que as propriedades passariam para a posse das menores somente no dia 29 de Setembro do mesmo ano, dia de S. Miguel. Tradicionalmente, esta era a data escolhida pelos senhorios e foreiros para o pagamento das prestações devidas pela exploração da terra.

Porém, teve início nos finais do séc. XIX o declínio económico e social da zona ribeirinha portuense, onde se inclui a rua do Infante D. Henrique. As metamorfoses no sistema de transportes da cidade foram retirando, paulatinamente, a vitalidade e ímpeto a um território que estava habituado a receber todo o fluxo

Fig. 53
Obras de abertura do túnel da Ribeira.



Fig. 54
Aspecto da Ribeira antes do túnel.



Fig. 55
Rua Infante D. Henrique; circa 1924.

Fig. 56
Parte da fachada tardoz do Empreendimento Infante; circa 1950.

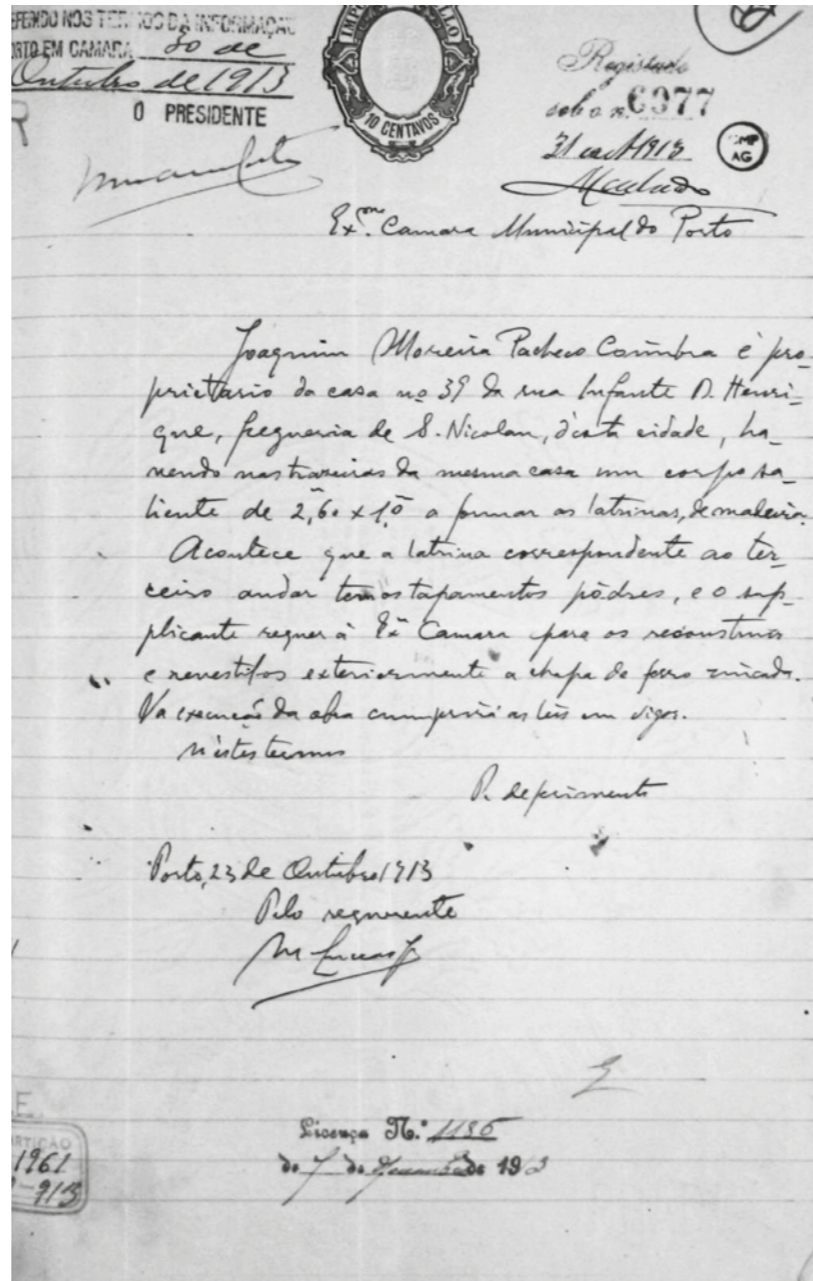


