

A QUINTA LOTEADA

Intervenção no quarteirão portuense



Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura

Sob orientação do Professor Doutor António Manuel Portovedo
Lousa

Apresentada ao Departamento de Arquitectura da FCTUC, em
Junho de 2013

Nuno Alves Pereira de Sequeiros

AGRADECIMENTOS

À minha família, pelo apoio incondicional e por me mostrarem o caminho. Por serem os meus modelos.

Ao Professor António Lousa, pelo conselho, orientação e paciência.

À Daniela, pelo amor, apoio e fé inabaláveis.

Ao Pedro e à Madeira, à Cristina à Sílvia e ao Vítor, ao Dani, ao Pedro Filipe e ao Nina, meus amigos e companheiros de curso, pela união e pela força.

Ao Filipe, por mais anos de amizade do que consigo contar.

A todos os que, duma maneira ou de outra, tornaram a minha experiência académica totalmente inesquecível.

Momentos que passam, saudades que ficam

Obrigado

INDÍCE

I . Introdução p. 09

II . O Porto: do Medieval ao Moderno p. 17

1 – A cidade no século XVIII **p. 19**

2 – A cidade no século XIX **p. 27**

III . A Burguesia Portuense p. 49

1 – Modo de Habitar da Burguesia Oitocentista **p. 51**

2 – A Arquitectura Burguesa portuense **p.57**

IV . O Porto no Século XX p. 69

V . O Porto no Século XXI p. 113

V . A Burguesia Hoje. A modernidade na cidade histórica p. 129

1 – Reabilitação da Viela do Anjo **p. 131**

2 – Quarteirão das Cardosas **p. 139**

3 – Álvares Cabral 44 **p. 149**

VI . A Quinta de Santo Ovídio – Documento Estratégico p. 155

VII . Considerações Finais p. 213

INTRODUÇÃO

A contemporaneidade representa um período em que a reabilitação é cada vez mais um tema recorrente e a necessidade do reaproveitamento da massa edificada existente, uma realidade. É neste contexto que, para a elaboração deste trabalho de dissertação, será abordada a cidade do Porto, o seu carácter urbano e o legado da burguesia oitocentista. O interesse neste tema surge do contacto esporádico com esta cidade, proporcionado ao longo do curso, através das conferências, visitas, ou outras actividades que tornam o Porto um destino obrigatório da arquitectura em Portugal. O primeiro passo consiste, então, naturalmente, pela compreensão da cidade, o estudo da sua história e da sua evolução urbana.

Após séculos de justaposição, aglomeração, demolição e reconstrução, e algumas décadas de planeamento, o centro urbano portuense mantém-se como uma memória de uma burguesia enriquecida que se sobrepõe à própria classe aristocrática e clerical e, assim, domina a cidade. O impacto desta especificidade social estende-se à arquitectura e à própria morfologia da cidade que, através de uma filosofia de vida muito característica, torna a cidade do Porto um exemplo único em Portugal. A grande inovação

burguesa é a forma de habitar em que, a casa, mais do que propriedade, se transformava numa extensão da identidade da família, se transformava num lar.

Deste modo, a habitação burguesa portuense, dotada de uma matriz praticamente intocável ao longo das décadas, afirma-se como o modelo quase exclusivo adoptado para a edificação nesta cidade sendo, então, repetida incessantemente ao longo dos novos arruamentos de expansão urbana. “Edificações alinhadas e destinadas a habitações unifamiliares de diferentes dimensões, posteriormente plurifamiliares e de rendimento, ou a oficinas e lojas, isoladas, geminadas, em banda, repetidas ou agrupadas através de um eixo que as centraliza, elas são invólucros, massas construídas, transições entre o mundo exterior e o colectivo do espaço urbano e o mundo privado. Estas habitações, refúgio do espaço íntimo e privado, ocultam um outro espaço não edificado, mas também privado, afastado do espaço público pelos contínuos edificados – o logradouro.”¹

Este espaço, tipicamente associado à habitação burguesa, surge no aproveitamento do loteamento característico na cidade que vai ter um impacto profundo na modulação portuense e, mais especificamente, no quarteirão urbano. No entanto, dependendo de factores como a proximidade ao centro, do poder económico dos seus residentes, ou mesmo da morfologia do terreno, o quarteirão demonstra algumas variações tipológicas no que diz respeito ao seu interior e correspondente alçado tardoz.

Acerca do quarteirão portuense, Maria do Carmo Pires revela a sua experiência: “num percurso inicial, observámos aquele que parecia ser um conjunto edificado de morfologia repetitiva e monótona, mas, posteriormente, um outro olhar revelou-nos uma

¹ PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p.76

grande variedade e multiplicidade naquelas frentes de rua que pareceram, anteriormente, alinhadas e estereotipadas”.² Luigi Gazzolla esclarece ainda, relativamente à questão, que: “*La tipologia architettonica non si definisce dunque como disciplina autonoma, ma come disciplina strumentale, poiché partecipe di un più ampio processo di ideazione.*”³ O quarteirão torna-se assim um ponto fulcral na elaboração desta investigação, que visa uma melhor compreensão da relação com a cidade, da sua influência na própria urbe e da repercussão da mesma nas suas características. Esta abordagem acompanha a tendência actual em que finalmente “se começa a valorizar o estudo desta arquitectura que nada tem a haver com a magnificência, com a monumentalidade, mas aquela que estuda e interpreta os espaços de vivência quotidiana do mais comum dos cidadãos e que só poderá ser compreendida, na sua totalidade, a partir de um tratamento pluridisciplinar”⁴.

Por outro lado, após uma expansão e desenvolvimento urbanos acentuados ao longo de séculos, a cidade do Porto atravessa agora uma fase diferente. Nesta “nova era”, para além do contraste demográfico, regista-se uma alteração no paradigma de habitação na cidade que, aliada a uma situação económica desfavorável, resulta numa quase total estagnação do sector construtivo. Por oposição, numa altura em que ao centro urbano portuense é atribuído o estatuto de património mundial da UNESCO, a zona histórica é palco de inúmeras intervenções cirúrgicas. “Num momento em que assistimos, na cidade, à ruína e à destruição de edifícios, de finais de Oitocentos e inícios de Novecentos, resultado de um mercado imobiliário ávido pela promoção de novos tipos de edificações, das necessidades comerciais e das opiniões que os apelidam de “sempre iguais”, apelamos à conservação deste conjunto de espaços concretos e de

² PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p.167

³ “A tipologia arquitectónica não se define, portanto, como uma disciplina autónoma, mas como disciplina instrumental, pois faz parte de um processo mais amplo de idealização” tradução livre do autor GAZZOLLA, Luigi, , *Architettura e tipologia*, p. 35

⁴ PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p.24

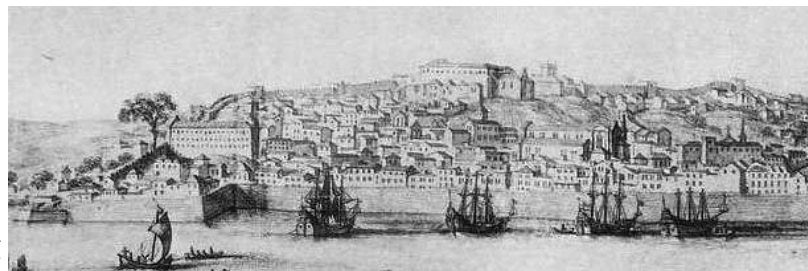
uma “arquitectura que escreve História”⁵. É neste espírito de conservação e de colmatação que, após reunidas as condições teóricas, este trabalho avança para uma proposta de intervenção na cidade.

⁵ PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p.24

Durante o estudo da evolução portuense, houve um contacto inevitavelmente mais próximo com a cidade e foi assim que, na análise do espaço urbano, se destacou o quarteirão delimitado pelas ruas Álvares Cabral, da Cedofeita, dos Bragas, dos Mártires da Liberdade e pela Praça da República. Este exemplo, marcado fortemente pela sua anterior existência como Quinta de Santo Ovídio, representa o legado histórico portuense em toda a sua força, ao mesmo tempo que demonstra um grande potencial urbano que, devido a um comportamento negligente, ou apenas às incontornáveis questões de propriedade, foi ignorado ao longo das décadas.

É deste modo que este quarteirão, dotado não só de inúmeros exemplos de uma arquitectura verdadeiramente portuense, mas também de equipamentos históricos da indústria local e ainda de reminiscências rurais, se torna o alvo da proposta em questão. Esta intervenção será então realizada no sentido, não apenas de o reparar e recuperar, mas também de o reequipar, visando a sua abertura à comunidade e à cidade transformando o devoluto e degradado numa nova urbanidade, actual e dinâmica.

O PORTO: DO MEDIEVAL AO MODERNO



Gravuras da Cidade do Porto -
Pier Maria Baldi, século XVII

PORTO NO SÉCULO XVIII

Em meados do século XVIII, o Porto era uma cidade totalmente rodeada pela muralha Fernandina ⁶, com ruas escuras e húmidas e, na sua generalidade, apresentava ainda marcados traços da época medieval. No entanto, representava já uma zona de forte influência no Norte português e demonstrava igualmente um grande aproveitamento das potencialidades oferecidas pelo Douro. Esta cidade albergava no seu seio as classes clerical e aristocrática mas já então havia uma classe social originária da burguesia que detinha grande influência. Esta verdadeira aristocracia burguesa, comodista e avessa à mudança, foi responsável por alguma estagnação na evolução do Porto como cidade e como cultura.

Em 1757 João de Almada e Melo assume cargo de governador das Armas do Porto (cargo que manteve até 1786 aquando da sua morte) e com esta tomada de posse inicia-se “um dos mais importantes períodos de transformação” ⁷. A Junta das Obras Públicas inicia então trabalhos em 1763 sob a alçada de João de Almada e mais tarde, após a sua morte, o seu filho Francisco de Almada e Mendonça assume o seu cargo e respectivas responsabilidades. Na cidade do porto vive-se então um “momento

⁶ Durante o séc. XIV, perante um grande expansão urbana para fora do núcleo muralhado inicial – a Cerca Velha – as famílias burguesas com habitações ou negócios extra-muros reivindicaram a protecção de um espaço amuralhado mais vasto. Começada ainda em meados desse século, a muralha apenas ficou concluída por volta de 1370, durante o reinado de D. Fernando o que explica o facto de ela ser correntemente designada por “Muralha Fernandina”.

⁷ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 378



Porto Medieval



Vista do Porto - H. Duncalf,
1736

de grande dinamismo económico e demográfico, urgia resolver 3 problemas centrais (...) tratava-se de dar dignidade e monumentalidade à Praça da Ribeira [Praça da ribeira é o centro económico e social da cidade. Em seu redor, encontram-se principais focos de comércio e também de habitação.]⁸, (...) melhorar as comunicações entre esse centro e a zona alta da cidade, (...) ordenar o crescimento da zona extra muros”⁹ Este novo plano corresponde a uma nova visão de cidade, de influência por um lado iluminista, por outro britânica. *John Whitehead*, Cônsul Britânico, amigo de Almada e também arquitecto amador, teve um papel relevante neste processo. “O novo espírito defende a abertura, a luz, a higiene, a racionalização do espaço físico e social da cidade. As ruas e praças que se rompem, largas e rectilíneas, permitem uma maior luminosidade e arejamento. A regularização das fachadas e dos alinhamentos dos edifícios, obstando à prática das escadarias exteriores, integra-se no mesmo princípio racionalizador”¹⁰.

⁸ cf, Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 382

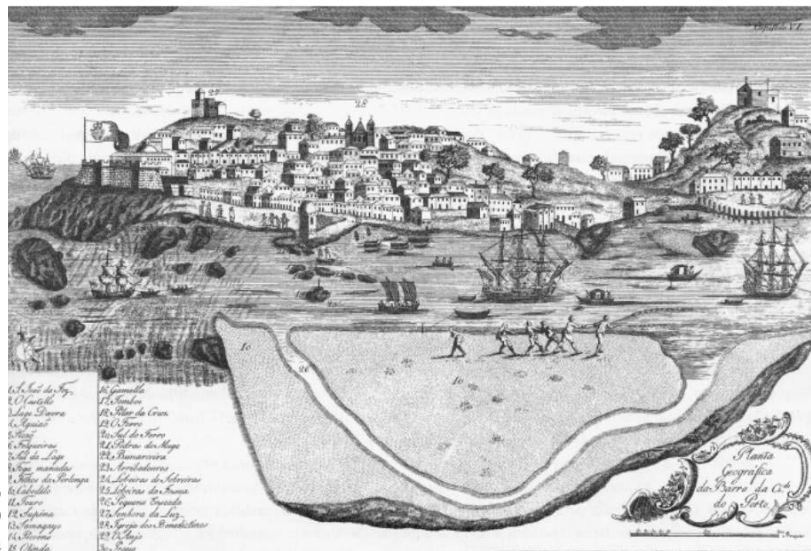
⁹ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 378

¹⁰ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 379

É então delineada a base para a expansão da cidade ao estabelecer os primeiros eixos para a cidade extramuros. Estes novos arruamentos resultavam também de uma vontade de melhorar as ligações à periferia. Assim, são traçadas as novas Rua do Almada, Rua da Cedofeita e Rua de Santa Catarina, cujas funções também passavam por facilitar os acessos a Braga, à Póvoa e a Penafiel e Douro, respectivamente. Todo este processo é inaugurado através da Rua do Almada, cujas obras começam em 1761 e arrastam-se até ao final do século. Durante os anos 70 e 80, os trabalhos da Junta de Obras Públicas incidem fortemente no melhoramento dos acessos, fossem eles entre a zona muralhada e a zona periférica ou mesmo dentro da mesma zona. As ruas da Boavista, Formosa e Santo Ildefonso são exemplos que foram traçados, ou apenas regularizados nesta altura. Ainda, as Ruas dos



Vista do Porto - Teodoro de Sousa Maldonado, 1789



Vista do Porto - Agostinho Rebello da Costa, 1789 da Costa

Clérigos e de Santo António constituem igualmente exemplos, com a particularidade de terem sido traçadas ao longo da muralha, com o objectivo de melhorar a comunicação entre “a zona ocidental e a zona oriental, articulado [este eixo] através da Praça das Hortas, e unindo numa ampla perspectiva os Clérigos e a Igreja de Santo Ildefonso”¹¹.

¹¹ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 380

Por esta altura são também adoptados vários projectos para a reconstrução de praças emblemáticas - como é o caso das Praças da Ribeira¹² e de Santo Elói - e para a criação de novas estruturas públicas - como, por exemplo, a Cadeia e Tribunal da Relação, o Hospital da Misericórdia, o Quartel de Santo Ovídio ou mesmo a Academia da Marinha e Comércio.

¹² Projecto da autoria de John Whitehead.

Na sequência de todas estas intervenções, a Junta de Obras Públicas decide, em 1784, “um vasto plano de melhoramentos, que irá propiciar não só a continuação das linhas gerais de intervenção urbanística, mas, sobretudo implicará uma maior abertura da cidade”¹³. A ideia de uma cidade aberta rapidamente entra em conflito com a agora obsoleta Muralha Fernandina. E a partir de 1792 que, começando pelas Portas de Cimo da Vila e do Sol, que se começa um longo trabalho de demolição de Troços da Muralha. Até ao final do século, pouco restará da muralha entre as Portas de Carros e das Virtudes.

¹³ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 380

“Porém, se as transformações urbanísticas são evidentes, a cidade da viragem do século XVIII para o século XIX conserva ainda, em grande medida, a geografia social do antigo Regime”¹⁴. A zona ribeirinha representa um local incontornável para os portuenses: não só um local lazer de eleição, sendo considerada zona de passeio público tanto para o Povo como para os “proprietários”, como também a principal zona de comércio e

¹⁴ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 382

Postal da praça de Ribeira -
Porto, séc XIX



Postal da praça de Ribeira -
Porto, séc XIX



trabalho, mantendo a renovada Praça Ribeirinha como centro económico e social. E aqui que se encontra a Alfândega e a Feitoria Inglesa, assim como as sedes das principais casas de comércio, tal como todos os estabelecimentos associados à vida quotidiana. O Porto era então uma cidade voltada para o rio Douro e esta dinâmica ribeirinha resultava numa forte identidade mercantil estando o Vinho do Porto no epicentro de todo este negócio. Este era o principal produto produzido e exportado pela cidade reclamando uma grande percentagem de toda a actividade comercial existente.

Fora da zona muralhada, a cidade começa a expandir-se, principalmente anexada aos recém-criados eixos traçados pelos Almadas. Aqui existe também uma identidade muito própria, estando neste caso associada à habitação e ao ofício. O dia-a-dia vive-se nas ruas, os artesãos, os mercadores, os moradores, as crianças, os animais, tudo se conjuga numa autêntica comunidade que, geograficamente, é indiferente ao estatuto social e financeiro.

“ Visto no seu conjunto, o porto conserva ainda o aspecto de uma aldeia grande. Há sobretudo um sentido de comunidade “tripeira” que lhe é dado pela sociabilidade intensa que faz da rua um ponto de encontro quotidiano”¹⁵.

¹⁵ Luís A. de Oliveira Ramos;
História do Porto; p. 383

View Down The Douro to Villa
Nova and Gaya - W. B. Cooke
Londres, séc. XIX



PORTO NO SÉCULO XIX

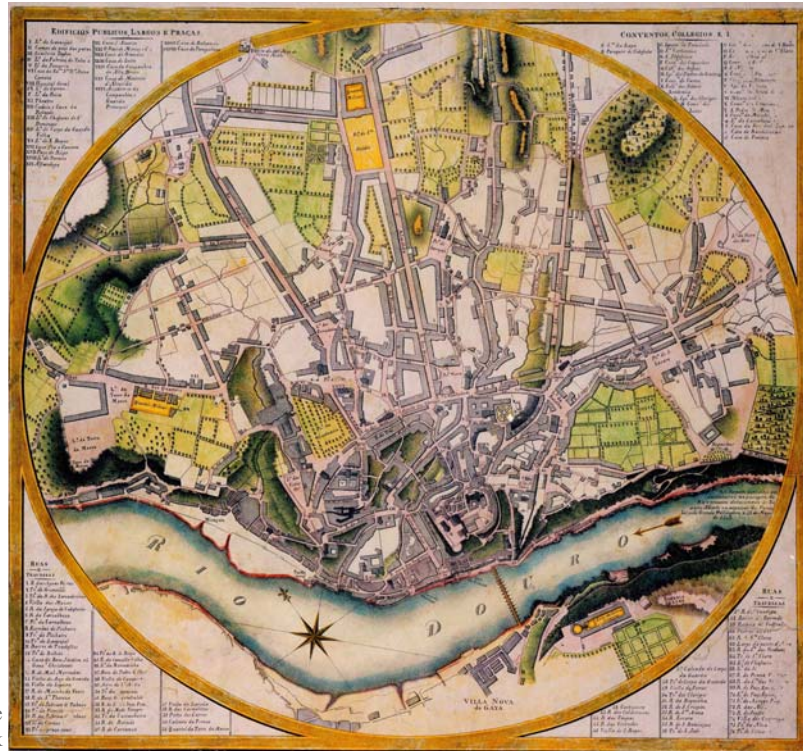
Nesta época, o Porto é uma cidade que se caracteriza por uma profunda ligação à actividade mercantilista. A cidade assume-se como um verdadeiro intermediário no cruzamento de mercadorias e nacionalidades, um ponto de encontro de várias influências e costumes. Devido a este constante contacto, o Porto torna-se uma cidade algo diferente, com cultura e tradição muito próprias. “a dificuldade em explicitar-se a nossa especificidade cultural é simultaneamente o fundamento da nossa diferença. Indefinidamente por confirmar...”¹⁶. Em adição, era também foco de grande desenvolvimento industrial, garantindo assim um “papel polarizador para toda a região Norte do país”¹⁷. A sua influência é tão sentida que é, nesta época, apelidado de “Capital do Norte”¹⁸.

Este fenómeno de desenvolvimento industrial é no entanto acompanhado por uma situação de instabilidade tanto a nível político como económico, resultado de um conjunto de eventos que assolaram a cidade e o país. As invasões Francesas, a crise comercial, o cerco do porto e a instauração do liberalismo foram então os principais agentes que, por sua vez, se repercutiram numa estagnação demográfica. Deste modo, o capital existente é então

¹⁶ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 74

¹⁷ MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 54

¹⁸ MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 53



A Cidade do Porto - George Balck



Mapa da Cidade do Porto - 1824

maioritariamente direccionado para o sector imobiliário, - inevitavelmente associado ao projecto de expansão da cidade traçado pelos Almadás - em detrimento da renovação urbana do burgo ribeirinho.

Apesar dos factores supramencionados e, até ao final do séc. XIX, a cidade atravessa um período de grandes transformações cuja evolução deverá ser melhor compreendida através da análise de elementos gráficos criados no mesmo período¹⁹.

1813 - Planta Redonda de *George Balck*

Após décadas ou mesmo séculos em que a representação gráfica era feita através de gravuras e consequentemente sujeita a interpretação, surge um primeiro projecto da autoria de *George Balck*²⁰ que, em 1813 conclui a sua versão da Planta da cidade do Porto²¹. Este trabalho de *Balck* é criado na ressaca das invasões napoleónicas²² e representa a cidade na viragem do século após ultrapassar este tumultuoso período. Esta planta, inteligentemente redonda de modo a evitar os limites menos relevantes do concelho, mostra com bastante clareza o carácter de burgo muralhado da Cidade do Porto e reflecte também, de forma explícita, a malha Almadina delineada no século anterior, tal como a vontade de expansão para fora da Muralha Fernandina, conduzida pela mesma estrutura semi-radiocêntrica. Estas transformações seriam o resultado do “plano de refundação da cidade”²³, criado por João de Almada após assumir o cargo de Governador das Armas do Porto e implementadas através da Junta de Obras públicas, criada em 1763 pelo mesmo²⁴. As acções de maior destaque realizadas até ao final do séc. XVIII foram os 4 grandes eixos que se libertam do núcleo fernandino, apresentando uma nova estrutura urbana pretendido

¹⁹ A selecção dos trabalhos foi feita segundo um critério de rigor, relevância histórica e de cronologia, numa tentativa de abranger todo o período oitocentista.

²⁰ Assistente do Quartel Mestre General do Exército Britânico, a trabalhar sob a Alçada do General Sir Nicolau Trante, a quem dedica o trabalho.

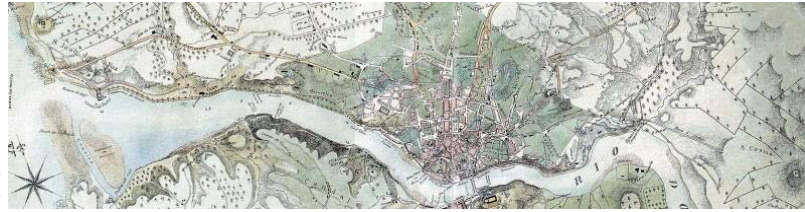
²¹ Este trabalho não é, na verdade, o primeiro exemplo gráfico alguma vez elaborado. No entanto, sucede trabalhos com pouco rigor cuja divulgação nunca foi bem sucedida. Assim, a Planta Redonda fica na história como o primeiro verdadeiro mapa da cidade do porto.

²² Iniciadas em 1808, vêm a sua conclusão em 1814, com retirada das tropas de Portugal ainda em 1813.

²³ cf. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 55

²⁴ cf. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 55

Mapa da Cidade do Porto - J.
Henshall, 1833



Mapa da Cidade do Porto - J.
Henshall, 1833



por Almada. São estes eixos as ruas de Sta. Catarina, da Cedofeita, a Direita de Sto. Ildefonso e a rua do Almada que, juntamente com as ruas dos Clérigos e de Sto. António, ao longo da muralha, representam um ponto de viragem na cidade e no seu tecido urbano. “Até à Junta das Obras Públicas, a cidade mantém o limite defensivo e estrutura-se em função dele. Com a acção urbanística lançada durante o período Pombalino, a cidade ultrapassa o modelo medieval e desenvolve-se em função do novo conceito de estrutura urbana que se pretende criar”²⁵. Ainda, mais que um registo da condição urbana, a Planta Redonda de *Balck* representa também uma mudança no paradigma de cidade. O que antes era lido através de ruas e edificações justapostas e visível quase exclusivamente através de postais e pinturas, era agora reconhecido como um conjunto urbano, um ecossistema que deveria ser visto como um todo.

²⁵ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 142



Planta Topographica da Cidade do Porto - J. C. Lima 1839

1839 – Planta de Joaquim Costa Lima

26 anos depois, Joaquim Costa Lima conclui também uma planta da cidade. Revelando algum paralelismo com a Planta de Balck, esta versão de Lima também corresponde “a um momento de saída de outro período difícil na história da cidade e da nação: a guerra civil de 1832-34”²⁶. Ao comparar os dois trabalhos, é evidente a estagnação causada pelos dois conflitos que assolaram o país. Apesar da aparente inércia urbana, a cidade do porto não só alargou os seus limites, anexando, em 1836, a freguesia de Lordelo e os concelhos da Foz e Campanhã como também sofreu algumas transformações, sendo estas mais frequentes na expansão para fora da muralha.

Por sua vez, a zona ribeirinha portuense encontrava-se agora parcialmente destruída devido às bombardas miguelistas e aos consequentes incêndios que devastaram alguns edifícios. Mantinha, no entanto, o seu papel de centro económico com más condições, associadas a uma grande concentração humana, que se traduziam-se numa zona de risco de contágio. Esta preocupação impulsionou um autêntico reordenamento espacial e social da cidade, o momento em que a burguesia abandona o burgo para viver recatadamente, entre jardins murados, longe dos cheiros, dos barulhos e dos contágios da cidade antiga.

Além dos proprietários da burguesia, houve outros elementos a migrar para fora do burgo e apesar do centro comercial ainda se localizar nas proximidades do rio, zonas fora das muralhas começam a estabelecer-se como áreas de interesse público. Com a vitória liberal e a extinção das ordens religiosas, os terrenos contíguos aos conventos foram disponibilizados em hasta pública, tornando-se rapidamente local de eleição para sedes de

²⁶ MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 57



Mercado do Anjo e Torre dos Clérigos



Interior do Mercado do Anjo

empresas, bancos e outras instalações de grande poder comercial. A praça nova, chamada Campo da Regeneração²⁷, adjacente à recente Câmara Municipal, afirmava-se agora como novo centro cívico, posição que é consolidada pela sua arborização, concluída em 1838.

²⁷ Posteriormente conhecida como praça de Santo Ovídio e agora Praça da República.

Os terrenos expropriados foram também aproveitados para investimentos particulares. Muitos elementos abastados pertencentes à burguesia aproveitaram esta oportunidade privilegiada para adquirir propriedade dentro dos limites da cidade e assim, após a conclusão da guerra civil, a cidade do Porto pertencia, na sua grande maioria, a poderosas famílias burguesas. Estas famílias foram muito importantes para a continuidade do Plano Almadino ao disponibilizar os seus terrenos fora das muralhas para que fosse possível a abertura de novas ruas necessárias para a consolidação da malha urbana. Deste modo, muitos proprietários burgueses viram os seus terrenos divididos por ruas baptizadas com o nome da sua família. Após esta divisão e aproveitando a tendência do sector imobiliário, era comum o loteamento dos terrenos anexos, para posterior arrendamento.

A par destas iniciativas privadas foram também concluídas algumas acções da própria autarquia. Entre os anos 30 e 40, além da consolidação da estrutura de circulação da cidade, foram também inaugurados os mercados do Bolhão e Anjo e criado o Jardim de S. Lázaro. Todas estas novidades indiciam um novo rumo para a cidade que parece afastar-se do rio. Apesar desta aparente transposição, o porto além muralha conserva grande parte das suas “feições rurais, mesmo no miolo dos quarteirões urbanizados, onde resistem quintas importantes”²⁸.

²⁸ Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 385

Apesar da entrada, em 1835, da máquina a vapor ao serviço da indústria²⁹, no centro urbano do Porto permanece a mesma

²⁹ cf. TEIXEIRA, Manuel C.; *Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto*; p. 19



Construção do Mercado da Ferreira Borges – década de 1840

identidade ofical em detrimento dos novos equipamentos industriais de grande escala que começavam a surgir. Pelas ruas da cidade muralhada, continuava a ser mais frequente o artesão que trabalhava na rua ou à porta de casa, que era também a sua loja.



Planta da Cidade do Porto - F. G. Perry Vidal, 1865



Vista da Ponte pênsil e de parte da cidade - Louis Lebreton, 1868

1865 – Planta de *Frederico Gavazzo Perry Vidal*

A nível de alterações de território, pouco difere entre as plantas de Costa Lima e de *Perry Vidal*, servindo as duas décadas que as separam principalmente para a consolidação da estrutural radial criada pela Junta de Obras Públicas de Almada. Consequentemente, a nível urbano, a viragem para a segunda metade do século XIX foi um período de grande transformação da cidade.

“ A nossa ideia de Porto oitocentista – o Porto como uma cidade industrial – começou a desenvolver-se, tomou forma e tornou-se realidade principalmente a partir da década de 1860. Esta realidade foi-se construindo através do desenvolvimento da indústria, do aumento da migração e do crescimento da população, da expansão de novas áreas urbanas, da construção de um grande número de ilhas” ³⁰.

Esta obra de *Perry Vidal* marca assim um novo arranque no desenvolvimento da cidade. Atingiu-se também, pela data da sua criação, um marco na história portuense: na cidade, que abrigava agora cerca de 90 mil habitantes, existia agora maior número de fogos fora da muralha que na zona centro ³¹. À medida que eram construídas novas urbanizações na zona periférica, “fugiam” as famílias burguesas com mais posses, deixando para trás as suas habitações do burgo, entregues, então, a famílias de classes sociais e económicas inferiores.

Apesar de ser relativamente cedo no processo decrescimento que a cidade atravessa, nesta planta já estão representadas algumas das obras que marcaram este período. Desta forma, ainda que se encontrasse em construção na data de conclusão da sua obra, *Perry Vidal* incluiu, na praia de Miragaia, o projecto para a nova

³⁰ TEIXEIRA, Manuel C.; *Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto*; p. 5

³¹ cf. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 59

Vista da Serra do pilar e Ponte
Pênsil



Vista da Cidade e da Ponte
Pênsil

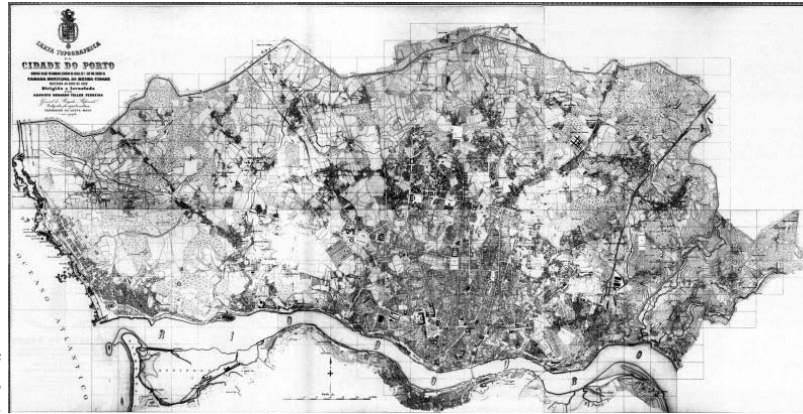


alfândega da cidade do Porto. Este edifício de grandes dimensões visava colmatar as necessidades acrescidas do “crescente movimento de mercadorias no porto fluvial do Douro”³². A montante deste local, também adjacente ao rio, encontra-se o Cemitério do Prado do Bispo, inaugurado em 1839. Este foi o primeiro cemitério público da cidade e demonstrava claramente uma renovada preocupação higienista. Representada neste mapa também se encontra a Ponte Pênsil, construída em 1841 e apresentada como uma obra-prima da engenharia.

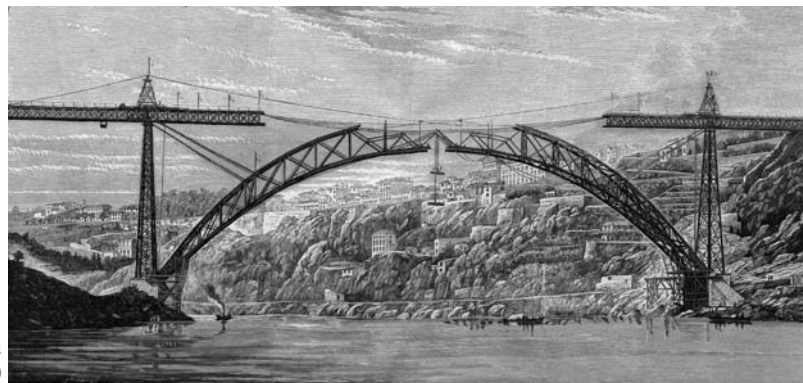
A cidade do porto recebe ainda, em 1865, uma exposição universal, iniciativa de um grupo de capitalistas portuenses e um êxito estrondoso³³ cujo *ex-Libris*, O Palácio de Cristal, não poderia deixar de ser representado na Planta de *Vidal*. Este evento, que sucedeu apenas os de Londres, Nova Iorque e Paris colocou a cidade do Porto no “mapa mundial” e foi naturalmente, um dos principais responsáveis pela aceleração do processo de desenvolvimento urbano documentada nesta época.

³² MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 60

³³ cf. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 60



Planta Topographica da Cidade do Porto - G. Telles Ferreira, 1892



Cosntrução da Ponte D. Maria Pia, década de 1870

1892 – Carta *Topographica* da Cidade do Porto de Augusto Gerardo Telles Ferreira

Em 1892, Telles Ferreira, o reformado general de Brigada cria a sua versão da planta da cidade. Este seu trabalho apresentava uma cidade que se estendia praticamente até aos limites administrativos actuais, com uma imagem agora seguramente distinta da do tempo dos Almadás. Os verdadeiros limites apenas serão oficializados após a finalização da estrada da circunvalação, em 1895³⁴ “Os setenta e nove anos que separam a planta de *Balck* da carta de Telles Ferreira, representam também a transição entre a cidade iluminista da gestão autocrática de João Almada para a cidade do liberalismo do final de oitocentos conduzidos por uma classe burguesa ansiosa de rendimentos, mais preocupada em auferi-los a partir da especulação fundiária do que no investimento industrial”³⁵.

A Carta de Telles Ferreira apresentava-nos duas novas travessias sobre o Douro, responsáveis por uma grande transformação na cidade. Em 1877 é inaugurada a Ponte Ferroviária D. Maria Pia, da autoria de *Gustave Eiffel* e, mais tarde, em 1866, a travessia homónima do Regente D. Luís I irá substituir a antiga ponte pênsil, ficando então encarregue do tráfego viário e pedonal. Esta evolução no panorama ferroviário, associada à instalação das linhas do “americano”³⁶ teve um forte impacto no desenvolvimento da cidade e da própria habitação portuense. Devido à maior facilidade de deslocação resultante da melhoria dos transportes públicos, era agora cada vez mais comum a distinção geográfica entre a zona de residência e a zona de trabalho. Esta possibilidade acentuou a tendência do abandono da zona centro, já perceptível desde a viragem para a segunda metade do século XIX.

³⁴ cf. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 55

³⁵ MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 67

³⁶ O carro americano, comumente conhecido como americano, era um transporte público que consistia numa carruagem com 4 pequenas rodas, puxada por cavalos.



Vista da Cidade do Porto tirada
da Quinta de Campo Bello.
- A. J. Sousa Vaz

“Desde os tempos conturbados do cerco e da cólera, em 1832/33, fugiam [as famílias ricas] da zona ribeirinha, da Reboleira, dos Mercadores, das vielas sujas, degradadas e perigosas da cidade antiga para áreas mais altas, seguras e salubres de Cedofeita ou de Santo Ildefonso, adaptam-se a novas maneiras de viver. As *fórmulas burguesas de tranquilidade doméstica* impõem a crescente separação entre o espaço do lar e a empresa.”³⁷

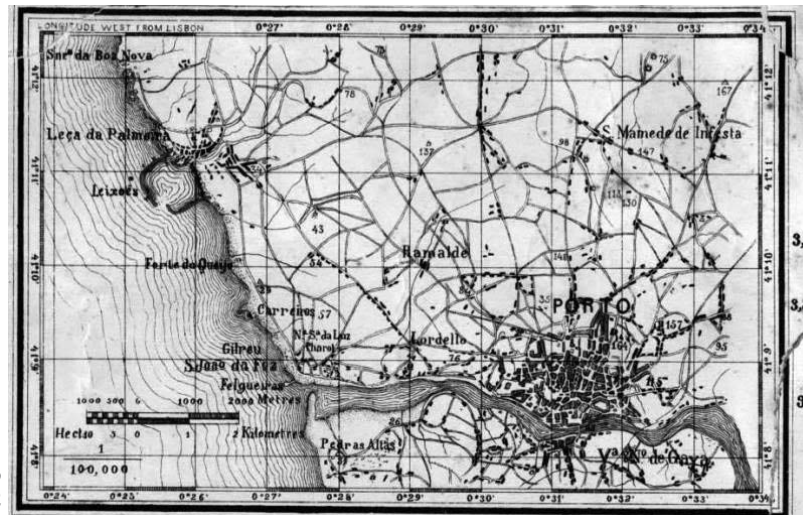
A acompanhar este êxodo registou-se um outro fenómeno migratório. A cidade do Porto sofreu, nesta altura, grandes transformações no campo demográfico, com a crescente chegada de população de toda a zona Norte à procura de melhores condições de vida e de trabalho. Esta era, por sua vez, acompanhada de um surto de migração para o Brasil, a partir da mesma cidade, e pelos mesmos motivos.

Neste momento, a expansão da cidade estava mais dissociada da imposição autocrática de João de Almada e praticamente entregue aos interesses especulativos de uma burguesia enriquecida. Este planeamento egocêntrico resultou numa distribuição funcional mais vincada que, associada a um grande desenvolvimento industrial transformou as freguesias do Bonfim e a Campanhã em zonas marcadamente industriais, com uma grande concentração populacional, quase toda ela da classe operária. Por outro lado, em oposição a este carácter industrial, no lado poente, “existia uma zona privilegiada de quintas, onde os ricos comerciantes do porto, quer nacionais, quer britânicos viviam, cercados pelos muros altos de suas propriedades com vista para a foz do rio Douro”³⁸. “Com a urbanização dos subúrbios, o Porto abre uma nova fase na sua história. Nasce então a *aglomeração contemporânea*”³⁹.

³⁷ Pereira, Gaspar M. apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 63

³⁸ TEIXEIRA, Manuel C. apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p.64

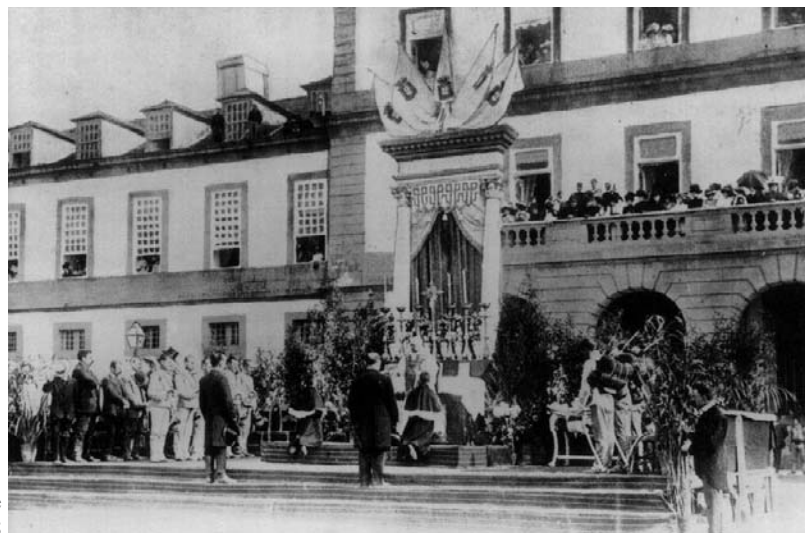
³⁹ GUICHARD, François apud. Luís A. de Oliveira Ramos; *História do Porto*; p. 404



Mapa do Porto, incluindo o Porto de Leixões - 1892

No final do século XIX o Porto era, então, uma cidade fraccionada, governada por uma classe burguesa poderosa a nível social, económico e financeiro. Conjugava, no seu seio, identidades muito diferentes que incluíam a indústria, o trabalho artesanal, o rural e a habitação – desde os grandes palacetes burgueses até às compactas ilhas do proletariado.

