

RUI JORGE DE MELO PACHECO

INTERVIR NO CENTRO DA CIDADE

**Hotel como elemento revitalizador do Quarteirão
das Camélias, no Porto**

Dissertação apresentada na Universidade Lusófona do Porto para obtenção do grau de
Mestre em Arquitetura

Universidade Lusófona do Porto

Faculdade de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologia da Informação

PORTO

(2015)

RUI JORGE DE MELO PACHECO

INTERVIR NO CENTRO DA CIDADE

**Hotel como elemento revitalizador do Quarteirão
das Camélias, no Porto**

Dissertação apresentada na Universidade Lusófona do Porto para obtenção do grau de
Mestre em Arquitetura

Júri:

Presidente: Prof. Doutor Pedro Ramalho Cândido Almeida D'Eça Ramalho

Arguente: Prof. Arq. João Carlos Martins Lopes dos Santos

Orientador científico: Prof. Doutor Sidh Daniel Losa Mendiratta

Universidade Lusófona do Porto

Faculdade de Comunicação, Arquitetura, Artes e Tecnologia da Informação

PORTO, 14 de Dezembro de 2015

AGRADECIMENTOS

Em primeiro lugar agradeço aos meus sobrinhos, Tiago, Tânia, Nuno e Ana por me incentivarem a transformar um sonho em realidade. Principalmente à Ana e ao Nuno que foram determinantes na fase final do meu percurso académico.

Aos meus pais, irmãs e cunhado, que sempre me apoiaram e motivaram para que chegasse ao final desta longa e árdua etapa.

Aos meus colegas que me acompanharam e apoiaram nos momentos mais difíceis, em particular à Patrícia pela paciência e companheirismo.

Aos professores do departamento de arquitectura que me encorajaram e aconselharam, em especial destaque ao meu orientador, Professor Doutor Sidh Losa Mendiratta, pela sua exigência e dedicação, pelo rigor e, acima de tudo, por acreditar em mim.

Por fim e mais importante, quero agradecer à minha esposa Antónia e aos meus filhos, que apesar de todas as dificuldades surgidas, me apoiaram incondicionalmente, compreenderam e aceitaram a minha ausência durante estes cinco anos das suas vidas. Quero apenas dizer-lhes, que existe vida depois da tese.

A todos, Muito Obrigado.

RESUMO

O centro histórico do Porto tornou-se na sociedade contemporânea um elemento primordial para a sustentabilidade económica e cultural de uma cidade. Um conjunto de fatores e acontecimentos contribuíram para esta realidade, sendo que a evolução da arquitetura, do urbanismo e da cultura são reflexos desse processo. A afirmação da identidade e do regionalismo do Porto são vetores centrais a esse processo de desenvolvimento e valorização do centro histórico, onde o turismo surge como uma atividade incontornável e geradora de transformações urbanas.

Neste contexto, foi proposto aos estudantes do quinto ano do Mestrado Integrado em Arquitetura desenvolverem uma proposta de um equipamento hoteleiro numa zona do centro histórico da cidade do Porto, o quarteirão da Camélias, perto da Praça da Batalha.

A presente dissertação visa refletir sobre a relação de convivência entre o legado patrimonial, a atividade turística e os futuros empreendimentos hoteleiros, procurando estabelecer relações equilibradas entre essas realidades.

Apoiando-se numa indagação da história da arquitetura do centro do Porto em geral e da área de intervenção em particular, e também no estudo de alguns exemplos de equipamentos turísticos no Porto e noutras cidades, procedeu-se a um contextualizações e comparações indispensáveis ao gesto arquitetónico no meio urbano.

Com base no projeto desenvolvido, elabora-se uma reflexão e autocritica sobre as intenções e opções tomadas durante a conceção arquitetónica, alicerçando assim a prática num texto que acompanha todo o processo criativo, culminando com a apresentação das peças desenhadas do projeto do presente autor.

Palavras chave: Património; História; Turismo; Requalificação urbana; Comunidade; Porto

ABSTRACT

The historic center of Porto has become, in the contemporary society, a central element in economic and cultural sustainability of the city. A set of facts and events had a major contribute to this reality, the evolution of architecture, urbanism and culture are reflections of such process. The affirmation of Porto's identity and regionalism are central to the development and enhancement of the historic center, where tourism emerges as an essential activity and generator of urban transformations.

In this context, it was proposed to fifth year students of the MSc in Architecture to develop a proposal of a hotel in an area of the historic center of Porto, the block of the Camellias, near Batalha square.

This work aims to reflect on the conniving relationship between the city's heritage legacy, tourism and future hotel developments, seeking to establish balanced relations between these realities.

Relying on the history of the center of Porto architecture in general and particularly the area of concern, also taking in consideration the study of some examples of tourist facilities in Porto and other cities, we proceeded to the contextualization and comparison, central to architectural gesture in urban areas.

Based on the developed project, draws up a reflection and self-criticism about the intentions and choices made during the architectural design, basing the practice on a text that accompanies the entire creative process, culminating in the presentation of the pieces drawn from this author project.

Keywords: Heritage; History; Tourism; Urban regeneration; Community; Porto

Índice

AGRADECIMENTOS	5
RESUMO	7
ABSTRACT	9
INTRODUÇÃO	13
CAPÍTULO I: CONTEXTO HISTÓRICO.....	17
DA ORIGEM ATÉ À ÉPOCA DOS ALMADAS (1763)	19
DE 1763 ATÉ AO FIM DO CERCO (1833).....	35
DE 1833 ATÉ Á IMPLANTAÇÃO DA REPUBLICA (1910).....	45
DE 1910 ATÉ AO FINAL DO ESTADO NOVO (1974)	55
DE 1974 ATÉ AOS DIAS DE HOJE	63
CAPÍTULO II: ESTUDO DA ZONA DE INTERVENÇÃO	73
2.1 – CARATERIZAÇÃO URBANÍSTICA.....	75
Infraestruturas viárias.....	81
Antiguidade das construções.....	82
Usos do edificado	83
Volumetria	84
Estado de conservação	85
Valor patrimonial	86
Ocupação	87
2.2 – ASPETOS PATRIMONIAIS E CULTURAIS	89
ESTAÇÃO DE SÃO BENTO	91
PALÁCIO DA BATALHA	92
IGREJA DA ORDEM DO TERÇO	93
TEATRO NACIONAL SÃO JOÃO PORTO	94
PRAÇA DA BATALHA	96

EDIFÍCIO DO ANTIGO GOVERNO CIVIL.....	97
PALÁCIO DOS CONDES DE AZEVEDO	98
RECOLHIMENTO DA PORTA DO SOL	99
CAPELA DOS ALFAIATES	100
IGREJA DE SANTA CLARA.....	102
MURALHA FERNANDINA.....	103
CASA DO ASCENSOR DOS GUINDAIS.....	104
PONTE DE S. LUIS I	106
2.3 IMPACTO DO TURISMO NO PORTO	107
CAPÍTULO III: EXEMPLOS DE ESTUDO	117
3.1 ESTUDO ESPECIFICO - PORTO RIBEIRA HOTEL	119
3.2 ESTUDOS GERAIS.....	129
CAPÍTULO IV: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO	135
4.1 – ABORDAGEM DO TEMA	137
4.2 – DESCRIÇÃO DO PROGRAMA.....	137
4.3 – OBJETIVOS E IDEIAS.....	138
PROBLEMAS	138
PONTOS FORTES	138
OBJETIVOS.....	139
PERCURSO DE IDEIAS	139
4.4 – DESCRIÇÃO DA PROPOSTA	143
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	153
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:	157
ÍNDICE DE FIGURAS:	161
LISTA DE ANEXOS:	165
ANEXOS	167

INTRODUÇÃO

A intervenção em centros históricos remete-nos ao porquê da utilização de um tipo de arquitetura num determinado local. Neste caso específico, e de acordo com a intervenção pretendida, no centro histórico do Porto. Vou direcionar a minha tese no sentido da relação do lugar, com o contexto histórico bem como geográfico.

“... as cidades são organismos vivos que crescem e se transformam não só com o tempo, mas também com as mudanças que o tempo vai produzindo nas condições de vida e progresso das comunidades que as constroem.”¹

A estrutura e a arquitetura de uma cidade refletem o passado de um povo no que concerne à sua cultura, economia, recursos naturais, topografia, localização geográfica e também em grande parte ao “estilo” arquitetónico da época em que se constrói. Podemos assumir que a responsabilidade de projetar engloba diversas disciplinas, conceitos e matrizes, tendo em vista a adequação da mesma à sua função, cliente, sociedade e ao contexto em que se insere. Embora a história de uma cidade não se transmita apenas pela arquitetura, esta é um reflexo do povo e da sua identidade.

Toda a cidade tem um princípio, uma origem, que pode ser mais recente e bem definida ou remontar a épocas mais longínquas e de difícil determinação. No caso da cidade do Porto, tomada como exemplo neste ensaio, existem vários elementos (relatos empíricos, artefactos e ruínas arqueológicas) que nos permitem concluir que a sua origem remonta à época Paleolítica.

Como é óbvio, o desenvolvimento de uma cidade resulta de uma série de condicionantes que interferem no seu desenrolar histórico, permitindo-nos identificar a transição entre várias fases económicas e políticas ao longo dos tempos, bem como as mudanças nas condições naturais do território.

A cidade do Porto, com a sua topografia bastante acidentada, na margem do rio Douro, caracteriza-se pelas suas íngremes escarpas de granito, que foram determinantes para a

¹ TAVARES, Domingos (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0, p. 13

sedentarização dos povos, quer por funcionarem como proteção contra os invasores, quer pelo seu contributo para a subsistência, dando lugar ao aparecimento de civilizações e ao seu desenvolvimento.

De salientar que o fator climatérico é preponderante nas civilizações sedentárias, pois a permanência nos locais depende também da abundância da alimentação, recursos naturais e condições propícias ao cultivo e da criação de animais, os quais dependem da pastorícia para sobreviverem. São condições fundamentais para o crescimento e desenvolvimento de uma povoação.

As cidades antigas são um reflexo de um povo e das suas mentalidades. Além disso há que ter em conta as épocas em que foi o seu auge de desenvolvimento. Embora exista uma certa continuidade e uma sucessiva vontade de mudar, encontramos sempre influências de um povo para outro. Não se pode afirmar que existe rutura histórica mas sim uma continuidade de acontecimentos e sucessivas adaptações. Mas a relação a retirar é de que essas alterações consistem nas mentalidades e ideologias criadas, influenciadas pelo regime político, militar e religioso.

É nesse sentido que se questiona o porquê da estrutura de uma cidade ser determinada pela sua história e pelo seu povo. O que nos leva a pensar se será uma imposição ou uma consequência de algo.

Esta dissertação descreve uma intervenção no centro histórico da cidade do Porto respeitando uma relação conivente entre o património e o turismo. É constituída por 4 capítulos. No primeiro capítulo descreve-se a evolução da cidade na relação do lugar com o contexto histórico e identidade de um povo. Reflete-se sobre os projetos e transformações urbanas realizadas e os contornos em que as mesmas se concretizaram, nomeadamente adversidades económicas, sociais, religiosas e políticas.

Baseado nos estudos elaborados por historiadores, escritores e descobertas resultantes das escavações executadas por arqueólogos na cidade do Porto, podemos determinar algumas fases da sua evolução. Fazendo uma clivagem histórica, pode-se dividir a mesma em cinco épocas marcantes desde o início até aos dias de hoje. É sobre as particularidades de cada um desses períodos que me vou debruçar em seguida.

O segundo capítulo aborda o estudo do lugar de intervenção e a envolvente periférica no que concerne á predominância de tipologias, cérceas, antiguidade das construções,

estado de conservação e usos. É ainda foco deste capítulo a quantidade e qualidade do património existente, bem como as repercussões que o setor do turismo acarreta na cidade com as opções tomadas para manter a sua operosidade em ascensão.

No terceiro capítulo será feito um caso de estudo ao novo hotel, denominado de “Porto Ribeira Hotel”, em fase de projeto/construção e cujo intuito é o de relacionar a atualidade contemporânea em termos cronológicos com a imagem do Porto atual numa fase de prosperidade económica no setor do turismo. Sendo coincidente com a intervenção no Quarteirão das Camélias. Aborda-se também outros casos de estudo pertinentes que serviram como uma espécie de “manual” para a resolução de entraves que foram surgindo em determinados momentos da conceção do projeto.