económico da cidade. O fluxo de pessoas e de mercadorias chegavam à cidade maioritariamente por comboio, através das estações de caminho de ferro de Campanhã (1875) e de São Bento (1896), esta última polarizando definitivamente a praça de D. Pedro IV, hoje da Liberdade, como o novo centro cívico, social, comercial e económico.

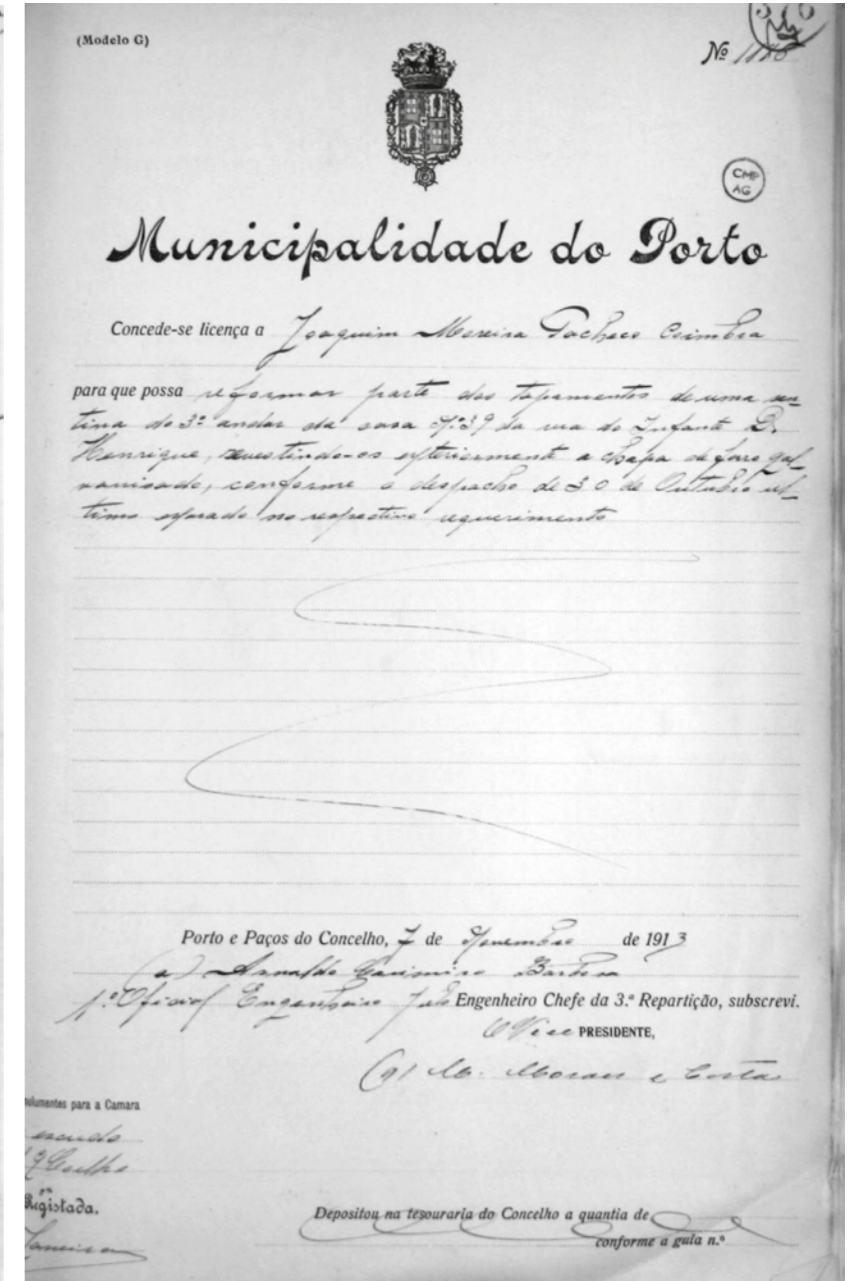
A par com a inauguração do Porto de Leixões (1892), que passaria a funcionar como o novo receptáculo portuense para o trânsito marítimo, as sedes das companhias de produção e venda de vinho do Porto, os consulados, os bancos e seguradoras e demais comerciantes foram abandonando, demoradamente, a rua do Infante D. Henrique, deixando-a num marasmo. A confirmação desta queda seria dada com a abertura do Túnel da Ribeira (1956), projecto que substituiu a ideia de arrasar com o casario da Ribeira para facilitar a comunicação rodoviária pela marginal do rio Douro.