A BURGUESIA PORTUENSE



Missa campal no Quartel de Santo Ovídio - 1908

MODO DE HABITAR DA BURGUESIA OITOCENTISTA

A Burguesia como classe social dominante surge pela primeira vez nas Províncias Unidas⁴⁰, no século XVII. A sua excelência nos campos da tecnologia, cultura e arte revelou-se uma grande influência para resto da Europa cuja difusão teve manifestações bastante diversas por exemplo, em Paris e em Londres, as duas maiores cidades da época. Por sua vez, através de uma grande tradição comercial, o Porto torna-se sobretudo alvo da influência Londrina⁴¹.

Dão-se então, por todo o país, transformações tão profundas na família burguesa que afectam inclusive a classe aristocrática. São estabelecidos novos limites no que respeita aos domínios do público-privado e da habitação, que assume “o estatuto de independência, a ambição de um casal, a imagem do seu sucesso. É o lugar da felicidade e do bem-estar. Transporta-se para a casa a natureza, a arte, o tempo e o espaço”⁴². Assim, ao longo do século XIX a casa afasta-se cada vez mais da noção de um espaço de trabalho para se aproximar gradualmente de um verdadeiro lar. “a seguir à privacidade e à domesticidade o palco estava pronto para uma terceira descoberta: a ideia de conforto”⁴³. “As primeiras

⁴⁰ Zona europeia agora conhecida como Países Baixos.

⁴¹ Esta partilha cultural está manifestamente presente na tipologia habitacional, uma vez que em oposição ao modelo do prédio de rendimento parisiense, a habitação Victoriana adopta o modelo flamengo que consiste em moradias unifamiliares, tal como se verifica na maioria dos casos existentes no porto oitocentista.

⁴² MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 38

⁴³ RYBCZYNSKY, Witold apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 42



Família Pinto Fonseca, na sua casa: a Villa Deauville - Fotografia de A. Paz dos Reis



evoluções da habitação que realmente a transformaram (...) estão todas ligadas por um lado à necessidade de dissociar as funções e de poder escolher estar só ou acompanhado⁴⁴.

“ A principal diferença entre as famílias tradicionais e as famílias modernas reside na maior ou menor abertura à comunidade que as envolve. Para eles (os membros desta famílias) os muros do lar são a muralha contra as agressões do mundo exterior, e o calor que, à noite, se liberta da mesa familiar é de longe preferível às tensões da vida em sociedade. Estes três aspectos: solidariedade dos membros da família, intimidade proteccionista e vantagens da vida em casa, podem ser designados simplificadaamente pelo termo vida de família”⁴⁵.

Neste novo modelo de vida familiar, *Michelle Perrot*⁴⁶, identifica o domínio masculino sobre ambas as esferas pública e privada. Numa época em que a mulher não fazia parte da força laboral, o Homem exercia o domínio total pelo poder do dinheiro. Os limites do papel do homem e da mulher são alvo de discussão mas todos os autores concordam na relevância da mulher no lar, na segunda metade do século XIX. *Anne Martin-Fugier*⁴⁷ identifica a mulher como “dona de casa” e é a ela que são dirigidos os vários manuais da época do saber-viver. Por sua vez, *Witold Rybczynsky*⁴⁸ diz que “se a domesticidade foi (...) uma das principais aquisições da época burguesa, ela foi acima de tudo, uma conquista feminina”⁴⁹.

Gradualmente, o interior começa a transformar-se num espaço governado pela mulher e, segundo *Sharon Marcus*: “os manuais domésticos prescreviam um sistema no qual os homens se podiam mover entre o lar e o exterior mas as mulheres não; os homens precisavam de ser persuadidos para voltar a casa, enquanto

⁴⁴ ELEB, Monique apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 44

⁴⁵ SHORTER Edward apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 39

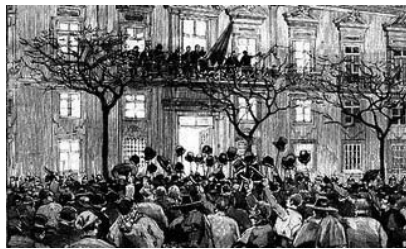
⁴⁶ Michelle Perrot, nascida em 1928, professora emérita da Paris VII Jussieu, universidade para qual mudou nos anos 70 sob o impacto de 1968 após ter leccionado na Sorbonne, França. Faz parte da geração da Escola Nova Francesa de Estudos Sociais na Europa e é especialista na história do século XIX.

⁴⁷ Anne Martin-Fugier, escritora e historiadora francesa, especialista no século XIX. Autora do livro “La Bourgeoise”, um ensaio sobre a domesticidade feminina em nos anos 800.

⁴⁸ Witold Rybczynsky, arquitecto e escritor. Nascido na Escócia e criado em Inglaterra, vai para o Canadá tornar-se mestre em arquitectura, na Universidade de Montreal. Leccionou na McGill University e na University of Pennsylvania. Autor de inúmeros artigos sobre a habitação e o conceito de lar.

⁴⁹ RYBCZYNSKY, Witold apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 42

Proclamação na Praça de D.
Pedro. 1891



Senhora escrevendo uma carta e
sua criada - Johannes Vermeer,
1670



que as mulheres tinham de solicitar o seu desejo para sair do lar”⁵⁰. Esta posição justifica o aparecimento das salas de bilhar, os *fumoir* e os gabinetes masculinos nas habitações, espaços exclusivos do homem. A mentalidade burguesa moldava-se em torno desta dualidade sendo que, enquanto cada vez mais, para as mulheres o público era sinal de pecado e de perda da virtude, para os homens era sinal de liberdade.

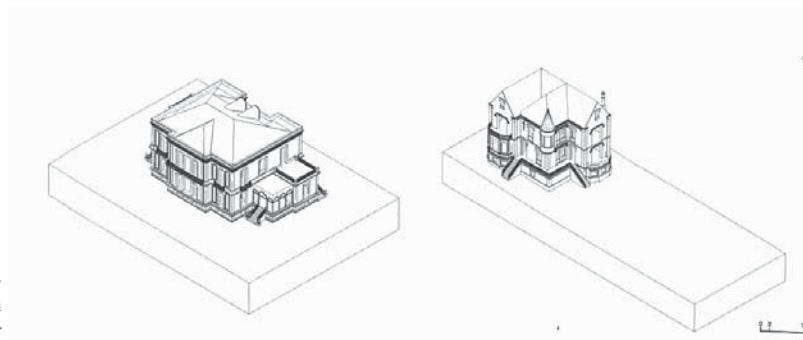
Lisa Tiersten fala ainda da habitação como objecto de ostentação. “Onde a casa burguesa de 1850 se afirmava como um espaço para a exibição da classe e do estatuto masculino, o final do século XIX emerge como uma esfera separada de uma estética feminina de expressão própria e de formação de identidade. Segundo a mesma, as colecções masculinas funcionavam como um indicador do nível cultural e social enquanto, para a mulher, o investimento decorativo na habitação representava identidade: “um espaço decorado pela dona de casa burguesa, no limite, não era tanto uma criação sua, como uma extensão do seu próprio ser”⁵¹.

A burguesia oitocentista afirmava-se assim como uma classe distinta, com um forte sentido moral e de etiqueta, sempre com grande decoro no que tocava às aparências e sem grande pudor relativo à ostentação de poder e/ou riqueza pessoal. Se por um lado foi dentro da burguesia que a dualidade entre o público e o privado se tornou tema de reflexão, foi também no seio deste estrato social que as noções de conforto, domesticidade surgiram e floresceram, com grande impacto na arquitectura da época. Mais especificamente, a evolução da mentalidade deste segmento da população resultou numa autêntica metamorfose da habitação típica portuense.

⁵⁰ MARCUS, Sharon apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 35

⁵¹ MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 42

Categoria de Habitação Bur-
guesa A - Moradia isolada sem
acesso directo ao exterior



ARQUITECTURA BURGUESA PORTUENSE

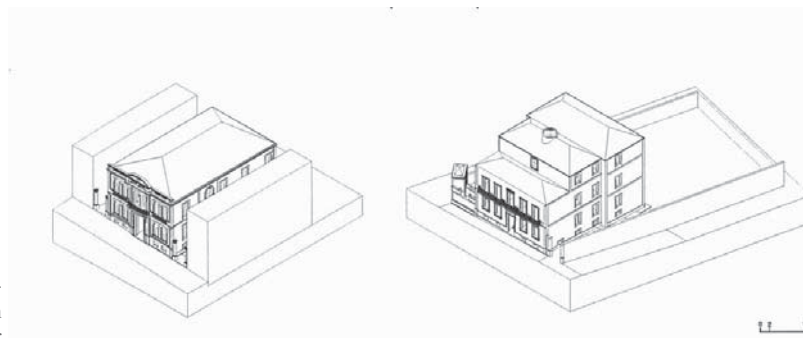
“Aquilo que coloca a burguesia no centro de qualquer discussão acerca do conforto doméstico, é que, ao contrário da aristocracia que viva num castelo fortificado, ou do clérigo que vivia num mosteiro, ou do servo que vivia num casebre, os burgueses viviam numa casa. Para a burguesia a casa constituía um importante sinal da sua identidade, é o seu território, a sua propriedade”⁵².

.Habitação na área de ribeira-barredo, na baixa da miragaia e nos quarteirões compactos da sé e da Vitória representam a primeira arquitectura original Portuense. Estas construções, apresentavam a frente fluvial como a mais importante, apesar de normalmente estreita, contrastando com uma geometria alongada, num lote normalmente profundo. Estas habitações são associadas ao Porto mercantilista com características que se aproximam, do ponto de vista plurifuncional e tipológico, das *tabernae* romanas⁵³. Os agrupamentos destas residências resultavam em quarteirões muito compactos, cujas habitações apresentavam normalmente

⁵² MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 28

⁵³ MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 42

Categoria de Habitação Bur-
guesa B - Moradia isolada com
acesso directo ao exterior



apenas uma frente, com a excepção dos topos onde o número de frentes poderia ir até três.

Ao longo da encosta, ainda dentro da cidade muralhada, uma topografia mais acidentada obrigava a uma geometria mais complexa e um cadastro menos uniforme. Os arruamentos muito próximos resultavam, no entanto, em quarteirões igualmente compactos exceptuando-se alguns casos mais desafogados onde era possível a criação de um saguão ou mesmo de um pequeno logradouro entre as habitações, libertando assim, por vezes, uma segunda frente.

No momento da expansão Almadina, o Porto era um verdadeiro cruzamento de mercadorias e nacionalidades, ponto de encontro de várias influências e costumes. “Localizando-se geograficamente Portugal numa intercepção de mares que cruzaram culturas, riquezas, e guerras, estranho seria que não se manifestasse na sua própria cultura e, portanto, na sua arquitectura”⁵⁴. A influência social e económica britânica, tal como arquitectónica era evidente, tendo sido encontrados, inclusive, na cidade, alguns dos manuais e tratados mais utilizados em Londres, nos séculos XVIII e XIX⁵⁵.

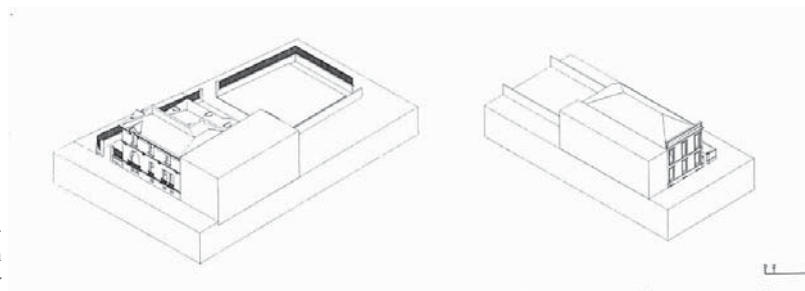
No entanto, “Para qualquer época ou acontecimento, há aquela pequena particularidade lusitana, que eloquentemente trabalhada se transforma em essencialidade e se afirma, esquecendo a origem. Deste modo, deverão ser cautelosas as afirmações de influências estrangeiras directas⁵⁶. Trata-se de um saber empírico, isto é, adquirido e racionalizado a partir da experiencia da obra e dos usos. Não são as escolas nem são os architectos reconhecidos

⁵⁴ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 69

⁵⁵ cf. FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 73

⁵⁶ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 69

Categoria de Habitação Bur-
guesa C - Moradia em banda sem
acesso directo ao exterior



que realizam a arquitectura corrente e dominante nos edifícios de habitação, durante este vasto período da história do Porto”.⁵⁷

Assim, as construções da segunda metade do século XVIII, tipologias de auto-suficiência associadas ao porto iluminista, revelam influências não só Victorianas, como também da habitação das cidades italianas (Génova, Bolonha, Pavia, Florença) e do norte da Europa - dois tipos cuja matriz espacial de organização interna se foi igualmente transformando ao longo do tempo⁵⁸. Francisco Barata Fernandes diz ainda que “ a questão de influências na arquitectura portuguesa é entendida como fazendo parte de um processo global de criação arquitectónica, e não apenas como matéria de explicação pontual de determinadas obras ou períodos na nossa história ”⁵⁹.

Estas novas construções tinham também a particularidade de estar associadas a um movimento de expansão urbana imposto pelo regime, que impunha o crescimento da cidade através do parcelamento regular de novas áreas. Este loteamento, segundo Manuel Teixeira, foi uma inovação portuense e era feito numa base métrica que variava entre os 25 e os 30 palmos – entre 5,5 a 6,6 metros⁶⁰. “O emprazamento dos baldios terá contribuído para o alargamento do mercado fundiário, abrindo novas possibilidades de aplicação dos capitais em operações de apropriação de terrenos, loteamento e edificação, nas imediações da área propriamente urbana”⁶¹.

Outra característica particular desta habitação era a oposição evidente ao modelo existente na capital. Ao invés do prédio de rendimento Lisboaeta, na capital do Norte continuava a aposta na habitação unifamiliar, com uma matriz plurifuncional que agrupava ambas as funções de residência e de ofício. Estas

⁵⁷ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 80

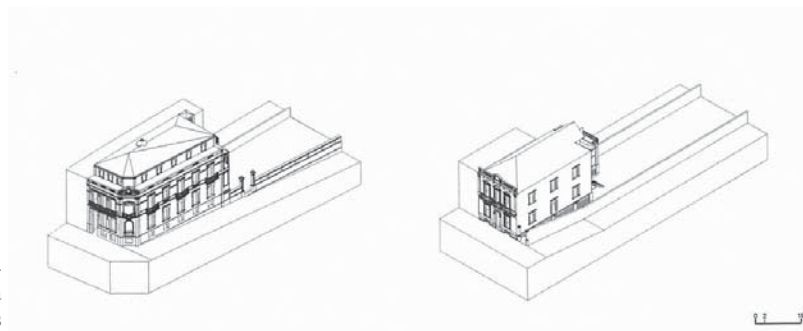
⁵⁸ cf. FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 68

⁵⁹ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 74

⁶⁰ cf. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 79

⁶¹ NONNEL, Anni Günther apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 75

Categoria de Habitação Bur-
guesa D - Moradia em banda
com três frentes



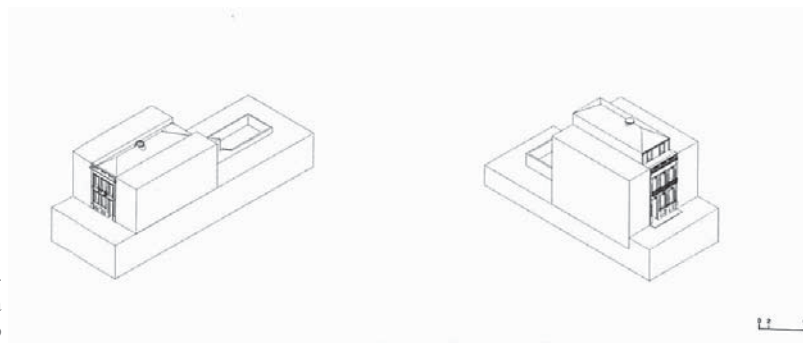
tipologias permitiam ainda a existência do logradouro, parte da parcela fechada, que seria ocupado com jardins, pomares ou mesmo inúmeras variedades de anexos, desde pequenas oficinas até estufas ou galinheiros. Um “lugar separado do espaço público pelo corpo do edifício e onde a vida familiar se desenrolava à vontade, longe do olhar de estranhos, e se realizavam pequenas tarefas do quotidiano”⁶². Apesar desta negação do modelo de rendimento, no porto existia igualmente a preocupação com a continuidade das fachadas e foram tomadas precauções para a sua manutenção, de modo a, mantendo a individualidade das habitações, criar uma lógica de quarteirão.

A Nova expansão urbana portuense aloja, então, a média burguesia que foge assim à zona muralhada para um terreno mais desafogado e menos acidentado que permite quarteirões de maior dimensão que, por sua vez, e conseqüentemente, originam logradouros e as conseqüentes habitações com duas frentes. É um tipo “estritamente utilitário, de acordo com as necessidades profissionais e a mentalidade da gente que é própria, que tinha as suas lojas, armazéns ou oficinas no rés-do-chão, junto à rua, abertas ao público, sem qualquer aparato, e habitava os andares superiores (...) é caracteristicamente a casa popular e burguesa, estreita por economia de terreno e de manutenção e pelas exigências de espaço, cujo carácter híbrido e independente é atestado pela existência, sem excepção, e pelo menos duas portas: uma, da residência, e outra, da loja”⁶³.

⁶² PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p. 169

⁶³ OLIVEIRA, Veiga apud. MOTA, Nelson Jorge Amorim; *A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX*; p. 81

Categoria de Habitação Bur-
guesa E - Moradia em banda
com rés-do-chão elevado



Assim, mantém-se a matriz portuense típica numa habitação cujo nível de intimidade e privacidade aumentava na medida em que se sobe de piso.

A partir do primeiro quarto do século XIX, começam a surgir uma nova tipologia, a casa burguesa mono-funcional. Esta separação entre o ofício e a residência acontece quando a média e alta burguesia se instala ao longo dos novos arruamentos, uma tendência que rapidamente se tornou regra para a expansão da cidade. Esta quebra com a tradição é o reflexo de uma grande mudança no modo de vida burguês, que ascende na hierarquia social apresentando-se então como uma nova e influente classe. Por outro lado, esta nova habitação reflecte também uma evolução no ideal burguês de intimidade e privacidade, tal como a introdução do conceito de conforto e domesticidade.

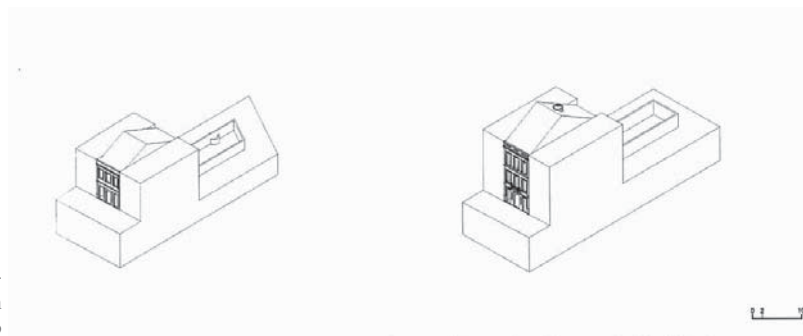
Mantendo uma matriz organizacional comum, a habitação portuense apresentava então várias tipologias que variavam consoante o local onde se inseriam e com o poder social e económico da família que a habitava. Nélon Mota⁶⁴ e Maria Pires⁶⁵ são dois autores que estudaram estas tipologias e, por sua vez, dois exemplos de investigações teóricas nas o quais esta dissertação se apoia, na busca da habitação típica da família burguesa portuense. Apesar das diversas variantes tipológicas apresentadas nas imagens ao longo deste capítulo, há características na habitação burguesa comuns a praticamente todos os casos, que vão permanecendo ao longo das várias evoluções tipológicas.

A habitação típica portuense é então caracterizada por uma frente estreita e alta que emprega uma estrutura em granito e um revestimento em azulejo colorido rasgado pelos igualmente estreitos e alongados vãos, e rematados pela cobertura em telha que

⁶⁴ Nelson Jorge Amorim Mota - Arquitecto graduado com a licenciatura em Artes Edificatórias pelo departamento de Arquitectura de Universidade de Coimbra, em 1998 e com o Mestrado, em 2006. Torna-se professor no departamento ainda em 2004 e 5 anos mais tarde, transfere-se para a Universidade de Delft, na Holanda, onde lecciona e simultaneamente prepara o seu doutoramento. Autor da obra "A arquitectura do Quotidiano".

⁶⁵ Maria do Carmo Marques Pires (Porto, 1958) - Licenciada em História, variante de arte e arqueologia pela FLUP, é Mestre também pela FLUP. Autora da Obra "A Rua Álvares de Cabral (1895-1940) Formas de Habitar".

Categoria de Habitação Bur-
guesa F -Moradia em banda com
rés-do-chão térreo



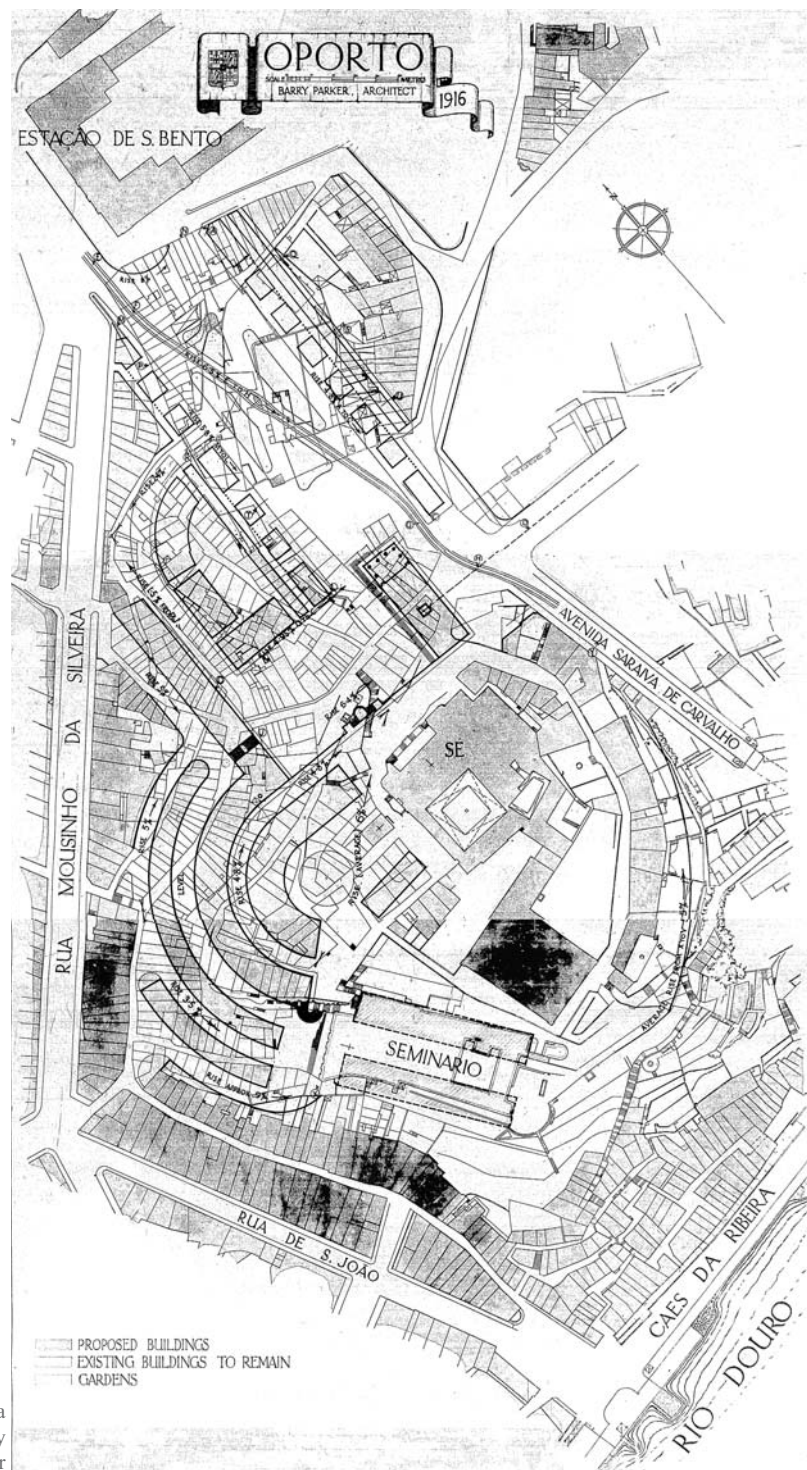
esconde as águas furtadas que culminam uma estrutura interna em madeira. Estes elementos do alçado eram uma prática tão recorrente que rapidamente foram criados modelos padrão, podendo ser adquiridos pré-fabricados para serem posteriormente instalados *in-situ*. Assim, foi desde cedo assegurada a relação de proporção que, na habitação portuense é tão relevante como a própria materialidade. Esta preocupação estética, que garante a cada caso individual, uma ligação com o quarteirão e com a cidade, é o que define a habitação típica portuense.

“Poderemos portanto supor que domina na nossa arquitectura um sentido profundo de miscigenação que se verifica não só nas obras singulares normalmente estudadas pela história da arte, mas também na arquitectura corrente, nomeadamente na de habitação urbana”⁶⁶.

⁶⁶ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 74

O PORTO NO SÉCULO XX

Planta de Ruas Novas e Avenidas da Cidade do Porto - A. C. da Cunha Moraes



Proposta de reformulação da zona da Sé do Porto - Barry Parker

1916 – O Plano de Cunha Moraes

“...um projecto que, podendo ser fruto de exageradas aspirações, fosse todavia a indicação das necessidades existentes, cuja satisfação se impõe num futuro mais ou menos distante, e pela força imperiosa da expansão citadina”⁶⁷.

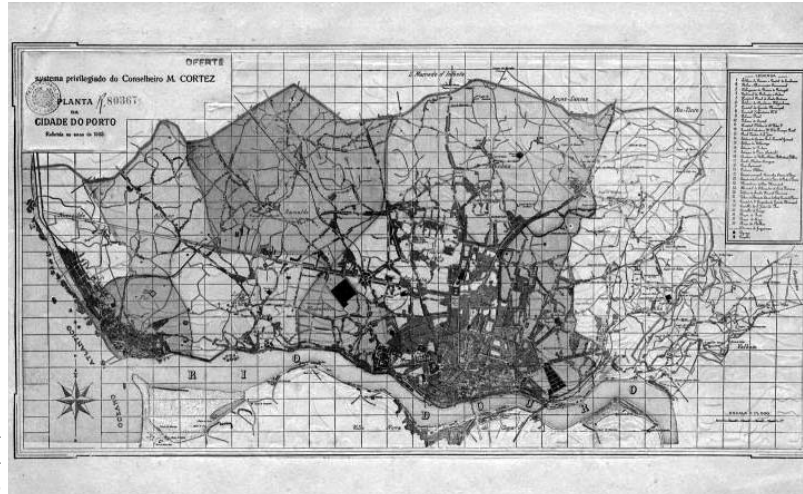
Em 1916, Augusto César da Cunha Moraes⁶⁸, publica um opúsculo a que deu o nome de “Os melhoramentos da cidade”. Neste estudo o autor apresenta uma planta de parte da cidade do Porto à escala 1:10000, com ambos os traçados existentes e os propostos na sua publicação que era acompanhado por texto que descrevia e fundamentava as suas opções. Moraes considerava o ocidente como a direcção privilegiada para o desenvolvimento futuro da cidade e, assim, a planta que publicou apresentava-se limitada a Norte e a Este pela Avenida da Boavista e pelo Jardim de São Lázaro, respectivamente. O engenheiro, entusiasta e estudioso do desenvolvimento urbano apresenta assim a sua visão para o Porto, revelando um plano que demonstrava atenção a algumas das principais intervenções realizadas paralelamente pela Europa.

Cunha Moraes via com bons olhos os planos municipais para a criação de uma nova avenida na cidade que ligava a Praça da Liberdade à Trindade, aproveitando para demonstrar o seu respeito pelo trabalho de *Barry Parker*⁶⁹ na mesma. *Parker*, consultor urbano em Portugal e autor dos projectos de reformulação da zona da Sé e da Avenida dos Aliados, torna-se, assim, uma figura incontornável na cidade do Porto e em qualquer iniciativa do âmbito urbano. No entanto, Moraes reconhecia a necessidade que um novo centro, uma vez que, segundo as próprias palavras: “não virá longe o dia em que o centro citadino tenha de ser a actual Praça de Carlos Alberto ou suas proximidades (...) não é, portanto,

⁶⁷ FERNANDES, Francisco Barata; *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*; p. 74

⁶⁸ Augusto César da Cunha Moraes (1850-1939), engenheiro, pertencente a uma família de fotógrafos e proprietários da Fábrica de Fiação A. C. Cunha em Gaia.

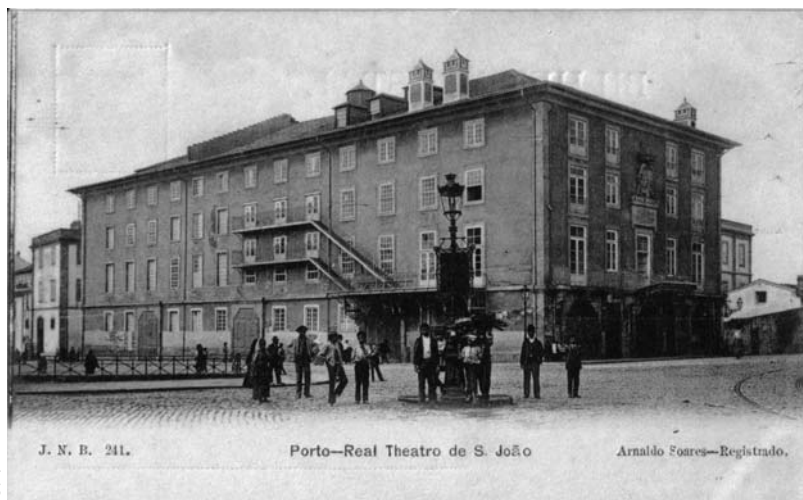
⁶⁹ Richard Barry Parker (1867-1947) - arquitecto e urbanista inglês, nascido em Chesterfield, estudou na South Kensington School of Art de Londres. Em 1896 juntou-se a Raymond Unwin e dessa colaboração nasceram projectos como a vila de New Easwick, em 1902 e Letchworth, no ano seguinte: dois exemplos da tipologia de cidade-jardim que tornaram a dupla famosa. Parker era, também, um admirador das parkways americanas tendo, em 1932, a oportunidade de criar uma, em Wythenshawe, chamada Princess Road. Tentou implementar as parkways em Inglaterra, como resposta ao crescente problema conhecido por “ribbon development”. Em 1914 a dupla separa-se mas Parker dá continuidade à sua actividade no urbanismo tendo trabalho no Porto em 1915 e em São Paulo, em 1917.



Planta da Cidade do Porto - Sistema privilegiado do conselheiro M. Cortez, 1903



O primeiro eléctrico do porto, que fazia a ligação entre a Cordoaria e Massarelos.



Postal do Real Theatro de S. João - Arnaldo Soares, 1905

de supor que o centro da cidade seja, por todo o sempre, a Praça da Liberdade”⁷⁰.

Assim, a partir deste novo centro proposto e o autor traçou uma nova avenida paralela à da Boavista, base para uma malha “constituída por perpendiculares e diagonais que se cruzam em rotundas” que além de uma aperfeiçoada mobilidade pretendia assegurar uma melhor comunicação com a foz, algo que considerava imperativo. Ao delinear esta proposta, baseou-se nos trabalhos de *Ildefons Cerdà*⁷¹ e *Hermann Stüben*⁷² como justificação para a opção da malha ortogonal e das grandes avenidas que resultavam das mesmas. Cunha Moraes refere ainda o tratado de Louis Cloquet⁷³ como auxílio à caracterização pretendida para os novos traçados. Moraes apresenta também no seu plano uma nova alternativa ao atravessamento rodoviário e ferroviário do rio traçando uma proposta para a que é agora a ponte da Arrábida. Esta solução dava continuidade à sua intenção de reforçar o crescimento da cidade para poente. Moraes conclui o seu trabalho com um resumo gráfico das suas ideias a que dá o nome de “Planta das Novas Ruas e Avenidas da Cidade do Porto”.

Se por um lado a proposta de Augusto Cunha Moraes se revelou inviável ou mesmo utópica devido tanto a motivos económicos como à dificuldade de adaptação do próprio terreno à malha pretendida, ou ainda às incontornáveis questões de gestão urbana associadas ao cadastro, a sua publicação foi pioneira e teve um inegável impacto na investigação urbana feita posteriormente para a cidade do Porto. Assim, dentro dos inúmeros elementos que apresentava na sua solução, podemos destacar algumas pela sua pertinência e relevância: são estas a intenção de favorecer o crescimento para ocidente e a consequente estruturação da zona a

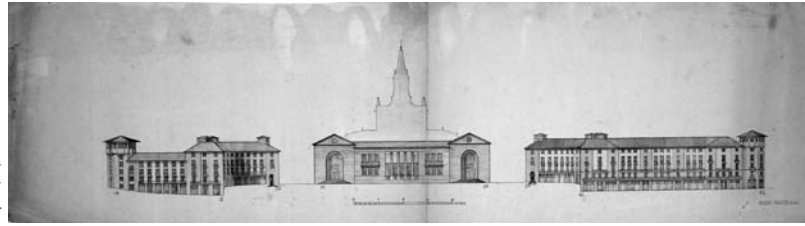
⁷⁰ MORAIS, Cunha; Os melhoramentos de Cidade; p. 4

⁷¹ Ildefons Cerdà i Sunyer (1815-1876) - Engenheiro urbanista e político catalão, responsável pelo plano de extensão e reforma da cidade de Barcelona (Plan de Ensanche), afirmando-se assim como um dos fundadores do urbanismo moderno.

⁷² Hermann Josef Stübgen (1845 -1936) arquitecto e urbanista alemão da transição do século 19 para o século 20, autor em 1890 do muito difundido “Der Städtebau im Handbuch der Architektur”. Trabalhou ainda em diversos projectos urbanos em Bruxelas.

⁷³ Louis Cloquet (1849-1920) - Arquitecto belga e autor de um conhecido e difundido “Traité d’architecture” de 1898. É também o autor do edifício dos Correios (1898-1909).

Proposta de reformulação da
Avenida dos Aliados - Barry
Parker



Sul da Avenida da Boavista desde a rotunda até à Foz, a ponte da Arrábida e a importância da praça Carlos Alberto no desenvolvimento da zona central.

Traça das Ruas Primárias da
Cidade do Porto - Ezequiel de
Campos, 1932



1932 – O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto por Ezequiel de Campos

“Todos pretendemos que a gente da Cidade do Porto seja sã de corpo e de alma; viva e trabalhe em ambiente sã, de bem-estar e felicidade. Um homem melhor, na Cidade melhor possível. — Díficil será conseguir este fim, sem haver uma Cidade apropriada à vida de saúde. (...) Planear essa cidade é um problema de início”⁷⁴.

O “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto” é publicado em 1932, pela autoria de Ezequiel de Campos⁷⁵, marcando um período crítico para o país, correspondente ao fim da Ditadura Militar e à instituição do Estado Novo. O autor pretendia encontrar uma resposta moderna para a cidade do porto e este seu trabalho representava um estudo preliminar, um conjunto de respostas ou indicações que indicava como necessárias para um futuro plano urbe Portuense. O seu prólogo apresentava-se dividido em cinco capítulos e a respectiva introdução que, por sua vez eram acompanhados de duas plantas anexadas⁷⁶. A primeira, à escala 1:25000 contém a cidade nos seus limites administrativos englobando ainda o porto de Leixões. Por sua vez, a segunda planta, à escala 1:10000 representa o centro da cidade, limitado pelo Jardim de S. Lázaro e o Hospital de Sto. António (a Este e a Oeste) e pela Praça da República e a margem do rio (a Norte e a Sul). Neste trabalho, Ezequiel demonstra que o urbanismo faz parte do seu domínio de interesses e capacidades, provando estar actualizado com diversas referências a intervenções contemporâneas, feitas tanto na europa como na América do Norte⁷⁷.

Na breve introdução que faz, o autor expõe a ambição do seu plano e explica a problemática inerente à execução do mesmo.

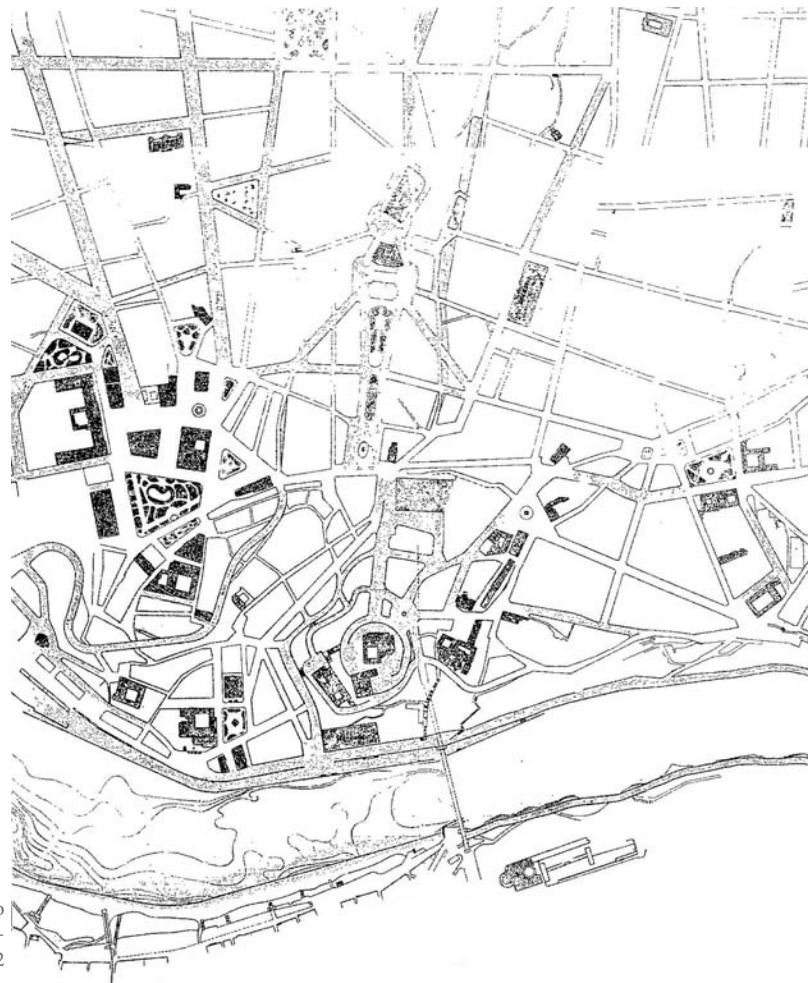
⁷⁴ CAMPOS, Ezequiel; *O prólogo ao Plano da Cidade do Porto*; p. 7

⁷⁵ Ezequiel de Campos (1874-1965) Com a instauração da República é em 1911, é eleito como deputado da Assembleia Constituinte e em 1916 inicia a sua actividade como engenheiro. Em 1918 é convidado pelo Ministro do Comércio para a Junta Hidráulica Agrícola, onde fará o levantamento das plantas do rio Douro e dos seus afluentes, do rio Cávado e seus afluentes e do rio Tejo. Ainda em 1925 (e até 27) torna-se professor no Instituto Superior do Comércio do Porto. É o Autor do projecto para a Hidroeléctrica de Bitetos para o Douro, que abasteceria de electricidade a cidade do Porto.