Por fim apresenta-se uma proposta de intervenção no Quarteirão das Camélias, bem como uma ação de reflexão e autocritica sobre as intenções e opções tomadas na conceção do projeto arquitetónico. Pretende-se com o projeto descrito uma valorização do espaço e identidade urbana, procurando uma correta integração e requalificação da envolvente e das vivências da comunidade local.

INTERVIR NO CENTRO DA CIDADE...

DA ORIGEM ATÉ À ÉPOCA DOS ALMADAS (1763)

Origens

Para determinar as origens da cidade do Porto procedi à revisão e análise crítica das teorias de alguns autores pertinentes nessa matéria. Existem várias teorias mas poucas certezas no que concerne ao local exato originário da cidade do Porto.²



Figura 1 – Enquadramento da cidade do Porto na Península Ibérica. Acedido Agosto 17, 2015 em <http://doepicz.com/48057671-mapa-da-peninsula-iberica.html>

“O problema da determinação do sítio original ou primitivo da cidade ainda não pôde ser posto incontrovertidamente, apesar das numerosas páginas que lhe têm sido dedicadas”³...

De acordo com o livro de Oliveira (1973), depreende-se que este período histórico é bastante conturbado, “cinzento”, cheio de dúvidas e poucas certezas quanto à localização originária da cidade do Porto. Foram encontrados alguns vestígios arqueológicos que permitiram inferir que a cidade foi palco da permanência de vários

² Para efeito deste trabalho, tomei por base as correntes defendidas em obras como “O Espaço Urbano Do Porto” de J.M. Pereira de Oliveira (1973), “Porto Património Mundial”, de Rui Ramos Loza (1998) entre outros similares.

³ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p.179

povos, nomeadamente os romanos e os suevos, dedução esta baseada nos vários núcleos antigos e povoados encontrados.

Sendo estes estudos pouco conclusivos, partiu-se para o complemento do estudo da topografia aliada á toponímia, baseada na leitura e análise de documentos escritos, fazendo um cruzamento de dados entre os povos que aí permaneceram.

Com as tentativas, erros, hipóteses e novas tentativas foi-se reconstruindo a história, tentando traçar um fio condutor que integrasse as descobertas e estudos sucessivos. Pelo estudo das ruas estreitas e sinuosas, pelo conhecimento da forma como os vários povos venciam as diferentes cotas e ligavam as diversas povoações existentes, bem como a análise aos artefactos arqueológicos no que diz respeito às técnicas utilizadas na construção, foi possível inclusive pôr a hipótese de a sua origem poder ter sido, quer na margem esquerda quer na direita do rio Douro, contudo dificilmente se saiu do plano das hipóteses.⁴

Quanto ao autor Loza (1998) tem uma interpretação semelhante, mas mais conclusiva; a sua tese sustenta-se igualmente nos achados arqueológicos, mas incide principalmente na toponímia onde procura achar uma relação entre os movimentos dos povos juntamente com a época cronológica, culminando em suposições e locais povoadas com datas distintas. Face a estes estudos permite-se afirmar que as origens remontam ao período megalítico e a zona de ocupação seria no planalto, dada a sua localização ser a mais adequada à pastorícia - *“Antas, Arca de Samigosa, Manoa Pedrosa, Mamoá Furada”*⁵.

Posteriormente já na época do período neolítico surgem povoamentos nas zonas ribeirinhas, nomeadamente o Castelo do Queijo, Campanhã e junto da Sé num período inicial do bronze. Estas ideologias foram corroboradas com os achados arqueológicos de utensílios ligados à faina piscatória bem como restos de construções e cerâmicas, sendo

⁴ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp.179 a 186

⁵ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.61

cruzadas com outros achados noutras zonas do país e atribuídas ao fim do neolítico e bronze inicial.⁶

Outros estudos e descobertas arqueológicas apontam, contudo para uma origem muito mais remota e em localizações um pouco dispersas, apontando para o sopé do morro de Penaventosa, na baixa junto ao rio Douro e a este do rio Vila.⁷

O sopé da montanha denominado por Pena Ventosa assume-se como o local ideal para as primeiras colonizações dada a necessidade defensiva e daí ter sido o ponto de partida para o aparecimento da urbe. Durante o período da ocupação romana o desenvolvimento ocorreu em ambas as margens do rio Douro, com o atravessamento a ser feito apenas pelas embarcações existentes, servindo esta zona como ponto de abrigo, de trocas e de pernoita.⁸

Esse fato permitiu à cidade a sua expansão no sentido do morro da Cidade e das zonas ribeirinhas. Estes locais foram evoluindo ao longo dos tempos, devido às atividades locais, comerciais, industriais e portuárias, dando asas ao aumento do edificado, embora fisicamente pouco robusto, composto principalmente por madeira e telhados com palha, uma espécie de cabanas. Iniciava-se assim o seu desenvolvimento urbano, embora este fosse muito lento e demoroso devido às constantes disputas entre os povos, nomeadamente os Romanos e os povos invasores, Alanos, Vândalos, Suevos e Visigodos.⁹

Face a estas inseguranças e constantes guerrilhas, foi construída uma muralha de pequena dimensão no alto de Penaventosa com o propósito de albergar e proteger a comunidade aquando os ataques invasores bem como controlar a passagem fluvial do rio Douro, sendo denominada posteriormente de “cerca velha”. Contudo, embora a muralha fosse de tamanho reduzido começou a ter maior importância aquando da

⁶ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.61

⁷ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 217

⁸ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.61 a 64

⁹ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 218

edificação da Sé com bispo, dando início a uma espécie de aglomerado urbano intramuros.¹⁰

O local era um ponto fulcral no que concerne à sua posição durante o império romano. Colocava Portucale numa estação de paragem obrigatória nas ligações entre Braga e Olissipo.¹¹

“Fica assim no cruzamento da estrada romana que ligava Lisboa a Braga e Astorga, com o rio Douro, numa posição de «testa de ponte» que a marcou e haverá de marcar para sempre na relação de ligações inter-regionais do País.”¹²

Este fato impulsiona a sua supremacia até aos finais do século V, altura em que surgem as invasões visigóticas, como confirma o aparecimento de registos do cunho da moeda durante a administração dos quatro reis visigóticos, bem como de um *“bispo portucalense no III consílio de Toledo, em 589”*. Mais tarde durante as invasões muçulmanas em meados de 716, a cidade foi arrasada, ficando quase deserta, contudo foi mantida a sua operosidade portuária até à época em que o Conde Vimaranes Peres procedeu à reconquista em 868, repovoando-a e originando assim o Condado Portucalense.¹³

Após as várias invasões e colonizações, o burgo do Porto é finalmente afirmado com a reconquista cristã contra os muçulmanos.¹⁴

A expansão do burgo dá-se partir do século XII, devido aos novos acontecimentos surgidos, nomeadamente a nomeação de D. Hugo em 1114, como subterfúgio do poder eclesiástico do condado, revelando-se fulcral no desenvolvimento da cidade, bem como

¹⁰ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 219

¹¹ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.64

¹² FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p.19

¹³ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, pp.64 a 65

¹⁴ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.1

a entrega da competência do burgo e respetivo território contíguo ao bispo, por D. Teresa, sendo posteriormente concedido o respetivo foral e disparando assim o povoamento e o crescimento do burgo. A original capela envolta pela pequena povoação existente depara-se com o início da construção da catedral, o que marca e origina o desenvolvimento do seu edificado.¹⁵

Esta operação de proteção e alargamento de território é associado à estabilidade na periferia, dado o afastamento das guerrilhas mais para sul, que deram origem a que houvesse um desenvolvimento urbano mais acentuado. O tecido urbano era escasso mas o território começou a ser preenchido com edificações de carácter rural, com materiais naturais, tais como o granito e maioritariamente a madeira, espalhando-se por Cimo de Vila, Souto e Pelames, incluindo nas zonas marginais ao rio Douro. Este desenvolvimento urbano foi impulsionador para que pequenos caminhos se transformassem em arruamentos, dando origem a uma pequena malha urbana composta por edifícios e ruas. Surgem assim as primeiras preocupações com a organização de território e o Foral é atribuído em 1123. Começam a surgir medidas e regras para a construção de edifícios e ruas ou seja, dá-se início à diferenciação dos espaços públicos e privados e quais os obedecem aos seus limites.¹⁶

O século XIII é caracterizado pelo considerável crescimento em torno do burgo, adaptando-se à topografia e às portas de entrada, nomeadamente na periferia da Penaventosa, nos arruamentos em direção à porta das Verdades, na margem direita do rio Vila, na rua da Reboleira, na rua Taurina e nos arrabaldes de Miragaia, o que demonstra a intensificação da malha urbana.

Outro fator deveras importante para o desenvolvimento da cidade foi a construção e instalação dos mosteiros mendicantes, “*os monges de S. Francisco em 1234 e posteriormente os de S. Domingos em 1238*” que levou ao aumento da população nesses locais despovoados.¹⁷ Este período foi marcado também pelas quezílias entre a “*coroa e a Mitra*” face à disputa do domínio da zona ribeirinha, devido ao gradual aumento do

¹⁵ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.65

¹⁶ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 219-222

¹⁷ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.67

comércio marítimo com o exterior e as respetivas implementações de taxas cobradas para o efeito.¹⁸

Posteriormente foram criadas e regulamentadas mais diretivas para a organização do território, tal como a carta dionisiana em 1316. O território começa a ser planeado, sendo atribuída a esta época a designação de “2º período da evolução do espaço urbano”.¹⁹

Mais tarde, a coroa criou a alfândega e abriu a Rua Nova, entre 1325 e 1395, junto à margem direita do Rio Vila. A igreja era dona de grandes áreas de território, pelas quais cobrava impostos, aumentando assim o seu poder económico. Em simultâneo o negócio dos mercadores prosperava e o enriquecimento era iminente, levando a que o poder económico e político fosse partilhado pelas classes.²⁰

O terceiro período estendeu-se até ao reinado de D. Fernando, considerado o mais importante, pois é nessa época, em 1376, que se concluiu a muralha Fernandina, iniciada em 1336 por D. Afonso IV. Esta muralha, com um maior perímetro, permitiu enclausurar e proteger os habitantes, as construções já erigidas fora do pequeno Burgo, bem como os terrenos rurais com plantações fundamentais para a subsistência local. A muralha de contornos irregulares vai percorrendo e adaptando-se ao relevo natural, que é bastante acidentado. O outro aspeto fundamental é que a mesma aumenta e estende os seus limites até às margens do rio Douro, fomentando a segurança e maior controlo nas cargas e descargas na zona portuária. A muralha era dotada de várias portas, sendo cada uma delas associada à sua função, nomeadamente às atividades económicas e sua expansão para a ligação com outros locais, inclusive as portas principais da cidade por onde entravam os reis e os nobres.²¹

¹⁸ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p.66

¹⁹ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 224

²⁰ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.1

²¹ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 225-229

Estes fatores são fundamentais para o aumento e fixação da população, ora no morro junto à Sé catedral, ora junto ao rio Douro devido ao comércio, resultando na ocupação por espaços comerciais bem como algumas residências. No que respeita às vias principais para a ligação entre as duas cotas, esta inicialmente era feita pelas ruas da Baínharia e dos Mercadores, sendo mais tarde, em 1521, ordenado por D. Manuel a abertura da Rua de Santa Catarina das Flores e a Misericórdia é mudada para lá. O convento de S. Bento de Avé-Maria foi construído junto à porta de Carros.²²

Acredita-se que algumas das portas tenham sido abertas depois da conclusão da muralha, face às novas exigências da evolução urbana e da sua população. Contudo as portas de maior destaque foram aquelas que de certo modo deram continuidade à evolução do Porto no que respeita à mobilidade entre os diversos territórios. Algumas dessas ruas perduram até aos dias de hoje, embora tenham sofrido as alterações adequadas à evolução da civilização. Este período atribuído ao “período monárquico” foi-se desenvolvendo ao longo dos tempos e dos inúmeros reinados.²³

Embora a malha urbana esteja condicionada pela velha muralha e pelas suas portas existentes de ruas radiais, devido à topografia do terreno, permitiu ainda assim um ligeiro aumento do edificado. Salienta-se a abertura da Rua Nova em 1395 por D. João I e no início do século XVI por D. Manuel as ruas de S. Miguel e a de S. Bento da Vitória, bem como a rua de Belmonte e rua das Flores.