A “praça comercial” do Porto nos séculos XVIII, XIX e primeiras décadas do século XX, passava, assim, a ser um mero eixo viário de passagem. O despovoamento que este território estranhava refletiu-se consequentemente numa desvitalização do tecido económico-social e numa degradação do edificado.

Condizente com o enquadramento soturno da rua, a propriedade das duas casas contíguas manteve-se na posse dos sucessores das filhas de Adelaide Maria Fonseca ao longo do séc. XX, tendo sido largamente dividida entre os vários herdeiros, alguns deles emigrados no Brasil ou na Alemanha, contribuindo para o seu deperimento.



Figs. 57 e 58
Parte de documento de um pedido de obras para o n.º 39 da rua do Infante D. Henrique; 1913.
Fonte: AHMP



Figs. 59 e 60
Elétrico nos anos 50 e atualmente.



Figs. 61 e 62
Estação de São Bento em 1896 e em 2018.



Este panorama desfavorável veio a alterar-se no final da última década do século XX, onde se começa a vislumbrar a reabilitação da cidade e a sua regeneração urbana. Em 1996, a Classificação do Centro Histórico do Porto como Património Mundial da Humanidade reconhecido pela UNESCO, terá sido um dos grandes marcos para o ressurgimento do centro histórico, e da zona ribeirinha portuense, em particular.

Com esta classificação veio subjogado um entusiasmo que alavancou e atraiu turistas à cidade do Porto. Como resposta, várias companhias aéreas passaram também a operar no Norte do país, a partir de 2004.

Cúmplice desta classificação, deste otimismo e deste crescimento, ao longo das duas últimas décadas, a cidade do Porto tem sido veemente distinguida na área do Turismo por diferentes plataformas e entidades, sendo de notar a obtenção, em três anos diferentes, do galardão *European Best Destination*.

O Porto nos dias de hoje é um destino turístico de excelência como se pode comprovar pelos inúmeros prémios que a cidade tem recebido nas últimas décadas e pelo reconhecimento de quem a visita. Graças à regeneração e revitalização da cidade, alicerçada no turismo, foi possível a reabilitação das duas casas contíguas, edificadas nos finais do séc. XVIII. Próxima à zona ribeirinha, que tinha decaído ao longo do século XX e agora um dos postais mais reconhecidos da cidade, o empreendimento Infante encontra-se no centro da atividade turística, rodeado dos principais monumentos e pontos de interesse da cidade.



Fig. 63
Vista para o Porto e ponte D. Luís I desde o cais de Gaia.

Fig. 64
Vista geral para o Porto e ponte D. Luís I.
Fotografia de Everaldo Coelho



ALGUNS INDICADORES DA CIDADE DO PORTO E PORTUGAL

Porto, Melhor Destino “City Break” da Europa

2020, por *World Travel Awards*

Portugal Best European Destination

2019, por *World Travel Awards*

Porto, Prémio European Best Destination

2012, 2014 e 2017, por *European Consumers Choice*

Centro Histórico do Porto

Património Mundial da UNESCO

Portugal, Índice de Políticas de Integração de Migrantes

2º lugar em todo o mundo

Alto Douro Vinhateiro

Património Mundial da UNESCO

Porto, Centro de Congressos Alfândega

Prémio *Best Meetings and Conference Centre in Europe* em 2014, 2015 e 2017

Portugal, Arquitectura

2 prémios Pritzker (Eduardo Souto de Moura e Álvaro Siza Vieira)