⁷⁶ Estrutura do Plano:
Introdução - No Limiar
I Questão Prévia do Plano da Cidade do Porto
II O Ambiente Natural do Porto
III Traça Geral da Cidade do Porto
IV Como se poderá elaborar o Plano da Cidade do Porto
V Como se poderá realizar as obras do Plano da cidade do Porto

Planta 1 “Traça das Ruas Primárias da Cidade do Porto”
Planta 2 “Esquisso de Reforma do Centro Actual da Cidade do Porto”

⁷⁷ Faz, por exemplo, no seu trabalho, referência ao tratado “Principles of City Planning” do professor americano Karl Baptiste Lohmann (1887-1963) publicado em 1931 pela McGraw-Hill Book Company, Inc.



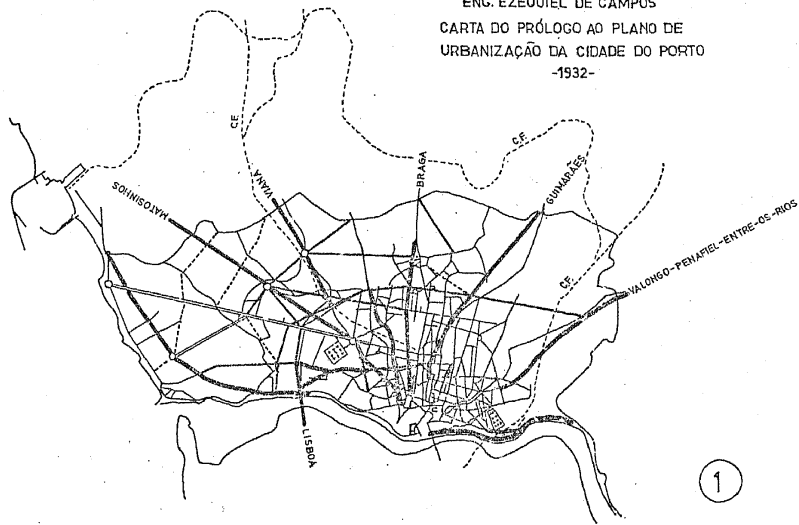
Esquisto de Reforma do Centro
Actual da Cidade do Porto - Eze-
quiel de Campos, 1932

Uma das características mais inovadoras no trabalho de Ezequiel Campos é o facto de incluir a definição de uma metodologia, que considerava essencial para a execução do seu plano. Assim, segundo indicação do autor, seria necessário cumprir 3 fases distintas: a elaboração da planta actualizada da cidade, o plano geral da cidade e o plano final. Durante a primeira fase seria feito um levantamento rigoroso que precederia a elaboração da planta da cidade actual. Este processo deveria ser acompanhado de um estudo ambiental e socioeconómico da cidade, tal como uma avaliação da situação actual e das possibilidades de evolução e expansão da mesma e a conseqüente relação a nível regional ou mesmo nacional. Após concluída esta parte, Ezequiel sugeria o estudo cuidado da malha urbana e da mobilidade dentro da cidade, tal como uma avaliação dos equipamentos públicos da cidade e das suas centralidades. Estes processos, juntamente com uma análise às necessidades logísticas e financeiras da cidade, constituiriam a segunda fase.

Por último, deveria ser organizado o plano final, traçado rigorosamente, na escala adequada, na planta definitiva da cidade. Deveria ainda fazer parte desta fase, o delineamento dos pormenores de execução para as diferentes propostas e para as várias fases da intervenção.

Apontadas as 3 fases para a elaboração do plano da cidade, o autor conclui: “Há, então, um prólogo do plano da cidade, e a traça geral em esquisso, antes da tarefa que vulgarmente se costuma chamar a urbanização. É deste prólogo e deste esquisso aplicados à Cidade do Porto que eu venho falar-vos. Perdoai-me a ousadia e a impertinência.”

ENG. EZEQUIEL DE CAMPOS
CARTA DO PRÓLOGO AO PLANO DE
URBANIZAÇÃO DA CIDADE DO PORTO
-1932-



Esquema de circulação da
Cidade do Porto - Ezequiel de
Campos, 1932

Após concluído este esclarecimento, o autor sugere então a elaboração de uma planta actualizada que presume um estudo prévio da cidade que permita uma alargada compreensão não só das carências registadas como também dos pontos urbanos de maior potencial. Este rigoroso controlo tornaria possível a previsão da evolução da cidade, tal como o discernimento dos principais eixos de crescimento. Ezequiel Campos apresenta então uma alongada reflexão sobre os mais variados temas urbanos: começa por, numa atitude totalmente pioneira, incluir todos os núcleos periféricos como parte do território Portuense. Reconhecia o Porto como uma cidade em expansão e, por esse motivo, debruçou-se sobre este crescimento e identificou, no que se revela como um dos pontos fulcrais do seu trabalho, as linhas axiais de expansão do Porto. Aponta, de acordo com a perspectiva de Cunha Morais, Poente como a direcção privilegiada para a expansão urbana e sugere uma linha que vai da Rotunda da Boavista até ao Porto de Leixões como o principal eixo.

Na sequência desta investigação, o autor apresenta uma planta da cidade actual na qual, através de uma malha radiocêntrica, limita e identifica os vários tipos de ocupação registados. Apresenta então uma cidade cuja estrutura se manteve quase perfeitamente intacta desde a Carta de Telles Ferreira, elaborada 40 anos antes, uma cidade desenvolvida no sentido Sul-Norte, onde a zona ribeirinha continuava a funcionar como centro a partir da qual se estendiam arruamentos que ligavam dispersas contaminações urbanas.

Na abordagem à condição urbana registada, Ezequiel de Campos identifica algumas questões que considera relevantes para um crescimento correcto e sustentado. Indica-nos, por exemplo, a



Obras de abertura da Avenida da
ponte – década de 1940

necessidade de defender o centro histórico e devolver dignidade e relevância aos monumentos urbanos tal como critica ao crescimento caótico e irresponsável que observa nas mais recentes intervenções do género. Refere também o porto do Douro, reconhecendo na falta de equipamento e condições da estrutura existente, a inevitável criação de um porto artificial⁷⁸, situado em Leixões, que não só inclui no seu plano como também identifica como intervenção prioritária. Paralelamente, aponta a necessidade de salvaguardar espaço para a nova indústria conseqüente à criação da nova estrutura. Na sua reflexão, o autor aborda também a habitação e o problema das ilhas e dos bairros sociais associados a esta indústria, um elemento já quase banal no Porto dos anos 30, cuja dimensão e crescente contaminação resulta numa situação delicada e de difícil correcção

Ainda, retomando novamente a ideia de Cunha Morais, vê na criação de uma ponte ferroviária na Arrábida, a solução para integrar os dois Portos (de Leixões e do Douro) na rede ferroviária nacional. Ao longo da sua análise, Ezequiel de Campos reconhece também a necessidade de dotar a cidade de um centro universitário, de miradouros e parques para explorar a topografia única da cidade, de novos mercados⁷⁹ e também de uma forte articulação ente toda a zona de praias e da Foz.

Ezequiel chega então a uma nova fase do seu prólogo, durante a qual seria feito um controlo da mobilidade dentro da zona urbana e a conseqüente compreensão da malha. Esta análise precede um traçar geral de novas soluções de mobilidade e inclui, paralelamente, uma análise aos recursos da cidade e uma avaliação às principais prioridades para a mesma.

⁷⁸ No entanto, as dificuldades económicas e os interesses estabelecidos junto ao porto fluvial, conduziram a que a construção do novo porto tenha sido sempre adiada. Só com a “Lei dos portos” (Dec. nº 12757 de 2 de Dezembro de 1926 a que segue em 1932, o Dec. nº 20842) que cria a Administração dos Porto de Douro e Leixões e, já no regime do Estado Novo, se irá investir decididamente no porto artificial com a construção da Doca nº1.

⁷⁹ Ainda na proposta para esta zona, referindo-se aos Mercados, o autor propõe a dissolução do mercado do Anjo, para a criação de um espaço público de melhor qualidade e propõe a criação de “um mercado novo muito maior para todos os géneros na Praça do Peixe.” Ezequiel propõe igualmente um mercado para as imediações da Praça da Ribeira e, ainda, “a seu tempo” um mercado na Boavista.



Postal do Mercado do Bolhão

Assim, após análise rigorosa, o autor depara-se com uma cidade bastante transformada, no seu centro urbano, ao longo das décadas de 20 e 30. Durante estes 20 anos registou-se um gradual afastamento da zona ribeirinha para fixar a praça da liberdade como uma nova centralidade. Para possibilitar esta alteração e visando uma melhor mobilidade, foram abertas novas ruas e praças e foram introduzidos terminais de transportes públicos. Nesta zona surgem, igualmente, novos equipamentos culturais, comerciais e económicos, que assim acompanhavam os existentes equipamentos de serviços do Estado⁸⁰.

Apesar destas transformações, Ezequiel Campos considera que a cidade “Não tem centro municipal; nem um centro administrativo onde se reúnam os edifícios públicos próprios da Cidade: — os tribunais, a repartição de Finanças, a Bolsa, a Biblioteca, os Museus... um teatro.— É uma cidade com os seus monumentos representativos todos dispersos”⁸¹. Assim, na sua proposta de alteração da área central, sugere, para uma eficaz dinamização da avenida e uma melhor acessibilidade ao centro um terminal ferroviário para o extremo Sul da Avenida dos Aliados e o prolongamento da rua de Sá da Bandeira do Mercado do Bolhão até à rua Gonçalo Cristóvão⁸² Propôs ainda a integração de um centro municipal no topo norte da praça dos Aliados onde agruparia todos os serviços do município.

Por fim, Ezequiel encontrava no traçado rigoroso e em escala adequada, a conclusão para o seu prólogo. Nesta fase incluía os pormenores de execução das intervenções propostas estando estas agrupadas em fases ordenadas por ordem de importância para a cidade. O autor propõe então, para a cidade, um conjunto de “ruas primárias de circulação concêntrica” para completar a malha

⁸⁰ Com a conclusão do novo edifício do mercado do Bolhão, complementando o mercado do Anjo e do Peixe, o abastecimento da cidade é concentrado no centro. Também, no plano simbólico e monumental, procura-se a valorização dos edifícios históricos existentes (segundo os critérios da época) e erguem-se algumas esculturas.

⁸¹ CAMPOS, Ezequiel; *O prólogo ao Plano da Cidade do Porto*; p. 18

⁸² Que será de facto construída em 1938, a norte do hospital da Trindade a estação da linha da Póvoa.



Postal da Foz portuense

urbana. Assim, sugere o prolongamento das ruas Gonçalo Cristóvão e da Avenida dos Combatentes para concretizar a ligação desde o novo acesso à Arrábida até à zona oriental da cidade⁸³, através da rotunda da Boavista. Paralelamente, e também visando a melhoria da mobilidade urbana, retoma a ideia de Cunha Morais de traçar a marginal desde a Campanhã até à Foz⁸⁴, apesar de apenas concluir parcialmente este traçado.

Ainda, com base no mesmo autor, propõe uma rede viária que integrava os núcleos urbanos periféricos, apresentando, no entanto, uma proposta mais completa e mais adequada à morfologia de terreno, auxiliada pelas novas ruas abertas nos 16 anos que separam os dois trabalhos. Deste modo, propôs, traçados numa planta à escala 1:10000, o que chamava “os novos acessos da cidade”, que garantia acessos directos da cidade a Penafiel, Guimarães, Braga, Viana, Senhora da Hora, Valbom, Gondomar e também uma ligação ao Sul. Estes novos acessos tinham também como objectivo descongestionar e facilitar o acesso ao centro comercial da cidade. A integração dos núcleos periféricos, a consequente criação de zonas funcionais e a respectiva interligação, apresenta-se como um dos pontos de maior interesse do Prólogo de Ezequiel, que se revelou assim o primeiro verdadeiro plano regional de urbanização⁸⁵.

“Cada um dos núcleos urbanos Campanhã, Paranhos, Infesta, Ramalde, Lordelo, Nevogilde, Aldoar, Senhora da Hora, Matosinhos, Leça de Palmeira, Foz, Vila Nova de Gaia constitui um problema de delineamento geral e de correlação urbana a resolver, no conjunto do Plano da Cidade do Porto”⁸⁶.

Em jeito de conclusão, Ezequiel de Campos identifica as questões de maior relevância no seu prólogo nunca deixando de

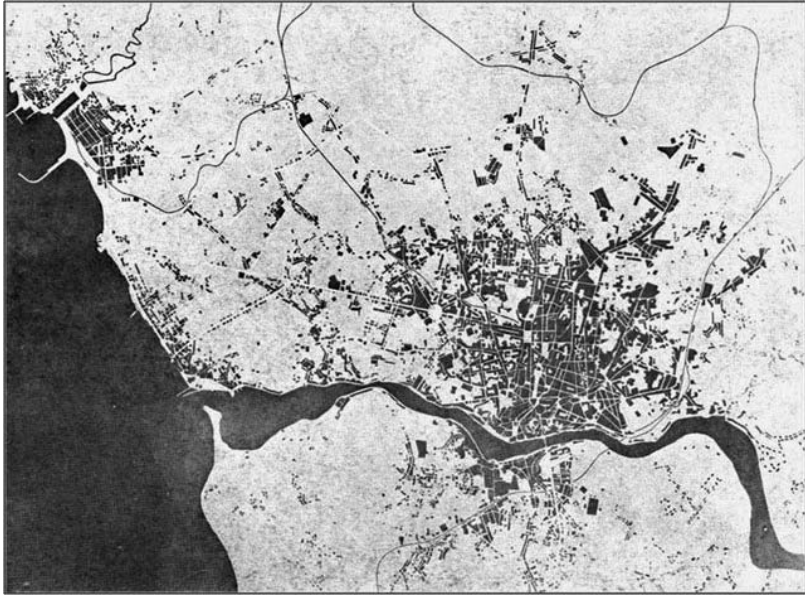
⁸³ Este novo traçado iria ser um prenúncio à agora Via de Cintura Interna.

⁸⁴ Esta proposta não é, no entanto, totalmente desenhada mas manter-se-á parcialmente presente nos planos posteriores e até aos nossos dias como Avenida Nun'Álvares.

⁸⁵ A Carta de Atenas será criada e publicada no ano seguinte ao Prólogo. Ezequiel de Campos propõe em 1932, ou seja exactamente 60 anos antes da sua criação a Área Metropolitana do Porto, com os nove concelhos da AMP inicial a que apenas soma Santo Tirso (que esteve para entrar na primeira configuração).

⁸⁶ CAMPOS, Ezequiel; *O prólogo ao Plano da Cidade do Porto*; p. 23

Mapa do Porto e arredores na
década de 1950



insistir do carácter preliminar do mesmo. Considerava urgente a criação de um plano para uma eficiente gestão do terreno disponível, a fim de evitar a “estreiteza, acanhamento de vistas e a desconexão” que muitas vezes descreviam a cidade. Lamenta também a sua incapacidade para um traçado mais rigoroso devido à falta de elementos topográficos. Refere ainda que o seu trabalho está muito longe de um plano definitivo e indica a transformação da “aldeia do Porto” na Cidade do Porto como a maior dificuldade na elaboração do mesmo.

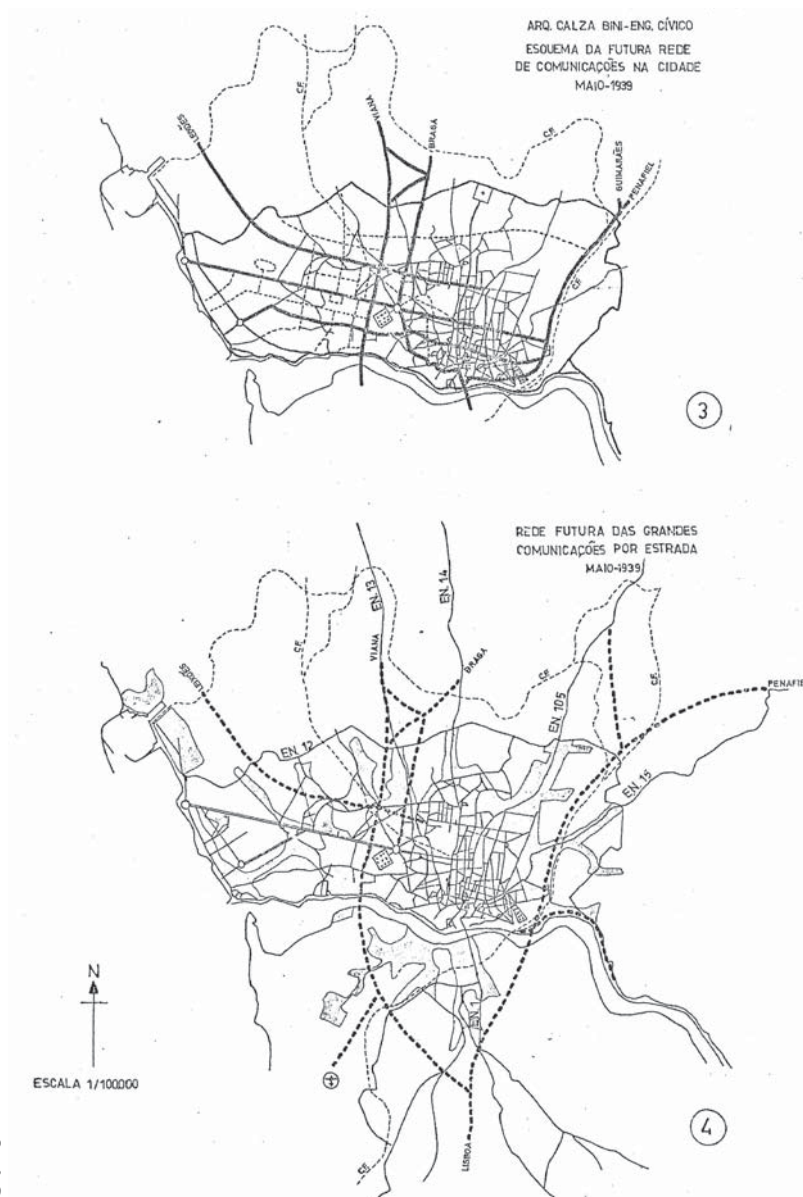
Este prólogo de Ezequiel de Campos torna-se relevante para a história Urbana do Porto por, pela primeira vez, considerar a cidade em toda a sua área de influência e não apenas no centro urbano, como era costume nos trabalhos feitos até à data. A sua análise incluía ainda o estudo da mobilidade, desde os portos marítimo e fluvial, até à circulação rodoviária e sobre carris, abordando a circulação tanto na zona histórica como na ligação aos núcleos periféricos.

“Há então um prólogo do plano da cidade, e a traça geral em esquisso, antes da tarefa que vulgarmente se costuma chamar a urbanização. É deste prólogo que venho falar-vos. Perdoai-me a ousadia e a impertinência”⁸⁷.

⁸⁷ CAMPOS, Ezequiel; *O prólogo ao Plano da Cidade do Porto*; p. 8



Mancha de edificado no porto,
1937



Esquemas da cidade do Porto
dos colaboradores Bini e Civico,
1939

Os anos 30 e os Planos dos Italianos para o Porto

Entre o Prólogo ao Plano do Porto do engenheiro Ezequiel de Campos de 1932 e o início da colaboração dos arquitectos italianos em 1938, diversas e profundas transformações se deram, a vários níveis, em Portugal e na cidade do Porto. Dentro das mesmas poderemos destacar a instauração do Estado Novo⁸⁸ e a promoção da “Exposição Colonial do Porto” realizada no Palácio de Cristal e respectivos jardins, com a ambição de expor poder e a cultura do regime. Ainda, ao longo da década de 30, a cidade tinha visto a sua população aumentar e conseqüentemente, registava um aumento correspondente no número de ilhas e de habitações degradadas. Este aumento demográfico contribuía também para o agravar dos problemas de mobilidade que apesar dos esforços de Ezequiel de Campos, se mantinham na cidade.

A colaboração do arquitecto *Marcello Piacentini*

Em Dezembro de 1938, a Câmara Municipal do Porto, perante a necessidade clara de um Plano Urbano para a cidade⁸⁹, decide optar pela consultadoria de um especialista da área urbana. O eleito seria então um italiano⁹⁰, de seu nome *Marcello Piacentini*⁹¹, um professor, arquitecto e urbanista de grande prestígio. O convite é aceite já em 1939 mas, perante a impossibilidade de se libertar das suas responsabilidades em Itália, *Piacentini* envia para Portugal dois colaboradores seus, o arquitecto *Giorgio Calza Bini* e o engenheiro *Vicenzo Civico*. Este duo, “Durante a sua permanência desenvolveram uma actividade para conhecimento cabal da cidade e região interessada, e realizaram trabalhos de concepção e de efectivação em anteprojecto como Plano-base preliminar”⁹².

⁸⁸ Salazar, o “salvador das finanças”, quando em 1932 se torna Presidente do Conselho de Ministros vai estabelecer o perfil político do regime, o “Estado Novo”, como um estado autoritário

⁸⁹ Havia a necessidade de cumprir o Decreto nº 24802 de 1934, que impunha a elaboração do plano de urbanização num prazo de 5 anos que terminava nos finais do ano seguinte

⁹⁰ Numa Europa nas vésperas da guerra, a escolha recaiu quase naturalmente num técnico italiano sobretudo, pelas semelhanças na estrutura corporativa dos dois regimes, e nas influências culturais, que incluem a arquitectura e o urbanismo. Também são factores o envolvimento da Espanha na Guerra Civil e a desconfiança do regime da França da Frente Popular e de uma Alemanha nazi cada vez mais radical e agressiva.

⁹¹ Marcello Piacentini (1881-1960) - Nascido em Roma, obtém em 1912 o diploma de arquitecto na Escola de Engenheiros de Roma, embora já tenha realizado um razoável número de projectos e obras. Foi membro influente de várias comissões, dentre as quais as do plano director de Roma, em 1931, e da variante de 1942.

⁹² Carta do Director do Serviço de Obras e Urbanização ao Presidente da Câmara de 6 de Maio de 1939

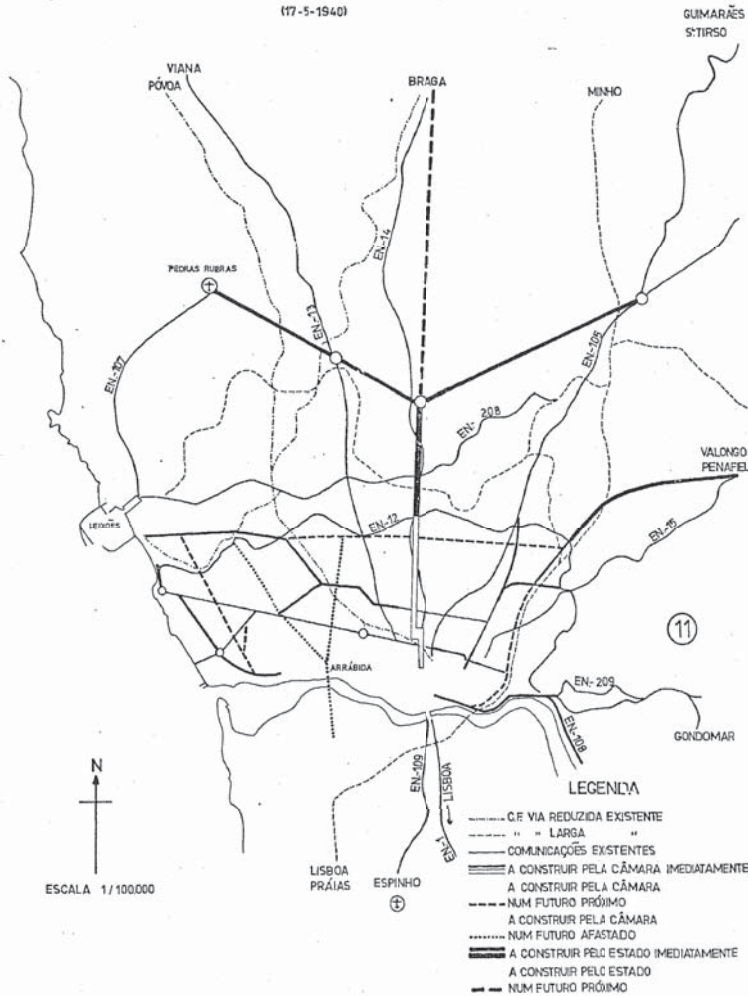
ARQ. MARCELLO PIACENTINI
 1º ESQUEMA DA REDE DE COMUNICAÇÕES
 (7-7-1939)
 (TRAZIDO PELO ARQ. BACCINI)



5

Primeiro esquema da rede de comunicações da Cidade do Porto - A. Baccin, 1939

2º ESQUEMA DAS GRANDES COMUNICAÇÕES
 (17-5-1940)



11

Segundo esquema da rede de comunicações da cidade do Porto - A. Baccin, 1940

Os colaboradores apresentaram, assim, um novo esquema simples de mobilidade, que regulava e racionalizava as ligações em ambos os eixos Norte/Sul e Nascente/Poente. A execução da sua proposta seria, no entanto, inviável devido não só ao elevado número de expropriações necessárias, numa cidade em que as questões de cadastro eram especialmente complexas, mas também por condicionantes topográficas.

Bini e Civico regressariam então a Roma, em Maio de 1939, com os frutos do seu trabalho e, 1 mês depois, *Piacentini* envia outro colaborador seu, o arquitecto *Augusto Baccin*, portador de uma nova versão do esquema da rede de comunicações dos seus colegas. Esta nova proposta integrava algumas correcções ao traçado, adaptando-o mais eficientemente à morfologia da cidade.

No entanto, esta nova versão ainda não satisfaz as necessidades da cidade nem o Gabinete de Urbanização que, conjuntamente com *Baccin* elaboram um esquema das vias fisicamente possíveis que é posteriormente transportado até às mãos de *Marcello Piacentini*, aquando do regresso do seu colaborador. Assim, em agosto do mesmo ano, *Piacentini* faz chegar à Câmara um último estudo, da sua autoria, do esquema da rede de comunicações para a cidade e em Novembro, um conjunto de 25 desenhos com estudos de pormenor para algumas das áreas mais problemáticas. Infelizmente estas novas propostas parecem novamente não convencer. O distanciamento de *Piacentini* da cidade do Porto provou-se um obstáculo demasiado grande na elaboração de um plano que recorrentemente parecia desenquadrado e desadequado tanto à topografia, como aos interesses da cidade.

1º ESTUDO DO ARQ. MUZIO
(RECEBIDO EM 26/6/1940)



12

LEGENDA

- ▨ ABITAZIONI OPERAIE
- ▧ ZONE LIBERE
- ▩ ZONE DI SVILUPPO DELLA CITTA
- ▦ ZONAS INDUSTRIAIS
- ARTERIE
- STRADA INDUSTRIALE

Primeiro estudo da cidade do Porto - G. Muzio, 1940

2º ESTUDO DO ARQ. MUZIO
(RECEBIDO EM 12/9/1946)



14

LEGENDA

- ▨ ZONAS DE EXPANSÃO URBANA
- ▦ ZONAS INDUSTRIAIS
- ▧ ZONAS LIVRES
- SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL
- VIA INDUSTRIAL

Segundo estudo da cidade do Porto - G. Muzio, 1940

Após um entusiasmante trabalho inicial da parte de *Calza Bini* e *Vicenzo Civico*, as relações entre o Arquitecto e o Município começam a degradar-se até que, em Abril de 1940, cessam de vez.

A colaboração do arquitecto *Giovanni Muzio*

Apesar da frustrante experiência e após a cessação dos trabalhos com *Piacentini* o Gabinete de Urbanização⁹³ decide convidar um outro arquitecto Italiano, de seu nome *Giovanni Muzio*⁹⁴, que prontamente aceita o convite, chegando ao porto ainda em Abril de 1940, para um primeiro contacto com a cidade e os principais problemas. A Câmara envia, de seguida, para as mãos de *Muzio* os documentos resultantes do contracto com o anterior responsável juntamente com detalhados relatórios que expunham os actuais principais problemas de mobilidade. Em resposta, *Muzio* envia, primeiramente, em Junho, um primeiro esquema geral acompanhado de comentários sobre cada opção tomada para as questões urbanas mais relevantes e, mais tarde, em Setembro uma segunda versão do mesmo, já com algumas correcções e novas preocupações de ao nível do desenho urbano.

Em Janeiro do ano seguinte, regressa ao Porto para reunir com os técnicos da Câmara e assim desenvolver e aprimorar a proposta. Após formalizados estes novos desenvolvimentos, toda a equipa reuniu com o actual Ministro das Obras públicas Duarte Pacheco para a aprovação do trabalho. No entanto, o ministro não se mostra satisfeito e, de entre vários entraves explica que “um plano geral de urbanização, na sua enorme complexidade, tem de ser um todo orgânico, não se pode limitar ao estudo de uns tantos problemas, embora nos pareçam e sejam de facto os mais importantes, como por exemplo o esquema das comunicações que nos tem prendido durante meses”⁹⁵.

⁹³ Deste Gabinete de Urbanização dirigido então por Arménio Losa, fazem parte os engenheiros Antão de Almeida Garrett e Miguel Resende.

⁹⁴ Giovanni Muzio (1893-1982) - Sendo um conhecido arquitecto milanês, ligado ao grupo Novecento. A sua actividade exercia-se nesta época, simultaneamente no campo da projectação de edifícios, na investigação teórica e na vida cultural de Milão.

⁹⁵ Transcrição do discurso de Duarte Pacheco in A.A. Garrett, “História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto”, p.72

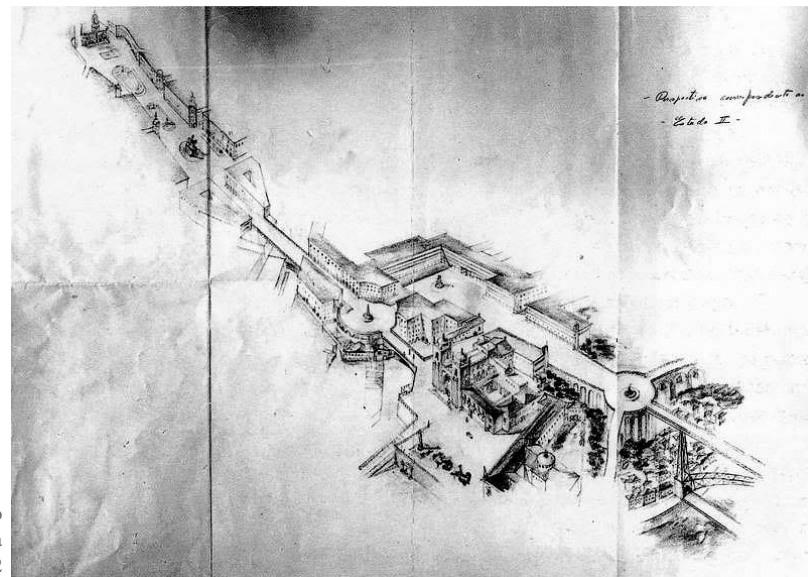
Proposta para o Plano Regulador do Porto, Solução A - G. Muzio, 1942



Proposta para o Plano Regulador do Porto, Solução B - G. Muzio, 1942



Perspectiva de Estudo da ligação da Avenida da Ponte À Avenida dos Aliados - G. Muzio, 1942



Após esta esclarecedora reunião, começa a ser preparado o que pretende vir a ser o verdadeiro Plano Regulador para o Porto. A câmara começa imediatamente a trabalhar numa memória descritiva portadora de um diagnóstico rigoroso da cidade que pretendia fundamentar as futuras opções do plano e, simultaneamente, em conjunto com *Muzio*, desenvolve novos estudos do esquema de comunicações, que se traduzem em duas novas plantas. Mais tarde, em Outubro de 1941, o arquitecto milanês faz chegar ao Município um último Estudo do Plano Regulador, já bastante adiantado que fica à espera da aprovação e veredicto final de Duarte Pacheco.

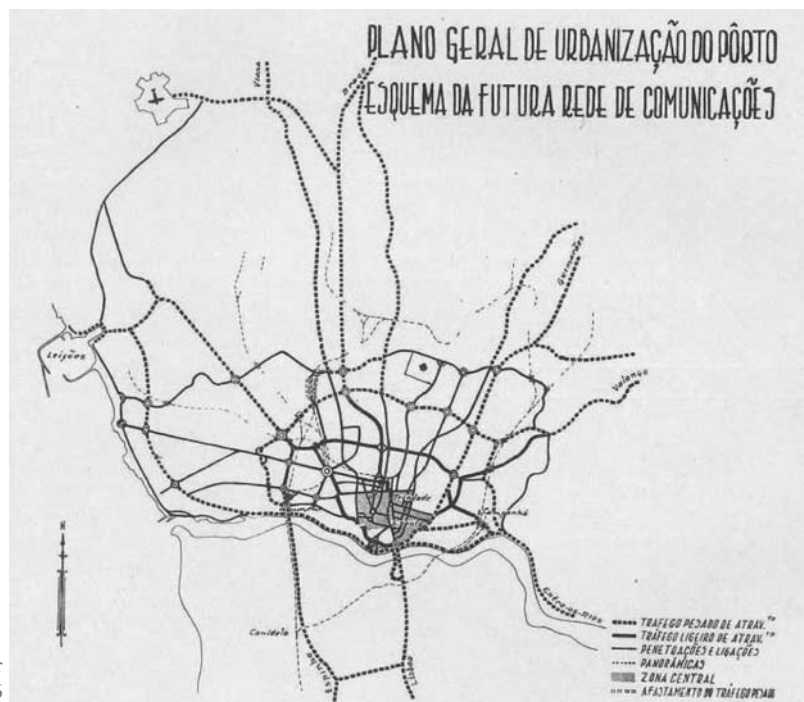
Desta vez, tudo parecia estar de acordo com as expectativas e quando a concretização do plano da cidade já parecia uma certeza, rebentou a 2ª Grande Guerra e faleceu o Ministro das Obras Públicas, duas tragédias que inevitavelmente, acabaram por ditar a suspensão dos trabalhos e a consequente cessação da colaboração de *Giovanni Muzio* com a Câmara Municipal do Porto.

A colaboração de Almeida Garrett

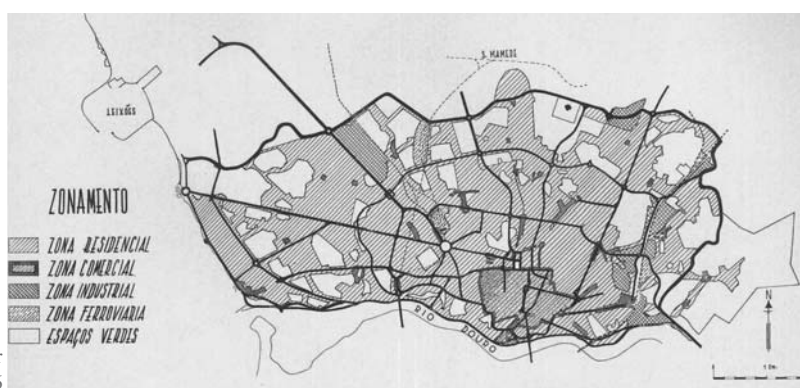
Em 1945, finda a Guerra, segue-se um período de transformação política, que se inicia com as alterações e adaptações que a vitória dos Aliados vão provocar e impor ao regime de Salazar⁹⁶. Após mais um incidente na elaboração do Plano do Porto, esta será então retomada sendo o engenheiro Antão de Almeida Garrett⁹⁷, que tinha tido um papel relevante ao longo das colaborações com ambos os arquitectos italianos, é apontador para lhes sucederem na conclusão dos trabalhos. Em 1945 é-lhe incumbida a tarefa de concluir o Antepiano Regional do Porto que entrega após um ano e, a partir desse momento, dedica-se

⁹⁶ Perdida a dinâmica dos apoios externos que nos anos trinta e quarenta, com a ascensão de Mussolini e Hitler ao poder e com a vitória de Franco na Guerra Civil espanhola, lhe tinham prestado, o Estado Novo tem de adaptar-se, apressadamente, às novas condições geopolíticas, quer europeias quer mundiais.

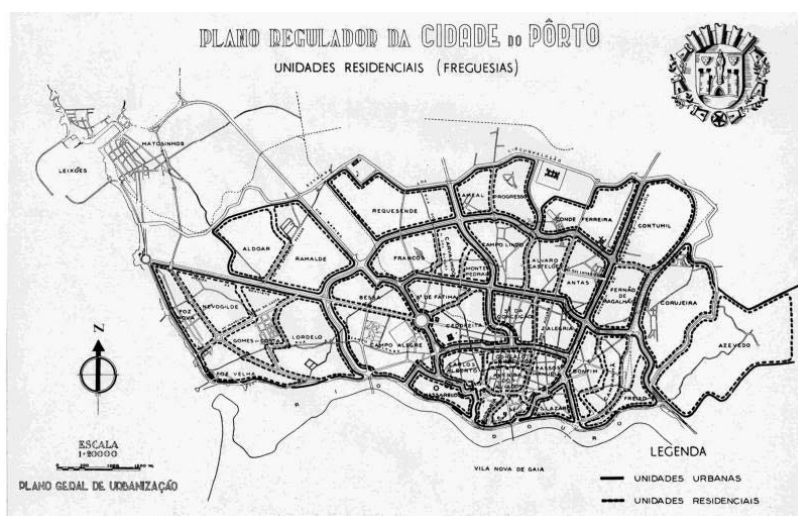
⁹⁷ Antão de Almeida Garrett (1896-1961) - Em 1974 a Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, publicou no seu Boletim n.º 11 um texto de A.A. Garrett intitulado "História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto", referente aos planos do Porto desde Ezequiel de Campos até Robert Auzelle, passando obviamente pelos planos de que é autor, e onde descreve e comenta minuciosamente a actividade dos italianos no Porto.



Esquema para o Plano Regulador do Porto- A. A. Garret, 1946



Esquema para o Plano Regulador do Porto- A. A. Garret, 1946



Esquema para o Plano Regulador do Porto- A. A. Garret, 1946

finalmente ao Plano Regulador do Porto, que conclui em 1952. Ambos os planos são finalmente aprovados, em 1950 e 1954 respectivamente pondo um ponto final na longa batalha que foi a Elaboração do Primeiro verdadeiro Plano Regulador para a cidade.

Assim, Garrett apresenta um plano que consistia em 16 páginas, divididas em 11 capítulos onde, passo a passo, delineava e fundamentava as propostas para a cidade. Ao longo destes capítulos aborda a situação actual da cidade e a sua população, o zonamento da cidade, o aspecto estético, o campo legislativo e, mais importante de todos, o esquema de comunicações, cuja descrição e justificação ocupa quase metade da totalidade das páginas do plano. “Perante a necessidade, sobretudo económica, de uma maior mobilidade regional, estes planos são marcados pela preocupação de, acrescentando à rede ferroviária e aos transportes navais, definir a componente rodoviária traçando e hierarquizando as vias de e para o Porto, num momento em que o transporte motorizado, público e privado, de passageiros e de mercadorias está em franca expansão”⁹⁸.

Por fim, o Porto tem um plano regulador, após muitos anos de estudos, muitas parcerias e muito investimento financeiro. No entanto, este trabalho de Almeida Garret acaba por ter ser algo superficial obtendo uma função mais representativa que, no fundo, não marca um ponto de viragem na história urbana desta cidade.

“Esse plano é para vós portuenses; é preciso que o tomeis como bem próprio; que lhe presteis o vosso apoio inteligente e desinteressado, colaborando com quem o tenha de executar; que sintais profundamente e cheios de satisfação que já não haverá razões para se não saber o caminho a andar para tornar o Porto numa modelar e bela cidade”⁹⁹.