A expansão da malha urbana foi originada também pelo importante papel das ordens religiosas que eram construídas fora dos aglomerados, devido ao seu tamanho e consequentemente o território era preenchido num perímetro maior. No que concerne à toponímia esta foi um reflexo do aumento do comércio e respetivos ofícios, por

²² FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.2

²³ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 228 -229

exemplo os nomes dados às ruas dos Pelames, dos Mercadores, da Ourivesaria, entre muitos outros.²⁴

A cidade vai crescendo lentamente devido ao alargamento das fronteiras, quer por via marítima, estando diretamente ligado ao comércio, quer por via terrestre, na sua distribuição pelos mercadores. A construção de igrejas e mosteiros também contribuíram fortemente para a sua evolução devido à deslocalização do clero para a cidade e o seu investimento no local. Conforme podemos ver na figura 2 (cartograma) do ano de 1449, indicando a diversidade de ruas, igrejas, conventos e as respetivas portas existentes na muralha.²⁵

²⁴ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.2 a 3

²⁵ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 230-240

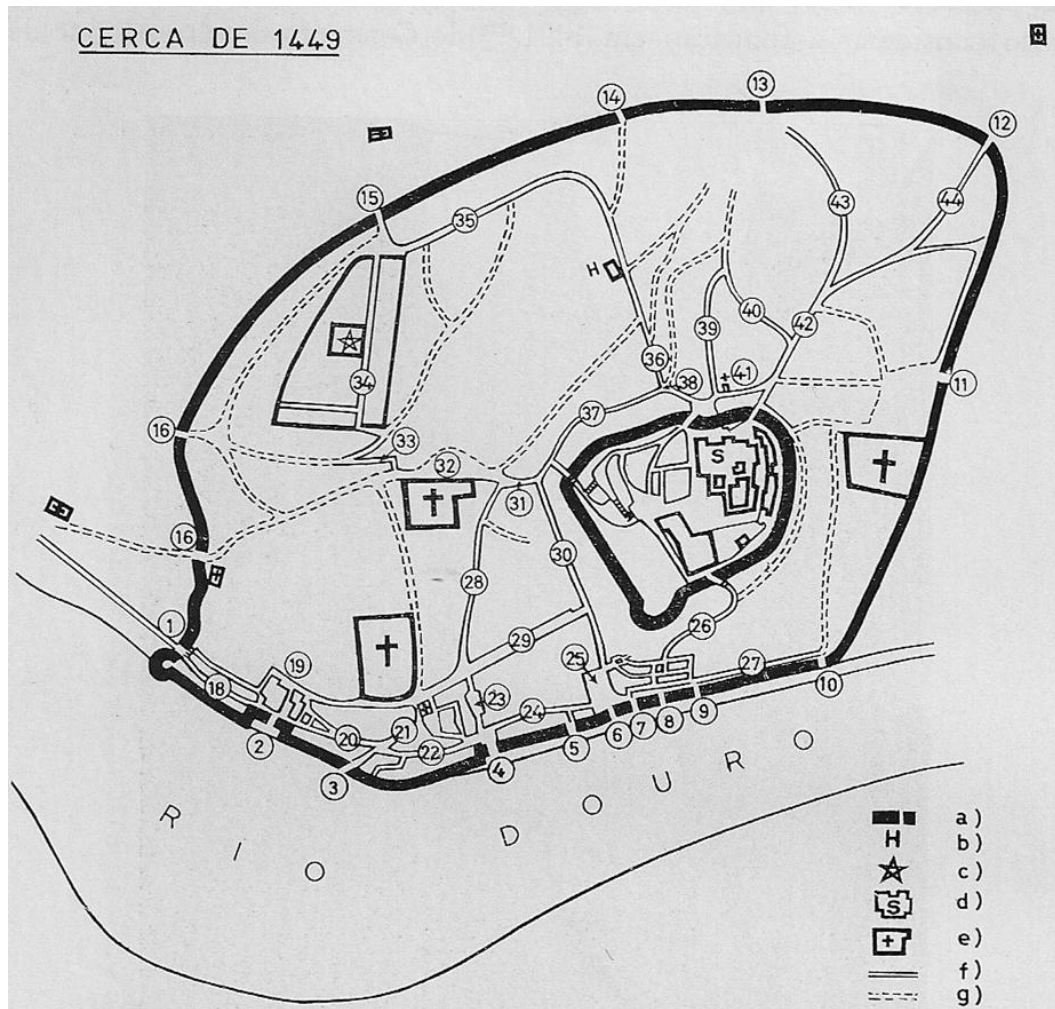


Figura 2 – Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 240

Legenda:

a) – Muralha sueva e fernandina; b) – Albergaria-hospital de Rocamador; c) – Sinagoga da judiaria do Olival; d) – Sé; e) – Conventos, igrejas e capelas; f) – Ruas; g) – caminhos e azinhas.

1 – Porta Nova ou Porta Nobre; 2 – Postigo dos Banhos; 3 – Postigo da Lingueta; 4 – Postigo do Terreirinho; 5 – Postigo do Carvão; 6 – Porta da Ribeira; 7 – Postigo do Pelourinho; 8 – Postigo da Forca; 9 – Postigo da Madeira; 10 – Postigo da Areia; 11 – Postigo dos Carvalhos do Monte ou Porta do sol; 12 – Porta de Cimo de Vila; 13 – Porta de Carros; 14 – Postigo do Vimial ou Porta de Santo Elói; 15 – Porta do Olival; 16 – Postigo ou Porta das Virtudes; 17 – Postigo da Esperança ou de São João Novo; 18 – Rua da Porta Nova; 19 – Rua dos Banhos; 20 – Rua da Ourivesaria; 21 – Rua de São Nicolau; 22 – Rua da Reboleira; 23 – Rua da Alfandega; 24 – Rua da Fonte Aurina; 25 – Praça da Ribeira; 26 – Escadas das Verdades; 27 – Lada; 28 – Rua das Congostas; 29 – Rua do Infante; 30 – Rua dos Mercadores; 31 – Rua da Ponte de São Domingos (Trav. De S. Crispim); 32 – Murinho (Largo de São Domingos); 33 – Escadas da Esnoga; 34 – Rua de São Miguel (rua de São Bento da Vitória); 35 – Rua dos Caldeireiros; 36 – Rua do Souto; 37 – Rua da Bainharia; 38 – Cruz de Souto; 39 – Viela dos Gatos (Trav. De S. Sebastião); 40 – Calçada do Corpo da Guarda; 41 – Rua Escura; 42 – Rua Chã das Eiras; 43 – Rua de Carros; 44 – Rua Cimo de Vila.

Hoje em dia podemos verificar ainda o tipo de urbanismo praticado na época na zona da Vitória com a sua geometria *“triangular do quarteirão atribuído à Judiaria”*, ladeado pelas *“ruas de S. Bento da Vitória, S. Miguel e das Taipas”*. Do mesmo período foram também abertas a *“rua das Flores, em 1521, rua da Ferraria de Baixo (hoje Comércio do Porto), rua de Belmonte e o Mosteiro de S. Bento da Vitória”* sendo posteriormente destruído aquando da *“expulsão dos Judeus por D. Manuel I”*.²⁶

Esta etapa a partir do reinado de D. Manuel I foi marcada pela construção de monumentos e sucessivas novas ruas adaptadas às novas exigências do trânsito e consequente demolição de edifícios para alargamento de vias e reestruturação da malha urbana da cidade. Estas posteriores remodelações passaram por encanar o rio de Vila, dando origem a novas ruas e edificações, unificando o espaço outrora dividido entre margens.²⁷

Foi um período associado a um novo estilo de vida. Procedeu-se à construção de *“majestosos”* edifícios civis e religiosos, nomeadamente o *“convento dos Lóios em 1491, conventos femininos de S. Bento de Ave-maria em 1518 e Monchique em 1535, o hospital da Misericórdia em 1521 e depois o de D. Lopo em 1584.”*

No campo da evolução associada ao comércio marítimo e com o intuito de melhorar a navegação, bem como de proteção fluvial, foram construídos o *“Farol do Anjo em 1527 e a Torre de Marca em 1536”*.²⁸

As novas ruas criadas foram lentamente colmatadas e ladeadas em todos os espaços possíveis com novas construções. A economia prosperava e o aumento demográfico foi contínuo segundo o numeramento de D. João III em 1527. As sucessivas alterações e novas construções foram contínuas conforme verificamos na figura 3 (cartograma) de 1600.²⁹

²⁶ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p.20

²⁷ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 241-246

²⁸ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, pp.68 a 69

²⁹ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 251

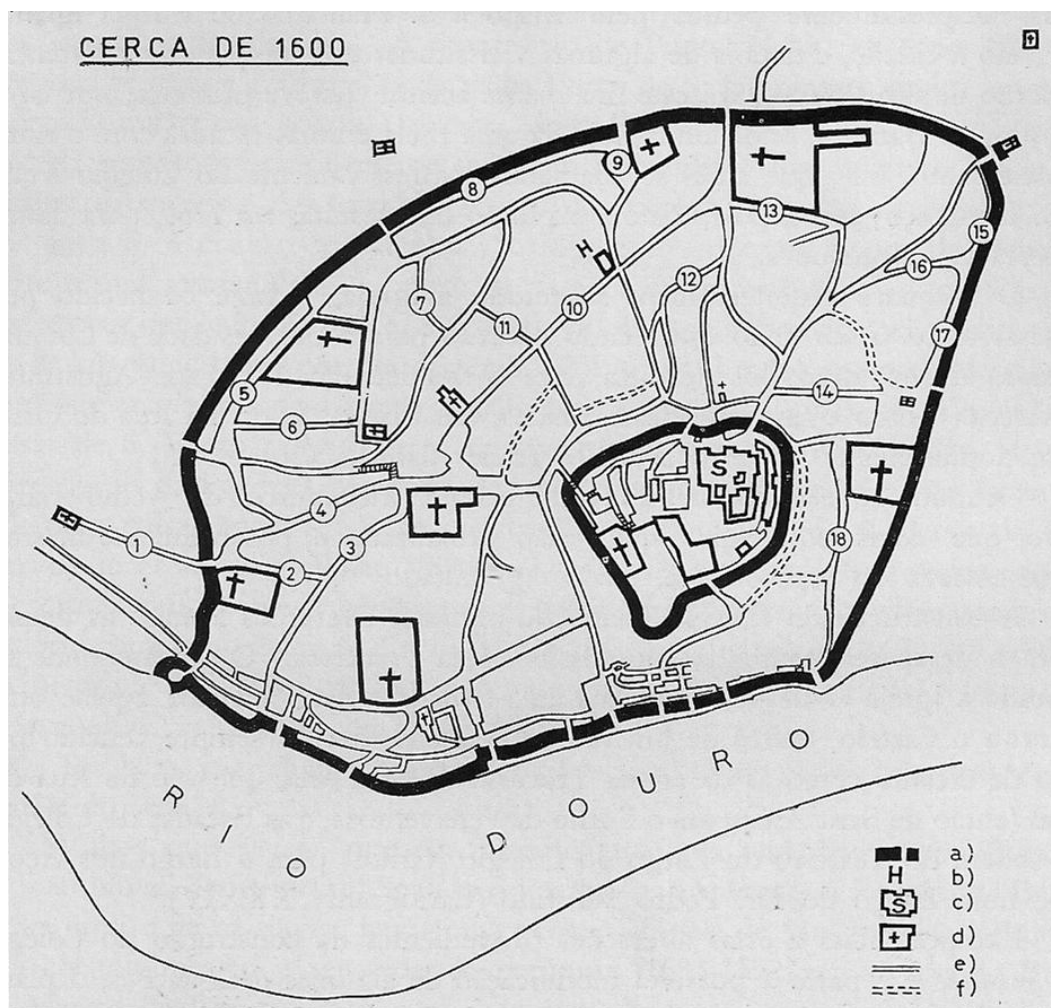


Figura 3 – Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 254

Legenda:

a) – Muralha sueva e fernandina; b) – Hospital de D. Lopo (antiga Albergaria-hospital de Rocamador); c) – Sé; d) – Conventos, igrejas e capelas; e) – Ruas; f) – caminhos e azinhagas.

1 – Rua da Esperança (Rua de Tomaz Gonzaga); 2 – Rua de São João Novo; 3 – Rua da Ferraria de Baixo (Rua de <<O Comércio do Porto>>); 4 – Rua de Belmonte; 5 – Rua das Taipas; 6 – Rua de São Miguel; 7 – Travessa do Ferraz; 8 – Rua de Trás; 9 – Largo de Santo Elói; 10 – Rua das Flores; 11 – Rua do Ferraz; 12 – Rua dos Pelames; 13 – Rua do Loureiro; 14 – Rua de Santo António do Penedo; 15 – Travessa do Cativo; 16 – Rua do Cativo; 17 – Rua da Porta do Sol; 18 – Escadas do Codeçais.