Porto, Time Out City Life Index 2018

2º Lugar *O Porto é a cidade mais calorosa e onde mais se gosta de habitar*

Fig. 65
Interior da livraria Lello.
Fotografia de Charl Van Rooy



Antes e depois Infante

REGISTO FOTOGRÁFICO DO EMPREENDIMENTO INFANTE

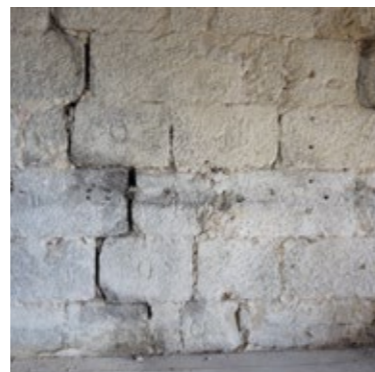








Na rua do Infante D. Henrique ergueram-se algumas das casas mais nobres, ricas e influentes e são vários os edifícios de importante valor patrimonial na área envolvente como, por exemplo, o Edifício da Feitoria Inglesa, a Igreja de S. Francisco e a Casa do Infante. O empreendimento Infante encontra-se muito próximo deste último, onde várias intervenções arqueológicas permitiram identificar estruturas de várias cronológicas (desde época romana), sobrepondo-se construções diversas, nomeadamente das antigas Casas da Alfândega (sécs. XIV-XVI), compreendendo também a Casa da Moeda e a Contadoria da Fazenda. Outras intervenções nas proximidades permitiram comprovar uma ocupação contínua daquela zona desde o período pré-romano.