⁹⁸ R.F, “O Porto onde eu nasci e cresci... (2)”, do Porto e não só; em linha: <http://www.doportoenaoso.blogspot.pt/2010/08/o-porto-onde-eu-nasci-e-cresci2.html>

⁹⁹ GARRETT, Almeida, Plano Geral de Urbanização; p,6

Esquema para o Pano Director da cidade do Porto- R. G. L.
Auzelle, 1962



O Plano Director da Cidade do Porto, 1962 *Robert Auzelle*

Em 1962, *Robert Gaston Léon Auzelle*¹⁰⁰ publica o seu “Plano Director da Cidade do Porto”. Este plano coincide com a crise económica e política da época de 60 e com a guerra colonial e o surto de emigração que se seguiram representando, ainda assim, um dos momentos mais marcantes no desenvolvimento urbano da cidade, perdurando por 3 décadas. A grande invocação deste plano é o recurso preferencial a elementos gráficos ao invés de apenas definir linhas gerais e orientações em texto. O texto fundamental deste plano encontra-se normalmente associado às imagens que ilustram as alterações propostas para a cidade, onde o autor explica o conteúdo das mesmas.

A estrutura do plano

O plano *Auzelle* consiste em 3 volumes e inicia-se com uma fotografia da cidade nos anos 60, um prefácio e uma introdução. O prefácio, da autoria do então presidente da Câmara, o engenheiro Machado Vaz faz referência ao Plano de Melhoramentos¹⁰¹ e às consequentes revisões ao plano Regulador vigente¹⁰², clarificando assim a necessidade de um novo estudo para a urbe portuense. De seguida, apresenta a introdução onde o autor explica a estrutura e a apresentação do seu plano.

No primeiro volume, que *Auzelle* divide em três capítulos, faz uma introdução histórica da cidade, uma apresentação do estado actual da mesma e o levantamento sobre as suas principais características e problemas¹⁰³ e finalmente uma apreciação da componente demográfica e da sua evolução, ao longo dos capítulos 1, 2 e 3, respectivamente.

¹⁰⁰ Em 1931, frequenta a École Nationale Supérieure des Beaux Arts (ENSBA) e em 1936 o Institut d'Urbanisme de l'Université de Paris (IUUP), onde se formou em 1942 e se tornou professor, em 1945. Trabalhou para o MRU (Ministère de la Reconstruction et de l'Urbanisme) e publica com Ivan Jankovic, a partir de 1947, uma Encyclopédie de l'Urbanisme. Em 1958 é encarregado com Jankovic de formular um novo estudo para La Defense em Paris e entre 1969 e 1972 elabora em colaboração com Hector Patriotis um outro projecto para La Defense. Foi também presidente da Academia Francesa de Arquitectura de 1976 a 1983 data da sua morte.

A partir de 1956 inicia os estudos do Plano Director de Cidade do Porto, concluindo-os 6 anos depois.

¹⁰¹ “Os Melhoramentos da Cidade” de Cunha Morais

¹⁰² Plano Regulador, de Antão de Almeida Garrett

¹⁰³ Este capítulo está ainda dividido em 5 itens: Porto, centro administrativo; Porto, centro de negócios financeiros, comerciais e industriais; Porto, centro intelectual e artístico; Porto, centro de repouso, de diversões e de turismo e Porto, centro de comunicações



Esquema para o Pano Direc-
tor da cidade do Porto- R. G. L.
Auzelle, 1962

No segundo volume do plano, *Auzelle* introduz um texto com “As grandes linhas do Plano Director” onde reúne todos os processos base para a sua proposta. Esta plataforma escrita é, por sua vez acompanhada por uma planta do Estado actual da cidade e uma planta síntese do plano director, ambas apresentadas à escala 1:5000. Em adição, são apresentadas também uma planta com os “Sistemas Viários do Plano Director e do Plano Regulador e uma “Planta da Definição da Altura dos Edifícios”, ambas à escala 1:10000. *Auzelle* conclui o volume com o “Regulamento de Aplicação do Plano Director” composto por 44 documentos divididos por 4 capítulos.

Por fim, o último volume do Plano encontra-se dividido em quatro partes e inicia-se com um conjunto de documentos que constituem uma justificação da parte do autor para inúmeras alterações ao Plano Regulador¹⁰⁴, em relação ao tração viário. De seguida *Auzelle* inclui 8 estudos de pormenor para a valorização de alguns sectores da cidade¹⁰⁵. Por fim, este volume apresenta um outro conjunto de documentos, desta vez respeitantes à “Implantação das Construções em Função da Insolação” que inclui ainda 8 exemplos de aplicação à escala 1:1000.

Robert *Auzelle* termina este volume e também o seu Plano Director com uma conclusão e a nomeação dos Autores e Colaboradores do Plano Director.

A estrutura da cidade

Robert *Auzelle* faz a análise de uma cidade em desenvolvimento e expansão, uma cidade na qual ainda se distinguem núcleos e limitada por uma cintura de muralha. Identifica assim um Porto com um perímetro urbano bem

¹⁰⁴ “Justificação das Alterações Introduzidas no Sistema Viário Previsto no Plano Regulador”: constituído por 20 documentos justificativos, com uma análise e comparação entre os dois sistemas viários.

¹⁰⁵ Arranjo da avenida Afonso Henrique; Arranjo da zona da Trindade; Arranjo da praça dos Poveiros; Arranjo da zona da Cordoaria; Arranjo da zona a sul das Antas; Zona da Pasteleira. Sector a nascente do Bairro Rainha D. Leonor; Novo Cemitério Oriental da Cidade.



Esquema para o Pano Director da cidade do Porto- R. G. L. Auzelle, 1962

definido, com vários novos pontos de crescimento mas que, “até à primeira metade do século XVIII, pode afirmar-se que o crescimento da cidade se processou de uma maneira anárquica, ao sabor das necessidades de momento”. Reconhece no entanto o papel do anterior Plano Regulador na correcção deste mesmo comportamento mas reconhece também a necessidade de revisão do mesmo devido à evolução demográfica da cidade¹⁰⁶. As infames ilhas do Porto foram uma consequência deste crescimento populacional que não parecia abrandar e foram também um dos principais motivos para a criação do Plano de Melhoramentos que estava então em vigor. *Auzelle* confere assim ao seu trabalho a missão de rever o plano Regulador de Ezequiel de Campos e ao mesmo tempo incluir os objectivos do plano de melhoramentos

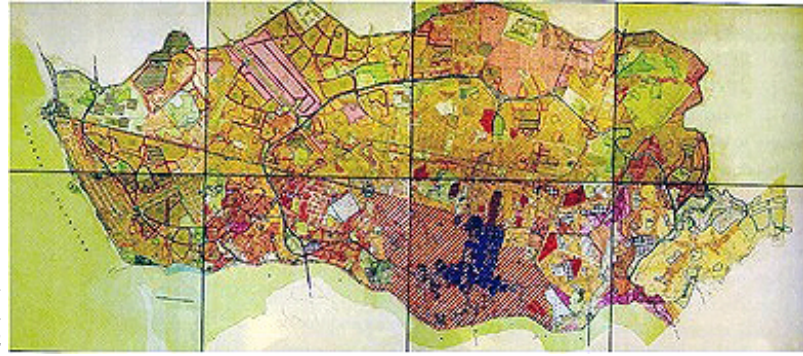
As grandes opções do Plano

Do mesmo modo que Ezequiel antes dele, *Auzelle* vê a cidade do Porto como uma autêntica capital regional, justificando assim a preocupação de planificar a cidade, propriamente dita, em função do futuro aglomerado portuense total, assegurando o máximo de coordenação com os concelhos vizinhos no quadro do Plano Regional em estudo. Assim, o seu Plano Director debruça-se com especial atenção sobre as vias de comunicação urbanas, as portas de entrada da cidade e a interligação dos núcleos periféricos, apresentando, para cada caso¹⁰⁷, um detalhado plano de intervenção. O Plano refere ainda que “o tráfego entre as duas margens do rio, assegurado até agora por uma única ponte, exige a multiplicação dos pontos de passagem. A jusante da actual encontra-se já em execução uma nova ponte, para facilitar as ligações entre o sul e o norte do País e prevê-se uma outra a

¹⁰⁶ O Porto até 1960 viu a sua população aumentar até atingir nesse ano mais de 310 mil habitantes o que conduziu os autores do Plano a considerarem para os anos 80 uma população de 365 mil habitantes, facto que nunca se veio a verificar, já que a população do Porto iniciou nestes anos o seu declínio, dado o início da guerra colonial e da emigração. O ano de 1881 é excepcional pois corresponde ao regresso de muitos emigrantes, em particular das ex-colónias.

¹⁰⁷ As suas Portas: o porto de Leixões; o aeroporto de Pedras Rubras (Francisco Sá Carneiro); os acessos à ponte Luís I (avenida da ponte e viaduto de Duque de Loulé); a ponte da Arrábida (então em construção); uma nova ponte em Campanhã (a futura ponte do Freixo); as vias de penetração a norte e a nascente da cidade.

Esquema para o Pano Director da cidade do Porto- R. G. L. Auzelle, 1962



montante, para tornar mais fáceis as comunicações entre as duas margens do rio; a ponte actual assegurará principalmente as relações de vizinhança entre os dois aglomerados”¹⁰⁸. As pontes referidas são a Ponte da Arrábida e a Ponte do Freixo, respectivamente. Sendo a primeira a concretização de uma ideia originária do início do século, que só em 1963 fica concluída, 11 anos depois do início da sua construção, e a segunda é uma proposta do Plano Director que vê apenas na década de 90 a sua conclusão. Estas novas travessias teriam como objectivo equilibrar o trânsito e libertar a anterior Ponte D. Luis I, para através das alterações propostas, lhe atribuir uma ligação mais directa com o centro urbano. A travessia do Douro é ainda possível através de um quarto elemento, referido no plano, no estrangulamento que liga as Docas 1 e 2 do Porto de Leixões: a Ponte Móvel.

Robert *Auzelle* Refere ainda o impacto” do novo aeroporto de Pedras Rubras na mobilidade e na própria evolução demográfica da cidade. Inaugurado em 1945 com voos entre o Porto e Lisboa mas, em 1956 que expandiu as suas linhas para Londres, que se tornaram serviços regulares aquando da criação do Plano.

No interior da cidade, o plano tem uma segunda preocupação que consiste na terciarização do Centro. Assim, para além das propostas de alteração da VCI que iria unir então as duas pontes rodoviárias sobre o Douro e da criação de um sistema estruturado por dois eixos principais¹⁰⁹, ambas medidas para a melhoria da circulação, *Auzelle* propõe a ampliação e transformação da zona central para um verdadeiro Centro de Negócios, que passaria a albergar maioritariamente a função terciária.

¹⁰⁸ AUZELLE, Robert; Plano Director; apud. R.F. “O Porto onde eu nasci e cresci... (2)”, Do Porto e não só; em linha: <http://www.doportoenaoos.blogspot.pt/2010/08/o-porto-onde-eu-nasci-e-cresci2.html>

¹⁰⁹ Eixo Sul - Norte (constituído por: ponte de D. Luís, avenida da Ponte, avenida dos Aliados, rua Camões, rua Faria Guimarães até à projectada Via de Cintura Interna) e Eixo Este - Oeste (avenida da Boavista, praça da República (constituído pela rua Gonçalo Cristóvão prolongada em túnel até à praça das Flores e daí até à estação de Campanhã).

Esquema para o Pano Director da cidade do Porto- R. G. L. Auzelle, 1962



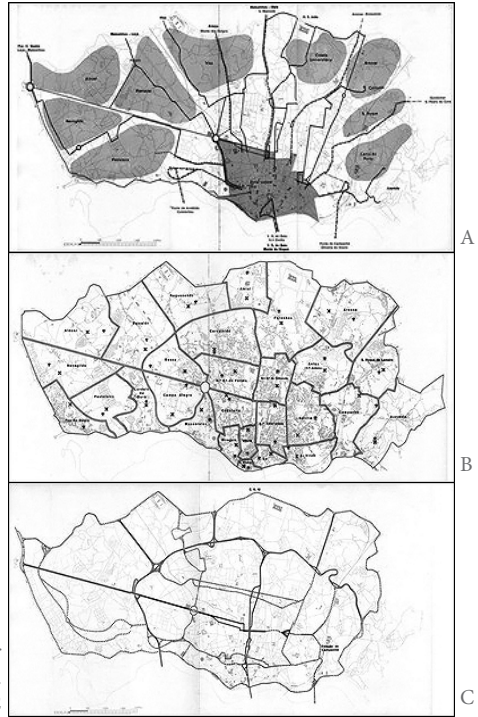
Relativamente à expansão da cidade, o plano sugere uma gestão dos trabalhos já começados através do plano de melhoramentos em vigor propondo, no entanto, uma homogeneização funcional dos espaços, a criação de uma divisão administrativa e uma reorganização das freguesias. Estes projectos permitiriam uma redistribuição mais eficiente dos equipamentos e serviços locais.

Auzelle atenta também nas marginais da cidade, ao propor intervenções tanto para a zona da Foz como ao longo da margem do rio Douro. O plano de expansão do Porto de Leixões, aplicado em 1955, consistia em parte na aquisição de terrenos para a construção de uma segunda doca. Este desenvolvimento gerou necessidades acrescidas, que o plano Director contemplava. No que toca a marginal fluvial, o autor dava continuidade à política de exploração turística referida nos planos anteriores, destacando a falta de equipamentos que explorassem o potencial de atracção turística e comercial para a zona, dando como exemplos restaurantes, esplanadas ou mesmo casas de chá.

Como parte do seu plano, referia ainda as questões do ensino e dos transportes da cidade do Porto. Relativamente ao primeiro tema, e com a elaboração de novas zonas residenciais, *Auzelle* refere a necessidade de equipar cada comunidade com os devidos estabelecimentos necessários, identificando ainda uma hipotética Cidade Universitária¹¹⁰ como um dos temas essenciais a esta questão, imprescindível para o desenvolvimento técnico e cultural da Capital do Norte. Por outro lado, aquando da e

da elaboração do Plano, a cidade do Porto é servida por uma rede com diversos meios de transportes colectivos urbanos e suburbanos. O plano vê o eléctrico, o mais comum e mais antigo

¹¹⁰ Com a instalação da Faculdade de Medicina no Hospital de S. João, coloca-se a hipótese de, à semelhança de Lisboa e Coimbra, criar no Porto uma Cidade Universitária, nos terrenos não construídos em torno do Hospital.



Esquemas para o Pano Director
da cidade do Porto- R. G. L.
Auzelle, 1962

dos transportes públicos como um objecto ultrapassado cujas restrições que impõem no tráfego são demasiado severas para a sua continuação¹¹¹ e, assim, aliado ao desmantelamento progressivo das redes de eléctricos, o plano propõe a sua substituição pelo troleicarro¹¹² e a consequente reorganização da rede de transportes.

A planta apresentada na imagem A, embora originalmente referente aos transportes, revela-se uma verdadeira síntese da concepção de cidade pretendida por *Auzelle*. Assim, o autor exemplifica o reforço do centro como zona terciária, a criação de um anel intermédio correspondente à cidade do século XIX e das primeiras décadas do século XX e o desenvolvimento e criação de novas zonas residenciais na periferia da cidade.

¹¹¹ O Plano Auzelle está, pela sua influência, na origem da incompreensível destruição que se concretizou no final do século XX, desta rede do mais popular e característico meio de transporte urbano do Porto.

¹¹² Os troleicarros, então com três anos de experiência na cidade, já que os de 1 piso tinham sido introduzidos em 1959 (os de 2 pisos são postos a circular em 1966). Estes transportes permitiriam reduzir o número de veículos automóveis na cidade, diminuir o congestionamento das vias e tornar assim a cidade mais agradável para os peões.

PORTO NO SÉCULO XXI



P.D.M. do Porto, Planta de ordenamento 03 - Hierarquia da Rede Rodoviária



CREP - Circular Regional Externa do Porto, Construção do troço que faz a ligação de Medas, em Gondomar, a Lever em Vila Nova de Gaia



V.C.I. - Via de Cintura Interna do Porto

“O Porto assiste actualmente a uma fase de degradação rápida da qualidade de vida que oferece aos seus habitantes/Vive agora, o envelhecimento típico de qualquer cidade após um período de grande eficiência e vitalidade em que se maximizaram as suas potencialidades funcionais”¹¹³.

As últimas três décadas do século XX representam uma pequena parcela temporal, mas também uma época de grandes alterações no nosso país, que extinguiu em 1974 um regime ditatorial salazarista e aderiu, em 1986 à C.E.E.¹¹⁴. As oportunidades geradas pelo liberalismo aliadas aos apoios prestados externamente foram responsáveis por esta fase de intensa transformação. Uma das principais mudanças foi a reforma no poder local da qual originou a obrigatoriedade de cada município possuir o próprio PDM¹¹⁵.

Foi assim que, em 1993, através da coordenação de Duarte Castel-Branco¹¹⁶, a cidade do Porto oficializa o seu novo Plano Director: um momento de viragem na urbanidade portuense que marca uma nova era em que o PDM deixa de ser um guia baseado em elementos gráficos para ser a Lei, composta por regulamentos rigorosos.

Este novo plano não traduz alterações profundas da circulação mas estabelece uma hierarquia que transforma a V.C.I.¹¹⁷ e a C.R.E.P.¹¹⁸ nos dois eixos fundamentais de circulação rodoviária. Durante a vigência do PDM, a cidade inaugura, em 1999 o Museu de Serralves¹¹⁹, um agente dinamizador muito importante tanto no turismo, como na cultura da Cidade do Porto.

Por outro lado, este plano tem uma forte incidência nos índices de construção o que, ao contrário dos seus antecessores,

¹¹³ MONTEIRO, Ana; *O Porto e os Portuenses no final do Séc. XX*, “Geografia I” – Revista da Faculdade de Letras.

¹¹⁴ Sigla para Comunidade Económica Europeia, hoje União Europeia.

¹¹⁵ Sigla para Plano Director Municipal.

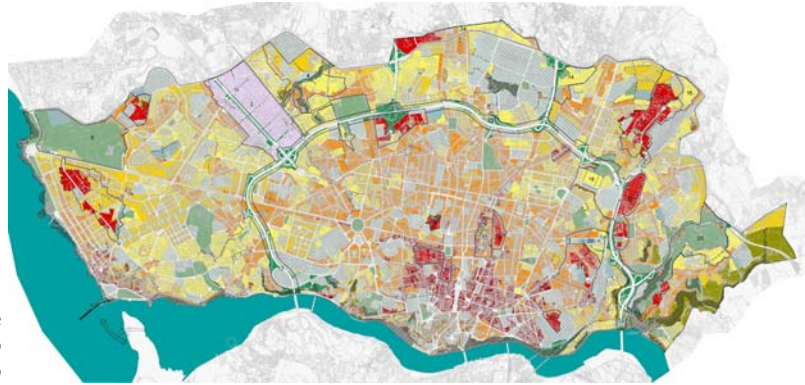
¹¹⁶ Duarte de Castro Ataíde Castel-Branco - Nasce em Macau em 1927 e diplomou-se em Arquitectura com 20 valores, no Porto. Completa a sua formação com estudos de urbanismo em Itália e França e, a partir daí desenvolveu intensa actividade como professor, urbanista e arquitecto. Com muita obra feita em Abrantes, onde vive, colabora no Plano Director de Lisboa e no Plano Geral de Urbanização e Plano Director Municipal do Porto.

¹¹⁷ Sigla para Via de Cintura Interna. Inaugurada em 1963, com a conclusão do troço que ligava a Ponte da Arrábida até à antiga Rotunda de Francos, esta Via só é terminada em 2007 com a conclusão dos 1.300 metros que faltavam para fechar o anel. A VCI é agora é uma auto-estrada em forma de anel que contorna a zona central dos núcleos urbanos do Porto e de Vila Nova de Gaia.

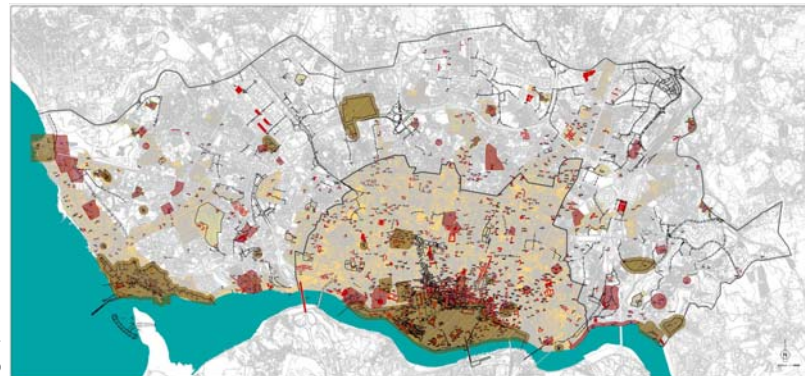
¹¹⁸ Sigla para Circular Regional Externa do Porto. Inaugurado o primeiro troço em 2002, ligando o Picoto a Espinho, a totalidade do traçado só é concluído em 2011, com a ligação de Ermida ao Picoto. A CREP é agora uma verdadeira é uma auto-estrada portuguesa, com cerca de 6km que circunda a região do Grande Porto, contribuindo para descongestionar a VCI e facilitando as ligações entre o sul e o leste da região.

¹¹⁹ A sua construção é iniciada em 27 de Novembro de 1996, com o lançamento da primeira pedra e, em 6 de Junho de 1999 o museu é inaugurado, com a exposição “Circa 1968”.

P.D.M. do Porto, Planta de ordenamento 01 - Qualificação do Solo



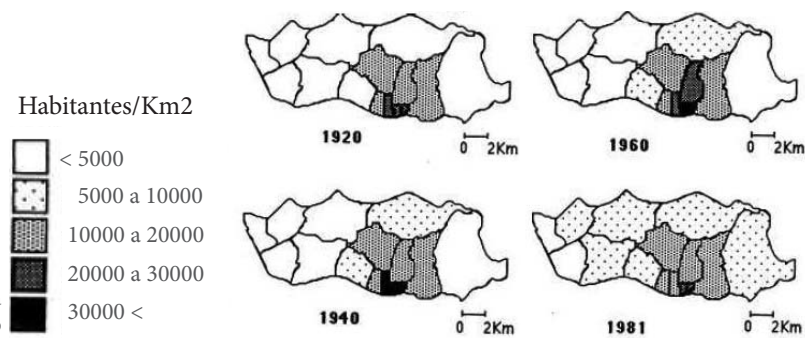
P.D.M. do Porto, Planta de ordenamento 02 - Património



P.D.M. do Porto, Planta de Condicionantes



Gráfico da Evolução demográfica na Cidade do Porto



permitiu o aparecimento de estruturas de grande porte onde anteriormente não seriam toleradas. Além deste exemplo, com o passar dos anos foram detectados alguns desajustes no plano director o que motivou uma revisão do mesmo.

Deste modo, “sob proposta da Câmara Municipal, a Assembleia Municipal do Porto aprovou, por deliberação de 2 de Junho de 2005, a revisão do respectivo Plano Director Municipal”¹²⁰, sob a coordenação de Manuel Fernandes de Sá¹²¹. Esta revisão que irá ser concluída em Fevereiro do 2006 irá maioritariamente rever as opções mais problemáticas do plano anterior e aplicar uma correcção nos índices de construção, a favor de um espírito de colmatação e de continuidade urbana que visava proteger o carácter morfológico das diferentes zonas da cidade. Ainda, os novos regulamentos representam uma mudança muito importante na relação com o Douro que irá repercutir-se num redesenho da quase totalidade da marginal portuense. As novas directrizes do plano irão também ser responsáveis pela expansão da já conceituada Universidade do Porto, com a abertura dos Pólos II e III, na Asprela e no Campo Alegre, respectivamente, e com a inauguração da Faculdade de Farmácia e o Instituto de Ciências Sociais na zona centro, difundindo assim o ensino universitário um pouco por toda a cidade do Porto.

Paralelamente a este desenvolvimento, será importante referir um novo fenómeno, que começava a surgir após a década de 60, quando, ao contrário das freguesias periféricas que continuavam a crescer, a zona centro do porto começava a perder densidade populacional. Este êxodo urbano, então uma opção das classes mais altas vai –se tornando, ao longo do século, uma tendência até, nos dias que correm, se transformar num verdadeiro

¹²⁰ Sá, Manuel Fernandes de, *Plano Directo Municipal do Porto*; p.1

¹²¹ Manuel Pinheiro Fernandes de Sá nasce no Porto, em Agosto de 1943. Em 1968 licenciou-se em Arquitectura pela Escola Superior de Belas Artes do Porto e, em 1970, especializou-se na área de Planeamento Urbano e Regional na Universidade de Manchester, em Inglaterra. Em 1972, lecciona na ESBAP, transferindo-se depois para a FAUP, onde continua a ensinar com a categoria de Professor Catedrático. Desenvolve também actividade como arquitecto e especialista em requalificação urbana e de espaços públicos. Trabalha para os governos de Guiné-Bissau e S. Tomé e Príncipe, Lisboa - Projecto de Urbanização da Avenida da Liberdade (1991-1993) – e no Porto, responsável pelo arranjo urbanístico da zona ribeirinha portuense. Foi também coordenador técnico do Processo de Revisão do Plano Director Municipal do Porto, assessor do Plano de Urbanização de Santiago de Compostela (1988-1989) e coordenador do Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo da FAUP.



Vista aérea do Parque da Cidade do Porto



Vista do interior do Parque da Cidade do Porto



Vista aérea do Parque da Cidade do Porto

problema. Como consequência deste decréscimo demográfico urbano, surge também um novo modelo habitacional e de vida que consiste na comutação. Com a oferta de condições muito acima das existentes na zona ribeirinha e o melhoramento da mobilidade e dos transportes, inúmeras famílias optam por habitar a zona periférica, apesar de manter todas as suas actividades no centro da cidade, regressando a casa no final do dia apenas para passar a noite.

Na viragem do século, a noção do centro da cidade sofreu uma mutação. A Câmara do Porto, perante um aumento das verbas provenientes tanto do Orçamento Geral do Estado como de programas europeus¹²², vai financiar a reabilitação do agora considerado Centro Histórico da cidade do Porto, que fica então sujeito a um controlo e regulamento muito rígidos. Vários esforços são feitos no sentido de desafogar esta zona ao, por exemplo, desviar o trânsito,¹²³ tornando certas vias exclusivamente pedonais. Surgem também grandes alterações marcadas por eventos realizados tanto na cidade como a nível nacional como por exemplo a inauguração da rede de metro e o acolhimento do Campeonato Europeu de futebol de 2004.

Por outro lado, a cidade do Porto é agora uma cidade mais focada na potenciação da qualidade de vida sendo disto reflexo o investimento feito na redução da poluição e higiene em geral, ao proceder ao “encerramento de fábricas e ao investimento na remodelação da rede de saneamento e construção de duas novas estações de tratamento de águas residuais (...) tendo em vista a despoluição do Douro”¹²⁴ e no próprio ambiente ao criar diversos novos parques para a cidade. De entre os mesmos, destaca-se o Parque da Cidade, com 40 hectares, localizado na marginal

¹²² Exemplos de programas: Candidaturas a património da humanidade; candidatura a Cidade Europeia da Cultura; o Urban, o Procom e o PER

¹²³ A conclusão das pontes do freixo, de S. João (1991) e mais recentemente da ponte Infante D. Henrique foi muito importante para este aspecto.

¹²⁴ FERNANDES, José A. V. Rio; *Porto: um percurso urbano*; p. 14

Cidade do Porto à noite -
Imagem captada por satélite



Vista Nocturna da Ponte
D. Luis I



marítima, um elemento já cobiçado desde o plano regulador de Almeida Garrett, e que é inaugurado em 1993 e finalizado em 2002, com a construção da Frente Marítima. O Parque da Cidade do Porto é agora o maior parque urbano nacional estendendo-se ao longo de 83 hectares até ao Oceano Atlântico¹²⁵.

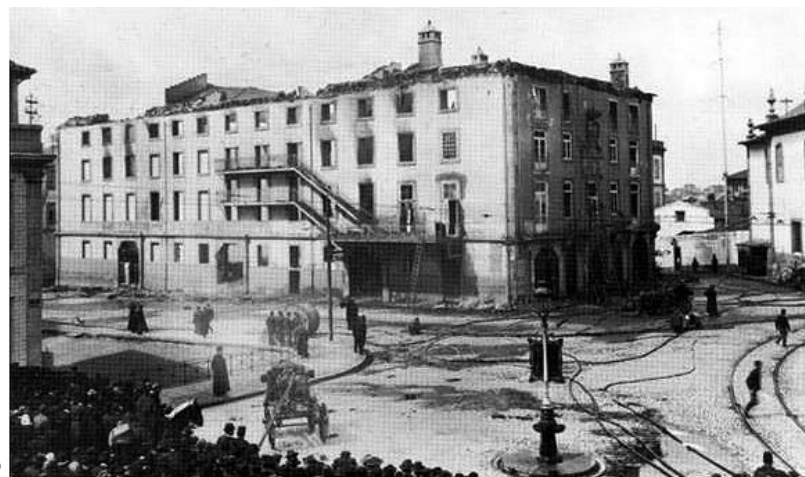
No entanto, a conclusão da V.C.I. mantém-se como a obra de maior impacto a nível territorial finalizada em 2007. A conclusão tardia do seu extremo oriental levou a que, por oposição, houvesse um grande desenvolvimento da área ocidental, transformando fortemente toda a zona da Boavista. “Este desenvolvimento a ocidente ver-se-ia favorecido também pela proximidade de áreas residenciais onde abundam indivíduos com médio e elevado poder de compra e especial abertura à novidade e ainda pela maior facilidade de edificar grandes volumes, dada a estrutura fundiária e inexistência das restrições que vigoram na parte mais antiga da cidade”¹²⁶. Esta evolução territorial vai acentuar o processo de periferização verificado na cidade ao transformar a zona num “segundo centro urbano”, mais moderno, com melhores condições e usufruído por uma comunidade de maior poder económico. Este crescimento na Boavista vai contrastar fortemente com o progressivo êxodo do centro urbano, que vê um aumento significativo dos espaços devolutos, consistindo já um número preocupante. A este momento de fuga demográfica associa-se a proliferação de espaços de comércio destinados a uma classe empobrecida e uma consequente identificação do local com insegurança e actividades ilegais, responsáveis por uma transformação radical da ideia da zona da ribeira na mente dos habitantes. O que foi outrora um espaço de eleição é agora considerado uma área pobre, insalubre, em nada apetecível às novas gerações. Assim, de certo modo acompanhando

¹²⁵ Segundo informação disponibilizada em linha pela CMP em: <http://www.cm-porto.pt/>

¹²⁶ FERNANDES, José A. V. Rio; Porto: um percurso urbano; p. 14



Interior do Teatro de S. João,
antes do incêndio



Teatro de S. João, após o incêndio



Teatro de S. João, após a sua
recuperação

a tendência nacional, o centro histórico vai progressivamente sucumbir numa zona de memória onde o único sector que se mantém é o turismo e os poucos programas que se associam.

Perante a posição hierarquicamente superior do sector terciário na produção de mais-valia, especialmente em espaço urbano, a cidade do Porto perde então, paralelamente a grande densidade populacional e grande parte das unidades industriais existentes, restando um centro quase puramente terciário e administrativo, um verdadeiro C.B.D.¹²⁷ Começa então a questionar-se a ideia de cidade, de centro e de periferia. O centro urbano é agora um espaço de difícil acessibilidade¹²⁸ contrastando fortemente com um núcleos residênciais periféricos, tal como as grandes superfícies comerciais que proliferam nas redondezas das cidades, oferecendo espaços privilegiados de lazer e passeio.

No entanto, a viragem do século parece ter despertado a cidade para este problema urbano, trazendo assim inúmeras iniciativas para combater este fenómeno. “Contrariando esta dinâmica de estagnação e perda, destacam-se o centro comercial Via Catarina e a loja FNAC da Rua de Santa Catarina, assim como a recuperação dos cine-teatros S João, Coliseu e Rivoli. Com a eleição da cidade para Capital Europeia da cultura em 2001 e uma vez aprovada a candidatura da zona histórica para património da humanidade, a CMP decidiu apostar num concurso de ideias para a requalificação do centro. Foi então desenvolvido uma operação de consulta na qual várias equipas de arquitectos entregaram propostas de intervenção no centro histórico. Esta iniciativa, com o nome “Porto 2001 – Regresso à Baixa”, foi crucial na reabilitação da mesma, tendo dela resultado “ 14 propostas que sintetizam modos de interpretar a cidade, sugerem princípios de actuação e,

¹²⁷ Sigla para Central Business District; tal como proposto por Robert Auzelle.



Vista aérea da Cidade do Porto



Metro do Porto, na travessia do Douro sobre a Ponte D. Luis I



Aeroporto de Sá Carneiro

concretamente, apresentam propostas de intervenção, que foram a base do debate que esteve na base da definição do programa de requalificação da Baixa Portuense a promover pela Porto 2001, SA”¹²⁸.

“É desse processo que aqui se deixa testemunho. Afinal, um testemunho do início de uma transição de fase que se quer irreversível e que irá deixar na Baixa do Porto marcas definitivas de “capital europeia””¹²⁹.

O Metro do Porto desempenhou também um papel fundamental neste reinvestimento, tendo a sua existência possibilitado e motivado o financiamento para mais intervenções do tipo. Por sua vez, o Aeroporto de Sá Carneiro¹³⁰, teve uma contribuição igualmente relevante para a cidade e mais especificamente na revitalização da zona centro quando em 2009, se associou a uma companhia de voos *low cost*¹³¹. Não só esta alternativa mais económica, mas também o facto de o Aeroporto ser servido directamente pela linha “E” do metro do Porto, na altura algo quase exclusivo na Europa que garantia uma rápida e fácil acessibilidade ao centro da cidade, tornou a cidade um destino bastante apelativo para uma nova classe turística e foi assim responsável por uma maior afluência à mesma.

Este novo século apresenta ainda uma forte aposta cultural já que, durante o mesmo, são criados ou recuperados vários equipamentos. O tribunal e Cadeia da Relação, a Biblioteca Municipal Almeida Garrett e o Auditório Nacional de Carlos Alberto são alguns dos exemplos de entre os quais, o que mais se destaca é a Casa da Música.

Mais recentemente, podemos encontrar inúmeras tentativas, tanto a nível de investimentos privados como a nível académico, de

¹²⁸ CUNHA, Paulo Sarmento apud. Grande, Nuno, *PORTO 2001 . Regresso à Baixa*, p. 11

¹²⁹ LAGO, Teresa apud. Grande, Nuno, *PORTO 2001 . Regresso à Baixa*, p. 9

¹³⁰ Em 1990 deu-se a inauguração de uma nova aerogare e na altura a designação das instalações passou de Aeroporto de Pedras Rubras para Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Foi assim homenageado o primeiro-ministro Francisco Sá Carneiro, falecido a 4 de Dezembro de 1980 num desastre de avião em Lisboa quando viajava precisamente para Pedras Rubras.

¹³¹ A 4 de Julho de 2009, a Ryanair anuncia a abertura da sua 33ª base, no Aeroporto Francisco Sá Carneiro, fazendo história como a primeira companhia estrangeira a “fixar-se” nesta infra-estrutura com dois aviões permanentes.

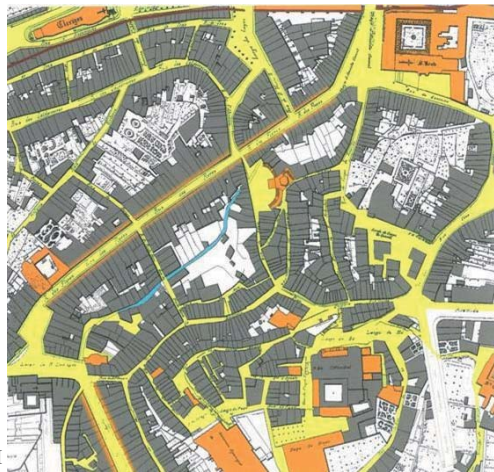


Vista nocturna das margens do Douro

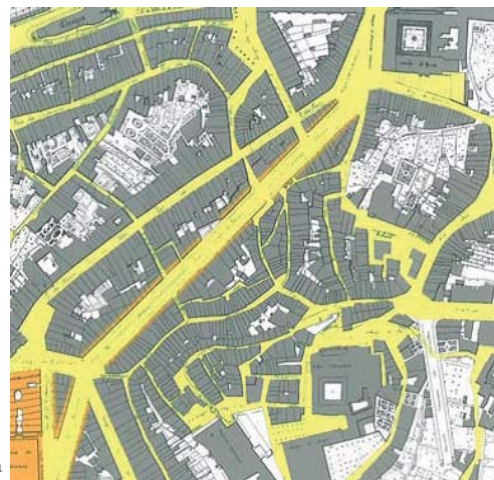
encontrar uma solução para devolver a dignidade, actividade e densidade aos centros urbanos. Como exemplos poderão ser referidos o programa 1ª avenida ¹³², uma colaboração da CMP e da Porto Vivo SRU para a dinamização económica e social da baixa do Porto, ou mais precisamente, a intervenção na Avenida dos Aliados e sua envolvente, ou ainda o programa “Arrebita Porto”, uma iniciativa de um pequeno grupo de arquitectos e uma aposta no empreendedorismo social para combater o abandono do centro da cidade. Ainda, durante as visitas feitas ao Porto para a elaboração desta prova de dissertação, foi possível constatar o constante trabalho de manutenção por parte do município relativamente ao seu maior tesouro urbano – a baixa portuense.

¹³² Apresenta em candidatura em 2009 e é aprovado em 2010 pelo Programa Operacional Temático Valorização do Território (POVT) e pela Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano (DGOTDU).




**A BURGUESIA HOJE. A MODERNIDADE NA CIDADE
HISTÓRICA**



Porto nos finais do século XVIII



Porto oitocentista

-  Espaços públicos
-  Espaços edificados
-  Novas construções e edifícios singulares

REABILITAÇÃO DA VIELA DO ANJO

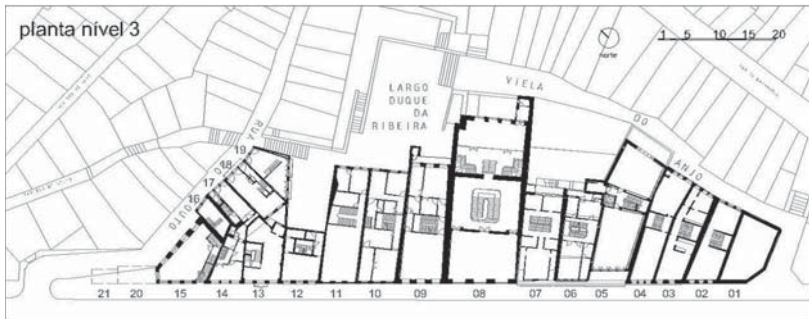
Breve nota histórica

Rua Mouzinho da Silveira surge no século XIX como uma das grandes alterações do centro histórico urbano. A sua abertura pretendia, por um lado, responder ao crescente movimento automóvel ao complementar a rede viária existente e, por outro, servir para escoar o trânsito resultante da travessia do Douro à cota baixa. Esta transformação permitiu ainda a resolução da situação do Rio da Vila e de todos os problemas associados ao mesmo¹³³. Os comerciantes de então, perante um novo arruamento com melhores condições, apressam-se a instalar os seus ofícios na Rua Mouzinho da Silveira sem que, no entanto, optem por aí residir. Isto acontece numa altura em que o conceito de habitação já é quase sempre distinto do local de trabalho e o comércio se transforma, equipando montras e expondo os produtos, de maneira a apelar ao consumidor. “A actividade económica passa a ser muito mais intensa, diversificada e especializada e até mesmo mais cosmopolita¹³⁴” Ao nível da Viela do Anjo, há uma diferença de cotas entre os dois estreitos arruamentos que a constituem, sendo notórias as más condições tanto no espaço público como nas

¹³³ O Rio da Vila era, nesta altura, um local obsoleto e insalubre, que representava um foco de doenças e maus cheiros, numa época em que as preocupações higienistas ganham renovada relevância na estruturação urbana.

¹³⁴ Documento estratégico, para o quarteirão Porto VIVO; p. 7

Localização do Quarteirão Porto Vivo



Plantas do Projecto de Intervenção

próprias habitações. Este estado de degradação, aliado a infra-estruturas deficientes resultava numa área comprometida no que toca a higiene e salubridade.