Na segunda metade do século XVI viveram-se momentos de escassez de fome e de doenças. Para um melhor controlo e contenção constrói-se a Fortaleza de S. João da Foz e implementa-se uma comissão de técnicos constituídos por uma equipa de pilotos da barra que procedia a constantes vistorias sanitárias às embarcações e respetivos utentes.³⁰

³⁰ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p. 69

Num período mais tardio e sob o domínio Espanhol de Filipe II, associado à importância dada ao comércio marítimo, dá-se início às preocupações com a proteção da costa e em 1593 fazem-se remodelações no cais da Ribeira para um maior controlo das entradas dos navios, bem como o reforço militar junto ao rio. Remodelou-se a Fortaleza de S. João da Foz entre 1619 e 1625 e mais tarde depois da restauração foi construído o Castelo do Queijo entre 1661 e 1662.

Durante este período ocorreu a reestruturação das ordens religiosas e consequente construção de conventos, “*S. Bento da Vitória em 1597, S. Lourenço em 1577 e S. João Novo em 1592.*” O desenvolvimento da cidade saiu fora dos contornos dos muros da cidade medieval com a construção do “*convento da Serra do Pilar entre 1538-1542, bem como o convento dos Carmelitas em 1619.*”³¹

No período Filipino denotaram-se preocupações com a malha urbana, principalmente no que se refere aos espaços públicos, com a criação das “*Alamedas do Olival, Hortas e Batalha*”, dotados de plantações de árvores e mobiliário urbano nomeadamente bancos de jardim. Procedeu-se à remodelação das calçadas e infraestruturas básicas. De salientar a implementação de serviços de ordem de assistência com a criação do “*Colégio dos Órfãos em 1651 e do Recolhimento do Anjo em 1672.*”³²

Segundo o autor Oliveira (1973) este período foi fraco no que respeita à urbanização da cidade, pelo que se sabe, além dos edifícios já mencionados, poucas mais casas foram erigidas, acrescenta a dos Congregados em frente à Porta de Carros entre 1657 e 1660. Posteriormente em 1680 devido aos arranjos efetuados na Praça Nova, tendo resultado na sua ampliação que viria a denominar-se de Natividade. Transformou-se em mercado de venda ambulante e na sua continuidade, em 1721 viria a chamar-se de Praça Nova das Hortas. Nesta altura já era dotada de ligação a várias ruas em torno da mesma.³³

No seguimento e por volta de 1727 foram erigidos os palácios a norte da urbanização do campo das Hortas, sendo mais tarde no século XIX destinados para as instalações da camara.

³¹ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p. 69

³² Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p. 69

³³ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 262

De referir que, no que respeita ao movimento efetuado na área portuária, o mesmo aumenta significativamente principalmente devido ao comércio Inglês associado ao vinho, mas também a embarcações oriundas de outros países.³⁴

Durante o início do século XVIII o comércio prospera. Embora o principal produto de exportação seja o vinho do Douro existiam também as transações de azeite, mel, vinagre entre outros, procedendo-se à importação de produtos da Rússia, Inglaterra e Brasil.

Face ao aumento do comércio, a burguesia aumentava o seu poder económico e aliava-se ao clero para construir vários monumentos, nomeadamente o convento de Santo António, convento dos Agostinhos e mosteiro das Carmelitas. O papel do arquiteto italiano Nicolau Nasoni foi fundamental na decoração barroca das fachadas de palácios e igrejas, quer no seu exterior, bem como no seu interior.

Relativamente ao comércio local, também prosperava, sendo notável o aumento de espaços de venda, de feiras e lojas, originando a que os comerciantes ascendessem na “escadaria” social. Ainda segundo Fernandes, além da época ser marcada pelos estaleiros navais, é de realçar o papel de marquês de pombal na urbanização da cidade.³⁵

³⁴ Loza, Rui Ramos de 1998. Porto a Património Mundial – Camara Municipal do Porto, ISBN – 972/9147/22/1, p. 70

³⁵ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.3 a 4

INTERVIR NO CENTRO DA CIDADE...

DE 1763 ATÉ AO FIM DO CERCO (1833)

Após as ações preconizadas por D. João I e D. Manuel I, surge um período de igual valor e continuidade na urbanização e desenvolvimento da cidade, iniciado pela criação da “Junta de obras públicas da cidade”, em 1760. Esta junta era liderada pelo presidente João de Almada e Melo e veio dinamizar a cidade com as suas intervenções na malha da cidade.³⁶

Este período designado como “dos Almadás” surge nos meados do século XVII e tem como contexto histórico o início do Reinado de D. José, período atribuído coincidente com o terramoto de 1755, o qual teve repercussões por toda a Europa. Estes fatores contribuíram para a reestruturação das sociedades bem como das cidades. No que se refere ao Porto, a estes acontecimentos associam-se outros mais a nível local, onde se vivia numa situação de prosperidade económica, principalmente fruto do aumento do comércio das exportações do vinho do Porto. Adicionalmente registava-se um aumento demográfico significativo e em 1757 registou-se um motim popular³⁷. Neste período conturbado surge então João de Almada e Melo na cidade, criando a Junta de Obras Públicas.³⁸

A evolução da cidade tem altos e baixos, contudo este marco importante dos Almadás na segunda metade do século XVIII, fica marcado por terem ampliado a rede de ruas e por terem tido em conta outras preocupações tais como as infraestruturas de abastecimento aos edifícios, pavimentação das ruas principais, criação de passeios e acima de tudo a preocupação com a salubridade dos espaços.³⁹

Atendendo a que a necessidade defensiva tendia a diminuir face às novas técnicas de artilharia, a proteção pelas muralhas deixa de fazer sentido e gradualmente esta é desmantelada, sendo a sua pedra aproveitada para a construção de novos edifícios. Este período do século XVIII é deveras importante na urbanística da cidade, o papel dos

³⁶ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, pp.20 a 21

³⁷ Motim contra o Monopólio da Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro

³⁸ SALIS, Filipe (2013) – A Planta da Rua Nova de São João da coleção de Nussane, História. Revista da FLUP. Porto, IV Série, vol. 3 – 2013, 167-182, acedido Setembro 25, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11718.pdf>, pp.167 a 168

³⁹ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 265

Almadas é fundamental na sua reestruturação, com a abertura de novas ruas, muitas das vezes abertas paralelas às principais já existentes e praças.

Procederam à reestruturação da parte antiga da cidade, criando permeabilidade e desafogo ao seu denso interior. As ligações da cidade com o exterior são remodeladas e até mesmo são abertas novas ruas nomeadamente “*Cedofeita, Almada, Santa Catarina, Bela Princesa e Santo Ildefonso*”. São construídos espaços públicos e equipamentos nas Fontainhas e Virtudes.⁴⁰

Uma das ruas que teve um grande papel de desenvolvimento na cidade foi a rua “Nova de São João”, aberta entre 1765 e 1768 tendo sido projetada inicialmente pelo pai, João de Almada e Melo, e terminada pelo filho Francisco de Almada e Mendonça. Esta via localizada num eixo muito importante, relaciona-se com dois centros de grande operosidade, ou seja entre a Ribeira, a porta da cidade pelo rio e a porta de Carros que era a saída para as cidades de Guimarães e Braga.⁴¹

Uma rua de grandes dimensões que permitia a passagem de carros nos dois sentidos, bem como o aumento da velocidade dadas as suas dimensões. A rua era também dotada de largos passeios que permitiam aos peões percorrer a mesma sem grandes dificuldades e em segurança.⁴²

Este período é de grande crescimento socioeconómico, com a forte comercialização do vinho do Porto, embora este já estivesse implantado desde o século XVII, contribuindo para o aumento da construção de casas nos arrabaldes da cidade pelos Ingleses que se foram fixando nas zonas de “*Massarelos, Paranhos e Cedofeita*”. A cidade cresce para o interior e exterior das muralhas no sentido das vias comerciais.⁴³

⁴⁰ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “*Monitoriand Citries of Tomorrow*” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.4

⁴¹ SALIS, Filipe (2013) – A Planta da Rua Nova de São João da coleção de Nussane, História. Revista da FLUP. Porto, IV Série, vol. 3 – 2013, 167-182, acedido Setembro 25, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11718.pdf>, p.168

⁴² SALIS, Filipe (2013) – A Planta da Rua Nova de São João da coleção de Nussane, História. Revista da FLUP. Porto, IV Série, vol. 3 – 2013, 167-182, acedido Setembro 25, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11718.pdf>, p.176

⁴³ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p.21

Esta fase associada à expansão da cidade fora da muralha Fernandina traz-nos, além da Rua do Almada, as cinco vias principais de saída da cidade, sendo elas para Guimarães, Braga, Penafiel, Viana do Castelo e para Matosinhos. Dando um grande impulso para a cidade no que toca às suas atividades mercantis.

As aberturas destes eixos deram lugar a que se erigissem alguns edifícios emblemáticos de carácter público, civil e religioso. Verifica-se a criação de um plano estratégico para a cidade, constituído pelos grandes eixos viários, suas ligações transversais e requalificação das mesmas nos passeios e aquedutos.

Cronologicamente é também associado a este período de construção de edifícios emblemáticos. Entre muitos outros podemos evidenciar o *“Edifício da Alfândega, Palácio da Bolsa, o edifício da Antiga Real Academia da Marinha e do Comércio e a renovação da Praça da Ribeira”*. Este planeamento teve como intuito criar e melhorar as condições do Porto no que respeita à salubridade, com a criação de infraestruturas, fontes públicas, melhoramento do trânsito, zonas de peões e alargamento do território para fora dos muros.⁴⁴

Nesta mesma época ressalta-se para a abertura da *“Rua de Stº António”* a remodelação e continuidade da *“Rua de Santa Catarina até à Praça da Aguardente”*. Outras ruas foram abertas, sendo de maior ou menor dimensão mas não se pode descorar a sua importância, são elas a *“Rua da Boavista, Rua Formosa, Rua do Reimão, Rua do Passeio das Virtudes e Alameda das Fontainhas”*.⁴⁵

São também criados diversos equipamentos necessários à organização social e funcional da cidade, são eles a Casa Pia, Tribunal da Relação, Teatro de S. João. De salientar também a arquitetura Inglesa neoclássica nos edifícios da Real Feitoria Inglesa e Hospital de Santo António, bem como os espaços criados destinados às feiras que são a Batalha,

⁴⁴ Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, pp. 265-283

⁴⁵ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p.21

S. Lazaro e Cordoaria, entre outros espaços amplos que potenciam a venda de produtos hortícolas provenientes da região⁴⁶.

De salientar também outros edifícios públicos e religiosos construídos nesta época, são eles os Palácios do Freixo e das Carrancas, o Paço Episcopal, e as igrejas de S. Lourenço dos Grilos, de S. Bento da Vitória, das Carmelitas, dos Terceiros do Carmo, dos Clérigos, entre muitas outras, contudo para se proceder à construção destes edifícios foi necessário recorrer à demolição gradual da muralha Fernandina.

A arquitetura barroca e a de influência Inglesa são atribuídas a grandes arquitetos da época, como o Italiano Nicolau Nasoni, os Ingleses Jonh Carr e Jonh Witehead e ainda o português Teodoro de Sousa Maldonado.⁴⁷

Para evidenciar e documentar este período importante de crescimento urbano da cidade do Porto, recorro á planta de George Balck, publicada em 1813 denominada de “*Planta Redonda*” (figura 4).

⁴⁶ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “*Monitoring Citries of Tomorrow*” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.4 a 5

⁴⁷ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, pp.21 a 22



Figura 4 – Planta redonda de George Balck publicada em 1813 - Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 281

Embora houvesse evolução arquitetónica as casas mantinham algumas particularidades das do século anterior, mantendo um formato estreito e profundo, agrupadas em banda ao longo das diversas vias, adaptando-se à topografia mais ou menos acentuada.

A evolução da malha urbana para norte contrasta com o tecido medieval e aposta numa arquitetura definida pela linha reta. Tem contornos de arquitetura de rua, tornando o

espaço pensado como um todo, adaptando-se à topografia e fazendo-se estudos de fachada. Exemplos disto encontram-se nos alçados da Rua de Santo António e dos Clérigos e também em muitas ruas da zona ribeirinha, de características ritmadas pelos seus vãos de cheios e vazios com a sua materialidade de granito, bem como o emprego de ferro nas proteções.