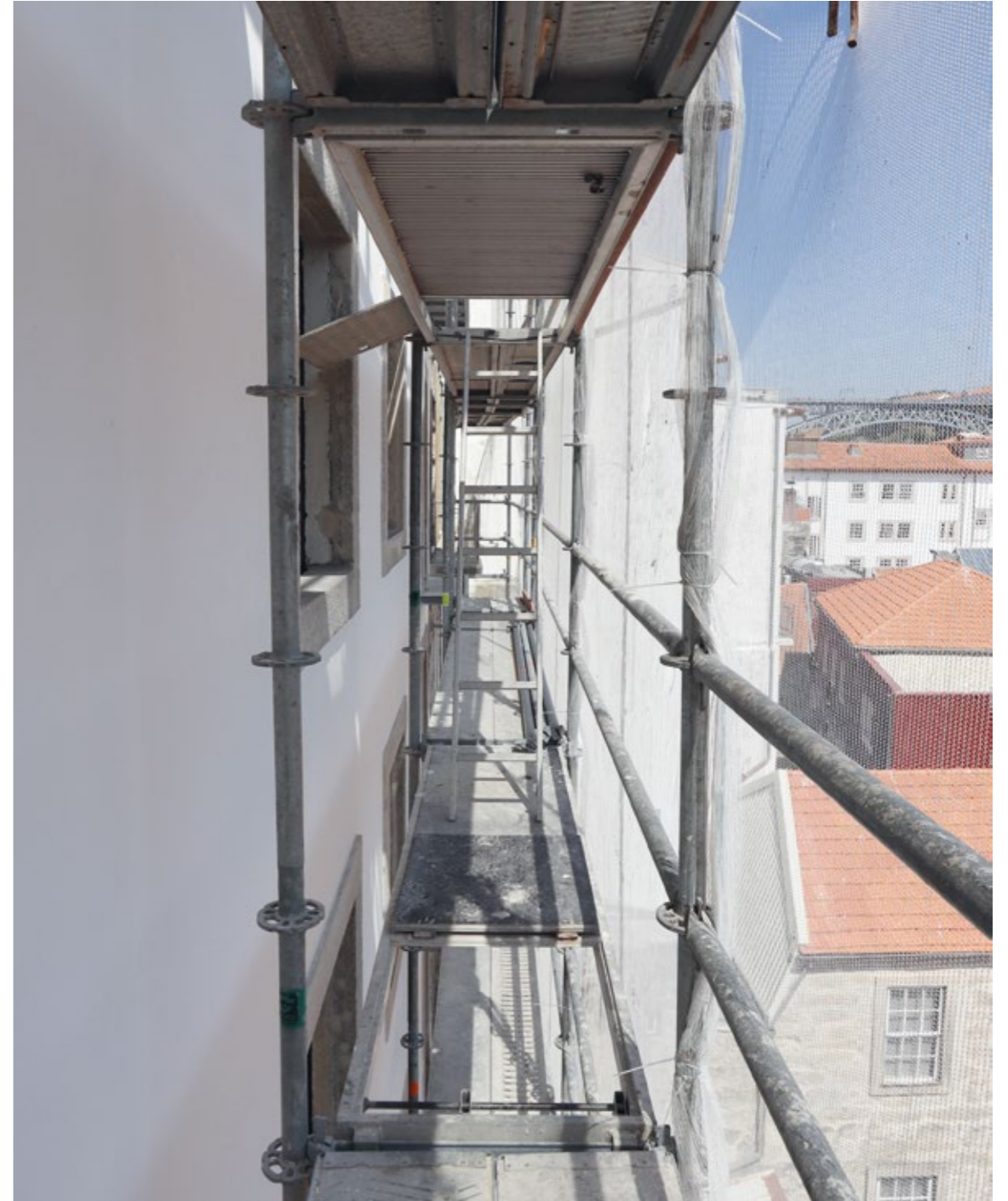
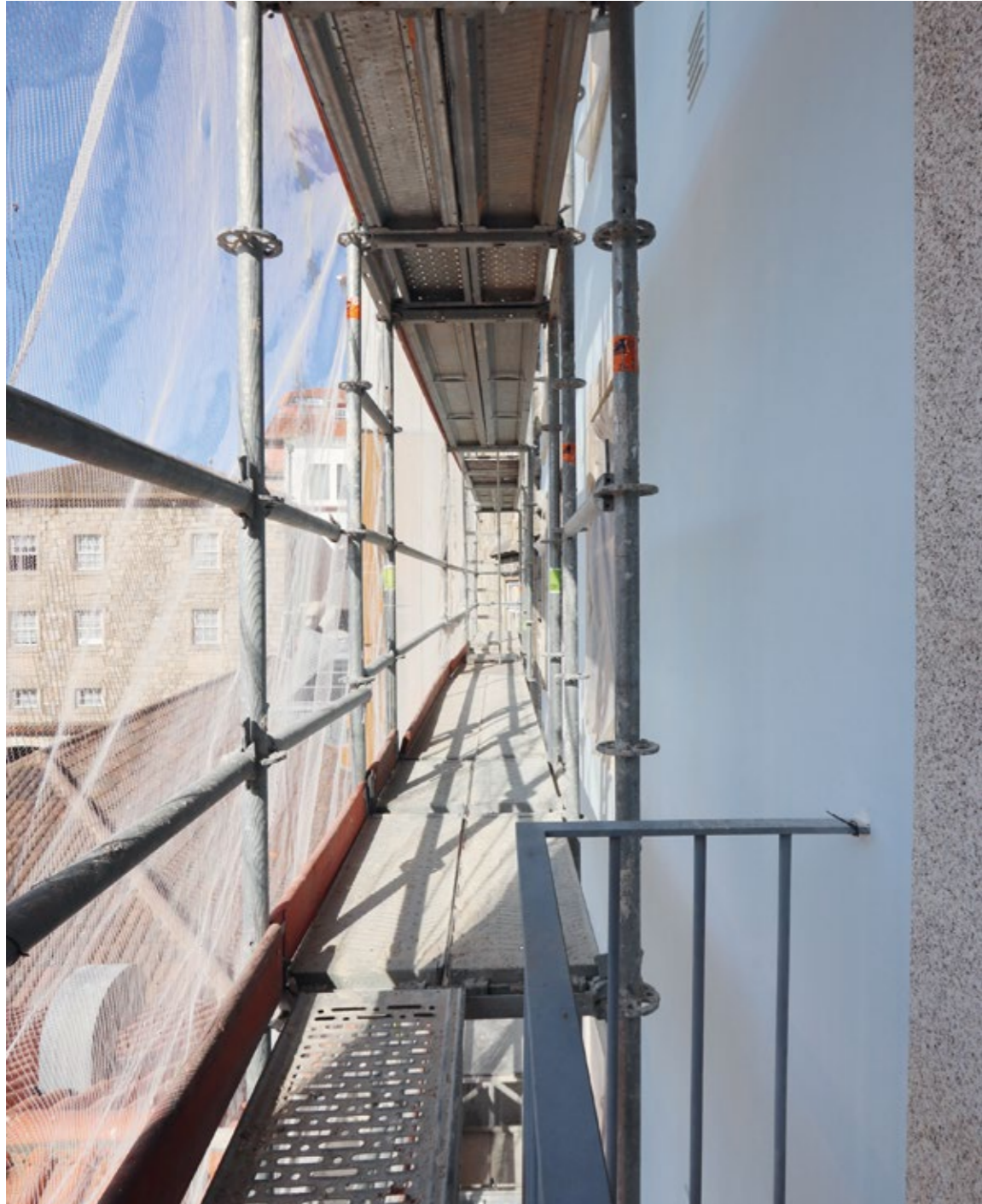
Foi realizada uma intervenção arqueológica na zona das caves (números 39 e 45) com a abertura de duas sondagens em cada cave, para melhor caracterizar a evolução histórica do local e a presença de actividade antrópica relacionada com vários momentos cronológicos. Com o decorrer da escavação foi possível apurar a presença de contextos arqueológicos de vários momentos temporais, tendo-se identificado alguns níveis e estruturas cujas características e relações estratigráficas observadas em campo, relatam alguns momentos distintos de reformulações no piso térreo do edifício.