Após o 25 de Abril e, através do CRUAR¹³⁵, a cidade inicia um processo de reabilitação e valorização do seu centro histórico que, começando por ser um projecto pioneiro e um verdadeiro alerta a nível nacional para este problema, acaba por, em 1991, ser bem sucedido na candidatura para património da Humanidade da UNESCO. Foi neste contexto que, em 1993, ao abrigo do recente Projecto-Piloto do Bairro da Sé surgiu a oportunidade para requalificar um espaço já praticamente perdido para a cidade: a Viela do Anjo.

A reabilitação da Viela do Anjo foi realizada sob a alçada da Câmara Municipal do Porto, através dos arquitectos José António Barbosa e Pedro Guimarães. Esta intervenção incidiu sobre o interior do quarteirão que delimita a Viela do Anjo com a pretensão de consolidar o edificado já em estado avançado de degradação e qualificar o espaço público. Assim, através da demolição de alguns elementos precários no miolo do quarteirão é criada uma nova praça, denominada Largo Duque da Ribeira, que para além de albergar dois pisos de estacionamento subterrâneo para os residentes, tem ainda a função de, através de uma ligação directa com a Rua Mouzinho da Silveira, reintegrar a Viela do Anjo no público urbano.

Perante um dos arruamentos mais estreitos do centro histórico portuense, cujas condições precárias comprometiam tanto a utilização do espaço público como das próprias habitações, os arquitectos Barbosa e Guimarães fizeram uma opção drástica. Através de uma política de demolição, a sua intervenção consistia

¹³⁵ CRUAR¹³⁵ – Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo. Foi a entidade responsável pela recuperação e reabilitação do Centro Histórico do Porto, em Portugal, entre 1974 e 2003. Seguindo os princípios da Carta de Veneza, o CRUAR entendia o Centro Histórico com um valor patrimonial global que incluía, para além de valores históricos, arquitectónicos e estéticos, também uma realidade social e cultural.



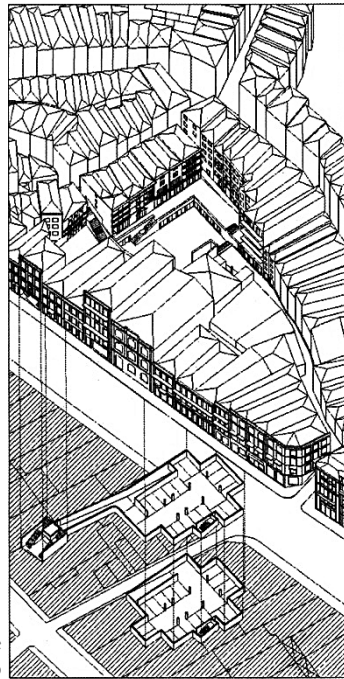
Alçados da unidade de Intervenção



Alçados do edifício que faz a ligação da Viela do Anjo à Rua Mouzinho da Silveira



Axonometria do Projecto de Intervenção



na criação de um espaço público digno no interior do quarteirão anexo à Viela, e na ligação do mesmo à Rua Mouzinho da Silveira através da intervenção no interior de uma parcela com frente para os dois espaços. A nova praça Duque da Ribeira foi então dotada com ligações a diferentes cotas e três acessos distintos, numa tentativa que quebrar o isolamento característico da Viela. A criação deste largo possibilitou ainda a inclusão de dois pisos de estacionamento subterrâneo no projecto, que se destinavam exclusivamente a residentes e comerciantes locais e, por sua vez, foi-lhe destinado um equipamento com a ambição de dinamizar este novo espaço público urbano. Este equipamento está hoje ocupado pela “Loja da Reabilitação” da Porto Vivo, S.R.U¹³⁶. O projecto englobava ainda uma intervenção mais pontual nas parcelas limítrofes. A abertura do novo largo obrigou à demolição parcial de algumas destas construções e era da responsabilidade dos arquitectos supervisionar a sua reconstrução, tal como a manutenção das restantes. Dentro de todos estes trabalhos, destacam-se o conjunto de habitações na Rua do Souto, cuja frente para o interior do quarteirão foi totalmente reconstruída e o lote que serve de porta para a praça, cuja intervenção serve de referência para todo o projecto.

Numa segunda fase e 12 anos mais tarde, em Janeiro de 2005, o “Conselho de Administração da Porto Vivo, SRU, deliberou a definição de Unidade de Intervenção correspondente ao Quarteirão Porto Vivo”. Delimitado pela Rua do Souto,

Largo Duque da Ribeira, Viela do Anjo, Rua da Ponte Nova e Rua de Mouzinho da Silveira. O quarteirão situa-se na Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU), dentro da área Património Mundial, classificado pela UNESCO ¹³⁷.

¹³⁶ A Porto Vivo, SRU – Sociedade de Reabilitação da Baixa Portuense S.A., é uma sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, cujos accionistas são o Instituto Nacional de Habitação (INH) e a Câmara Municipal do Porto (CMP), que tem como missão promover a reabilitação e reconversão urbanas da Baixa Portuense, nos termos do Decreto-Lei 104/2004, de 7 de Maio.

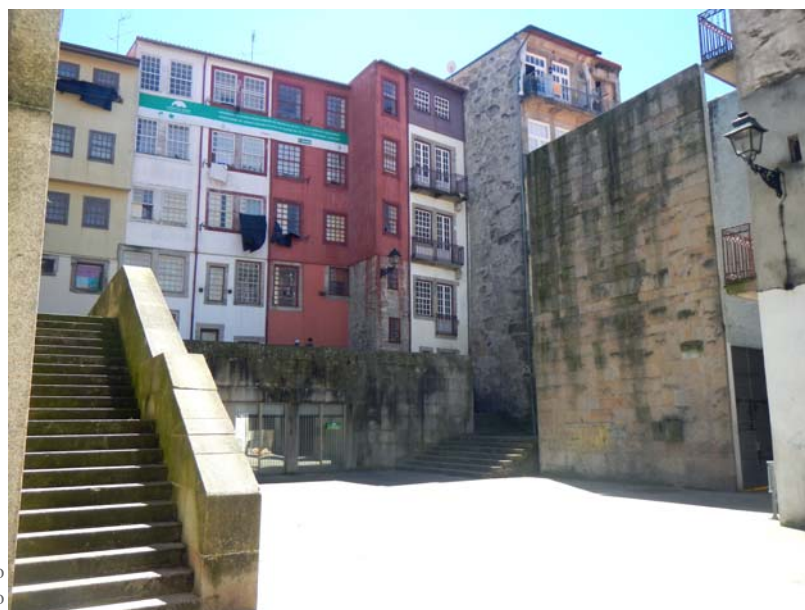
¹³⁷ Documento estratégico, para o quarteirão Porto VIVO; p. 5



Vista do interior da Viela do Anjo



Acesso à Viela do Anjo a partir da Rua Mouzinho da Silveira



Vista nocturna das margens do Douro

Por se encontrar na zona de protecção, foi constituído Imóvel de Interesse Público e tornou-se assim uma oportunidade para a SRU que se depara com um conjunto de 21 edifícios dos quais mais de metade estão gravemente degradados e a precisar de intervenção profunda. Após uma primeira análise, o veredicto indica que “as características físicas deste quarteirão, bem como a sua localização sugerem um programa de funções que articule habitação, comércio e serviços, nomeadamente de apoio ao turismo. Pretende-se também que este quarteirão integre o eixo da juventude, a consolidar desde o Pólo 0 da Universidade do Porto até à Sé”¹³⁸. Para a eficiente dinamização local, a estratégia passa pela integração de Associações juvenis e a consequente criação de espaços multifunções para escritórios, *ateliers* ou outros serviços. Ainda, está a ser considerada a adição de uma unidade hoteleira no topo Sul do quarteirão numa tentativa de recriar “a importante estalagem do Anjo da Guarda da qual existem relatos desde o século XV”¹³⁹. Por último, no nível térreo voltado para a Rua Mouzinho da Silveira, a ideia será privilegiar a tradicional actividade comercial e conjugá-la o mais possível com as outras actividades integradas no quarteirão.

¹³⁸ Documento estratégico, para o quarteirão Porto VIVO; p. 17

¹³⁹ Documento estratégico, para o quarteirão Porto VIVO; p. 17

Esta intervenção é, no entanto, um projecto para muitos anos e continua, de facto, em actividade, sendo a eterna busca por financiamento um dos principais obstáculos não só para este exemplo, mas para todo o trabalho desenvolvido para SRU. Neste momento o quarteirão Porto Vivo continua a precisar de manutenção, em alguns casos ainda a um nível bastante profundo. Este estado de degradação torna-se ainda mais grave pela associação inevitável à insegurança, ao consumo de drogas e a outras actividades ilegais que ocorrem em toda a zona circundante. Sendo ainda um local recluso, a Viela do Anjo é agora um local mais facilmente acessível à cidade mas, infelizmente, um local que a maioria evita.

Localização do Quarteirão das
Cardosas



QUARTEIRÃO DAS CARDOSAS

Breve nota histórica

O caso de estudo seguinte é comumente referido por Quarteirão das Cardosas, devido à presença do Palácio das Cardosas, no seu lado Norte, e é delimitado a Poente pelo Largo dos Lóios e Rua de Trindade Coelho, a Nascente/Sul pela Praça de Almeida Garrett e pela Rua das Flores, e a Norte pelo Passeio das Cardosas. Este conjunto, situado na fronteira do burgo medieval, dispõe de uma das mais privilegiadas localizações dentro da zona histórica do Porto, fazendo “a transição entre o centro histórico e a “Avenida”, a qual engloba a Praça da Liberdade, a Avenida dos Aliados e a Praça General Humberto Delgado e que, durante largas décadas, desde a sua construção no início do século passado (década de 10), se tornou a principal centralidade cívica, social e cultural da cidade¹⁴⁰. Apesar do crescimento posterior da cidade para outras zonas, até meados dos anos 80, esta zona a Sul da Avenida dos Aliados representou um espaço muito célebre tanto a nível social como também a nível cultural e económico, sendo sede de famosos estabelecimentos de restauração e de poderosas empresas da área financeira¹⁴¹.

¹⁴⁰ Documento estratégico, para o quarteirão das Cardosas; p. 18

¹⁴¹ Documento estratégico, para o quarteirão das Cardosas; p. 18



Vista aérea do quarteirão antes do começo dos trabalhos



Planta Cadastral da Unidade de Intervenção

Condição pré-existente

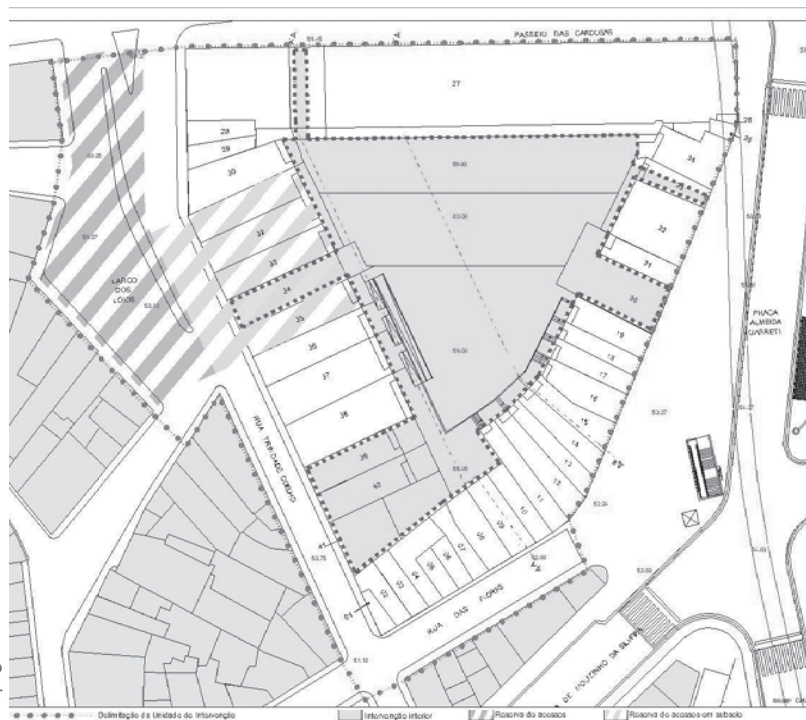
O interior deste quarteirão é actualmente constituído por uma amálgama de construções heterogéneas e inestéticas, que constituem um potencial foco de degradação e ameaça para a saúde e a segurança colectivas. Deste modo, qualquer intervenção realista neste quarteirão terá obrigatoriamente por base, a demolição quase integral das construções secundárias existentes no interior e a consequente substituição por infra-estruturas e/ou equipamentos de suporte ao quotidiano dos novos habitantes do quarteirão.

Por outro lado, este conjunto que integra a Zona Especial de Protecção definida como Zona Histórica do Porto¹⁴², apresenta características e um potencial bastante únicos que prontamente o tornaram uma unidade quase ideal para a intervenção da SRU. Dentro das mesmas será importante mencionar, por exemplo, a sua localização central, com frentes para a Praça da Liberdade e para a Estação de S. Bento e a integração na Praça Almeida Garrett, e também no Largo dos Lóios, que garantia não só uma boa exposição solar como também uma excelente acessibilidade ao quarteirão, e consequente integração nos espaços privilegiados de vivência urbana que o rodeiam. Ainda, a presença nobre do Palácio das Cardosas e o estado actual dos pisos superiores dos edifícios, na maioria devolutos, são também factores que potenciam a exploração deste quarteirão.

Objectivos e opções da proposta

A sua localização central, a sua importância patrimonial e urbanística no contexto do centro da cidade e a estrutura do edificado existente, tornam o Quarteirão das Cardosas um espaço em que se impõe uma intervenção ambiciosa, que induza

¹⁴² Constituído como Imóvel de Interesse Público (IIP51 – Dec. Nº. 67/97, de 31 de Dezembro de 1997). A Unidade de Intervenção das Cardosas é ainda abrangida pelas Zonas Especiais de Protecção (ZEP's) dos imóveis classificados (IIP's e IIM's) e Imóveis em vias de classificação (IVC's).



Planta de Síntese 1 - Intervenção interior

PORTO VIVO, Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuguesa, S.A.
 UNIDADE DE INTERVENÇÃO DO QUARTEIRÃO DAS CARDOSAS - Q 14017
 Proposta estratégica: Planta de síntese 1 - Intervenção interior
 Escala de 1/500



Cortes do Projecto de intervenção

mudanças, que introduza novidades, que fomente a discussão e que marque um novo padrão dentro da cidade consolidada¹⁴³.

¹⁴³ Documento estratégico, para o quarteirão das Cardosas; p. 18

Pretende-se então para esta unidade uma intervenção cuidada tanto no edificado como no espaço público de modo a assegurar uma relação urbana de simbiose com o envolvente. Será então essencial dotar este conjunto de novas funções de apoio ao uso residencial e turístico que garantam uma eficiente dinamização do espaço central do quarteirão e valorização do património edificado existente.

Para a concretização dos objectivos definidos, foram estabelecidas estratégias que passavam, em primeiro lugar, pela reabilitação de todas as parcelas pertencentes ao conjunto e, em especial do Palácio das Cardosas, no qual será integrado um Hotel de Luxo, com uma segunda frente para o interior do quarteirão onde irá, por sua vez, ser construída uma praça. Será também importante a criação de três acessos distintos para o interior do quarteirão, de modo a evitar que se torne uma área demasiado isolada. Outras propostas passarão, por exemplo, pela disponibilização de diversas áreas no piso térreo, e por vezes no primeiro, para uma função comercial de apoio ao quotidiano. Com uma oferta variada e qualificada associada a um aumento de espaços de restauração, estes espaços irão explorar a afluência humana atraída pelos espaços públicos envolventes e dar, assim, um uso frequente e regular a estes equipamentos, e atribuir ao espaço interior do quarteirão um carácter fortemente cívico. Este espaço interior será, por sua vez, trabalhado quase como um parque ajardinado, que irá oferecer espaço de lazer de qualidade à cidade. A este comércio mais residencial será ainda associado uma oferta com um cariz mais turístico de modo a explorar a

Vistado acesso ao Largo dos Lóios a partir do interior do quarteirão



Vista do interior do Quarteirão das Cardosas



Vista do acesso ao interior do quarteirão a partir da Avenida D. Afonso Henriques



proximidade com a unidade hoteleira, proposta para integrar o quarteirão.

Toda a actividade económica mencionada será ainda reforçada pela criação de espaços dedicados a escritórios, *ateliers* e outros serviços cujos proprietários poderão facilmente associar-se ao espaço residencial e que serão, por sua vez, suportados por pelo menos três pisos de estacionamento subterrâneo, por baixo do espaço central, agora liberto de todos os anexos e construções secundárias. Este parque no subsolo representa uma parte vital para a viabilização desta proposta, criando estacionamento não só para os residentes, mas também para hóspedes do Hotel ou mesmo para visitantes.

Estado Actual

Numa fase avançada da intervenção, mas ainda longe de concluído, o interior do quarteirão das Cardosas já é um espaço público, aberto e arejado, constituído por uma pequena praça e um jardim. Apesar de fortemente marcado pela presença das equipas de construção e os seus equipamentos, este novo elemento urbano já atrai inúmeros pedestres curiosos para o seu interior que se revela uma lufada de ar fresco pelo claro contraste com as congestionadas e sobrelotadas ruas envolventes. Já inaugurado, o “Hotel Intercontinental”, lembra a glória passada do palácio e reclama para este conjunto alguma actividade turística suportada pelo já activo parque de estacionamento subterrâneo. Apesar do reconhecido valor destes trabalhos, a intervenção da SRU não tem sido totalmente pacífica. A delimitação exacta da área a intervir poderá facilitar os processos burocráticos entre as partes envolvidas mas, por outro lado, contribui para uma alienação destas unidades que após a intervenção, contrastam fortemente com a aura secular

Vista panorâmica do interior do
quarteirão das Cardosas



Vista panorâmica do interior do
quarteirão das Cardosas



Vista do interior do quarteirão
das Cardosas

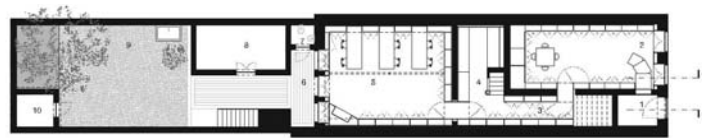


Vista do interior do quarteirão
das Cardosas



e por vezes desgastada de toda a área envolvente, criando verdadeiros oásis no interior das cidades. Este vinco entre o existente e o reabilitado tem sido um factor polémico nas intervenções por parte da SRU em geral mas neste caso específico existe um outro facto que tem sido criticado. Na modernização pretendida do edificado característico portuense, os trabalhos poderão ter caído no exagero e a inclusão de elementos pouco característicos transformado o que deveria ser um retrato numa espécie de caricatura da arquitectura da cidade do Porto.

Localização do número 44 da
Rua Álvares Cabral



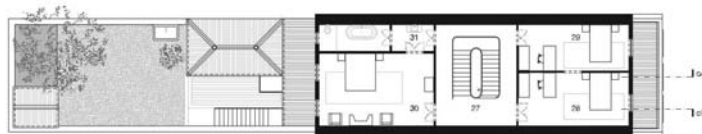
PLANTA PISO -1
1. ENTRADA | 2. SALA DE REUNIÕES | 3. CORREDOR | 4. SERVIÇOS | 5. ATELIER | 6. PATIO | 7. L.S. | 8. LAVANDARIA | 9. JARDIM | 10. CASA DE JARDIM



PLANTA PISO 0
1. ENTRADA | 11. BIBLIOTECA | 12. ANTE-CÂMARA | 13. ESCADA | 14. ARRUMOS | 15. SALA | 16. VARANDA | 17. L.S. | 18. COZINHA



PLANTA PISO 1
19. PATAMAR ESCADA | 20. ANTE-CÂMARA | 21. ESCRITÓRIO | 22. ANTE-CÂMARA | 23. SALA DE BANHO | 24. QUARTO | 25. VARANDA | 26. L.S.



PLANTA PISO 2
27. PATAMAR ESCADA | 28. QUARTO | 29. QUARTO | 30. QUARTO | 31. L.S.

Plantas do Projecto de Reabili-
tação

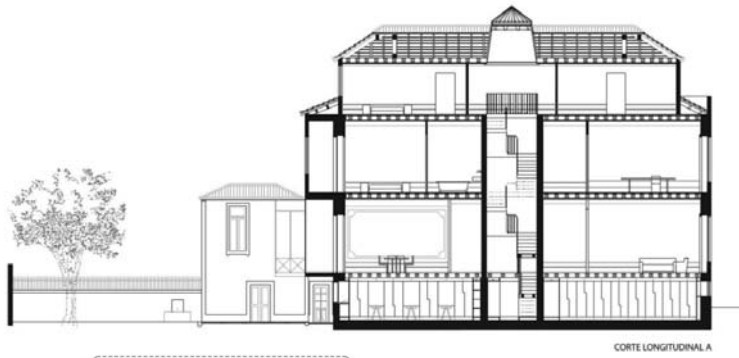
ÁLVARES CABRAL 44 - PEDRA LÍQUIDA

Como último caso de estudo, escolhi não uma proposta de intervenção no desenho urbano, mas sim uma abordagem sobre uma habitação portuense, do *Atelier* Pedra Líquida, que a transforma numa Casa-*Atelier* para uso próprio. Foi escolhido este exemplo não só por representar uma alternativa viável e actual para a quase obsoleta habitação burguesa, mas também por se localizar no Quarteirão que outrora pertenceu à Quinta de Santo Ovídio. Por último, mas não menos importante para esta selecção, a ambição desta intervenção foi a de recuperar a habitação para uso próprio e a integração do respectivo ofício no edifício, que remonta para o modo de habitar burguês e verdadeiramente portuense.

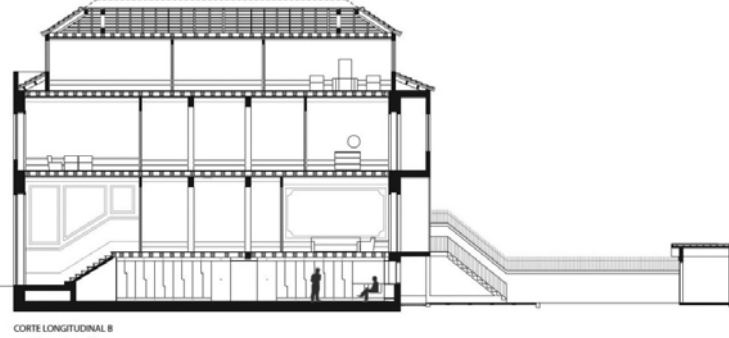
Breve nota histórica

Após a abertura da Rua Álvares Cabral e o seu respectivo loteamento, António Maria Tavares Júnior, um proprietário da classe burguesa, adquire, em Janeiro de 1903, três lotes do lado sul da rua, perto do extremo oeste, junto à rua da Cedofeita. Em Maio do mesmo ano apresenta o projecto à Câmara para três habitações geminadas, idênticas, que é prontamente aceite. Estas habitações unifamiliares e mono-funcionais são concluídas ainda em 1903.

Cortes do Projecto



Plantas do Projecto de Reabilitação



Alçados do Projecto de Raabitação



Fotografias das fachadas do edifício



Após a sua conclusão, nada de relevante acontece a estas habitações até à viragem do século quando em 2002, o numero 44 – o edifício do meio -, é adquirido por Nuno Grande e Alexandra Grande, casal responsável pelo *atelier* de Arquitectura “Pedra Líquida”. Este processo de reabilitação, feito com o objectivo de transformar o número 44 na habitação da família e, simultaneamente, no escritório da empresa, estará concluída apenas em 2008, aquando da conclusão do *atelier*, uma vez que a zona residencial já se encontrava concluída e funcional desde 2005.

A Intervenção

Esta habitação é um exímio exemplo da arquitectura tipicamente portuense, um edifício estreito e alto, de duas frentes, com logradouro e entrada a meio piso para um melhor aproveitamento do piso da cave. A solução projectada passava pela recuperação integral do edifício e da filosofia burguesa de conciliar o lar com o officio. “Este foi um processo pessoal que se afirmou entre hesitações, acrescentos e subtracções, na procura da coerência, mas também da diferença entre as duas funções”¹⁴⁴. Começando pela componente habitacional, o trabalho centrou-se principalmente numa abordagem de recuperação. A casa encontrava-se num já visível estado de degradação mas, no entanto, “possuía já uma riqueza ornamental - entre portais, rodapés, frisos e estuques -, que importava recuperar nalguns pontos notáveis. Deste modo, e nos pisos nobres, o projecto assumiu a condição de um restauro, apenas pontuado por pequenas actualizações de desenho”¹⁴⁵. A casa mantém portanto, a matriz original concentrando no primeiro pisos os espaço mais públicos como a biblioteca e a sala, e incorporando, nos pisos superiores, os quartos e escritórios, zonas necessariamente mais

¹⁴⁴ Pedra Líquida, memória descritiva do projecto; p.1

¹⁴⁵ Pedra Líquida, memória descritiva do projecto; p.1



Vista do Escritório



Vista do Atelier



Vista da clarabóia no piso superior

privadas. Ainda, mantém a cozinha e instalações sanitárias nos espaços originais, anexos ao volume principal.

O *Atelier* foi então instalado no piso da cave sendo constituído por uma sala de reuniões, uma zona de trabalho e as respectivas instalações sanitárias. Este espaço faz ainda uma ligação directa com o logradouro, de nível, e com a rua Álvares Cabral, através de duas pequenas aberturas permitidas pelo meio piso que desenha a entrada. Toda a cave é, por sua vez, revestida e/ou pintada a branco, uma opção de desenho que permite não só uma relação de continuidade de todo o espaço do *atelier*, mas também, com o auxílio de sanca de luz indirecta contínua, permite “uma luminosidade uniforme, necessária ao espaço de trabalho, por contraste com a variação de tons e de sombras que marcam o quotidiano da casa.”¹⁴⁶

¹⁴⁶ Pedra Líquida, memória descritiva do projecto; p.1

Estado actual

5 anos após a conclusão da sua construção, o número 44 da Rua Álvares Cabral continua em bom estado de conservação, é ainda habitado e a sua cave continua a ser a base do grupo Pedra Líquida que continua igualmente activo. Este exemplo serve de modelo para a intervenção e o consequente “transporte” da casa burguesa para os dias de hoje, servindo-se de uma matriz verdadeiramente portuense. A cidade, extremamente rica neste tipo de matéria-prima, pode beneficiar deste tipo de iniciativas que felizmente, vão-se tornado mais comuns

QUINTA DE SANTO OVÍDIO - DOCUMENTO ESTRATÉGICO

Enquadramento histórico

Introdução ao quarteirão

Enquadramento urbanístico

Objectivos da intervenção

Opções estratégicas

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

O primeiro registo desta propriedade aparece no início do século XVII apresentando-a como foreira da colegiada de São Martinho da Cedofeita e sob o nome de Maria do Carvalhal¹⁴⁷. Em 1665, agora propriedade de Dr. João Carneiro Morias e D. Helena Araújo, era conhecida como Quinta da Boavista, nome que conservou até 1726, data da sua venda a João de Figueirôa Pinto.

Cinquenta anos mais tarde, apesar de se manter na família, a então “Quinta dos Figueirôas” volta a trocar de mão, tornando-se assim propriedade de Manuel Figueirôa Pinto, na altura Contador da Fazenda Real e Vereado da Cidade do Porto. Este foi o grande responsável pela dinamização desta quinta tendo “mandado edificar a casa apalaçada, delinear e plantar os seus vastos e magníficos jardins”¹⁴⁸. Manuel Figueirôa Pinto transforma a sua propriedade numa quinta de rendimento e recreio com cerca de 5,75 hectares, que no seu interior albergava algo como um pequeno palácio que era, segundo Pinho Leal, “a mais agradável vivenda do Porto (...) a maior do centro da cidade com água que lhe vem por um antigo aqueduto”¹⁴⁹.

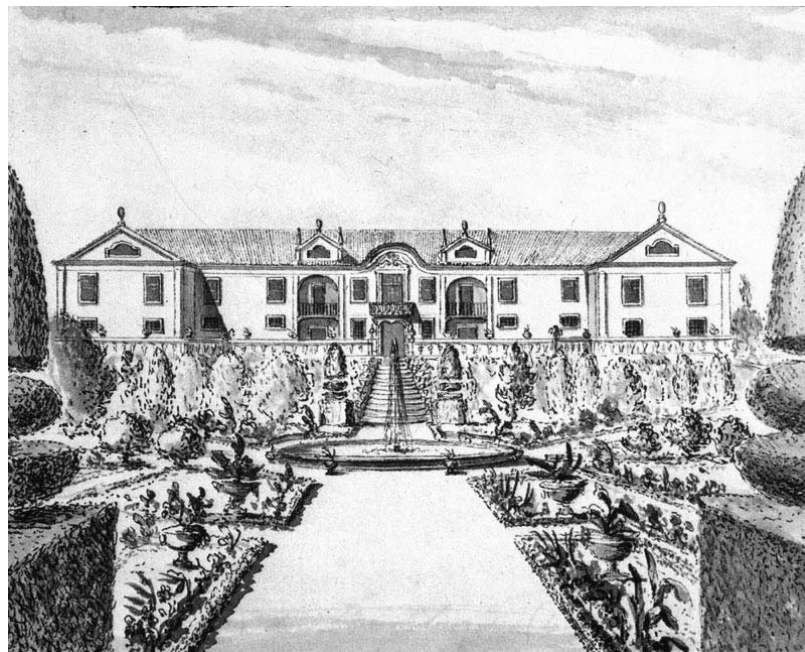
¹⁴⁷ Por escritura de 4 de março de 1605 – cf. FREITAS, Cunha e, A quinta da Boavista e a Capela de S. Bento e Santo Ovídio – Arriba dos Ferradores in “O Tripeiro”, V série, Ano 5, nº 10, Fevereiro 1950, p. 224

¹⁴⁸ VALENTE, Vasco – Achegas arqueológicas e iconográficas. A Quinta de Santo Ovídio. In “O Tripeiro”, V série, Ano 5, nº 4, Agosto 1949, p. 80

¹⁴⁹ LEAL, Pinho – O porto Antigo e Moderno. Lisboa: Livraria Editora de Mattos Moreira Companhia, 1873-88, vol. 7, p. 499



A quinta de Santo Ovídio - Por-
menor da Planta de Costa Lima



A quinta e Palácio de Santo
Ovídio

“Ora uma manhã calcorreava eu Cedofeita fora, (...) quando (...) à vista se me estremeou. Parado, na beira do passeio como se esperasse o “americano” um senhor esguio, magro (...) Era “ele” – Eça (...) Na ocasião em que Alberto de Oliveira o reconheceu, ainda se pudera imaginá-lo hóspede dos seus afins Rezendes, em Santo Ovídio tendo, (...) acabado de descer a quinta, de “nobres e seculares arvoredos”, que findava em Cedofeita, em amplo portão a pedra de armas cimeira, batentes de carvalho pintados de verde por um velho e castiço mordomo, as bocas do mundo murmuravam uma petição proposta no cível, por motivo de menores, para a abertura, através de toda a propriedade de rua repartida em cento e sessenta e cinco chãos”¹⁵⁰.

No entanto, em 1763, a Câmara do Porto decidiu a ampliação do Campo da Regeneração¹⁵¹, que na altura não era mais que um pequeno largo irregular. Para esta acção, foram precisos alguns metros pertencentes ao terreno da quinta que foram então expropriados em 1782. Manuel Figueirôa Pinto cedeu, ainda, durante a década de 90, cerca de 50 palmos a todo o comprimento do limite norte da sua propriedade para o traçar da que iria ligar o Campo da Regeneração à rua da Cedofeita¹⁵². Esta cedência foi porém uma oferta do vereador à cidade, dispensando qualquer reembolso monetário¹⁵³.

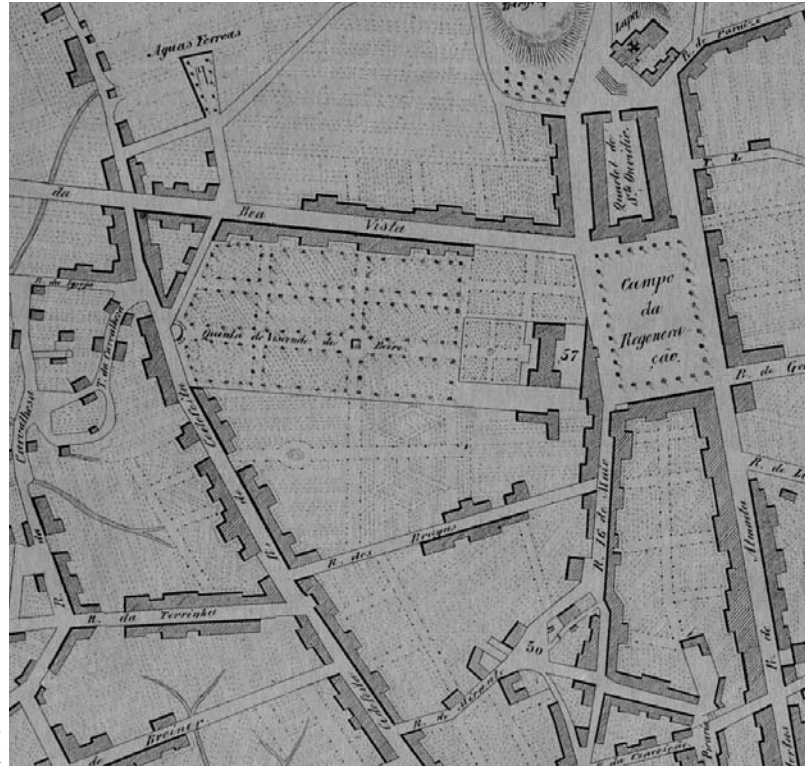
Com a morte de Manuel Figueirôa Pinto, a Quinta volta a mudar de mão, desta vez passando, por herança, para a família do Pamplonas, dentro da qual se manteve até, através de um casamento, se tornar posse dos Condes de Resende. Em 1892, deparando-se com grandes dificuldades económicas, os condes propuseram à câmara a alienação da propriedade, numa tentativa de aproveitar o momento de grande desenvolvimento demográfico

¹⁵⁰ CUNHA, Amadeu, *Eça passando por Cedofeita*, “O Tripeiro”; Série V, Ano 8, 1952; p. 23

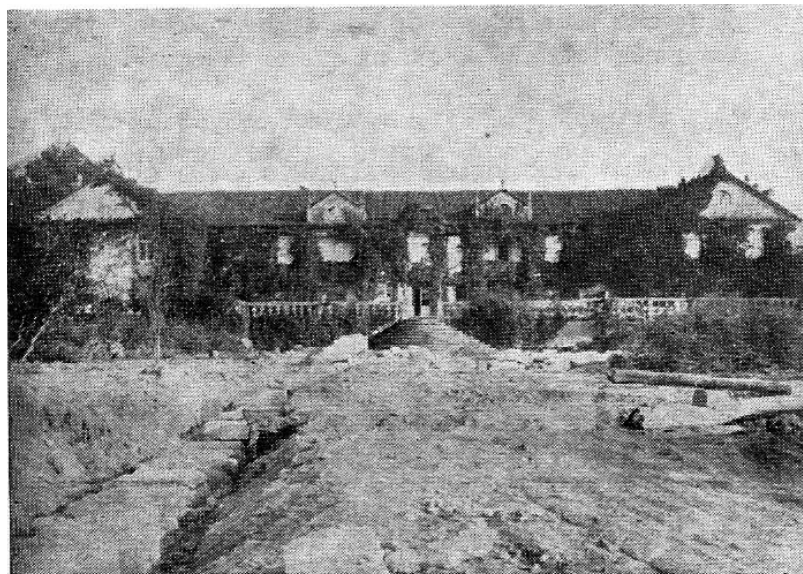
¹⁵¹ Actual praça da República.

¹⁵² Actual Rua da Boavista

¹⁵³ cf. PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p. 31



A quinta de Santo Ovídio - Por-
menor da Planta de Perry Vidal



Palácio de Santo Ovídio nas
vésperas da abertura da Rua
Álvares cabral

e de expansão vivido na época. A proposta consistia na cedência de parte do seu terreno para o traçar de uma nova rua, há muito carenciada, que fizesse outra ligação entre o campo da regeneração e a rua da Cedofeita. Segundo a proposta, o resto da propriedade seria dividido em 165 chãos de 6m de largura cada. O processo de negociação deste investimento com a câmara foi difícil e assim a conclusão da rua foi apenas conseguida em 1898, impasse que resultou na exclusão de qualquer alteração à propriedade na carta de Telles Ferreira. Esta nova rua é então denominada Rua Álvares Cabral, em homenagem ao descobridor do Brasil e a arrematação dos lotes, iniciada um ano antes da conclusão do arruamento, durou até 1905¹⁵⁴. De entre todas as aquisições feitas na rua, destacam-se a compra de 22 lotes do lado Sul, por parte da Companhia Aurifícia¹⁵⁵, a dos 3 lotes adjacentes aos anteriores, por parte de um negociante chamado *Herman Burmester*, onde posteriormente foi edificado o edifício agora pertencente à ordem religiosa da Companhia de Santa Teresa de Jesus e, finalmente, a aquisição de 4 lotes no extremo nordeste da rua por parte do Conde Alves Machado¹⁵⁶, onde foi então edificado “um palacete de linhas clássicas, edificação cuja fachada pretendeu transmitir uma imagem tradicional de “posição””¹⁵⁷. “Este quadro humano que investiu na compra de [um] ou mais lotes, naquela que viria a designar-se como Álvares Cabral, constituía uma elite económica e social da cidade de Oitocentos. Maioritariamente composto por proprietários, comerciantes, negociantes, capitalistas, este grupo detentor de elevados/médios rendimentos ou exercendo funções de relevo, comprou, edificou e criou uma zona de prestígio da cidade e contribuiu para o “agravar das distâncias físicas e sociais entre o espaço e os homens que coexistem na cidade””¹⁵⁸. A arrematação dos terrenos permite identificar uma posição de hierarquia na

¹⁵⁴ cf. PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p. 60

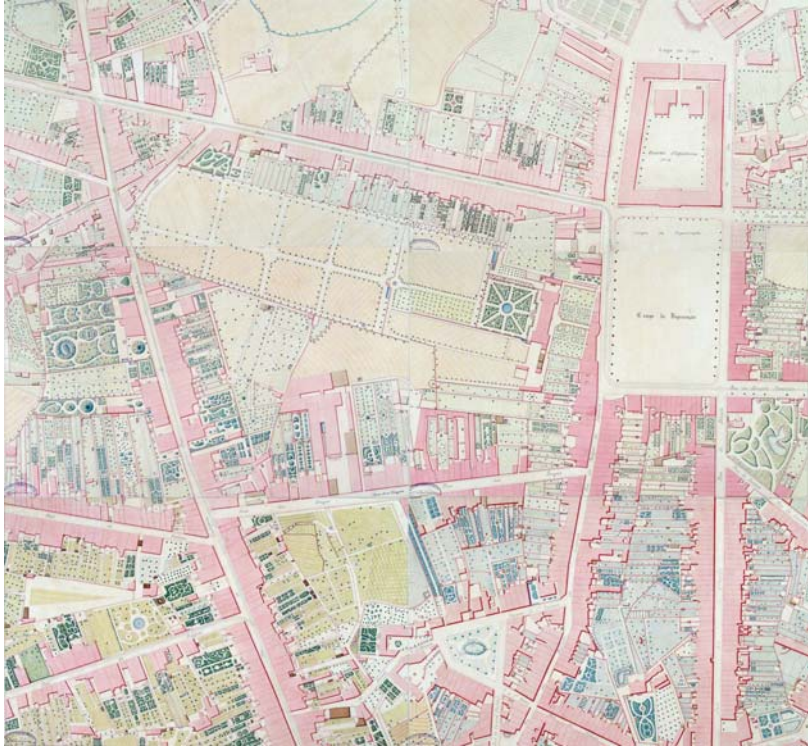
¹⁵⁵ Em 1864, é constituída a sociedade denominada “Aurifícia” que laborou durante cerca de 150 anos, em áreas tão distintas quanto a ourivesaria, fundição, laminagem e estampagem de metais. A Aurifícia é um exemplar precioso da arquitectura industrial portuense, conservando fachadas, estruturas, maquinaria, elementos decorativos que fazem dela um dos últimos exemplares da vida industrial Oitocentista da cidade. A CMP destaca o edifício da Companhia Aurifícia, referindo tratar-se de um “património excepcional” e “o exemplo mais bem preservado e coerente de uma instalação industrial dos séculos XIX-XX na Área Metropolitana do Porto”.