O rio também tem um papel importante no desenvolvimento da cidade, sendo um dos fatores principais o comércio do vinho oriundo do Douro, que chegava ao Porto para exportação. A ideia de juntar as margens através de pontes está intrínseca na história do Porto. Nesta época foi pensada e projetada uma ponte em pedra pelo Eng.º Cruz Amarante, solicitada por Francisco de Almada. Contudo apenas se construiu a ponte das Barcas em 1806.⁴⁸

Para a cidade do Porto o início do século XIX foi marcado por um período de recessão económica, devido às várias invasões francesas ocorridas no país, principalmente a segunda invasão liderada por Napoleão Bonaparte, onde se registaram centenas de mortes aquando da queda da Ponte das barcas. Além das batalhas existentes dentro e fora do país durante as guerras napoleónicas pelo domínio da península Ibérica, existiam também as disputas internas entre os liberais e os absolutistas, tendo a disputa de maior realce para o Porto culminado com o cerco da cidade entre 1832 e 1833.⁴⁹

A época dos Almadás foi marcante para a reestruturação da cidade como um todo, sendo sua patente a arquitetura direcionada para o espaço arquitetónico no global, deixando de lado as intervenções individualistas e de pequeno carácter. A sua visão do território numa área mais abrangente e mais ampla promoveu várias intervenções na cidade.

O seu cunho pessoal contra o desafogo da cidade medieval e problemas relacionados com a falta de higiene e salubridade potenciam a destruição da muralha Fernandina em prole do desenvolvimento da cidade, permitindo assim a ligação entre o interior e o

⁴⁸ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p. 22

⁴⁹ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo "Monitoriand Citries of Tomorrow" da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.5

exterior da cidade em todos os sentidos. Podemos evidenciar a obra efetuada pelos Almadas na carta de W.B.Clarke de 1833 (figura 5).

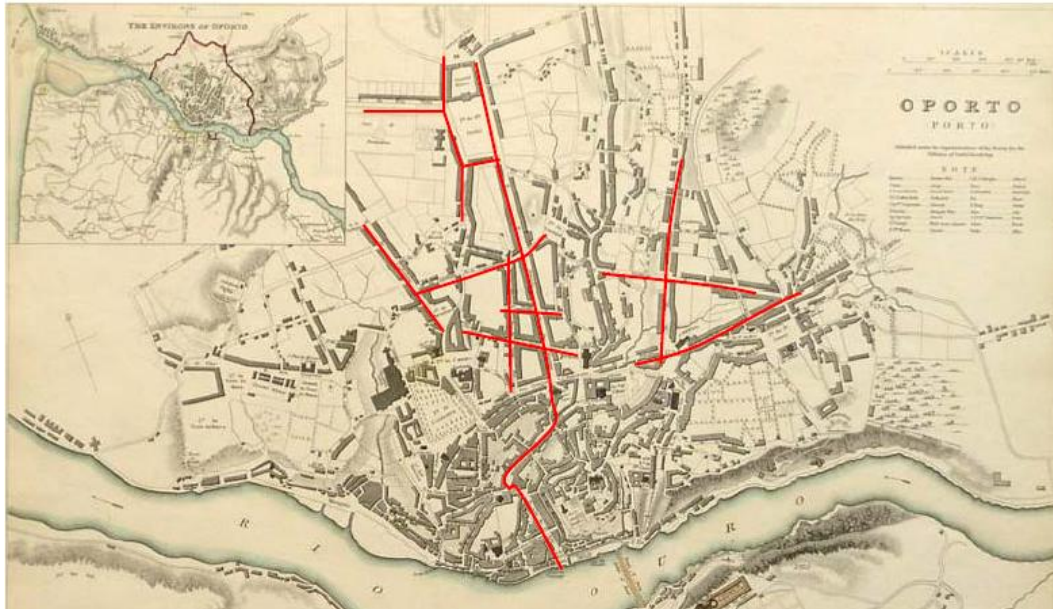


Figura 5 – Planta de W. B. Clarke de 1833 – Arquivo Histórico do Porto

DE 1833 ATÉ Á IMPLANTAÇÃO DA REPUBLICA (1910)

O resultado do triunfo dos liberais, liderados por D. Pedro, foi um marco importante para o Porto. A queda do antigo regime e as alterações e ideais implementadas pelo novo vieram a surtir grande efeito na região. Apostou-se na criação de instituições culturais, sendo as de maior relevo e destaque a Biblioteca Municipal em 1833, o Liceu Central em 1840 e o Museu Portuense em 1849.

Não se pode descorar a importância na alteração sobre os locais de sepulcro, que resultam da proibição de sepultar as pessoas nas igrejas e criam espaços próprios, os cemitérios civis. Estas normas vêm no seguimento de exigências antigas de melhorias no que se refere à higiene e salubridade dos locais. Com esta intervenção foram criados os cemitérios do lado oriental da cidade, o Prado do Repouso em 1838 e do lado oposto na Antiga Quinta do Bispo e o de Agramonte em 1855.

A ascensão do capitalismo torna-se mais evidente em 1834, aquando a extinção das ordens religiosas e face ao retorno das pessoas abastadas provenientes do Brasil. Estes adquirem grandes propriedades, nas quais constroem verdadeiros palácios dada a sua imponência e aplicam materiais de grande valor da época, nomeadamente os azulejos, ferro fundido e telhas pintadas. Os ideais liberais prosperam na zona e fomentam a revolução industrial. Os abonados negociantes investem na indústria que prolifera com grandes espaços industriais e comerciais. A cidade cresce e a urbanização do solo é constante e progressiva.⁵⁰

Face à destruição da ponte das Barcas pelos Franceses e à necessidade emergente da ligação das margens, surge então em 1843 a “*Ponte Pênsil*”. As pontes são muito importantes para o desenvolvimento das zonas ribeirinhas, facilitando o comércio e fomentando a fixação dos habitantes.⁵¹

Este acontecimento aliado à forte implementação e desenvolvimento da indústria a partir de 1864, despoletaram uma forte intervenção na zona ribeirinha quer a nível de edificação, espaços contíguos e mesmo no que se refere na melhoria das vias de trânsito

⁵⁰ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.5 a 6

⁵¹ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p. 22

entre esta zona até às vias principais de saída nomeadamente Rua do Heroísmo e Rua do Freixo, para Valbom, para norte Rua Antero Quental, estrada de Braga e Costa Cabral, nova estrada de Guimarães, para poente Avenida da Boavista. O desenvolvimento é feito num sistema radial tendo como centro o burgo da muralha Fernandina.⁵²

O crescimento demográfico surge por toda a cidade, embora não fosse apenas pelos residentes pois embora a taxa de natalidade tivesse aumentado, a taxa de mortalidade devido às doenças existentes como cólera, tifo, gripes e tuberculose entre outras também se mantinha alta. O aumento deve-se acima de tudo ao forte fluxo migratório motivado pelos fracos anos de Agricultura ocorridos na época e a súbita procura de melhores condições de trabalho na cidade, face ao desenvolvimento industrial. Os migrantes são aliciados pelos salários citadinos e provinham de vários pontos do país, principalmente do norte, bem como da Galiza. De salientar que a fixação maior foi verificada no Bonfim, originado pelo seu maior aumento económico e maior concentração de obras públicas. O Porto recebia um grande número de migrantes, quer pela sua economia próspera bem como por ser ponto de ponte de passagem para os indivíduos que pretendiam migrar para o Brasil. O aumento da mobilidade principalmente pelo caminho-de-ferro proporciona um encurtamento da distância entre os territórios mais longínquos.⁵³

Aliado ao crescimento da cidade no que concerne ao aumento demográfico, este por sua vez origina problemas habitacionais. Os mesmos são colmatados com o aproveitamento dos logradouros dos edifícios de comerciantes e proprietários industriais para a construção de pequenas casas denominadas de “ilhas”, rentabilizando assim o espaço interior dos terrenos⁵⁴.

⁵² FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p. 23

⁵³ PINTO, Jorge Ricardo – A Expansão (sub) urbana no Porto Romântico, o caso da Freguesia do Bomfim. Revista Científica do ISCET, PERCURSOS & IDEIAS – Nº 384 – 2ª Serie (2011-2012) acedido Setembro 25, 2015, em http://www.iscet.pt/sites/default/files/PercursoIdeias/N3_4/Revista20112012Tur_0.pdf, p. 6

⁵⁴ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.6

Estas “ilhas”, inseridas nos lotes existentes e típicos do Porto, de características estreitas e profundas, onde eram erigidas as casa burguesas à face da rua principal de aproximadamente dois a três pisos, sendo o piso térreo destinado ao comércio e os restantes à habitação unifamiliar dos proprietários.

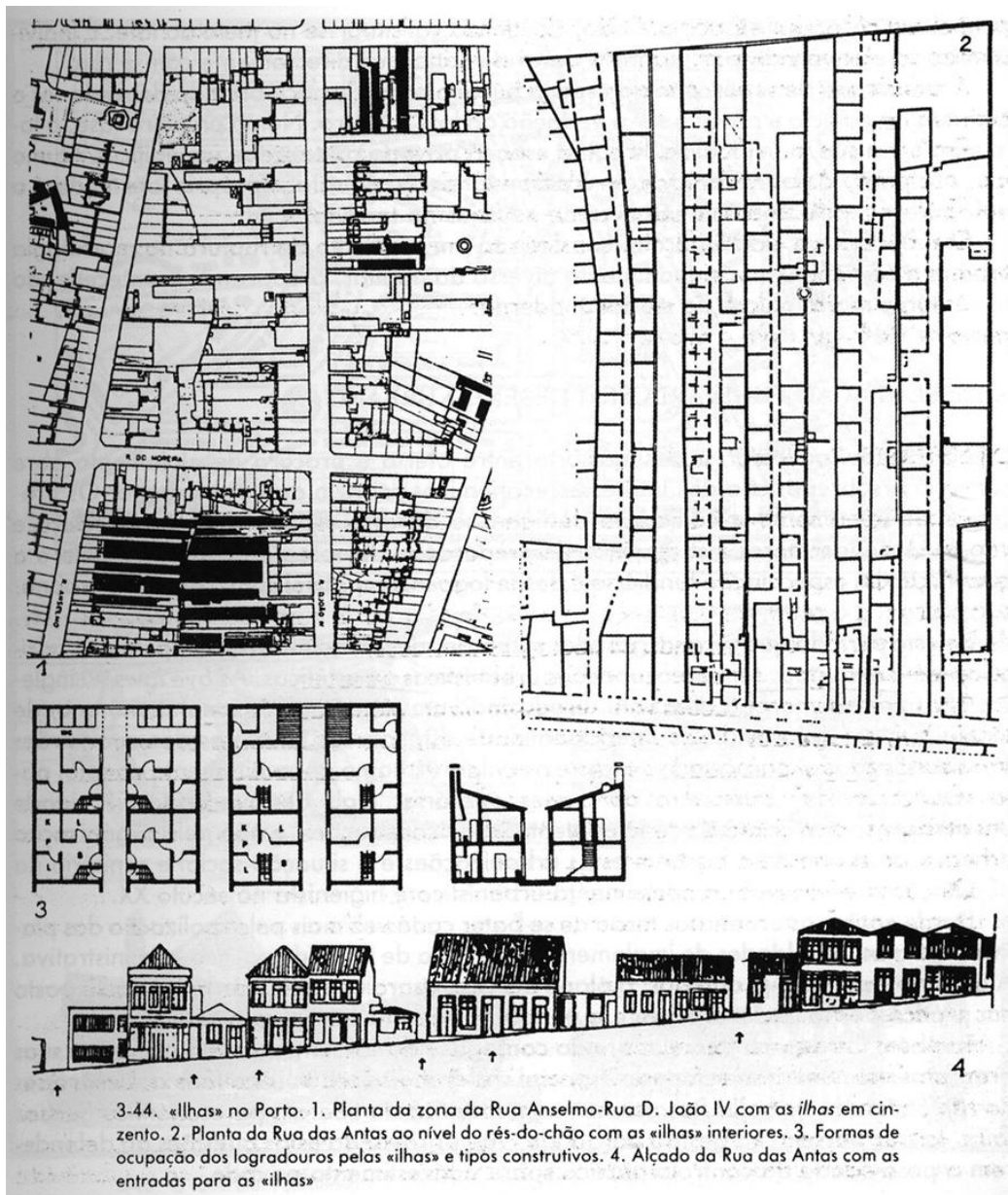
Na parte posterior, no logradouro, construía-se casas em banda de uma só frente virada para uma estreita viela perpendicular à rua principal que servia de acesso a todas elas. Estas casas ou abrigos eram espaços pouco dignos e sem infraestruturas básicas, nomeadamente abastecimento de água ou saneamento. As instalações sanitárias eram inexistentes ou comuns, muito arcaicas e os resíduos desaguavam para uma fossa.