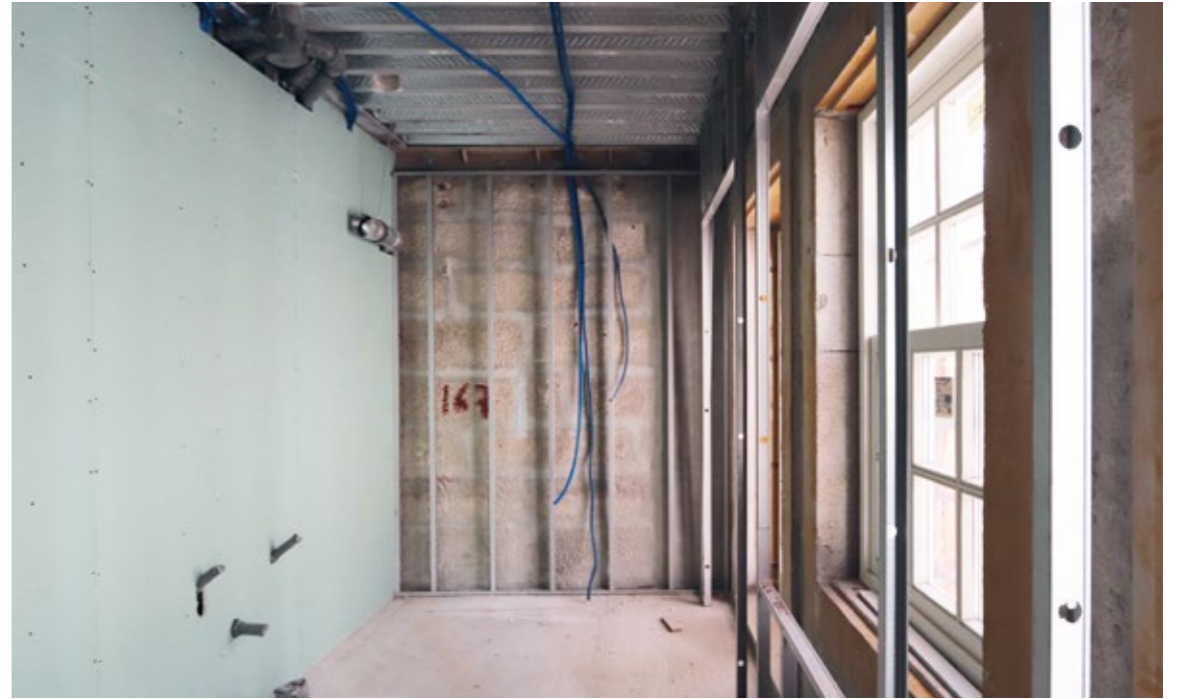




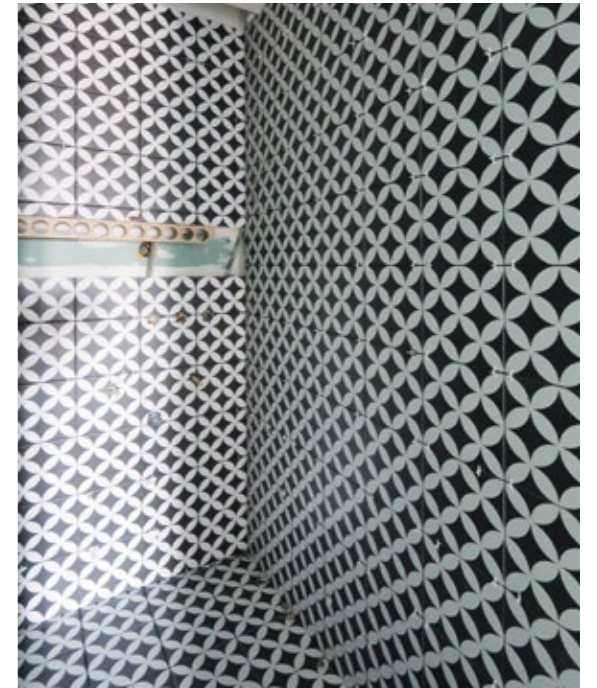
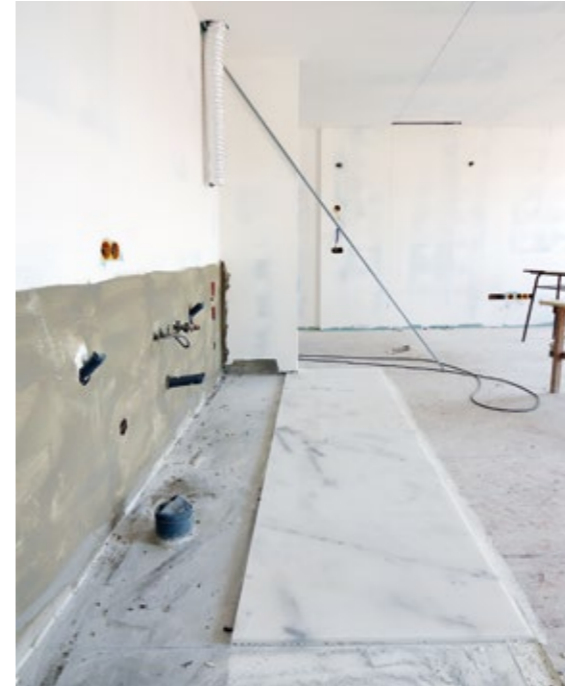