¹⁵⁶ Manuel Joaquim Alves Machado (1822 – 1915). Nascido em Cabriz, vai aos 12 anos para o Brasil, onde forma uma grande fortuna antes de, em 1873 voltar a fixar residência em Portugal, na cidade do Porto. Foi agraciado com o título de Visconde em 1879, por D. Luís e elevado a Conde em 1896, por D. Carlos.

¹⁵⁷ PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p. 78

¹⁵⁸ PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p. 65

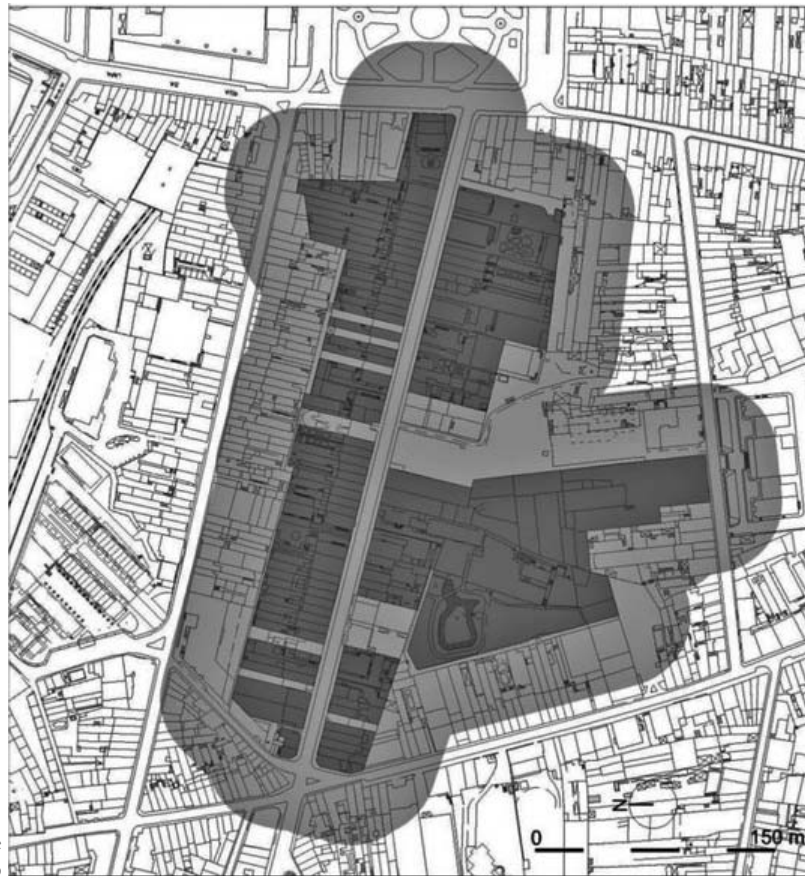
A quinta de Santo Ovídio -
Pormenor da Planta de Telles
Ferreira



agora Álvares Cabral, justificado inclusive pela própria orientação solar. Enquanto do lado Norte, cujo alçado principal estava voltado para Sul, se situam quase exclusivamente habitações unifamiliares em banda, do lado oposto é clara a presença de grandes edificações, que tiravam proveito de um alçado mais íntimo voltado ao tão apreciado Sul. Assim, a nova rua teve um período de grandes transformações desde a data da sua conclusão até 1940, ano que a construção no local pareceu estagnar e, apenas na década de setenta, voltaram a surgir novas edificações sendo estas criadas tanto de raiz, como a partir da demolição de pré existências. Estas novas construções, porém, consistiram maioritariamente em exemplos de habitação colectiva que, mesmo tentado respeitar o carácter morfológico da rua, apresentavam-se invariavelmente com valores estéticos mais sóbrios e matrizes funcionais inevitavelmente díspares.

Na rua actual convive o contemporâneo e o século passado, convivem as oficinas, o comércio, a habitação unifamiliar e plurifamiliar e até algum espaço rural reminiscente do que foi outrora uma grande propriedade. Maria do Carmo Pires descreve-a com as seguintes palavras: "Rua finissecular da urbe portuense murada por edifícios, cujas fachadas sóbrias e robustas, mais ou menos contínuas, invólucros de vida privada, definindo um espaço urbano revelador de ritos e de economia de um determinado quadro humano. Quadro humano esse que pretendia a conquista de um novo espaço residencial rico e nele mandaria edificar residências variadas, linguagens de um estrato social que dedicou particular atenção aos seus espaços privados, preservando a sua comodidade, intimidade, segurança e estabilidade familiar"¹⁵⁹.

¹⁵⁹ PIRES, Maria do Carmo, *A Rua Álvares Cabral (1895-1940) Formas de Habitar*, p. 168



Planta de definição das zonas de protecção

- ◆ Conjunto de Interesse Público
- zona geral de protecção - 50 metros

INTRODUÇÃO AO QUARTEIRÃO DE SANTO OVÍDIO

Delimitação:

- Norte – Rua Álvares Cabral
- Nascente – Rua dos Mártires da Liberdade / Praça da República
- Sul – Rua dos Bragas
- Poente – Rua da Cedofeita

Condicionantes dentro do quarteirão:

- Companhia Aurifícia (Classificado como CIP - Conjunto de Interesse Público pela Portaria n.º 714/2012, DR, 2.ª série, n.º 237, de 7-12-2012)
- Escola Superior de Enfermagem da Cidade do Porto (s/classif.)
- Centro de Formação Cultural Ácaro/Contagiarte (s/ classif.)
- Associação dos Albergues Nocturnos do Porto (s/ classif.)
- Centro Preventivo de Medicina do Trabalho Lda. (s/ classif.)
- Conservatória do Registo Comercial do Porto (s/ classif.)
- CAT-Centro de Atendimento a Toxicodependentes (s/ classif.)
- Conjuntos Urbanísticos (s/ classif.)
- Casa com o nº 348 da Rua Álvares Cabral (classificação como IIP pelo despacho de abertura de 23-02-1998 do Vice-Presidente do IPPAR)

Nível de Protecção Urbana

- Integrado no Conjunto arquitectónico da Rua de Álvares Cabral, classificado como CIP, e abrangido Pela zona de protecção do Quartel de Santo Ovidio, da Igreja e Cemitério da Lapa e da Rua Álvares Cabral pelo parecer favorável de 18-05-2011 da SPAA do Conselho Nacional de Cultura



Vista aérea do Quarteirão de Santo Ovídio

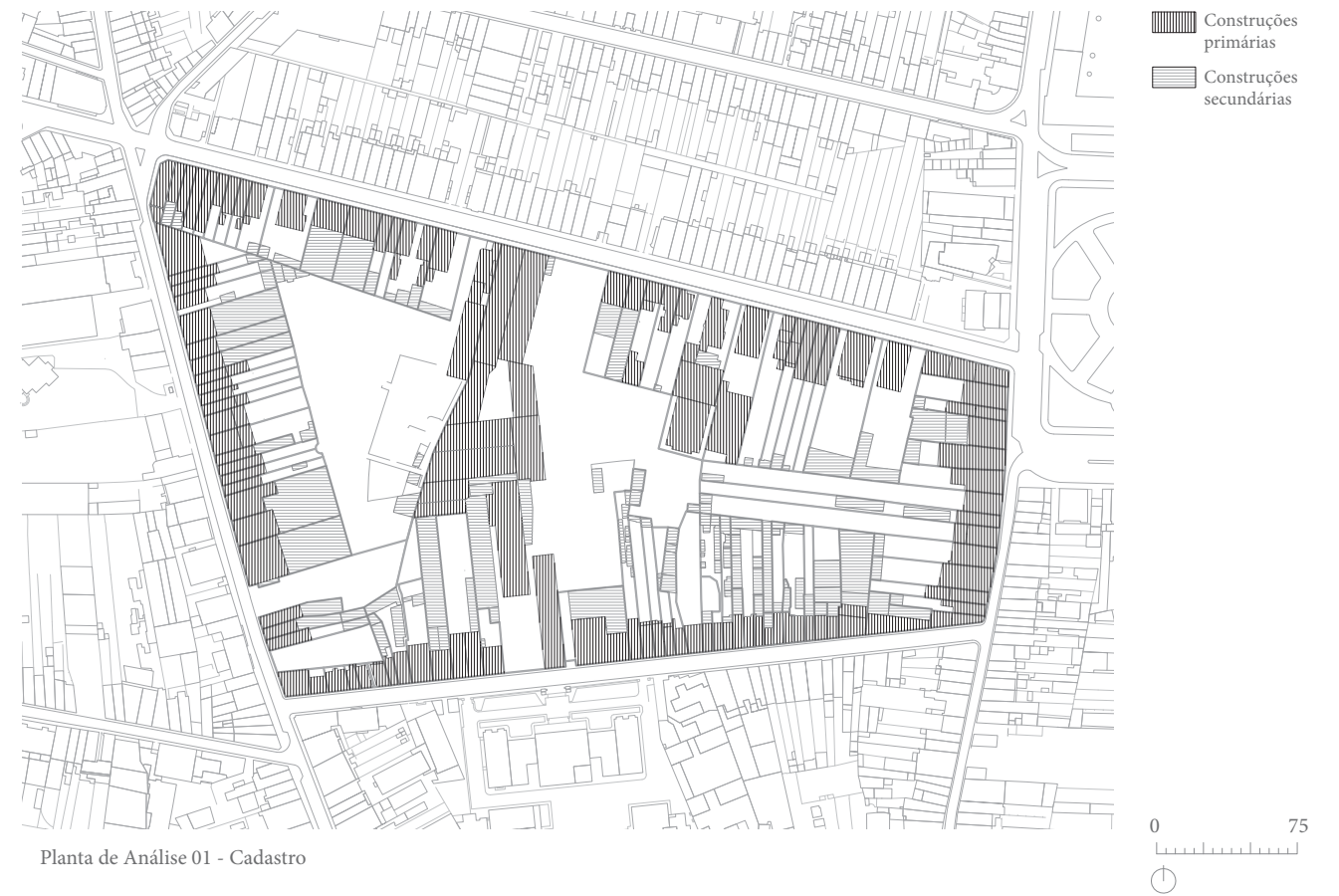


Planta pormenorizada do Quarteirão de Santo Ovídio - 1/2000

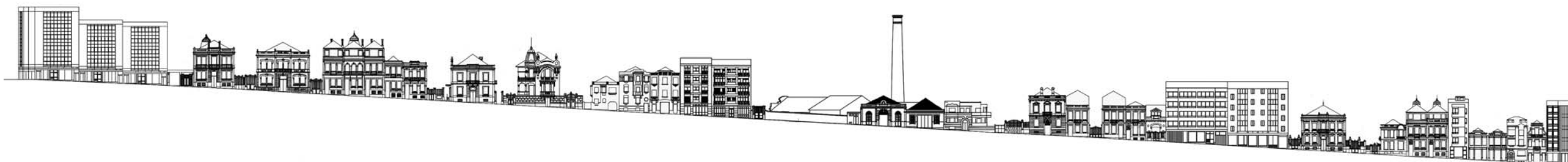




Vista aérea do Quarteirão de Santo Ovídio



Planta de Análise 01 - Cadastro



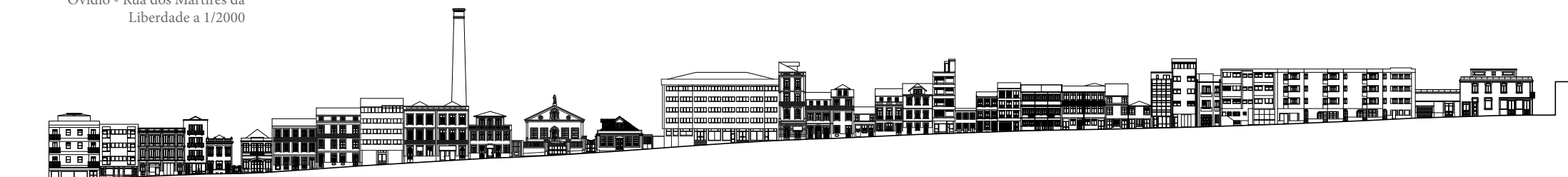
Alçados do Quarteirão de Santo
Ovídio - Rua Álvares Cabral a
1/2000



Alçados do Quarteirão de Santo
Ovídio - Rua da Cedofeita a
1/2000



Alçados do Quarteirão de Santo
Ovídio - Rua dos Mártires da
Liberdade a 1/2000



Alçados do Quarteirão de Santo
Ovídio - Rua dos Bragas a 1/2000

ENQUADRAMENTO URBANÍSTICO

O que foi em tempos a Quinta de Santo Ovídio apresenta-se agora dividido em dois quarteirões de características bastante diferentes. O conjunto a Norte da Rua Álvares Cabral – delimitado pelas Ruas da Boavista e da Cedofeita a Norte e Oeste, e pela Praça da República a Este – apresenta-se como um quarteirão ritmado, compacto e dotado de um forte carácter residencial. Por oposição, o quarteirão a Sul – delimitado pelas Ruas da Cedofeita e dos Bragas, a Oeste e Sul, e pela Rua dos Mártires da Liberdade e Praça da República a Este -, dotado de exemplos exímios da edificação portuense característica, de equipamentos históricos como a Companhia Aurifícia e ainda de um espaçoso interior verde, quase rural, demonstra-se algo disperso e em claro subaproveitamento. Este quarteirão detém, portanto, um enorme potencial urbano que deriva de um loteamento mais flexível e de um interior espaçoso e desocupado.

Factores de guarnição urbanística

O sector de Santo Ovídio está dotado de infra-estruturas urbanísticas de abastecimento de água, de saneamento básico, de



- Ruina
- Razoável
- Bom
- Muito Bom
- Mau

Planta de Análise 02 - Segurança e Salubridade

0 75



- 6 pisos
- 5 pisos
- 2 pisos
- 3 pisos
- 4 pisos
- 1 piso

Planta de Análise 03 - Número de Pisos

0 75



drenagem de águas pluviais, de gás, de distribuição eléctrica, de iluminação pública e de telecomunicações. No entanto, tal como qualquer outro exemplo, este conjunto não ficou imune aos avanços do tempo e aos agentes da natureza que transformaram bastantes dos edifícios em autênticas carcaças ou até ruínas que apenas preservam a memória de tempos já passados. Apesar da degradação evidente no quarteirão, na verdade, muitos dos seus elementos devolutos encontram-se apenas expectantes, na promessa de uma recuperação que teima em não ser concretizada.

Morfologia urbana e morfologia parcelar

O edificado pertencente a este quarteirão constrói uma frente alinhada e regular, praticamente contínua em toda a sua extensão que garante uma imagem compacta e coesa ao conjunto e confere uma sensação de unidade. As parcelas, salvo algumas raras excepções, mantêm valores estéticos semelhantes, associadas às noções características da arquitectura burguesa oitocentista com cêrceas não muito díspares, sendo o número de pisos compreendido entre 2 e 5. As excepções encontram-se não só nos volumes que constituem a Companhia Aurifícia, maioritariamente com apenas o piso térreo como nas construções mais recentes que além de volumetrias de grande escala, apresentam um carácter necessariamente mais moderno.

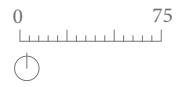
Estrutura Funcional

Aquando do loteamento do terreno pertencente à Quinta de Santo Ovídio, a aquisição das parcelas é feita quase exclusivamente por uma classe burguesa enriquecida, o que irá, por consequência,



- Habitação + Serviços
- Serviços
- Comércio + Serviços
- Habitação
- Equipamento Industrial
- Comércio + Habitação

Planta de Análise 04 - Ocupação Funcional



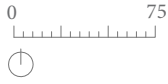
resultar num quarteirão cuja constituição é maioritariamente composta por tipologias de habitação unifamiliar monofuncional que, dependendo do terreno disponível, variavam no número de frentes. A grande exceção será o arrematamento de vários lotes por parte da Companhia Aurifícia onde é criado uma estrutura industrial de grande escala. No entanto, e ao longo das décadas, pequenos equipamentos vão sendo integrados no conjunto através de novas edificações ou da reabilitação de estruturas existentes que pouco a pouco transformam o carácter residencial do quarteirão no misto funcional que se encontra actualmente. Para além da reminiscência industrial e da ainda comum habitação unifamiliar, encontram-se agora vários elementos do sector comercial integrados ou não nas grandes estruturas residenciais recentemente edificadas, juntamente com equipamentos de serviços dispersos um pouco por todo o quarteirão.

Espaço Público de Serventia e de acesso ao interior do quarteirão

Ao longo de quase toda a extensão desta unidade, a via pública oferece boas condições de circulação, tanto a nível viário como pedonal. Limpo e cuidado quanto baste, o espaço público que envolve este quarteirão encontra-se genericamente em bom estado e a precisar de pouca intervenção. A exceção a esta regra situa-se na Rua dos Mártires da Liberdade onde os passeios são bastante reduzidos, condição necessária para a existência de duas vias rodoviárias. A pequena escala da rua, aliada a um edificado de considerável dimensão vertical e muitas vezes em estado avançado de degradação ou mesmo devoluto, transforma o topo nascente do quarteirão num espaço enclausurado.



Planta de Análise 05 - Cheios e Vazios



Por sua vez, o interior do quarteirão que é composto por logradouros, e por terrenos adjacentes a propriedades como o Colégio da Ordem de Santa Teresa e a Companhia Aurifícia, é na sua totalidade espaço privado sendo que o acesso ao mesmo é restrito aos proprietários. A utilização destes terrenos é, no entanto, e na melhor das hipóteses, esporádica tornando toda esta zona verde numa área praticamente caída em desuso.

Valores significantes e factores dissonantes

Apesar de apenas algumas parcelas estarem incluídas no conjunto protegido da Rua Álvares Cabral, todo o quarteirão constitui-se como um conjunto urbanístico de grande valor significativo, independentemente da grande diversidade dos termos de composição das fachadas e do recorte volumétrico dos seus edifícios. No entanto, alguns elementos destacam-se por características tão variadas como o valor histórico, função, ou mesmo pelas suas dimensões.

O Quarteirão de Santo Ovídio apresenta então a Companhia Aurifícia, uma construção de grande escala e simultaneamente uma memória da história industrial portuense do século XIX e a única do seu género que se encontra ainda preservada. Integra também um parque verde, actualmente propriedade do colégio da ordem de Santa Teresa, que constitui um verdadeiro oásis na massa edificada que é o centro urbano portuense. Inclui ainda agentes dinamizadores como a Escola Superior de Enfermagem da Cidade do Porto e o Centro de Formação Cultural Ácaro/Contagiarte que garantem alguma afluência a este núcleo. Por fim, é importante referir a intenção de integrar, neste quarteirão, a futura sede da Secção Regional do Norte da Ordem dos Arquitectos, a ser



Planta de Análise 06 - Localização de Estacionamentos Públicos



destacada para uma parcela actualmente expectante, na rua Álvares Cabral.

Por outro lado, alguns elementos merecem ser mencionados por razões mais nocivas para o funcionamento do quarteirão, começando por mencionar a degradação evidente em bastantes das parcelas do conjunto, Por sua vez, surge o gigante residencial existente na Rua dos Bragas, cuja escala descontrolada e linhas estéticas quebram a harmonia característica da Rua.

Acessibilidade e Localização dos parques de estacionamento no quarteirão

Na cidade actual, para qualquer intervenção, é preciso considerar a rede de transportes públicos e, mesmo no Porto onde o Metro desempenha um papel preponderante na mobilidade, é imprescindível estudar a oferta de espaços dedicados ao estacionamento.

Dotado de 11 paragens de autocarro que serve cerca de uma dezena de diferentes linhas da SCTP e localizado a menos de 500 metros do terminal da Trindade, por sua vez servido por todas as linhas de metro e com ligação directa a inúmeras linhas de autocarro, é seguro dizer que este quarteirão não apresenta nenhuma dificuldade no que toca à acessibilidade. Em relação a espaços de estacionamento, como se pode observar na Planta de Análise 06, além dos comuns lugares ao longo das ruas da Cedofeita, dos Bragas e Álvares Cabral, podemos encontrar vários equipamentos privados destinados a estacionamento. A oferta actual suporta com algum sucesso a afluência quotidiana mas poderá tornar-se um problema após a introdução de equipamentos e programas mais dinâmicos no quarteirão.

OBJECTIVOS DA PROPOSTA

Fazendo minhas as palavras de Cunha Moraes, acerca da criação do seu plano de melhoramentos,, a proposta apresentada neste documento deverá constituir, fundamentalmente, uma indicação do contexto e das necessidades existentes, uma orientação na estratégia a utilizar e um esclarecimento das ambições da intervenção programada. Apesar dos inúmeros detalhes intrínsecos a uma operação desta dimensão, esta proposta pretende atingir, de modo muito sumário, três objectivos diferentes: a recuperação da dignidade do que foi, outrora, uma muito importante propriedade portuense; a reabilitação do património industrial que compõe a Companhia Aurificia; a reintegração do quarteirão na cidade e a conseqüente introdução da cidade na própria unidade.

Relativamente à conquista da primeira meta, deverão ser iniciadas operações de reabilitação e manutenção do edificado existente tal como deverão ser reguladas todas as intervenções futuras, garantindo uma homogeneidade nos valores a adoptar para este conjunto urbanístico. Assim, em qualquer circunstância associada ao edificado oitocentista e novecentista, as alterações

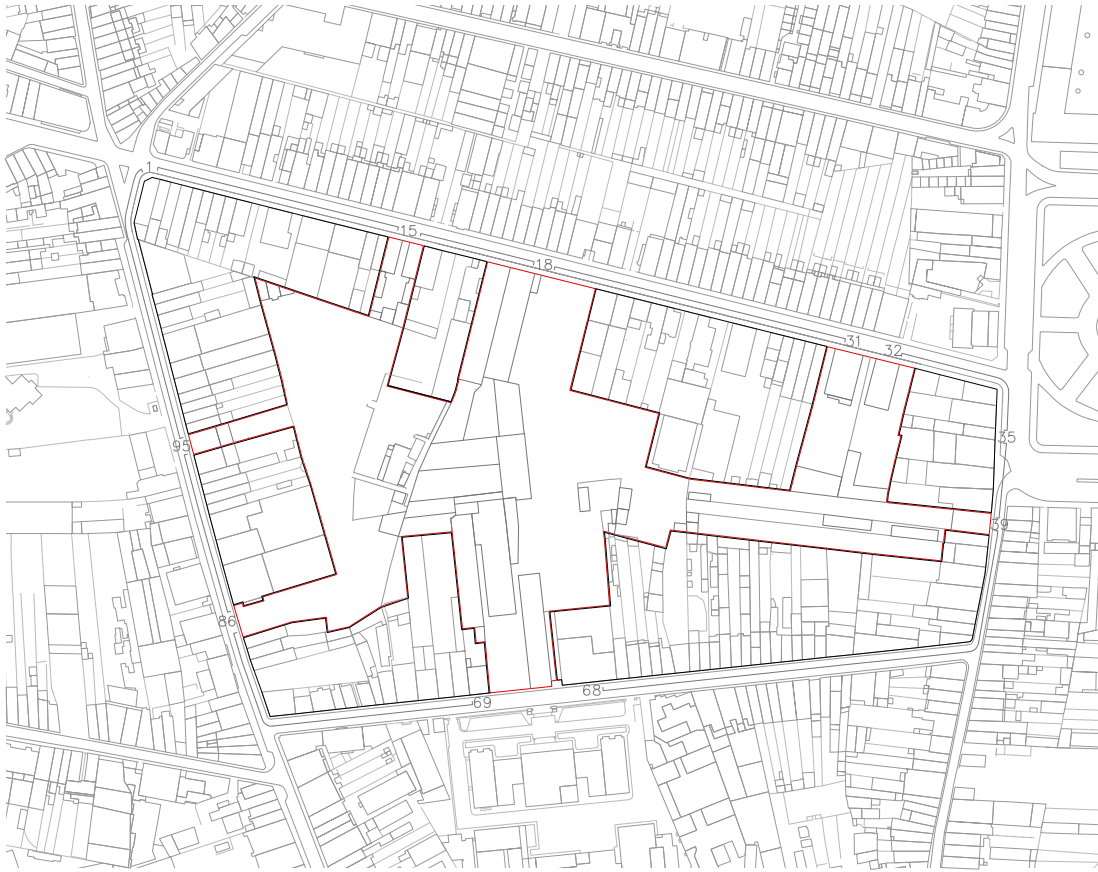
necessárias, devidas ao programa adoptado, deverão guiar-se pela matriz tipológica que presidiu à composição das fachadas originais. Deverá estar sempre presente, no desenvolvimento de qualquer trabalho, o espírito de colmatação para que seja assegurada a noção de unidade, que deverá encontrar reflexo na continuidade dos seus limites periféricos. Deste modo, os esforços realizados deverão ser conduzidos no sentido de expandir a nobreza associada à actual Rua Álvares Cabral a todo o quarteirão de Santo Ovídio.

Como mencionado anteriormente, parte da ambição associada a este projecto é um aprofundar da relação entre o quarteirão e a cidade. Para isso será necessário um reforço da atractividade do mesmo, com a extensão de actividades económicas quer nos limites, quer no interior do conjunto. A introdução de novos serviços será igualmente relevante ao constituir também um importante factor de valorização e de requalificação do quarteirão. Os trabalhos de recuperação e reabilitação do conjunto associado à Companhia Aurifícia deverão ainda, além de prestar homenagem ao valor histórico latente, constituir um incremento significativo quer da qualidade funcional, quer da dignidade e atractividade conferidas ao quarteirão de Santo Ovídio.

Por sua vez, a função habitacional deste quarteirão terá obrigatoriamente um papel preponderante no seu futuro e deverá englobar a grande maioria dos edificios existentes. No entanto, a necessidade de oferecer tipologias adequadas aos parâmetros actuais e atractivas face a novos segmentos de população, poderá eventualmente justificar algumas opções em matéria de associação de edificios ou de aproveitamento das duas frentes dos edificios, permitindo aos residentes beneficiar da proximidade aos novos espaços interiores, de elevada qualidade e com um ambiente mais

protegido. Ainda, a excelente acessibilidade a transportes públicos, que esta localização mantém, poderá ser um factor acrescido de diferenciação deste quarteirão, designadamente, para o segmento que opta por uma segunda residência ou propriedade na cidade do Porto. Não obstante, os factores de valorização da nova oferta residencial devem associar-se, no essencial, ao valor arquitectónico, à identidade e ao valor simbólico de um conjunto edificado que detém um legado histórico tão relevante.

O quarteirão de Santo Ovídio, com a sua localização central e importância patrimonial e urbanística no contexto portuense, impõe uma intervenção ambiciosa, com qualidades renovadoras no edificado e no espaço público, que marquem um novo capítulo na história deste local, guarnecendo a cidade com novas relações com um leque de soluções programáticas inovadoras no que é o centro Urbano do Porto.



Planta de Intervenção 01 - Unidade de Intervenção



OPÇÕES ESTRATÉGICAS

Este próximo capítulo servirá fundamentalmente para delinear as principais vertentes da proposta, de modo a orientar as intervenções a realizar no quarteirão. Por consistir num conjunto de abordagens com caracteres por vezes distintos, a estratégia terá que ser flexível e abrangente, de modo a adaptar-se satisfatoriamente às exigências individuais. A escala do quarteirão, e conseqüente área de intervenção, constituem igualmente um potencial obstáculo, impondo uma visão alargada, que nunca ponha em causa a noção de unidade, sem no entanto criar uma ruptura entre este conjunto e o seu envolvente.

Ainda, relativamente à questão do quarteirão como unidade urbana, este irá ser reconhecido como um fragmento de cidade e conseqüentemente, tratado como tal. Seguindo o exemplo dos casos de planeamento urbano investigados no decorrer da componente teórica desta dissertação, será importante a questão do zonamento e a divisão da área a intervir em termos funcionais. Deste modo, são imediatamente distinguidas duas qualidades de intervenção distintas e conseqüentemente duas zonas cujo carácter interventivo será necessariamente distinto. Esta divisão está registada na Planta de Intervenção 01 – Unidade de Intervenção.



Planta de Intervenção 02 -
Delimitação da Intervenção
Periférica

Intervenção periférica

Designa-se de “Intervenções periféricas”, o conjunto de operações destinadas às parcelas ou partes de parcelas que limitam o quarteirão, tal como assinalado na Planta de Intervenção 02 – Delimitação da Intervenção Periférica. Estas acções, do domínio da manutenção e/ou recuperação visam otimizar as áreas disponíveis, racionalizar acessos e espaços de distribuição, cumprir as exigências legais de salubridade, segurança e estética, e viabilizar economicamente as operações realizadas, de modo a garantir as unidades funcionais necessárias ao cumprimento dos objectivos de revitalização e reabilitação do património edificado do quarteirão de Santo Ovídio.

O método de intervenção

A reabilitação do património obriga à adopção de uma metodologia mais minuciosa e claramente e claramente distinta da adoptada em novas construções. Para qualquer acção de regeneração do edificado, será impreterível ultrapassar as seguintes etapas:

.Recolha de informação sobre as parcelas a intervir, com levantamentos históricos que permitam apurar a sua constituição original, tal como um estudo da condição actual que registe não só o estado de degradação, salubridade e higiene como também as soluções construtivas adoptadas.

.Análise e diagnóstico especializado das patologias identificadas, que encontre a causa das mesmas e estabeleça um plano de acção visando a respectiva correcção.

<i>Elementos e estruturas</i>		<i>Materiais</i>
<i>Fachadas</i>	<i>Socos</i>	. Granito
	<i>Paramento das fachadas</i>	. Superfícies em reboco pintado. . Superfícies chapeadas (chapa metálica ondulada nos planos verticais dos pisos recuados e das trapeiras das mansardas).
	<i>Empenas</i>	. Revestidas por chapa metálica ondulada ou por soletos de ardósia.
	<i>Vãos Exteriores dos fogos</i>	. Guarnições em granito.
	<i>Vãos de Entrada do Imóvel</i>	. Guarnições em pedra (não polida) e caixilhos em madeira, ferro.
	<i>Vãos de Acesso a Estacionamento</i>	. Guarnições em pedra e portão em madeira ou grade metálica esmaltada.
	<i>Prumadas</i>	. Quando aparentes, perfil de cobre ou zinco.
<i>Coberturas</i>		. Telha cerâmica . Rufos e Calões em chapa de zinco. . Clarabóias nas situações previstas, por caixilharia em perfis de aço inox. . Chaminés e prumadas de ventilação agrupadas e refundadas face aos planos das fachadas. . Estrutura metálica e vidro nas entradas de luz zenital.

.O plano de acção deve ser ajustado tendo em conta os resultados obtidos previamente, garantindo a viabilidade do método estabelecido e conciliando os recursos mobilizados com os objectivos da proposta.

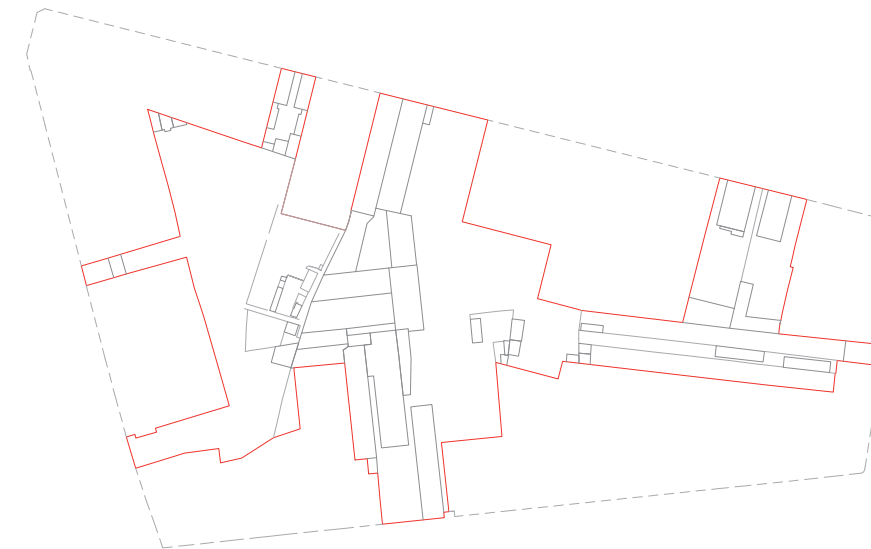
Principais critérios de intervenção ao nível do edificado

A reabilitação das construções deverá basear-se assim nos seguintes critérios fundamentais:

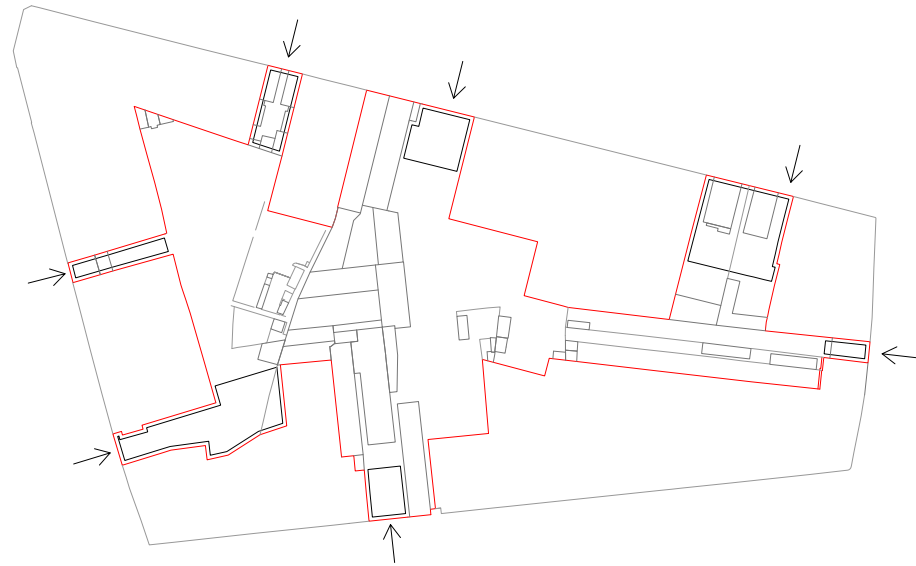
- Manutenção das fachadas e das paredes meeiras existentes das construções principais de frente urbana, com as correcções pontuais, alterações volumétricas e demais modificações necessárias, tendo em vista a reconstituição dos seus termos formais de composição originais. O mesmo se aplicará às coberturas, que deverão adoptar a telha cerâmica como material de acabamento, e às caixilharias, que deverão procurar sempre que possível, uma solução semelhante à original.

- Reconstituição ou recuperação das fachadas de tardo, para que assumam competências de serventia qualificada. No mesmo sentido é proposta a demolição das construções secundárias de baixo valor estético e/ou de salubridade, no caso da impossibilidade da sua reabilitação.




- As operações de manutenção realizadas deverão incluir limpeza, pintura, reparações pontuais, desobstrução dos sistemas de recolha de águas pluviais e o desmantelamento de cablagens e outros elementos estranhos apostos às fachadas.

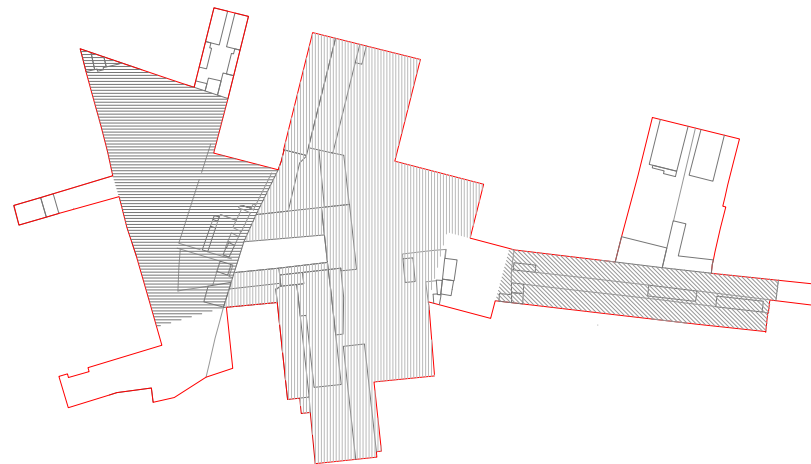


Planta de Intervenção 03 - Delimitação da Intervenção Interior

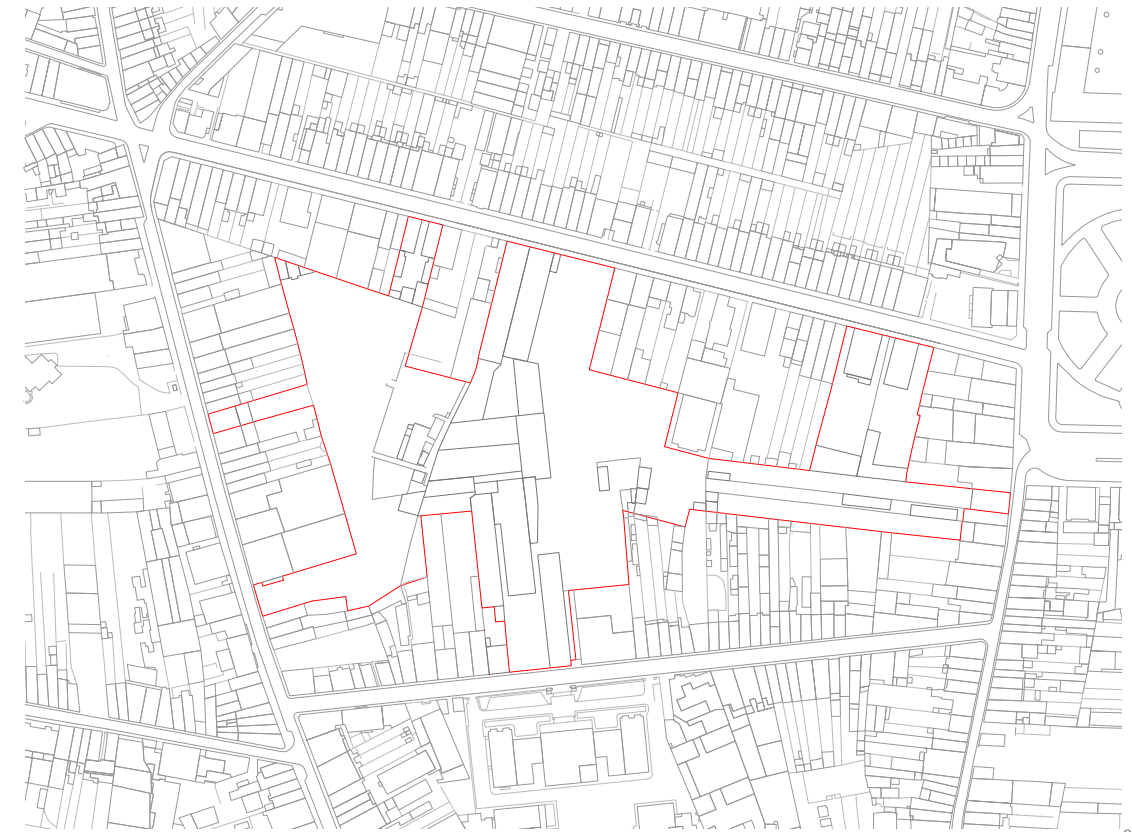


Intervenção Interior -Acessos ao Interior do Quarteirão de Santo Ovídio -a 1/4000

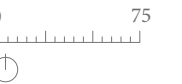
-  Incubadora
-  Programa Cultural e Recreativo
-  Parque Verde



Intervenção Interior -Conteúdos programáticos no quarteirão de Santo Ovídio -a 1/4000



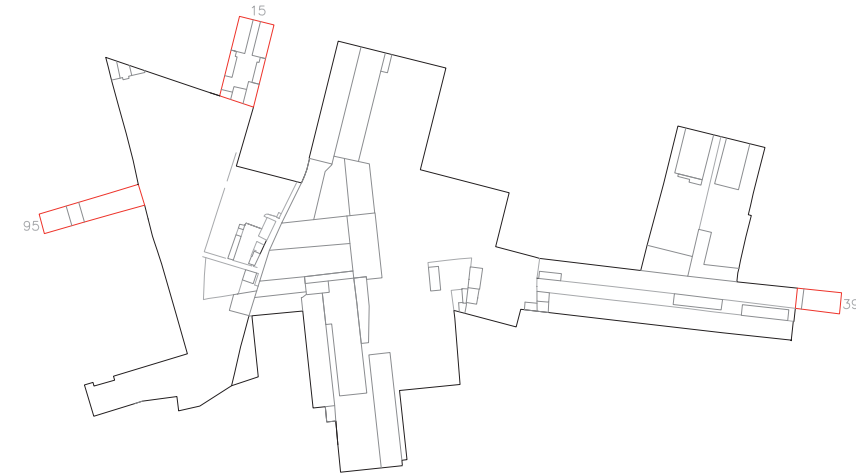
Planta de Intervenção 03 inserida na cidade actual



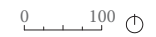
Intervenção Interior

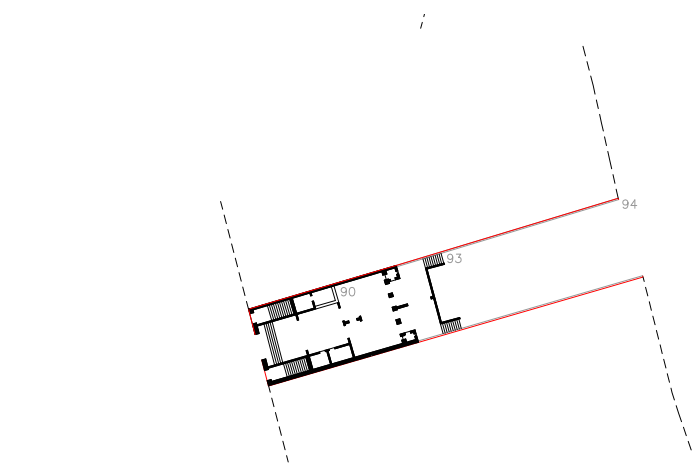
Designa-se de “Intervenção Interior”, o conjunto de operações incidentes na área delimitada pela Planta de Intervenção 03 – Delimitação da Intervenção Interior, correspondentes a todas as intervenções propostas para o interior do quarteirão e respectivos acessos. Uma vez que estas ações implicam a demolição de estruturas principais e/ou secundárias, tal como usufruição de logradouros privados, prevê-se a necessidade da expropriação total ou parcial dos elementos abrangidos.