As ilhas têm uma localização própria, pois fixavam-se perto das zonas fabris das Antas, Fernão de Magalhães, S. Vítor, Heroísmo, Campo 24 de Agosto, Carvalhido entre outras.⁵⁵

A este período de industrialização e de aumento demográfico acentuado, associado à necessidade de residências para o proletariado, conduz a uma escassez e ao abuso da apropriação dos terrenos para a edificação, como tentativa de sanar esses problemas. A criação das “ilhas” e “Vilas” é um reflexo disso mesmo, faz-se o aproveitamento do território ao seu expoente máximo, esquecendo-se da organização do espaço urbano, optando-se pela massificação de território com construções. O edificado vira-se para o interior do lote, deixando a relação com a rua e as praças, como exposto na figura 6.⁵⁶

⁵⁵ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, pp. 26 a 27

⁵⁶ LAMAS, José M. Ressano Garcia (2004) – Morfologia Urbana e Desenho da Cidade, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, Ministério da Ciência e do Ensino Superior, p. 208



3-44. «Ilhas» no Porto. 1. Planta da zona da Rua Anselmo-Rua D. João IV com as *ilhas* em cinzento. 2. Planta da Rua das Antas ao nível do rés-do-chão com as «ilhas» interiores. 3. Formas de ocupação dos logradouros pelas «ilhas» e tipos construtivos. 4. Alçado da Rua das Antas com as entradas para as «ilhas»

Figura 6 – Ilhas do Porto, Planta da zona da Rua Anselmo- Rua D. João IV, Planta e Alçado da Rua das Antas - LAMAS, José M. Ressano Garcia (2004) – Morfologia Urbana e Desenho da Cidade, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, Ministério da Ciência e do Ensino Superior, p. 207

Em simultâneo e em contraste, os Ingleses implantam modelos de construção a oeste da cidade, com vivendas privadas e grandes jardins resultando no aumento do valor dos solos, refletindo-se no setor do investimento imobiliário que origina uma separação dos espaços e classes económicas.

Este crescimento ocorre ao longo do século XX e toma como modelos vindos de outras cidades onde a revolução industrial se tinha instalado, fruto dos ideais das cidades jardim, que serviam para colmatar os problemas inerentes ao desenvolvimento

industrial no que se refere aos espaços destinados ao trabalho, residência e lazer, bem como problemas de salubridade e higiene existentes.

A indústria instala-se e propaga-se na cidade. O capitalismo cada vez se torna mais evidente, criam-se edifícios e equipamentos cada vez mais imponentes, tais como a Nova alfândega, bem como o surgimento dos bancos nomeadamente o Banco Comercial do Porto, em 1835.⁵⁷

No período liberal, o desenvolvimento da cidade do Porto incide com maior proporção junto ao rio. A sua ligação com o mar despoleta grandes investimentos na zona portuária a fim de se equilibrar com a ligação entre outros portos, nacionais e internacionais. A faceta típica da classe Burguesa também se altera, passa de comerciante para industrial devido aos seus investimentos no desenvolvimento industrial, principalmente no setor dos têxteis.

Os Burgueses abastados tinham nesta altura o monopólio e investem na cidade, construindo o Palácio da Bolsa, onde foi instalada a associação comercial e o Palácio de Cristal entre 1842 e 1910. A utilização do ferro está patente em alguns edifícios construídos na época, salientando-se o Mercado Ferreira Borges e duas pontes.⁵⁸

A própria organização da malha urbana e do edificado no que se refere à ligação entre a produção e a venda altera-se na 2ª metade do século XIX, levando ao aumento dos locais de venda fixa, originando um elevado número de edifícios destinados ao mesmo fim; surgem as ruas comerciais, opondo-se às vendas ambulantes que tendem a desaparecer, deslocando-se para a periferia, na zona da Boavista, Corujeira e Arca d'Água deixando que os espaços e praças outrora usados para o efeito de venda ambulante se desenvolvam em prole do lazer e passeio dos habitantes, transformando-se em jardins como o de S. Lázaro, em 1834, e a Cordoaria, em 1867. Procede-se

⁵⁷ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo "Monitoriand Citries of Tomorrow" da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp. 6 a 7

⁵⁸ FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>, pp. 65 a 66

também à aglutinação de zonas de venda em espaços limitados e estrategicamente localizados, como os Mercados do Bolhão e Anjo, em 1839.

O centro do Porto cria novos contornos sociais e urbanísticos. As ruas destinadas ao comércio fixo proliferam salientando-se as ruas de Santo António, Clérigos, Santa Catarina, Almada e Cedofeita, e a implantação dos cafés locais, surge como um ponto de encontro entre grandes individualidades “intelectuais e políticas”, bem como na implantação da Câmara Municipal em 1856 na cota alta da cidade.⁵⁹

Os planos de melhoramento na cidade vão surgindo com novas intervenções e ideias, provocando transformações no percurso urbano e forma dos edifícios, sendo de maior destaque no centro da cidade, surgindo a ideia de executar uma avenida central por forma a criar uma melhor organização na cidade e requalificar os acessos à ponte D. Luís I dinamizando o espaço e dando imponência ao espaço.⁶⁰

O Porto abranda na sua expansão viária entre 1865 e 1875. Surge em 1872 uma primeira versão do elétrico junto à marginal, até à Foz e posteriormente é criada uma linha para oriente em 1875, coincidindo com a inauguração da estação de Campanhã.

Por volta de 1877 despoleta-se uma forte urbanização na freguesia do Bonfim, com a abertura de novas ruas e procede-se ao loteamento das parcelas para a edificação de novas construções. É nesta altura que também acontece o maior fluxo de migração para o Porto. O desenvolvimento industrial intensifica-se, principalmente na área dos têxteis.

Das várias transformações existentes na Freguesia do Bonfim realça-se as alterações na antiga Quinta do Reimão, com a sua urbanização de contornos de desenho urbano

⁵⁹ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.7 a 8

⁶⁰ FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>, pp. 66 a 67

deveras interessantes, quer pela sua organização do sistema viário que ligava os principais nós, quer pela introdução de novas morfologias urbanas.⁶¹

A evolução urbana despoleta novas ideias e exigências no que se refere à malha, originando a necessidade de melhorar e criar novas infraestruturas nomeadamente o abastecimento de água, saneamento e rede elétrica, bem como a implementação e desenvolvimento dos transportes públicos. Com base em tal fato, e atendendo aos ideais higienistas, precedeu-se ao encanamento de rios para a construção de novas vias como por exemplo a Rua de Mouzinho da Silveira (entre 1872 e 1892) sobre o Rio Vila, que ligava as diferentes cotas da cidade.

As remodelações também se aplicam noutros contornos, devido à ampliação do caminho-de-ferro. A partir da estação de S. Bento, as várias ligações que foram efetuadas originaram alterações na cidade, a ligação até à Alfandega Nova em 1868. *Contudo “ as primeiras estações a servir a cidade serão no entanto Devesas, a sul, em Vila Nova de Gaia, que assegura a ligação com Lisboa (1864), Pinheiro de Campanhã, a leste, que estabelece relação com o Minho e o Douro (1875) e Boavista, a oeste, que liga o Porto com o litoral norte até Póvoa de Varzim (1875) ”.*⁶²

A rede de transportes do caminho-de-ferro culmina com a construção da ponte D. Maria Pia em 1877, fazendo a ligação entre Devesas e Campanhã juntamente com a construção dos túneis que facultavam a ligação entre outras estações a partir de Campanhã.

⁶¹ PINTO, Jorge Ricardo – A Expansão (sub) urbana no Porto Romântico, o caso da Freguesia do Bomfim. Revista Científica do ISCET, PERCURSOS & IDEIAS – Nº 384 – 2ª Serie (2011-2012) acedido Setembro 25, 2015, em http://www.iscet.pt/sites/default/files/PercursoIdeias/N3_4/Revista20112012Tur_0.pdf, pp. 9 a 10

⁶² FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.9

A primeira linha eletrificada surge no Porto em 1895 e são criadas as várias ligações para fora da cidade que perduram até aos dias de hoje. É nesta época que surge a abertura da estrada da Circunvalação, via esta onde se cobravam impostos pela sua utilização.⁶³

Em suma, no aspeto geral do Porto, este período ficou marcado pela separação socioeconómica da cidade. Por um lado tínhamos a classe dos abastados empresários, alguns retornados do Brasil que investiam na construção de grandes edifícios, verdadeiros palacetes em que alguns deles de quatro frentes, com as suas fachadas em materiais de grande qualidade, de granito e dotadas de arcos e frontões, revestidas a azulejos, varandas salientes com proteções muito trabalhadas em ferro e separadas da rua por grandes jardins guarnecidos com árvores exóticas. Contrastando com o forte aumento da construção precária erigida nas traseiras das habitações burguesas, as “ilhas” para a acomodação da classe do proletariado que trabalhava nas fábricas, as quais foram implementadas no território como uma “praga” para a arquitetura e condições de salubridade da cidade.

⁶³ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.8 a 9

DE 1910 ATÉ AO FINAL DO ESTADO NOVO (1974)

Os primeiros anos do século XX resultam numa acentuada operosidade urbanística, com a reestruturação das vias no centro do Porto, dignificando o local e a implementação de um novo ícone arquitetónico. Os comerciantes das lojas procedem a remodelações e promovem novos produtos vindos de fora, devido às novas exigências e procura dos consumidores. As alterações não surtem efeito apenas no centro, estas são ampliadas também para as zonas ribeirinhas, apostando-se na construção de pontes.

A centralização das ruas comerciais, vem de uma certa forma impulsionar a divisão do território, ou seja, provoca o afastamento das áreas residências para outras zonas, ora junto ao antigo centro histórico ora na periferia mas de tipologias de carácter mais individualista e isolado, designadamente do lado ocidental pelos proprietários Ingleses e do lado oriental pelos retornados do Brasil.⁶⁴

Na continuidade da remodelação do centro da cidade, a Câmara Municipal convida o arquiteto Inglês Barry Parker em 1915, que procede ao desenvolvimento do projeto da construção da Avenida dos Aliados para o desafogo do trânsito, embelezamento do centro, criando centralidade e fazendo a ligação entre a Praça da Liberdade com a Trindade.

O porto nos anos vinte atravessa uma crise devido à desindustrialização do setor e por vários excessos cometidos nos gastos de verbas disponíveis. Contudo neste período dá-se maior valor à área do setor do lazer que se encontrava adormecido e praticamente inexistente na cidade.

A afluência dos turistas já surgia na cidade devido aos eventos organizados como o I Congresso Nacional de automobilismo e Avaliação Civil e Ezequiel Campos procede a um plano de estudo a longo prazo com uma abrangência num raio de cerca de 30 quilómetros, passando pela destruição do casario da zona histórica, prevalecendo apenas os monumentos e edifícios de destaque.⁶⁵

⁶⁴ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo "Monitoriand Citries of Tomorrow" da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, p.8

⁶⁵ FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>, p. 67

Durante o Estado Novo, regime de ditadura, o poder político também se preocupa com o flagelo das condições de habitabilidade precária e massiva existente no Porto. Surgem alguns exemplos de tentativas de minimizar o problema com a construção de alguns bairros e respetiva deslocação dos moradores residentes nas ilhas, como a iniciativa dos bairros das Casas Económicas (BCE)⁶⁶. Um dos exemplos é o bairro das Condominhas em 1934/35, caracterizado por habitações de espaços mínimos e baseado no modelo Inglês, o bairro no Amial, em S. Roque, Ramalde, Costa Cabral, Paranhos entre outros.

O aumento demográfico na cidade era constante e o número das habitações disponíveis era insuficiente, sendo esta uma forma de colmatar a situação que estava patente com as poucas condições que a cidade oferecia. Estava cada vez mais degradada e com problemas graves de higiene e salubridade.⁶⁷

As suas implantações derivam de dois princípios, inicialmente o de aproveitar os espaços vazios na cidade dotados de redes viárias existentes e posteriormente fazer as implantações na periferia em espaços pouco densos urbanisticamente mas igualmente com redes viárias construídas.