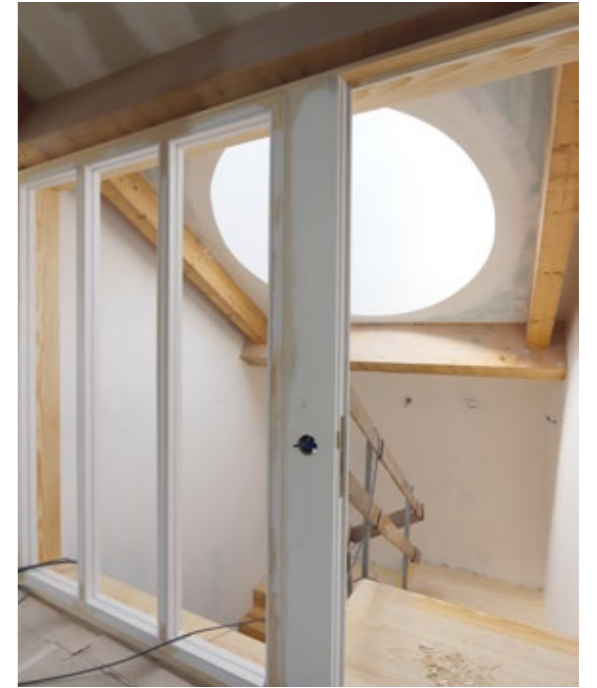
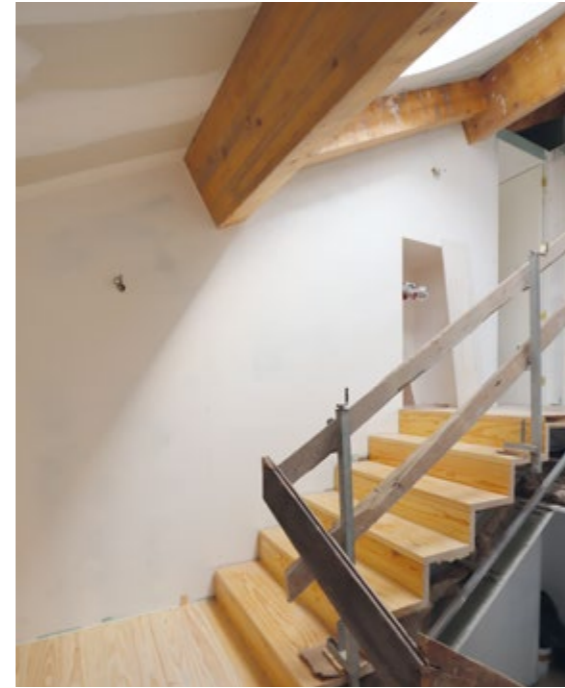


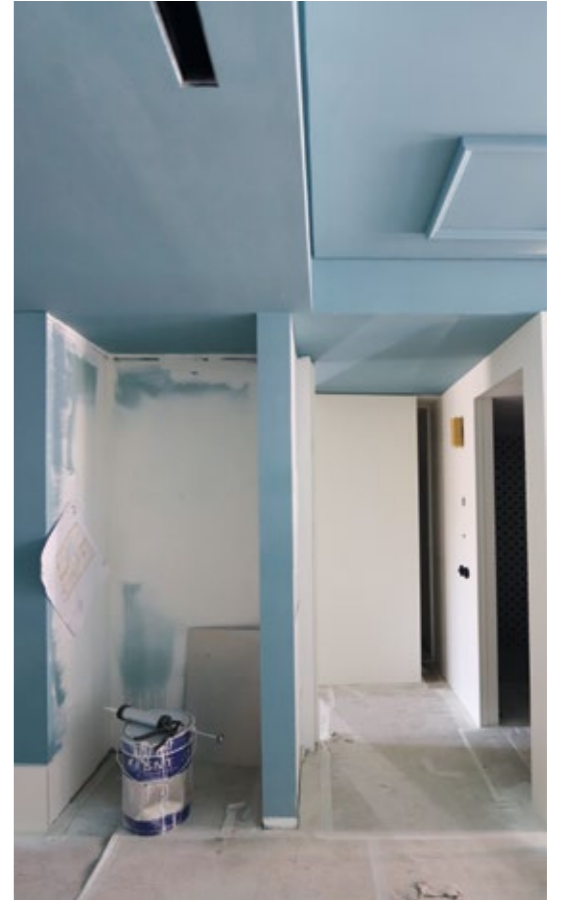












OBRA CONCLUÍDA

João Morgado