No seguimento da estratégia inicialmente delineada para a abordagem à unidade, e devido à diversidade programática inerente, este conjunto de ações será dividido em sete momentos que apesar de distintos, constituem um todo.

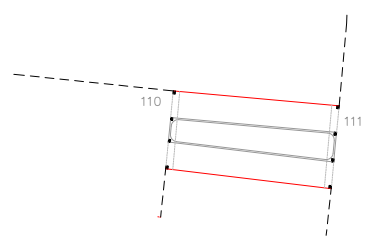


Planta de Intervenção 04 - Acessos pedonais

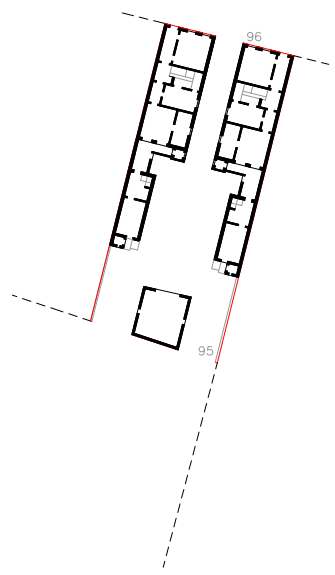




Planta de Intervenção - Acesso através da parcela 95, na Rua da Cedofeita a 1/1000



Planta de Intervenção - Acesso através da parcela 39, na Rua dos Mártires da Liberdade a 1/1000



Planta de Intervenção - Acesso através da parcela 15, na Rua Álvares Cabral a 1/1000



Planta de Intervenção 04 inserida na cidade actual



Vistas e Alçados dos Acessos através das parcelas 95, 39 e 15 a 1/500

A – Acessos pedonais ao interior do quarteirão

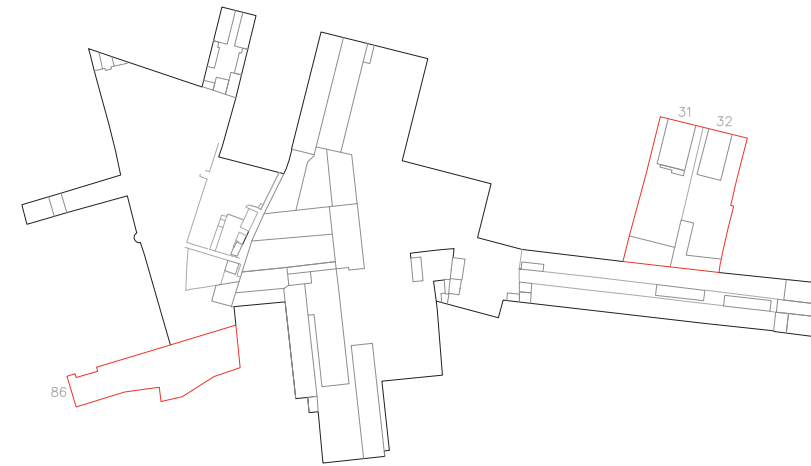
A este conjunto correspondem os pontos de acesso efectuados através de estruturas existentes, requerendo a reabilitação ou mesmo demolição das mesmas, tal como indica a Planta de Intervenção 04 – Acessos Pedonais.

Existem três elementos que constituem esta categoria sendo o primeiro, localizado na Rua Álvares Cabral, correspondente à parcela número 15. Esta estrutura, actualmente num estado de degradação algo evidente, encontra-se actualmente expectante relativamente a uma futura apropriação já planeada por parte da secção regional do Norte da Ordem dos Arquitectos. Entregando a responsabilidade do projecto a uma entidade perfeitamente competente, esta proposta visa apenas assegurar o tratamento necessário do espaço público de serventia para que possa permitir o acesso controlado ao interior do quarteirão.

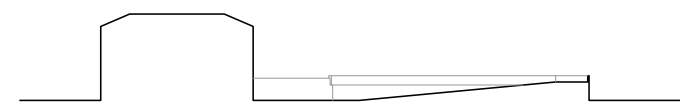
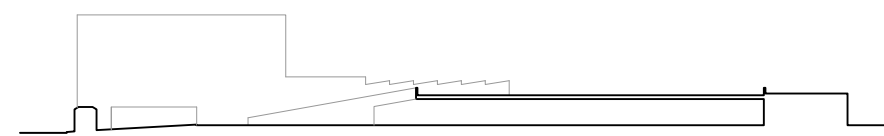
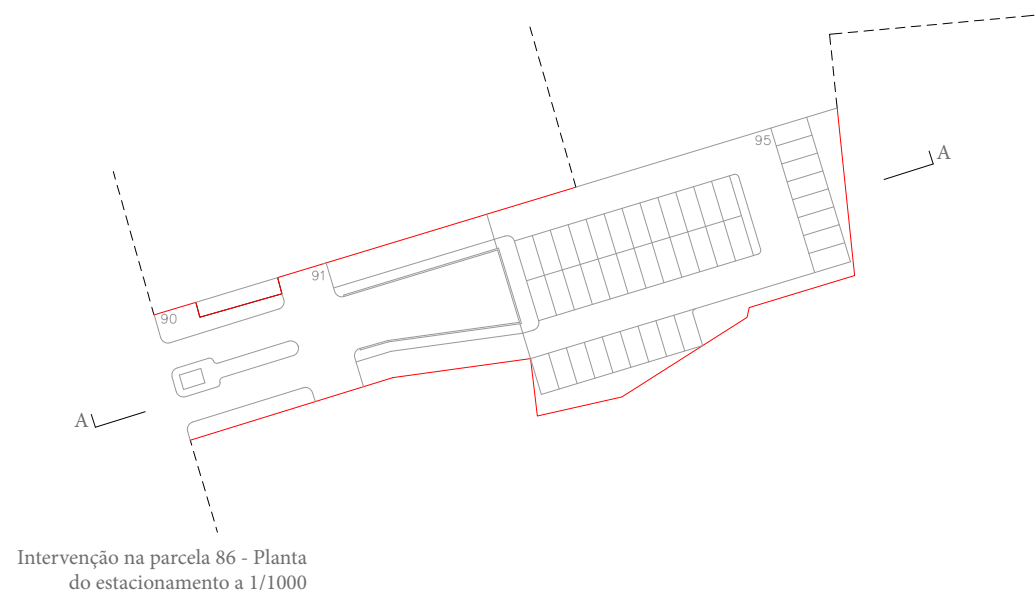
O segundo elemento corresponde à parcela com o número 39, situada na rua dos Mártires da Liberdade. Neste caso específico, a proposta passa pela demolição total da estrutura com a intenção de, através de um rasgo na massa edificada, aliviar o sentimento de clausura associado ao topo norte da rua adjacente. Visível inclusive a partir da praça da República, esta quebra irá também reforçar a atractividade do espaço interior, devido à luz solar que irá emanar através da mesma. Deste modo, a parcela 39 irá transformar-se num acesso pedonal directo ao coração do quarteirão de Santo Ovídio, através do espaço anteriormente correspondente à habitação e respectivo logradouro.

Situada na Rua da Cedofeita, a parcela número 95 constitui o último exemplar desta categoria. Tendo funcionado anteriormente como sede do Centro da Cultura e do Desporto da

cidade do Porto, este edifício encontra-se agora devoluto mantendo uma fachada bem conservada que contrasta com o espaço interior bastante degradado. A proposta para esta estrutura consiste na recuperação da antiga sede e na transformação do respectivo piso térreo num local de passagem com acesso ao interior do quarteirão, assegurando, no entanto, a possibilidade de funcionamento independente dos pisos superiores. A operação proposta será então semelhante à intervenção realizada na Viela do Anjo anteriormente analisada, no edifício que a conecta à Rua Mouzinho da Silveira com a especificidade de utilizar também o respectivo logradouro como local de transição.



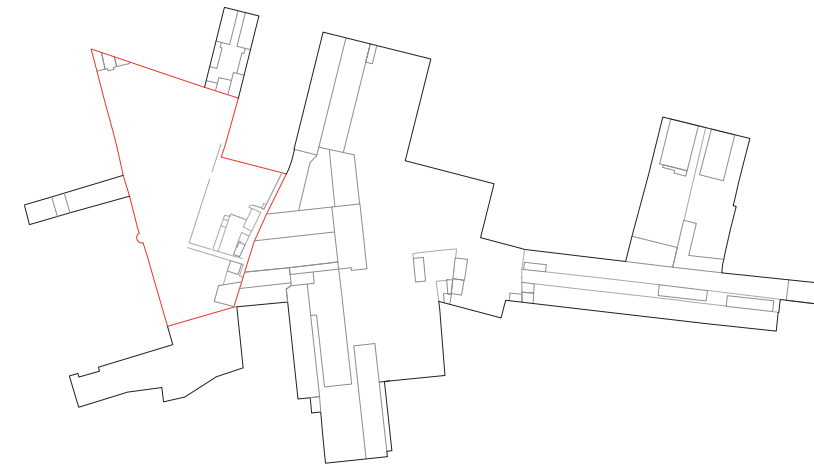
Planta de Intervenção 05 - Acessos com Estacionamento



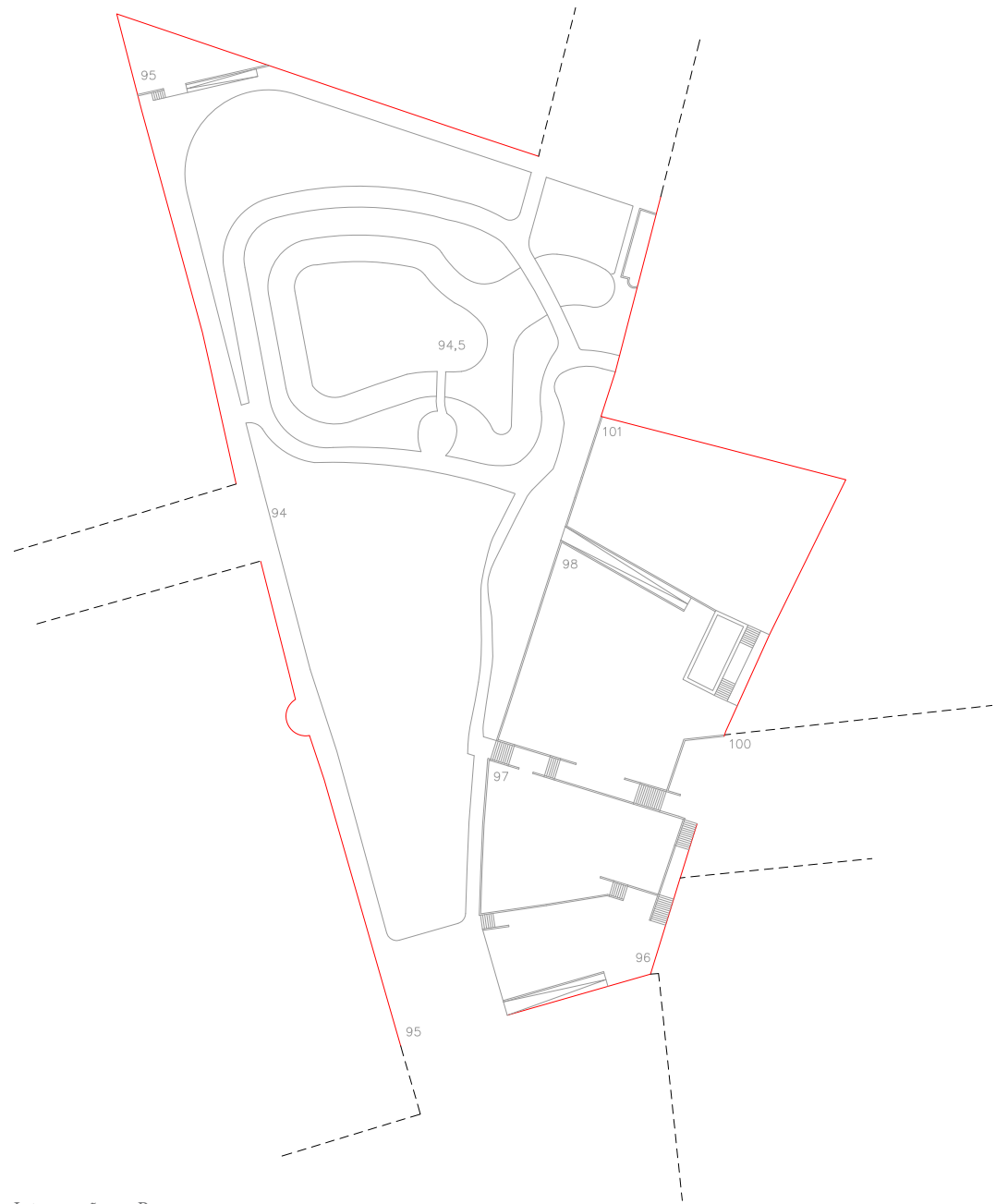
B – Acessos com Estacionamento

Paralelamente aos referidos no ponto A, são ainda projectados 2 outros pontos de acesso com a particularidade de constituírem parques de estacionamento públicos, tal como assinalados na Planta de Intervenção 05 – Acessos com Estacionamento. O primeiro exemplo situa-se na rua da Cedofeita, correspondente à parcela 86, que já funciona actualmente como estacionamento, apesar de uma evidente negligência na manutenção do espaço. A intervenção proposta para este espaço, para além das acções de limpeza e tratamento da parcela, representa o aproveitamento do declive acentuado que o compõe actualmente para a adição de um segundo nível de estacionamento de modo a suportar uma maior afluência.

Em situação muito idêntica, as parcelas 31 e 32 diferem principalmente no carácter privado do estacionamento. Estes parques representam dois espaços distintos de serventia às estruturas da Escola Superior de Enfermagem da Cidade do Porto e da habitação número 384 e encontram-se actualmente em evidente sub-rendimento e em más condições no contexto da segurança e salubridade, sendo maioritariamente constituído por barracas justapostas. Deste modo, e novamente fazendo uso da diferença de cotas registada entre os dois locais, a proposta para este espaço será, após a demolição de todas as estruturas secundárias existentes, a criação de dois pisos de estacionamento público, garantindo um número de lugares, a ser definido, para uso exclusivo dos equipamentos existentes.



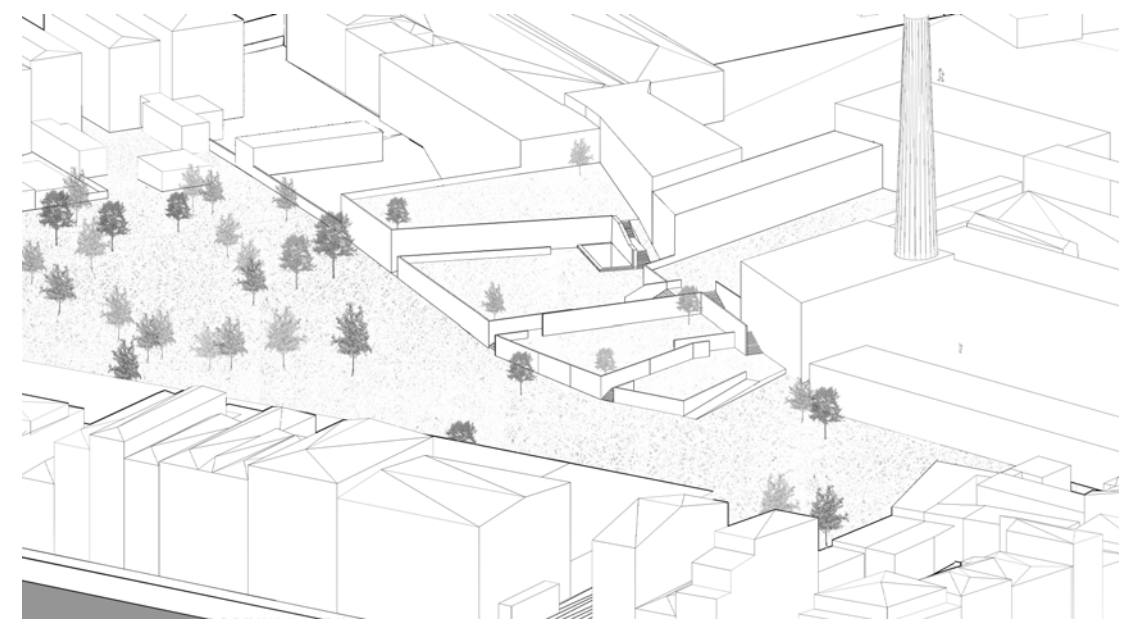
Planta de Intervenção 06 -
Parque de Santo Ovídio



Intervenção no Parque -
Planta a 1/1000



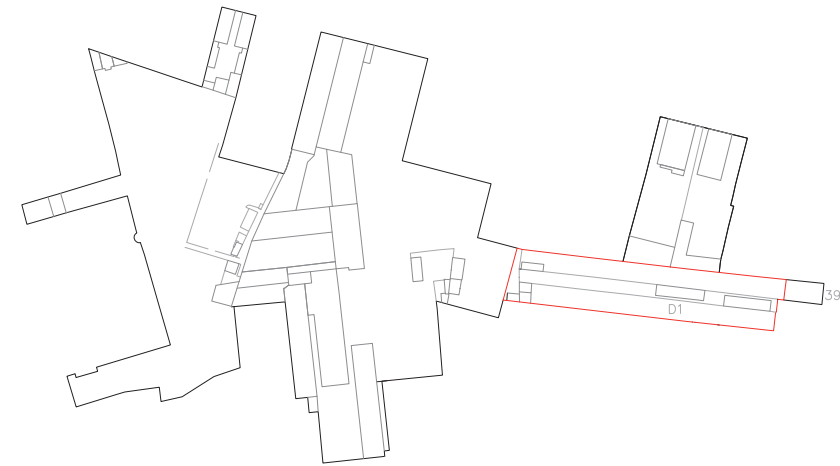
Planta de Intervenção 06 inserida
na cidade actual



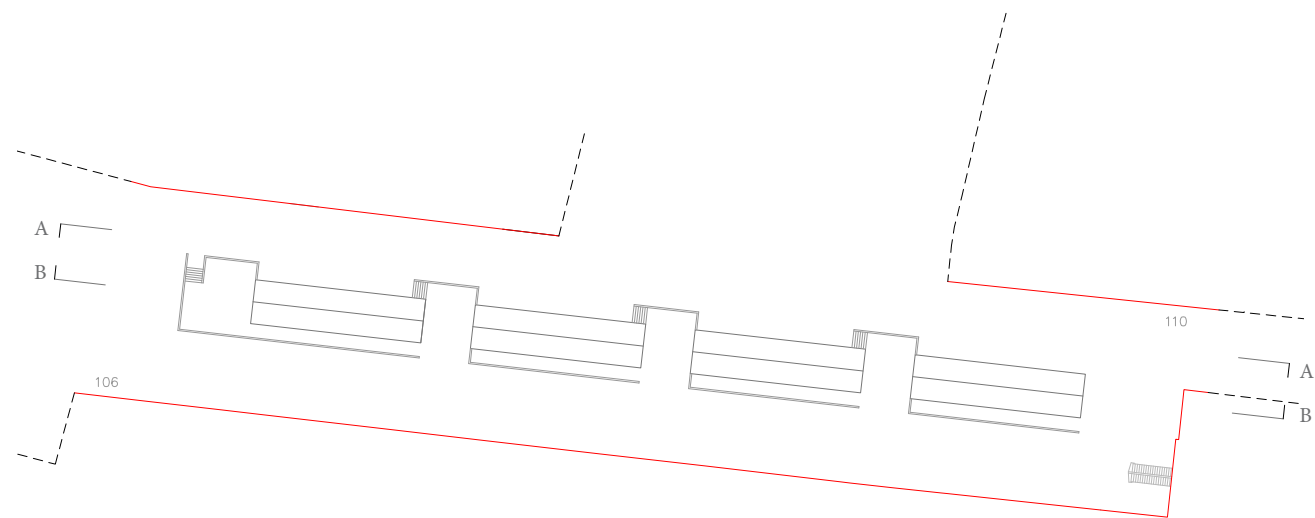
Intervenção no Parque -
Modelo tridimensional

C – Parque de Santo Ovídio

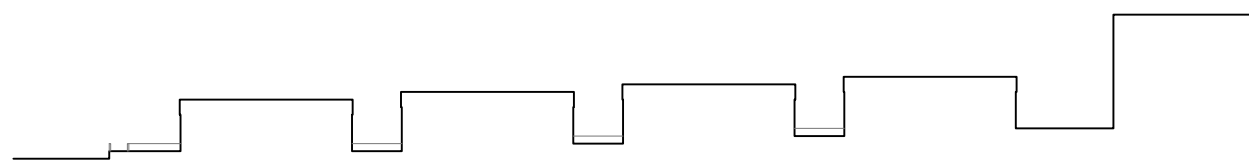
A este conjunto correspondem as intervenções delimitadas pela Planta de Intervenção 06 – Parque de Santo Ovídio. Actualmente utilizado apenas como espaço de lazer de serventia à parcela 17, este parque urbano constitui uma das grandes mais-valias associadas ao quarteirão de Santo Ovídio e um símbolo do que outrora foi uma bela propriedade rural. Guardado por frentes urbanas compactas que escondem as suas dimensões consideráveis, este verde constitui um autêntico oásis urbano, que contrasta fortemente com a densidade que constrói o centro da cidade do Porto. Deste modo, a proposta para este núcleo resume-se a acções ligeiras de manutenção e de equipamento de mobiliário urbano no sentido de possibilitar a utilização pública e consequente intensidade de afluência.



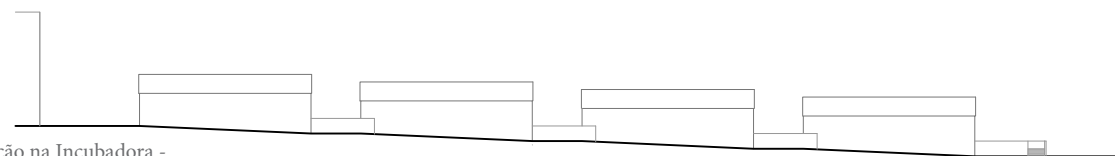
Planta de Intervenção 07 - Incubadora de Pequenas Empresas/Ofícios



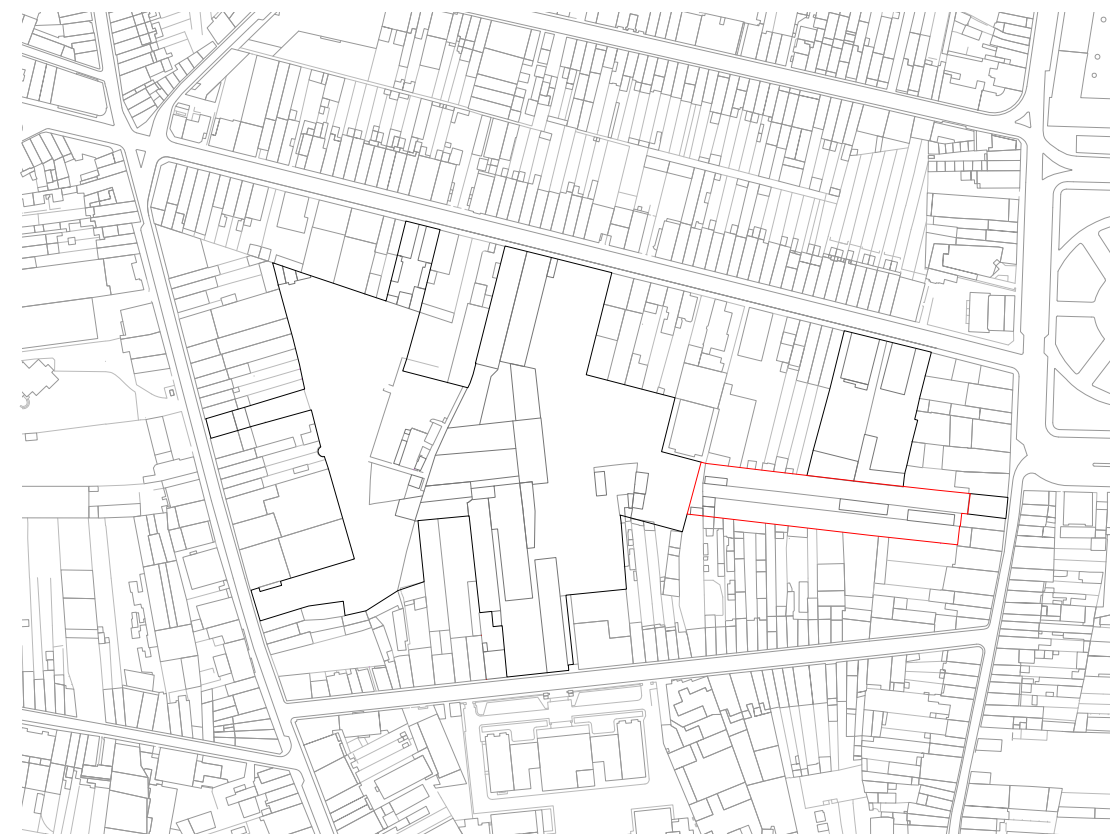
Intervenção na Incubadora -
Planta a 1/1000



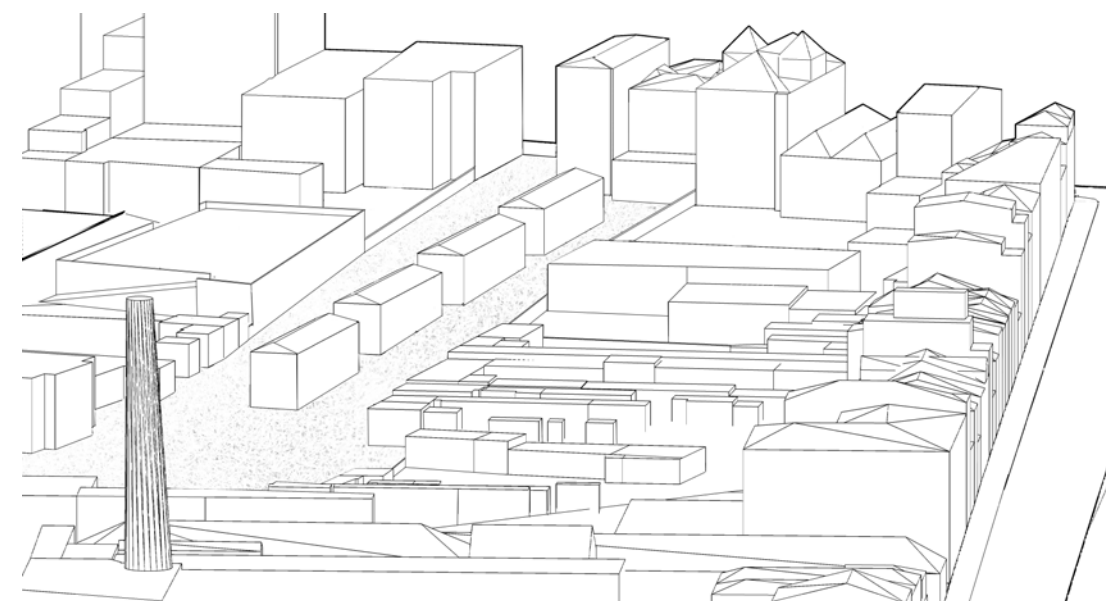
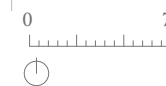
Intervenção na Incubadora -
Perfil B a 1/1000



Intervenção na Incubadora -
Corte/Alçado A a 1/1000



Planta de Intervenção 07 inserida
na cidade actual

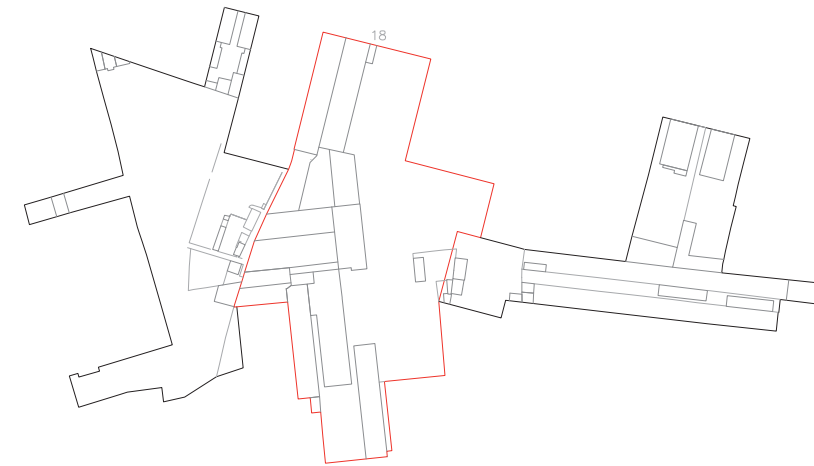


Modelo tridimensional da
Incubadora

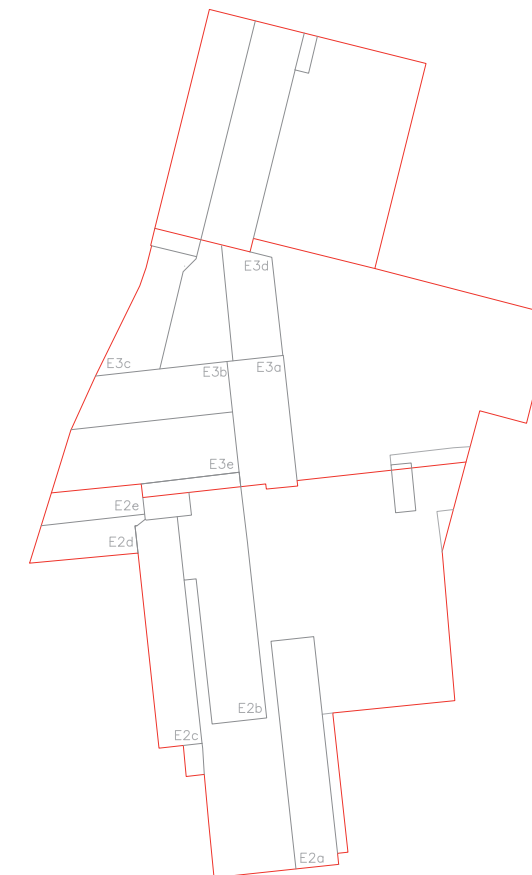
D – Incubadora de pequenas empresas/ofícios

Tal como indicado na Planta de Intervenção 07 - Incubadora de pequenas empresas/ofícios, este ponto diz respeito ao espaço correspondente aos logradouros das parcelas 39,40 e 41, actualmente num estado de conservação que evidencia um comportamento negligente. Usufruído dos acessos directos referidos nos pontos A e B, relativamente às parcelas 31,32 e 39, este espaço interior beneficia ainda da protecção oferecida pela densa frente urbana, que por sua vez o transforma num local com um carácter distinto relativamente à azáfama urbana característica do centro da cidade. Ainda, no logradouro pertencente à parcela 40, existem dois exemplos devolutos e bastante degradados do que foram outrora conjuntos de habitações de classe baixa, comumente conhecidas, no Porto, como ilhas.

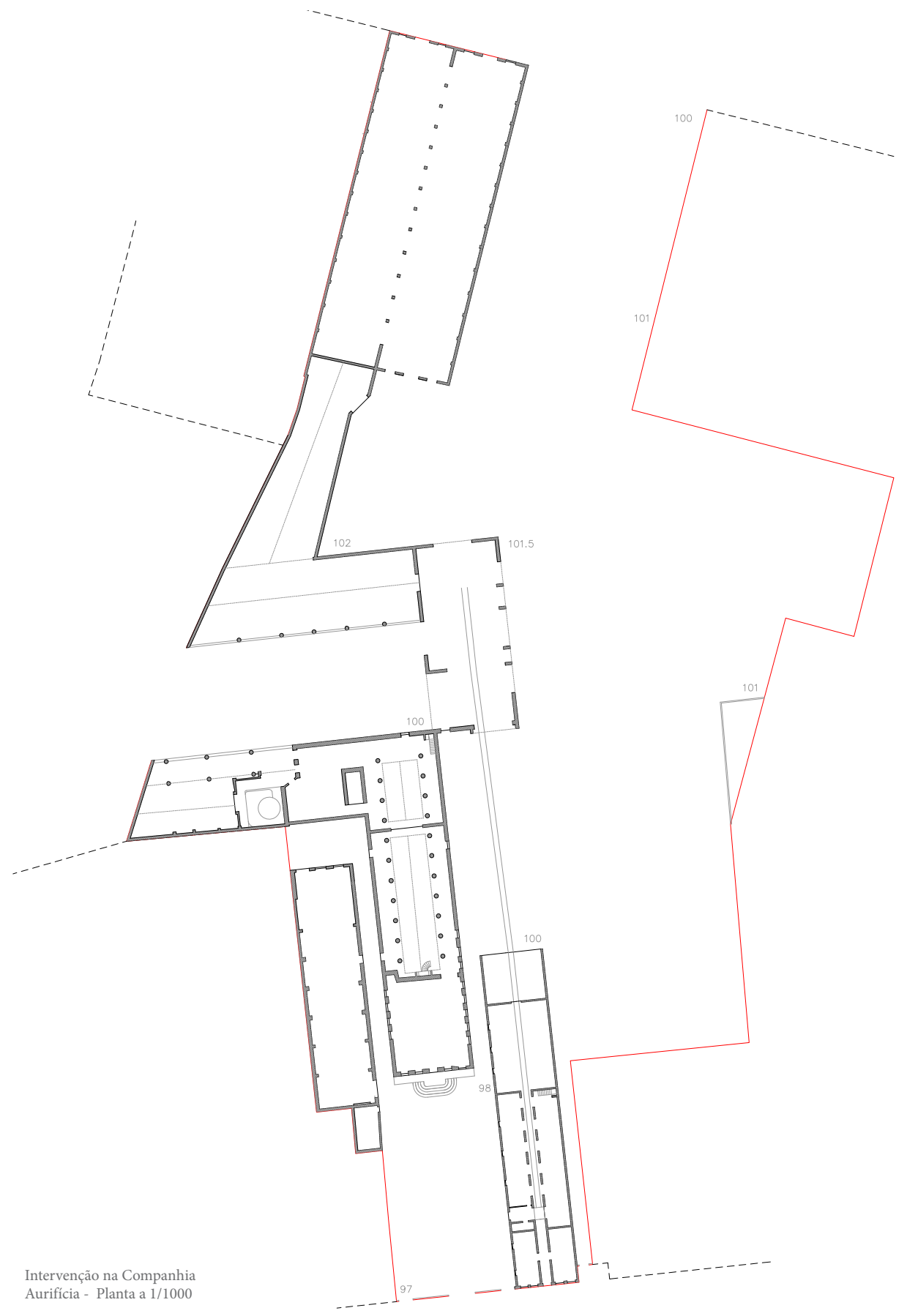
Assim sendo, o destino planeado para estes logradouros será a sua transformação num equipamento destinado ao sector terciário no qual será promovido o ofício e o empreendedorismo através da oferta de espaços dedicados à função de escritórios, *ateliers* ou mesmo oficinas. Esta conversão obrigará à demolição de quase todas as estruturas existentes, com a excepção do objecto assinalado como D1, cuja tipologia poderá ser aplicada ao uso proposto para este espaço sendo assim pretendida a sua reabilitação e conseqüente conversão. Deste modo, a proposta de edificado para este sector passa pela adopção da tipologia característica das ilhas do Porto e respectiva repetição, para a criação de espaços que apesar de novos, remetem para a história da cidade.