O modelo adotado como já foi referido segue a organização da casa individual e disposta de acordo com os princípios da cidade jardim. O edificado era organizado por setores atendendo à classe social dos futuros residentes resultando uma diversificação de tipologias, morfologias, orientações, bem como técnicas de construção e acabamentos de diferentes custos.

O estado coordenava e tentava controlar o fator social na cidade, evitando as “misturas” e formando classes de elite “catalogadas” em função da sua posição na sociedade.⁶⁸

⁶⁶ Programa dos Bairros das Casas Económicas ao encargo do Estado, de características tipológicas de espaços reduzidos, mínimos e de baixa qualidade.

⁶⁷ TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria à Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto, acedido Setembro 25, 2015, em http://pt.slideshare.net/miguel_gadelho/estudo-da-operao-saal-da-teoria-prtica-15415594, pp.9 a 11

⁶⁸ TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria à Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto, acedido Setembro 25, 2015, em http://pt.slideshare.net/miguel_gadelho/estudo-da-operao-saal-da-teoria-prtica-15415594, pp.46 a 50

Nos anos seguintes por volta de 1938/43 a Câmara Municipal cria um gabinete para o estudo do plano geral de urbanização, com a participação dos arquitetos Italianos Marcello Piacentini, Calza Bini e Vincenzo Civico. Este plano virado para o setor do turismo e lazer foca-se na construção do *“Parque da Cidade, uma piscina de água salgada, um casino e um hotel de grandes dimensões”*. Ponderam também em arranjos urbanísticos junto à Foz promovendo o turismo e o desporto associados entre si.⁶⁹

É neste período que o contínuo problema da resolução do desafogo do trânsito na cidade junto à Estação de São Bento e Avenida dos Aliados volta a ser motivo de preocupação. O projeto da Avenida da Ponte que tantas vezes foi pensado, projetado e guardado, surge agora como objetivo prioritário na cidade.

Perante os vários avanços e recuos que tinham sido contemplados durante os vários anos anteriores, desde a construção da Ponte D. Luís I, cujo início remonta a 1881, é então que a Câmara, então liderado pelo Doutor Luís de Pina em 1946, providencia e encomenda uma análise e estudo ao engenheiro António Bonfim Barreiros que dá continuidade ao projeto e esboça uma nova proposta baseada nas existentes mas com ligeiras alterações. Surge então o início da construção da Avenida da Ponte por volta de 1950, pondo em curso as expropriações na zona do Corpo da Guarda e conseqüente demolição, processo este que não muito fácil pois em 1954 ainda apenas se encontrava construída uma faixa de rodagem.⁷⁰

Esta intervenção veio suscitar indignação por parte de historiadores e pela população. É posto em causa o desaparecimento de uma parte do legado histórico da cidade medieval em prole das necessidades de uma cidade contemporânea.

O início da demolição do casario do corpo da Guarda em 1948 faz desaparecer entre outros o Quartel do Corpo da Guarda. O processo de demolição afeta também a rua Escura e a Rua Chã criando uma “cicatriz” no tecido, agora de diferentes épocas e de

⁶⁹ FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>, p. 68

⁷⁰ REIMÃO, Rute (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0, pp. 47 a 50

difícil solução, despoletando uma série de propostas que perduram até aos dias de hoje.⁷¹

Devido às preocupações contínuas para a reorganização da cidade e a constante tentativa de remediar o problema das “ilhas” surgido no passado, é criado em 1956 o “Plano de salubridade das ilhas do Porto”. Este plano consistia na deslocação dos moradores para edifícios construídos na periferia denominados por Bairros sociais.

Estes procedimentos resultam na divisão de famílias que foram alojadas em locais distintos, acabando por perder o sentido de comunidade familiar existente até então.

A sua deslocação origina também a que os espaços até então ocupados por construções precárias e de fraca rentabilidade permaneçam desocupados e se proceda a um novo investimento urbanístico, canalizado para outro tipo de funções nomeadamente serviços ou atividades idênticas, arrecadando assim um maior valor comercial para o setor imobiliário. Neste contexto e de forma a controlar melhor o desenvolvimento urbano, surge o Plano Diretor da Cidade.⁷²

O primeiro plano diretor da cidade surge em 1962 liderado pelo arquiteto paisagista Robert Auzelle, plano este também na continuidade dos anteriores e virado essencialmente para o turismo e património, tentando sanar os erros do passado, passando pela eliminação da “ilhas” construídas no período da industrialização, e a criação de percursos pedonais entre os pontos de interesse turístico e zonas de transportes públicos, nomeadamente “a Sé e estação de S. Bento”. O objetivo centra-se em promover o acolhimento dos visitantes com melhor oferta e conforto nas suas estadias. Propõe a demolição de quarteirões mais recônditos, ventilando e requalificando os outros adjacentes, a criação de espaços e edifícios destinados à cultura e turismo, bem como a criação de parques de estacionamento.

Este plano gera polémicas e as opiniões divergem, devido ao fato de a sua execução conduzir à necessidade de desalojamento dos moradores e a sua deslocação para

⁷¹ BRAGA, Maria Helena Gil (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0, p.55

⁷² FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p. 27

bairros situados na periferia, promovendo a marginalidade e o conseqüente aparecimento de “*gangues*” junto às classes sociais mais baixas.⁷³

A não concretização da totalidade do plano traz ao Porto bons e maus desenvolvimentos, na opinião do autor (Fernandes 1983) que defende que o plano não estava completo, pois tinha apenas a vertente de erradicar as construções insalubres da cidade e promover a abertura de novas ruas e edifícios o que até era bom para a cidade.

Mas o plano não estava dotado de estudos complementares como o plano social deveras importante na comunidade, bem como a ideia da não preservação das casas históricas e suas raízes culturais, como descreve e exemplifica a tentativa da destruição de parte das habitações de Ribeira-Barredo em prole de um silo auto e edifícios destinados ao setor terciário nomeadamente serviços.

Refere ainda que não foi providenciada a harmonia entre a “*qualidade de vida e da nova paisagem urbana*” resultando na descaracterização do centro histórico bem como na alteração do quotidiano dos restantes moradores ambientados com os seus usos e costumes culturais e do conceito de comunidade.⁷⁴

Em meados de novecentos face ao abruuto aumento do parque automóvel na cidade, promove-se a criação de novas vias de circulação sendo de realçar a construção da autoestrada e da ponte da Arrábida em 1963, fazendo a continuidade com a Estrada Nacional nº 1 de Lisboa com o Porto de Leixões e com o Aeroporto de Pedras Rubras. Constrói-se também a Via Norte, possibilitando assim o desafogo do trânsito das zonas fabris e industriais.⁷⁵

⁷³ FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>, pp. 69 a 70

⁷⁴ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, pp. 27 a 28

⁷⁵ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “*Monitoriand Citries of Tomorrow*” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.9 a 10

A construção da Ponte da Arrábida vem criar alternativas ao tráfego nas ligações com o exterior da cidade tal como ampliar e impulsionar o desenvolvimento na zona da Boavista-Campo Alegre. Estava prevista também a finalização da via de Cintura Interna, fortalecendo as ligações com as vias radiais existentes colmatando assim o circuito, mas acabou por não se concluir na totalidade do traçado.

Estas alterações viárias levam a que o setor terciário se desloque e fortaleça na zona da Boavista e ainda à construção de um polo Universitário. O setor portuário também se desenvolve em Leixões face às novas alterações previstas, preparando-se para um futuro desenvolvimento da atividade.

O final deste período de ditadura política, refletia uma economia de baixo investimento, denotando-se a pouca intervenção pública nos espaços urbanos. O crescimento demográfico tinha um quadro negativo de baixo valor.

As propostas de alterações na cidade não passavam do papel e as que foram concretizadas eram escassas e em pouco alteravam a malha existente, salientando-se como exceção algumas modificações junto à Sé, para a construção de uma plataforma denominado de “*terreiro*”, o rasgamento da Avenida da Ponte para a ligação entre a Ponte D. Luís e a Estação de S. Bento e consequente demolição do casario do Corpo da Guarda e Morro de Pena Ventosa para a abertura do túnel da Ribeira.⁷⁶

⁷⁶ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, pp. 28 a 29

INTERVIR NO CENTRO DA CIDADE...

DE 1974 ATÉ AOS DIAS DE HOJE

Com a Revolução de 25 de Abril de 1974, surge um período de transição no que concerne aos ideais de reabilitação urbana. Tomam-se alguns princípios da Carta de Atenas, nomeadamente no que se refere à valorização dos centros históricos e iniciam-se algumas remodelações na cidade.

Estas alterações são consideradas estratégicas, embora promovam a demolição de edifícios antigos, salvaguardam os monumentos. Procede-se à hierarquização dos espaços em função do seu destino nomeadamente espaços residenciais, espaços verdes, espaços comerciais, espaços industriais e conseqüentemente as vias de acesso têm o mesmo tratamento no que se refere aos diferentes tipos de trânsito.

A construção de bairros sociais dispara, promovendo-se investimentos com o intuito de resolver os problemas de salubridade das “ilhas”. São construídos blocos de apartamentos multifamiliares em zonas específicas e periféricas destinadas à habitação social. A construção em altura também é implementada no centro do Porto na praça D. João I, e inicia-se a reestruturação dos espaços públicos.

Na Avenida dos Aliados surgem edifícios modernos destinados aos serviços do setor terciário, com novas tecnologias e materiais existentes na época. Centralizam-se na baixa junto aos Paços do Concelho. Aposta-se também nos edifícios destinados ao lazer, acrescentando ao já existente teatro de S. João, os cinemas Rivoli, Batalha e Coliseu.⁷⁷

A preocupação com os centros históricos por parte das entidades públicas nos pós 25 de Abril é encarada como prioritário e de continuidade com os planos anteriores mas que ficaram na gaveta. No que toca ao setor da habitação e da realização de equipamentos públicos, são criadas diretrizes para o seu novo estudo e planeamento nomeadamente com a criação da CRUAR⁷⁸ sendo a mesma devidamente legislada pelos decretos-lei 315/74 de 9 de Julho, 232/75 de 16 de Maio, 273-C/75 de 3 de Junho entre outras

⁷⁷ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.10 a11

⁷⁸ Sociedade criada para a reabilitação urbana – Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira Barredo em 1974 e incorporada na camara em 1980

portarias com critérios definidos e metas a atingir. As operações do SAAL⁷⁹ e ainda alguns programas de cooperativas de habitação económica.⁸⁰

O programa do SAAL consiste numa iniciativa promovida pelas entidades competentes (MFA) com o intuito de criar várias soluções de construção adaptada aos locais e exigências necessárias aos futuros residentes. São iniciativas pensadas em conjunto com arquitetos, técnicos e a própria comunidade com o intuito de solucionar os problemas da habitação social, partindo de princípios básicos como ter em conta o baixo custo económico, de tipologias mínimas, materiais e acabamentos de custo reduzido, mas de forma a proporcionar um espaço digno de se habitar.⁸¹

As suas ações foram preconizadas em vários locais distintos, desde locais isolados e pouco urbanizados a locais mais densos como por exemplo a sua implantação no interior dos quarteirões.⁸²

Podemos evidenciar assim algumas intervenções efetuadas entre os anos de 1974 e 1975 (figura 7), sendo elas nas Antas pelo arquiteto Pedro Ramalho, no Leal pelo arquiteto Sérgio Fernandes, em Maceda Acácio pelo arquiteto Alcino Soutinho, em S. Vítor e Bouça ambos projetados pelo arquiteto Álvaro Siza Vieira, em Chaves de Oliveira pelo arquiteto Manuel Lessa, na Lapa pelo arquiteto Alfredo Matos Ferreira, em Massarelos pelo arquiteto Manuel Fernandes de Sá, em Francos pelo arquiteto Rolando Torgo e Contumil pelo arquiteto Célio Costa.⁸³

⁷⁹ Serviço Ambulatório de Apoio Social, programa criado para acabar com as ilhas com a colaboração de arquitetos conceituados, promovido por MFA (Movimento das Forças Armadas) iniciado a 6 de Agosto de 1974

⁸⁰ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, pp. 31 a 42

⁸¹ TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria á Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto, acedido Setembro 25, 2015, em http://pt.slideshare.net/miguel_gadelho/estudo-da-operao-saal-da-teoria-prtica-15415594, pp.55 a 56