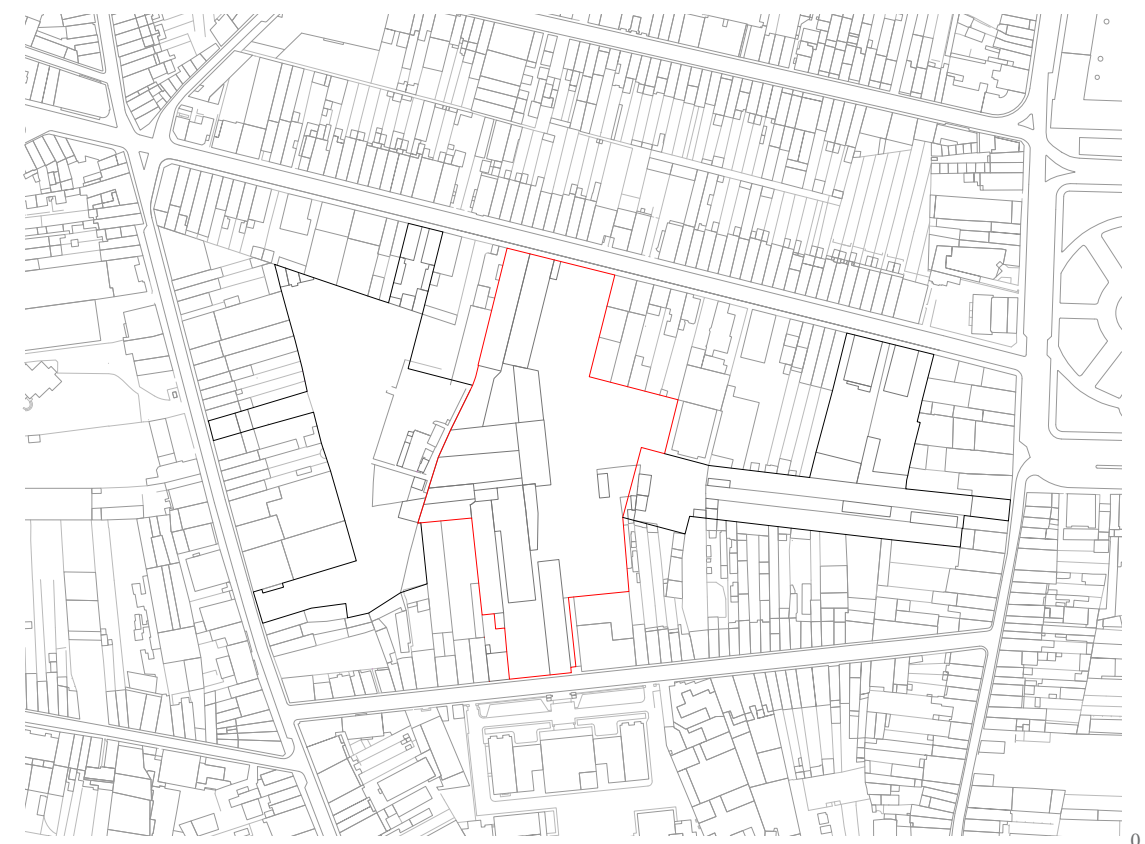
Planta de Intervenção 08 - Companhia Aurifícia



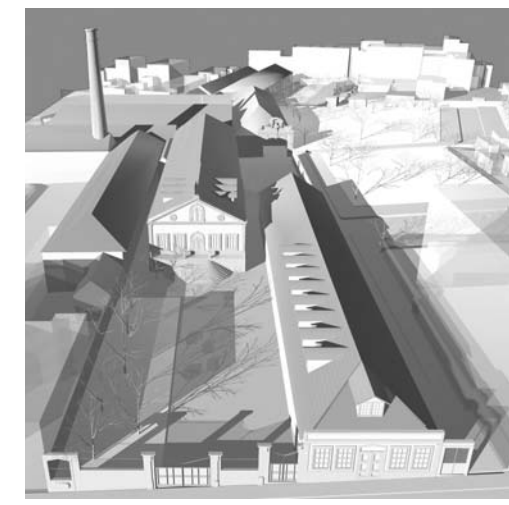
Planta de Intervenção 09 - Intervenção na Companhia Aurifícia
a 1/2000



Intervenção na Companhia Aurifícia - Planta a 1/1000



Planta de Intervenção 08 inserida na cidade



Modelo tridimensional da Companhia Aurifícia



E – Reabilitação e Reconversão da Companhia Aurifícia

A companhia Aurifícia, constituída por uma massa bastante densa de edificado e respectivos terrenos contíguos, correspondente à parcela 18, coroa o quarteirão de Santo Ovídio, reclamando, devido à sua escala, algum protagonismo para si própria. Pelo mesmo motivo, a intervenção prevista para estas estruturas será dividida em três fases, de acordo com os conteúdos programáticos existentes, tal como indicado na Planta de Intervenção 09 – Intervenção na Companhia Aurifícia. No topo Norte, a zona de intervenção E1 consiste em dois edifícios actualmente utilizados como estacionamento público e o terreno contíguo, devoluto. Para os elementos edificados, a proposta será apenas de operações de reabilitação no sentido de lhes conferir uma presença mais digna. No entanto, o vazio que compõe o espaço público de serventia associado, permitirá criar uma entrada ajardinada, com um carácter mais nobre, para o interior do quarteirão e um conseqüentemente, um 5º acesso ao mesmo.

No outro topo da parcela, a zona referenciada como E2, que engloba grande parte do conjunto edificado, os respectivos terrenos anexos e o espaço que compõe a antiga entrada principal, deterá a missão de preservação da memória do equipamento industrial. Para esta homenagem, e após demolidas as construções consideradas secundárias, os restantes elementos deverão constituir um programa cultural, de carácter museológico. Assim, de acordo com a Planta de Intervenção 09, o edifício identificado como E2a, que se encontra actual em bom estado de conservação, será reservado para exposição de equipamentos, produtos e outros objectos originários da Companhia Aurifícia. O seu forte cariz fabril, com a presença inclusive da antiga linha de montagem

contribuirá para a ênfase da já presente memória industrial. Por sua vez, e após finalizadas as operações de reabilitação necessárias, o conjunto assinalado como E2b, usufruindo de uma *mezzanine* ao longo de toda a sua extensão, constituirá um espaço de galeria para exposições de carácter temporário. Irá também beneficiar da presença da icónica chaminé que distingue o conjunto industrial, e do respectivo equipamento original, que representa uma mais-valia para a área expositiva e, novamente, reforça a ligação com a herança industrial subjacente. Ainda, a sua proximidade ao espaço exterior de serventia possibilitará a organização de eventos que o explorem. Na fachada norte desta construção, deverá ser criada uma estrutura que permita não só a regularização da mesma, como a observação do equipamento relativo à chaminé a partir do exterior.

Para completar o trio, o edificado representado como E2c, mais resguardado e de menor nobreza estética, irá acomodar todos os serviços necessários ao bom funcionamento do programa cultural. Após todas as intervenções previstas, este conjunto deverá, no entanto, manter a sua função de entrada principal, com a possibilidade acrescida de acesso ao restante interior do quarteirão.

Finalmente, a área de intervenção E3, assinalada na Planta de Intervenção 09, consistirá em duas funções distintas. Primeiramente, e devido à sua posição central relativamente a todo o quarteirão, constituirá a articulação entre todos os programas, garantindo o acesso pedonal em todas as direcções. Com este objectivo, o edifício E3a manterá apenas a cobertura e parte do respectivo suporte de modo a, preservando a identidade do



Vista do Interior do Edifício E2b



Vista do Interior do Edifício E2b



Vista da base da chaminé

conjunto, tornar-se permeável, oferecendo simultaneamente um espaço resguardado e coberto.

Por sua vez, os edifícios E3b e E3c deverão, após reabilitados, ser convertidos em espaços multiusos destinados à organização de *workshops*, que poderão inclusive beneficiar de espaço exterior de serventia criado a partir da demolição do edifício E3d para a exploração das actividades realizadas. A versatilidade característica deste programa irá, não só, reforçar a atractividade do espaço interior do quarteirão de Santo Ovídio, como também terá uma participação activa na dinamização do mesmo. Por último, é proposta a demolição do edifício E3e, de forma a assegurar a permeabilidade da estrutura.



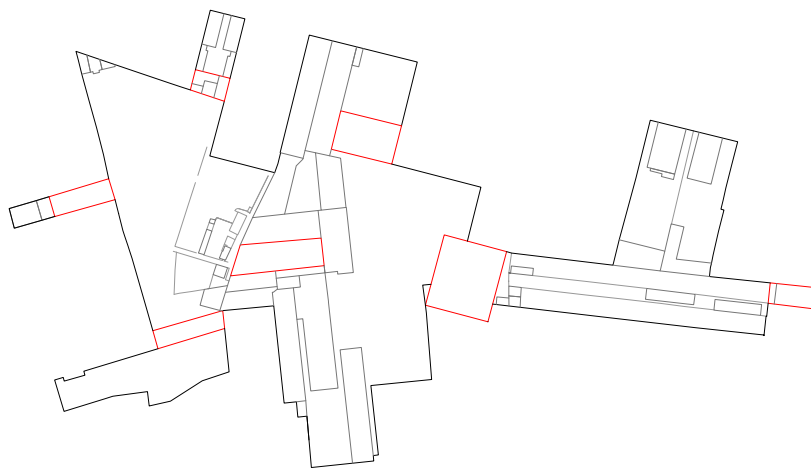
Vista do Interior da Companhia
Aurifícia



Vista do Interior da Companhia
Aurifícia

F – Zonas de Transição

De acordo com os pontos anteriores, dentro do espaço interno do quarteirão, deverão coexistir conteúdos programáticos diversificados cujas fronteiras, seriam dificilmente perceptíveis sem a existência do que esta proposta considera “zonas de transição”. A função destas “etapas” no interior do quarteirão será então, por um lado, interligar, e por outro, limitar os diferentes equipamentos relativamente a eles próprios e à cidade. A existência dos sete momentos previstos na Planta de Intervenção 10 – Zonas de Transição possibilita, tanto o funcionamento independente de cada um dos programas existentes como controla a exposição do interior a espaços menos dignos. Simultaneamente, recuados em relação à frente urbana, estas zonas de transição irão contribuir para a atractividade do espaço interno, ao impor uma relação de proximidade para a total percepção das mesmas. Mantendo um critério largo relativamente a programas e equipamentos destinados a estes locais, será imprescindível um tratamento de espaço público distinto do restante interior do quarteirão. Desta forma, através de pavimentos, vegetação, mobiliário urbano ou mesmo ao nível da iluminação, e assegurada a sua permeabilidade e fácil transição, deverão constituir ligeiras barreiras visuais que direccionem o olhar do utilizador.



Planta de Intervenção 10 – Zonas
de Transição

Principais critérios de intervenção ao nível do espaço público

A reabilitação do quarteirão em apreço será, no entanto, incompleta sem a requalificação dos seus espaços urbanos de enquadramento e serventia. Deste modo, para todas as acções no âmbito público será importante salvaguardar a qualidade técnica, material, estética e de segurança, sendo para tal recomendado:

- A Manutenção geral dos passeios e mobiliário urbano em todo o espaço público envolvente ao quarteirão, e, se possível, o alargamento do perfil transversal dos passeios que servem a Rua dos Mártires da Liberdade.

- Tanto a criação de novo espaço público como a remodelação dos que envolvem o quarteirão deverão contemplar soluções de elevada qualidade no que respeita aos materiais de pavimentação e às infra-estruturas urbanísticas necessárias, com especial relevo para a iluminação pública.

- Salvaguardar a segurança, através da exposição e da luminosidade, beneficiando dos espaços de transição para controlar os acessos.

- Criação de pequenos equipamentos cívicos de lazer como parques infantis, recintos desportivos, ou outros programas de lazer associados ao convívio e à vida pública.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A cidade moderna portuguesa, resultado de séculos de experiências realizadas na base da tentativa e erro, apresenta-se actualmente como as suas próprias galerias de exposição, que contam a história do seu desenvolvimento urbano. Neste sentido, é importante distinguir o carácter dos elementos urbanos e perceber que elementos contribuem e quais desvirtuam a memória histórica local. No primeiro caso, será ainda importante considerar a hipótese da recuperação, para alcançar um reflexo fidedigno da sua identidade, que os projecta para o futuro.

Após breves e esporádicos contactos com o Porto, uma cidade que se apresentava desconhecida, o tema da investigação realizada resulta das experiências vividas e de uma consequente vontade de aproximação à cidade, interesse pela sua história, gente, e pela maneira característica de construir cidade. Desta forma o conteúdo teórico desta dissertação incide, em grande parte, sobre a evolução urbana portuense e a influência exercida pela classe burguesa que a habita.

É uma realidade que, após alertados para determinadas problemáticas, torna-se mais instintivo reconhecer e perceber a sua frequência e dimensão. Assim sendo, foi apenas após iniciada a investigação que foi possível determinar até que ponto as estruturas devolutas constituem um problema no centro urbano portuense. Este momento coincide com uma altura em que a cidade, após um longo período de expansão se encontra numa fase de reformulação interna, um momento em que a temática da reabilitação está cada mais presente no quotidiano de um arquitecto. É neste contexto que surge a intenção de intervir numa unidade portuense, um dos vários exemplos de valor arquitectónico e patrimonial que são evitados e estão praticamente entregues ao esquecimento.

Para uma melhor compreensão deste tema, analisaram-se diferentes exemplos de intervenção na cidade cujas respostas dadas tiveram resultados bastante diferentes. No âmbito de intervenções mais abrangentes, foram estudados os casos de reabilitação da Viela do Anjo e do quarteirão das Cardosas, ambas situações em que a estratégia, apesar de diferente, passa por expor o núcleo interior à cidade. Também, ambas as soluções constituem exemplos em que foi dada uma nova vida à área abrangida e aos seus habitantes do modo que se tornaram, em ícones, que são agora comumente utilizados, inclusive, como pontos de referência da circulação portuense, cumprindo também a missão de alertar a população para uma problemática tão comum nas ruas do seu centro urbano.

Por sua vez, a reabilitação da habitação na Rua Álvares Cabral estudada permitiu uma maior compreensão da flexibilidade associada à tipologia burguesa, constituindo um exemplo exímio de

intervenção localizada e de interpretação da matriz habitacional oitocentista, transportada para a actualidade.

No momento de decisão relativamente à área de intervenção, a escolha recai, após uma análise ponderada, no conjunto que será referenciado como quarteirão de Santo Ovídio. Na opção tomada pesaram os seguintes factores: o seu legado histórico, como Quinta de Santo Ovídio e a conseqüente reminiscência rural; a presença de património arquitectónico e industrial; a sua dimensão e localização central; a abundância de vazios no seu espaço interior.

Perante este contexto urbanístico, a estratégia de intervenção definida expressa a vontade não de criar novas urbanidades, mas sim de devolver à cidade equipamentos obsoletos, ao restaurar a sua estrutura, atribuir programa e, conseqüentemente, restaurar a sua memória. A preservação do património deve constar no leque de interesses de um arquitecto, principalmente uma vez que esta vertente se apresenta como uma forma mais económica de fazer cidade, com impacto a nível não só territorial mas também social, já que a manutenção da herança cultural confere aos habitantes um sentimento de pertença e de identidade.

No entanto, após todo o processo de investigação e de projecto executado no decorrer desta prova, foi-me possível inteirar das dificuldades associadas à intervenção urbana. Entre questões de registo e propriedade, zonas de protecção, a própria interacção com os habitantes ou o incontornável obstáculo financeiro, as condicionantes são imensas, rigorosas e bastante impeditivas. Desta forma, numa tentativa de adaptação aos limites reais e do próprio formato dissertativo, adoptou-se um papel cauteloso e uma estratégia que, não obstante o seu valor, pretendia um efeito mais corrector e regulador que revolucionário.

Vista nocturna das margens do Douro, com a presença da Muralha Fernandina e da Ponte D. Luis, elementos histórico num cenário actual



No entanto, como arquitecto, uma postura submissa parece pouco natural, tendo existido momentos em que foi necessário controlar o desenho e a própria intervenção. Assim, ao longo deste trabalho, a acção controlada surgiu, por vezes, em detrimento da vontade de quebrar preconceitos com uma perspectiva diferente, numa abordagem que, por aproximação voluntária aos limites urbanos actuais, o impede de cair na utopia.

Deste modo, esta dissertação tem como ambição despertar para a temática da reabilitação, recuperação e reconversão, e demonstrar que é possível manter o património e simultaneamente gerar espaços actuais e atractivos. Pretende também, até certo ponto, alterar o paradigma de habitar na cidade, expondo os benefícios inerentes ao centro urbano e à criação de um “novo, velho Porto”.

“No mundo cada vez mais “tecnologizado”, onde as cidades se transformaram em espaços desgarrados dos cidadãos, que nelas pululam na tentativa de tudo fazerem em “tempo real”, e onde cada um tende, por força do espirito concorrencial e competitivo, a olhar mais para si e menos para o outro, há que encontrar tempo para a reflexão conjunta sobre o modo de ajudarmos a construir uma realidade citadina mais humana, ou seja, uma **CIDADE BOA PARA VIVER**”¹⁶⁰.

AGUIAR-BRANCO, José
Pedro in Porto: Uma cidade
boa para viver, p. 2

FONTES E BIBLIOGRAFIA

Fontes Manuscritas, Cartográficas e Iconográficas

Arquivo Histórico da Cidade do Porto (AHCP)

Livros de plantas de casas: diversos números

FERREIRA, Augusto Telles - **Carta Topographica da Cidade do Porto**. Porto: 1982. Dirigida e Levantada por Augusto Telles Ferreira, General de Brigada de Brigada Reformado, Coadjuvado pelo capitão de Cavallaria Fernando da Costa Maya, apresentado à Câmara Municipal do Porto.

Balck, George - **Cidade do Porto**. Londres: 1813. Obra do Assistente do Quartel Mestre General do Exército Britânico, apresentada em Londres.

Lima, J. C. - **Planta Topográfica da Cidade do Porto**. Porto, 1839. Ampliada e Corrigida por J.C. Lima, apresentada À Câmara Municipal do Porto.

VIDAL, F. G. Perry – **Planta da Cidade do Porto**. Lisboa: 1865. Planta da Cidade do Porto contendo o Palácio de Christal, nova Alfândega, e diversos melhoramentos posteriores apresentada à Câmara Municipal de Lisboa.

SRU, Porto - **Unidade de Intervenção do Quarteirão das Cardosas**. Porto: 2007. Documento estratégico de intervenção

SRU, Porto - **Unidade de Intervenção do Quarteirão Porto Vivo**. Porto: 2007. Documento estratégico de intervenção

Arquivo Geral da Cidade do Porto (AGCP)

Livros de plantas de casas: diversos números

Levantamento Aerofotogramético da Cidade do Porto, apresentado à Câmara Municipal do Porto, Porto: 1993.

Obras Citadas e Consultadas

ÁBALOS, Iñaki – **A boa-vida: visita guiada às casas da modernidade**. Barcelona: Gustavo Gili, 2003.

AMORIM, Maria Alexandra M. S. de – **A Cidade Planeada – 1930/1980: Permanências /Inovações no Processo e Forma Urbanos**. Porto: 1998. Dissertação de Mestrado em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

AUZELLE, Robert Leon – **Plano Director Municipal**. Porto: 1962. Plano Geral de Urbanização apresentado à Câmara Municipal do Porto.

BASÍLIO, Marco – **O abandono dos centros urbanos: entre o mito suburbano e a especulação fundiária**. Coimbra: [s.n.], 2002.

CAMPOS, Ezequiel - **O Prólogo ao Plano da Cidade do Porto**. **Porto**: 1932. Ensaio sobre um plano de urbanização para a cidade do Porto, apresentado à Câmara Municipal do Porto.

CHOAY, Françoise – **A regra e o modelo: sobre a teoria da arquitectura e do urbanismo**. Casal de Cambra: Caleidoscópico, 2007.

COSTA, Agostinho Rebello Da – **Descrição Topografica e Histórica da Cidade do Porto**. Porto : na Officina de Antonio Alvarez Ribeiro, 1789

COSTA, Alexandre Alves – **A Experiência do Porto**. In *Lotus international* n° 18. 1978.

COSTA, Alexandre Alves – **Introdução ao estudo da história da arquitetura portuguesa**. Porto: FAUP publicações, 1995.

ELEB, Monique; com DEBARRE, Anne – **L'invention de l'habitation moderne**. Paris 1880-1814. Paris: Éditions Hazam, 1995.

ELEB-VIDAL, Monique com DEBARRE-BLANCHARD, Anne – **Architectures de la vie Privée: maisons et mentalités. XVII-XIX siècles**. Bruxelas: Archives d'architecture Moderne, 1989

FERNANDES, Francisco Barata. **Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade**. Porto: FAUP, 1999.

FERNANDES, José Alberto Rio – **Política Urbana e Planeamento para a Cidade Herdada**. Texto policopiado da palestra dada em “Encontros de História Global de Espaços”, em 15 de Dezembro. FLUP, 2011.

FERNANDEZ, Sergio – **Percurso: arquitectura portuguesa: 1930-1974**. Porto: FAUP, 1988.

FRAMPTON, Kenneth – **Modern Architecture: a critical history**. 3ª ed. Londres: Thames and Hudson, 1992.

FRAZÃO, Luís – **História Postal da Cidade do Porto na Era Pré-adesiva**. Edições Húmus, 2006.

GARRETT, Antão de Almeida – **História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto**. Porto: 1974. Boletim n.º 11 da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

GARRETT, Antão de Almeida – **Plano Geral de Urbanização**. Porto: 1946. Separata do volume V da CIVITAS, Revista da Câmara Municipal do Porto.

GAZZOLA, Luigi – **Architettura e tipologia**. Roma: Officina Edizioni, 1990.

GONÇALVES, João – **Plano Director Municipal no século XXI**. Porto: 2011. Cadernos do Curso de Doutoramento em Geografia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

GONÇALVES, Lissette Yosmar Campos – **Habitação unifamiliar: a problemática da casa contemporânea**. Coimbra: [s.n.], 2006.

GIEDION, Sigfried – **Viver e construir**. In *Escritos Escogidos*. Múrcia: Colégio de Aparejadores y Arquitectos Técnicos, 1997.

GRADE, Irina Padrão Sales – **Lar doce lar**. Coimbra: [s.n.], 2007.

GRANDE, Nuno – **Porto 2001: regresso à Baixa: consulta para a elaboração do programa de requalificação da Baixa Portuense**. Porto: FAUP, 2001.

GRAVATO, Maria Adriana P. Rodrigues – **Trajecto do Risco Urbano – A arquitectura na cidade do Porto, nas décadas de 30 a 50 do século XX**. Porto: 2004. Dissertação de Mestrado em História da Arte em Portugal apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

HEIDEGGER, Martin – **Construir, Habitar, Pensar**. In *Poetry, Language and Thought*. New York: Harper, 1971.

JORGE, Filipe – **O Porto visto do céu**. Lisboa: Argumentum, 2000.

KLEIN, Alexander – **Ensaio de um método gráfico para a apreciação de plantas de pequenas habitações**. In *Vivienda mínima 1906-1957*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 1980.

LOOS, Adolf – **Aprender a habitar**. In *Ornamento e crime*. Lisboa: Cotovia, 2006.

MAIA, José João – **Transição epidemiológica, infra-estruturas urbanas e desenvolvimento: a cidade do Porto**. In *Análise Social*, vol. XXXV (156), 2000, 583-604.

Meireles, Henrique – **Identidade e Metamorfose: Transformações da imagem da casa burguesa do Porto**. Porto: 2006 Dissertação de Mestrado em Arquitectura apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

MILÃO, Cristina Susana Meira Leite de Sousa – **A cidade criativa e os modelos de regeneração urbana: para uma análise crítica das**

Sociedades de Reabilitação Urbana. Porto: 2006. Tese de mestrado em Reabilitação do Património Edificado apresentada à Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

MONTEIRO, Ana – **O Porto e os Portuenses no final do Séc. XX.** In Revista Da Faculdade De Letras — Geografia I, Série, Vol. VI. Porto: 1990, pp. 5-62.

MORAES, A. C. da Cunha – **Os Melhoramentos da Cidade.** Porto: 1916. Plano de melhoramentos para a Cidade do Porto apresentado à Câmara Municipal do Porto.

MOTA, Nelson Jorge Amorim – **A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX.** Coimbra: Edarq, 2010.

NEVES, José Manuel das – **Casas recuperadas = Recovered houses.** Casal de Cambra: Caleidoscópio, 2006.

NUNES, Paulo Simões – **A Construção Moderna e a cultura arquitectónica no início de novecentos em Portugal.** Lisboa: 2000. Dissertação de Mestrado apresentada à Universidade de Lisboa.

OLIVEIRA, Luís Valente de, AGUIAR-BRANCO, Pedro, BRANQUINHO, Agostinho – **Porto: uma cidade boa para viver.** Porto: Porto Editora: Fundação Eng. António de Almeida, 1999.

ROCHA, Sofia Monteiro – **Moradias unifamiliares como desenho urbano.** Coimbra: [s.n.], 2001.

RODRIGUES, José Manuel – **Teoria e crítica de arquitectura – século XX**. Casal da Cambra: Caleidoscópio, 2010.

SEGURADO, Jorge – **Arquitectura da casa Portuguesa e do seu carácter**. In *Teoria e crítica de arquitectura – século XX*. Casal da Cambra: Caleidoscópio, 2010.

SIZA, Álvaro – **A Reconstrução do Chiado – Lisboa**. Lisboa: Editora Figueirinhas, 2000. 2ª edição.

TÁVORA, Fernando – **O Problema da Casa Portuguesa**. Lisboa: Cadernos de Arquitectura, 1947.

TEIXEIRA, Manuel C. – **Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto**. Fundação Calouste Gulbenkian. Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, D.L; 1996.

VÁZQUEZ, Isabel Maria Fernandes Ribeiro Breda Lacerda – **Crescimento urbano e suburbanização no Grande Porto: Uma perspectiva relacional**. *Análise Social*, vol.XXVII (115), 1992(1.º),191-205.

VÁZQUEZ, Isabel Maria Fernandes Ribeiro Breda Lacerda – **O processo de suburbanização no grande Porto : A evolução da cidade do Porto e a estruturação territorial dos concelhos periféricos**. Porto: FAUP, 1992.

Referências em linha

<http://monumentosdesaparecidos.blogspot.pt/>

<http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=424770>

<http://doportoenaoso.blogspot.pt/>

<http://www.dgotdu.pt/>

<http://maps.google.pt/>

<http://www.bing.com/maps/>

Fontes de Imagens

Parte I – O Porto: Do Medieval ao Moderno

(p. 18, em cima) Disponível em linha:

http://i34.photobucket.com/albums/d127/tamosaga/GRAVURA-PORTO_SECXVII_2.jpg

(p. 18, em baixo) Disponível em linha: <http://lh6.ggpht.com/-0s-I33zXXi0/T33gyt9iMSI/AAAAAAAAAX4g/qikKi11bMw8/s1600/pb00042.jpg>

(p. 20, em cima) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p. 20, em baixo) Disponível em linha: <http://lh3.ggpht.com/-vq-g08Y-QVA/T33gO91eWXI/AAAAAAAAAX10/Hddl56aaRWo/s1600-h/pb000b5.jpg>

(p. 22, em cima) Disponível em linha: http://lh3.ggpht.com/-t-ZuZ_Ci_00/T33gSergDBI/AAAAAAAAAX2E/2zpDVVHPM4U/s1600/pb0000a5.jpg

(p. 22, em baixo) FRAZÃO, Luís – História Postal da Cidade do Porto na Era Pré-adesiva, p. 12

(p. 24, em cima) Disponível em linha: https://fbcdn-sphotos-g-a.akamaihd.net/hphotos-ak-prn1/p480x480/44447_621708477843930_1217502968_n.jpg

(p. 24, em baixo) Disponível em linha: <http://repositorio-tematico.up.pt/bitstream/10405/1122/1/109099-Porto-Pra%C3%A7a%20da%20Ribeira.jpg>

(p. 26) Disponível em linha:

http://3.bp.blogspot.com/_FkKgTDI7ngU/S9qBkxwDckI/AAAAAAic/sEL-GJ4QPls/s1600/nv15.jpg

(p. 28) Imagens cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p. 30, em cima) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p. 30, em baixo) Disponível em linha:

<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/Porto1829Todo.jpg>

(p.32) Imagens cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p. 34, em cima) Disponível em linha: <http://1.bp.blogspot.com/-e-2SyXNub5I/UbJj6RBidoI/AAAAAAAAGCg/X88EbfrO5FI/s1600/Mercado+do+Anjo+e+Torres+dos+Cl%C3%A9rigos.jpg>

(p. 34, em baixo) Disponível em linha: http://3.bp.blogspot.com/-x6Bavcnuggk/UQMR8u_TqZI/AAAAAAAFIs/K2gWovljZLU/s1600/Mercado+do+Anjo.+Destru%C3%ADdo+para+dar+lugar+%C3%A0+Pra%C3%A7a+de+Lisboa.jpg

(p. 36) Disponível em linha:

http://4.bp.blogspot.com/_IDDMRY3nPVE/R9ByUI1h3OI/AAAAAAABXs/udxkmy5OooQ/s400/0113+Merc+Ferr%C2%AA+Borges.jpg

(p. 38, em cima) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p. 38, em baixo) Disponível em linha:

http://3.bp.blogspot.com/_FkKgTDI7ngU/S9qBLDPe95I/AAAAA AAAAhk/piZ0DarUMIE/s320/nv22.jpg

(p. 40, em cima) Disponível em linha:

http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/ec/Porto_-_serra_do_pilar_e_ponte_p%C3%AAsil.jpg

(p. 40, em baixo) Disponível em linha: <http://1.bp.blogspot.com/-irqEwB7FTcc/UGDbXhM7DHI/AAAAAAAALVI/UjMoo48BRIY/s1600/DSCN5600.JPG>

(p. 42, em cima) Disponível em linha:

<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/Porto1892.jpg>

(p. 42, em baixo) Disponível em linha: http://3.bp.blogspot.com/-LpCjdU1Ibq8/TrOZTCqmcNI/AAAAAAAACpM/Ah6AuwAWW aA/s1600/maria+pia_01.jpg

(p.44) Disponível em linha:

http://4.bp.blogspot.com/_FkKgTDI7ngU/S9qBZ4H8NaI/AAAAA AAAAiE/RDiVEBUO1v4/s1600/nv18.jpg

(p. 46) Disponível em linha:

<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/PortoeLeixes1892.jpg>

Parte II – A Burguesia Portuense

(p.50) Disponível em linha: <http://3.bp.blogspot.com/-VghXjKJj8D4/UI7KaYbSvMI/AAAAAAAAACEE/8yc-2VICU0s/s1600/Missa+Campal+no+Campo+de+St%C2%BA+Ovidio+1908.jpg>

(p.52) MOTA, Nelson Jorge Amorim – A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX, p. 94

(p.54, à esquerda) Disponível em linha: <http://4.bp.blogspot.com/-loWhIqaYlaw/UFOTN8m24fI/AAAAAAAAABG4/9RyVcbuiGtM/s1600/31+DE+JANEIRO++DE+1891++PROCLAMA%C3%87%C3%83O+NA+PRA%C3%87A+DE+D.+PEDRO.jpg>

(p.54, à direita): MOTA, Nelson Jorge Amorim – A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX, p. 94

(p.56, 58, 60, 62 e 64) MOTA, Nelson Jorge Amorim – A arquitectura do quotidiano: público e privado no espaço doméstico da Burguesia Portuense no final do século XIX, p. 104 – 111

Parte III – O Porto no século XX

(p.70) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p.72, em cima) Disponível em linha: <http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/1903.jpg>

(p.72, no meio) Disponível em linha: http://1.bp.blogspot.com/-Ho8AhgoSOg0/UTJCF6_wJGI/AAAAAAAAAHXs/CW863Nq0va0/s1600/ELECTRICO+DO+PORTO-+1913+%281%29.jpg

(p.72, em baixo) Disponível em linha: http://1.bp.blogspot.com/-pfiYTMytV9s/UEC6xFjYMAI/AAAAAAAAAFIU/U5kKbJ9azZA/s1600/Porto_Real+Teatro+S.+Jo%C3%A3o.jpg

(p.74, 76 e 78) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p.80) GARRETT, Antão de Almeida – História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto. Porto: 1974. Boletim n.º 11 da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, p. 103

(p.82) Disponível em linha:
http://portoarc.blogspot.pt/2012_06_01_archive.html

(p.84) Disponível em linha:
<http://htmlimg2.scribdassets.com/3tjfg07v28ject6/images/9-ecc4248f11.jpg>

(p.86) Disponível em linha:
<http://htmlimg2.scribdassets.com/3tjfg07v28ject6/images/10-3b60fa4e42.jpg>

(p.88) Disponível em linha:
http://lh5.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TFtUXYtcDYI/AAAAAAAAAHlg/hWgpXI-h4ZU/op23_thumb%5B3%5D.jpg?imgmax=800

(p.90, em cima) Disponível em linha:

http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TN2hkvxvDBI/AAAAAAAAAKLI/6mwVkB9oMw/pp1_thumb%5B1%5D.jpg?imgmax=800

(p.90, em baixo, 92 e 94) GARRETT, Antão de Almeida – História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto. Porto: 1974. Boletim n.º 11 da Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, p. 104, 105, 106, 109 e 110

(p.96 em cima) Disponível em linha:

http://lh5.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TO63ncIIrVI/AAAAAAAAAKoY/ZdOoOH08wYU/s1600-h/muz40%5B3%5D.jpg

(p.96 no meio) Disponível em linha:

http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TO63pdKn38I/AAAAAAAAAKog/NzuYGA0Baxc/s1600-h/muz45%5B7%5D.jpg

(p.96 em baixo) Disponível em linha:

<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/GiovanniMuzioAvPonte1942.jpg>

(p.98, em cima) Disponível em linha:

http://lh5.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TO63ncIIrVI/AAAAAAAAAKoY/ZdOoOH08wYU/s1600-h/muz40%5B3%5D.jpg

(p.98, no meio) Disponível em linha:

http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TO63pdKn38I/AAAAAAAAAKog/NzuYGA0Baxc/s1600-h/muz45%5B7%5D.jpg

(p.98, em baixo) Disponível em linha:

<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/PUAGUnidadesResidenciais50.jpg>

(p.100) Disponível em linha: <http://repositorio-tematico.up.pt/handle/10405/10775#preview>

(p.102) Disponível em linha:
<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/1989PortoPlanoCerneas.jpg>

(p.104) Disponível em linha:
<http://i84.photobucket.com/albums/k39/nop57751/Porto/Cartografia/1989PortoPlanoDirector.jpg>

(p.106) Disponível em linha:
http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TaSGxvo4lZI/AAAAAAAAOKs/8qF1QrvURFw/s1600-h/auz114.jpg

(p.108) Disponível em linha:
http://lh4.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TaSGi2SwoKI/AAAAAAAAAOJM/QKjge_X7gu4/s1600-h/auz104.jpg

(p.110) Disponível em linha:
[.http://lh5.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TaU3OJOzMwI/AAAAAAAAAAOdc/E6OEVVGjaCw/s1600-h/auz219_thumb23.jpg](http://lh5.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TaU3OJOzMwI/AAAAAAAAAAOdc/E6OEVVGjaCw/s1600-h/auz219_thumb23.jpg)

Parte IV – O Porto no Século XXI

(p.114, em cima) Disponível em linha:
http://195.23.12.196/imagensibt/Imagens_PDM_jpg/PDM1312_1962012_Or_03_HRR.jpg

(p.114, no meio) Disponível em linha
<http://i208.photobucket.com/albums/bb129/carlosribeiro/CREP/2011-01-26125541.jpg>

(p.114, em baixo) Disponível em linha: http://3.bp.blogspot.com/-qUgwGK_KVTs/UKqgfr0y-WI/AAAAAAAAALqs/aSNuqYvzgy4/s1600/DSCN0012.JPG

(p.116, em cima) Disponível em linha:
http://195.23.12.196/imagensibt/Imagens_PDM_jpg/PDM1312_1962012_Or_01_QS.jpg

(p.116, em segundo) Disponível em linha:
http://195.23.12.196/imagensibt/Imagens_PDM_jpg/PDM1312_1962012_Or_02_P.jpg

(p.116, em terceiro) Disponível em linha:
http://195.23.12.196/imagensibt/Imagens_PDM_jpg/PDM1312_1962012_Co_04.jpg

(p.116, em baixo) Disponível em linha:
<http://www.doportoenaoso.blogspot.pt>

(p.118, em cima) Disponível em linha: http://4.bp.blogspot.com/-krag9--e9v4/TjBNPnuM_HI/AAAAAAAAABTc/n2oYugz3lMM/s1600/Parque+da+Cidade%252C+Porto.jpg

(118, no meio) Disponível em linha: http://3.bp.blogspot.com/_5hFZHXycuw/UKqjMdJ_SCI/AAAAAAAAALrY/xMFs0s0kKyw/s1600/DSCN5168.JPG

(p.118, em baixo) Disponível em linha:
<http://media.rtp.pt/blogs/primaverasound/wp-content/uploads/sites/3/2013/05/Parque-da-Cidade-copyright-Camara-Municipal-do-Porto.jpeg>

(p.120, em cima) Disponível em linha:
http://www.nasa.gov/images/content/676821main_iss032e015055_full.jpg

(p.120, em cima) Disponível em linha: <http://1.bp.blogspot.com/-irQEWb7FTcc/UGDbXhM7DHI/AAAAAAAAALVI/UjMoo48BRIY/s1600/DSCN5600.JPG>

(p.122, em cima) Disponível em linha: http://3.bp.blogspot.com/-46Ijm5gwtP/YUaqko9KH3wI/AAAAAAAAAF_Y/kIsjIKuciEE/s1600/Real+Teatro+S.+Jo%C3%A3o+antes+do+inc%C3%AAndio.jpg

(p.122, no meio) Disponível em linha: <http://3.bp.blogspot.com/-x5yYjBNRLhI/UHIL-PQrZjI/AAAAAAAAAFPQ/RISli3thfoI/s1600/Teatro+S.+Jo%C3%A3o+Inc%C3%AAndio.jpg>

(p.122, em baixo) Disponível em linha:
http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/3/35/Porto_Teatro_de_Sao_Joao_2.JPG

(p.124, em cima) Disponível em linha:
<http://loveporto.com/portoceu/5.jpg>

(p.124, no meio) Disponível em linha:

<http://www.iscet.pt/sites/default/files/Semin%C3%A1rio%20MKT%20-%20Comunica%C3%A7%C3%A3o%20Metro%20do%20Porto.jpeg?1306456553>

(p.124, em baixo) Disponível em linha:

<http://www.loveporto.com/aeroporto.jpg>

(p.126) Disponível em linha:

<http://www.loveporto.com/dourodourado.jpg>

Parte V – A Burguesia Hoje, A Modernidade na Cidade Histórica

Note-se que todas as imagens pertencentes a estes capítulos são de autoria própria, exceptuando-se as seguintes:

(p.130, 132 e 134, em cima) SRU, Porto - **Unidade de Intervenção do Quarteirão Porto Vivo**. Porto: 2007. Documento estratégico de intervenção

(p. 134, no meio e em baixo) Meireles, Henrique – Identidade e Metamorfose: Transformações da imagem da casa burguesa do Porto, p.85

(p. 140 e 142) SRU, Porto - **Unidade de Intervenção do Quarteirão das Cardosas**. Porto: 2007. Documento estratégico de intervenção

(p. 148, 150 e 152) Imagens cedidas pelo Atelier Pedra Líquida

Parte VI – Documento Estratégico

Note-se que todas as imagens pertencentes a estes capítulos são de autoria própria, exceptuando-se as seguintes:

(p. 158 e 160, em cima) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p.160, em baixo) Disponível em linha: <http://3.bp.blogspot.com/-Z4W8Vz-GCrE/TkghCzaxxFI/AAAAAAAAEBC/D2Yp0eyk5rs/s1600/Palacio+de+santo+Ovidio.jpg>

(p.162, em baixo) Disponível em linha: <http://1.bp.blogspot.com/-o5yltHA-XsE/UZN1co9H39I/AAAAAAAAAF4k/rUCzJJu2L8A/s400/Palacete+de+St.%C2%BA+Ovidio+-+Abertura+de+%C3%81lvares+Cabral.JPE>

(p.162, em cima, e 164) Imagem cedida pelo Arquivo Histórico da Cidade do Porto

(p. 162, em baixo) Disponível em linha: <http://1.bp.blogspot.com/-o5yltHA-XsE/UZN1co9H39I/AAAAAAAAAF4k/rUCzJJu2L8A/s1600/Palacete+de+St.%C2%BA+Ovidio+-+Abertura+de+%C3%81lvares+Cabral.JPE>

(p. 166) Disponível em linha:
http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/9316037_orig.jpg?1

(p. 204b e 208) Imagens cedidas pelo Arquitecto Cosimo D'Aprile

(p. 206, em cima) Disponível em linha:
<http://marcosoliveira.zenfolio.com/p883180882/h912d963#h2771d9c>

(p. 206, no meio) Disponível em linha:
<http://marcosoliveira.zenfolio.com/p883180882/h912d963#h1f675820>

(p. 206, em baixo) Disponível em linha:
<http://marcosoliveira.zenfolio.com/p883180882/h912d963#h912d963>

(p. 218) Disponível em linha:
<http://www.loveporto.com/saojoao/forum5.jpg>