⁸² TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria á Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto, acedido Setembro 25, 2015, em http://pt.slideshare.net/miguel_gadelho/estudo-da-operao-saal-da-teoria-prtica-15415594, p.69

⁸³ TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria á Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto, acedido Setembro 25, 2015, em http://pt.slideshare.net/miguel_gadelho/estudo-da-operao-saal-da-teoria-prtica-15415594, pp.54 e 66

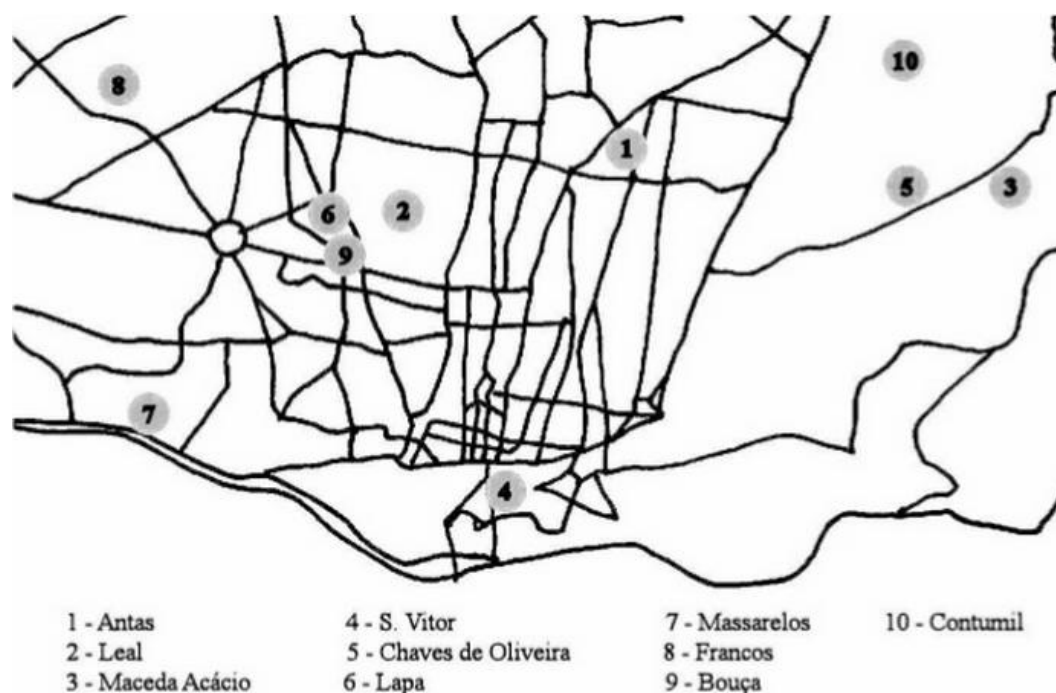


Figura 7 – Esquema das operações do SAAL no Porto - TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria á Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto p. 69

A abertura da via de cintura interna é um marco de grande destaque na cidade do Porto, que veio permitir uma melhor mobilidade para os seus utentes. O projeto iniciado pelo Plano Regulador de Antão Almeida Garrett, aprovado em 1954 e finalizado na década de 90 juntamente com a ponte do Freixo culmina o circuito com a ponte da Arrábida.

Este circuito permitia o desafogo do trânsito e beneficia o investimento no setor terciário e industrial da zona da Boavista, bem como das zonas residenciais de indivíduos com boas condições financeiras, permitindo assim o investimento imobiliário em edifícios em altura dadas as boas condições de mobilidade, unificando os vários locais desde o centro histórico até às zonas periféricas.

A partir dos anos 90 e seguintes com a entrada na câmara municipal do presidente Nuno Cardoso, são atribuídas maiores verbas para o investimento na cidade, é promovida a reabilitação do centro histórico e nas atividades culturais. Fazem-se as candidaturas para o Património da Humanidade e para a Capital Europeia da Cultura, bem como outras iniciativas nomeadamente o Urban, o Procom e o PER.

No que respeita às vias rodoviárias são criadas novas estratégias de melhoramento na circulação de trânsito, com a abertura de túneis, viadutos, bem como a construção de

duas novas pontes, a de S. João em 1991 destinada aos transportes de caminho-de-ferro e a do Freixo destinada aos automóveis. Recentemente foi construída a ponte Infante D. Henrique em substituição ao tabuleiro superior da ponte D. Luís I, passando este para a utilização do metropolitano.

Na cidade do Porto e fruto da poluição devido às unidades fabris existentes, tomam-se medidas de proteção ao ambiente e dá-se o início ao processo de despoluição do rio Douro com o encerramento de algumas fábricas, promovendo-se o investimento no tratamento das águas, saneamento e criação espaços verdes na região estendendo-se até ao mar. São eles o Parque da Cidade, Parque da Pasteleira e o jardim da Praça da Galiza, fomentando um ligeiro aumento turístico.

Em contrapartida face a esta evolução urbana o centro do Porto começa a ficar desertificado e entregue ao abandono promovendo a criminalidade e a insegurança. Tomam-se medidas de combate como a remodelação da Rua de Santa Catarina com a deslocação de lojas de marcas conceituadas no mercado pela construção do centro comercial “Via Catarina” e recuperam-se alguns cineteatros. Fazem-se investimentos na remodelação de passeios e ruas na baixa, aumentam-se os estacionamento e promovendo atividades lúdicas de forma a colmatar a desertificação e avivar o turismo no local.⁸⁴

Segundo os dados do INE o centro histórico da cidade do Porto entre 1991 e 2001 passa por uma crise económica e social associada ao decréscimo populacional, envelhecimento contínuo da população, baixo grau de escolaridade dos residentes, desertificação e nos alojamentos destinados à habitação há uma enorme redução na oferta.⁸⁵

⁸⁴ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.13 a 15

⁸⁵ PORTO VIVO, Sociedade de reabilitação urbana (2012) – Delimitação da área de reabilitação urbana do centro histórico do Porto em instrumento próprio – 2012, acedido Setembro 25, 2015 em file:///D:/Users/Rui%20Pacheco/Downloads/DEL_ARU_CHP_JUN_2012.pdf, pp. 29 a 31

Mais uma vez o problema da “*cicatriz*” deixada pela abertura da Avenida da Ponte é lembrado e está patente a vontade e necessidade de “tapar o buraco” deixado pela intervenção dos anos 50.

Várias propostas foram elaboradas mas não foram contempladas para a execução. Em 1955 o Arquiteto Távora apresenta um projeto para o local que consistia na construção de edifícios destinados a atividades culturais complementadas com passeios e arborização de forma a criar uma interação com os resquícios medievais.

Muitas outras propostas foram surgindo ora destinadas a comércio, escritórios ou mesmo estacionamentos, passando por uma proposta em 1968 do arquiteto Siza Vieira mas esta também inconclusiva. Mais tarde em 1995 é construído o mercado de Levante de S. Sebastião cuja autoria foi o arquiteto António Moura, substituindo o anterior construído em 1986.

Ainda do mesmo lado da Avenida foi reconstruída a antiga torre pelo arquiteto Fernando Távora por volta de 2002 minimizando o ruído arquitetónico existente mas ainda não resolvido. Esta intervenção com a construção da Casa dos 24 surge de forma a contornar a fragmentação da urbe numa continuidade e rotura de um edifício carregado de historicidade.

Posteriormente em 2001 surge mais uma proposta preconizada pelo arquiteto Siza Vieira e segundo a autora (CUNHA) será uma proposta que possivelmente colmatará definitivamente a “*cicatriz*” com uma relação entre o passado e o futuro que a solução oferece.⁸⁶

O ano 2001 foi um ano de aposta na cultura com a recuperação do edifício do Tribunal e Cadeia da Relação, o Auditório Nacional de Carlos Alberto, Museu Soares dos Reis, a criação da Biblioteca Municipal de Almeida Garrett e na junto à rotunda da Boavista remodela-se o espaço envolvente implantando a casa da Música do arquiteto Rem Koolhaas como ícone da arquitetura contemporânea.

⁸⁶ CUNHA, Maria Paula (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0, pp. 57 a 64

O Porto expande-se para oeste promovendo o comércio destinado a clientes de classe média alta, bem como em luxuosos edifícios destinados a residências e hotéis. Surgem também dois grandes centros comerciais o NorteShopping e o GaiaShopping.

O investimento realizado na baixa do Porto tem com alvo principal os jovens e os turistas, com o intuito da criação de zonas de bares e restaurantes aliadas com as visitas às caves do vinho do Porto, potenciando assim a zona e tentar minimizar o abandono local.

A câmara intervém na recuperação das casas devolutas através da entidade CRUARB⁸⁷, criando condições de investimento público dignificando parte do edificado, contudo face à conjuntura económica acaba por ser encerrada ficando muito trabalho ainda por realizar. De salientar o investimento feito na zona das Antas com o estádio de futebol do Dragão, zonas residenciais e comerciais, bem como a requalificação da estação de Campanhã.⁸⁸

Com o intuito da Revitalização da Baixa do Porto e após a extinção da CRUARB, a câmara municipal implementa o programa através da instituição Porto Vivo, SRU em 2004. O programa tem como alvo de intervenção o centro histórico que detém cerca de 1800 edifícios de numa área de 49 hectares em que cerca de 34% deles se encontram em mau ou péssimo estado e com extrema urgência de serem reabilitados. A intervenção passa também pelo melhoramento das infraestruturas viárias, passeios e mobiliário urbano. Pretende promover a área residencial com a finalidade de atrair novos moradores e revitalizar a cidade, criando dinamismo em especial no setor do turismo.⁸⁹

Salientam-se algumas intervenções, o caso do quarteirão das Cardosas, de parceria privada, onde o papel do Porto Vivo, SRU é o de expropriar e negociar os terrenos

⁸⁷ Sociedade criada para a reabilitação urbana – Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira Barredo em 1974 e incorporada na camara em 1980

⁸⁸ FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>, pp.15 a 16

⁸⁹ PORTO VIVO, Sociedade de reabilitação urbana (2012) – Delimitação da área de reabilitação urbana do centro histórico do Porto em instrumento próprio – 2012, acedido Setembro 25, 2015 em file:///D:/Users/Rui%20Pacheco/Downloads/DEL_ARU_CHP_JUN_2012.pdf, p. 15

contíguos e necessários à intervenção. Intervém também no morro da Sé de investimento com recurso a fundos Comunitários onde se prevê a construção de uma residencial para estudantes e a construção de uma unidade de alojamento turístico no quarteirão dos Pelames.

Em 2007 lança um concurso para a revitalização da frente ribeirinha, no seguimento do programa Masterplan⁹⁰. A ideia da sua revitalização é o de promover o turismo dado a que esta zona serve de entrada para a Região do Vale do Douro.

A reabilitação do espaço segue também no sentido de cativar os utentes para o desporto e lazer, dinamizando o local e um conseqüente aumento da economia local. Pretende também a reabilitação do edificado muito denso que se encontra entre a marginal e a ponte D. Luís I.⁹¹

⁹⁰ Documento elaborado onde consta o enquadramento e orientação do processo de reabilitação urbana da Baixa Portuense, no qual se definem os objetivos e as metas a atingir, a estratégia e os instrumentos operativos.

⁹¹ PORTO VIVO, Sociedade de reabilitação urbana (2012) – Delimitação da área de reabilitação urbana do centro histórico do Porto em instrumento próprio – 2012, acedido Setembro 25, 2015 em file:///D:/Users/Rui%20Pacheco/Downloads/DEL_ARU_CHP_JUN_2012.pdf, pp. 63 a 65

CAPÍTULO II: ESTUDO DA ZONA DE INTERVENÇÃO

2.1 – CARATERIZAÇÃO URBANÍSTICA

Neste capítulo irei proceder a um estudo atual do local de intervenção (*“Parque das Camélias”*), recorrendo a visitas ao local, registo fotográfico, a execução de mapas representativos no que se refere ao tipo de construções, seus usos, estado de conservação, volumetrias, topografia, entre outros.

A relevância deste estudo prende-se com a possibilidade de identificar os pontos fortes do local bem como os principais problemas a sanar, com especial enfoque nas características do espaço, sua envolvente, relação de vizinhança, relação de edifícios, mobilidade e nas zonas com potencial para o turismo.

Toda a informação recolhida será um fator importante e relevante na intervenção que irá condicionar e conduzir a proposta de modo a que esta se integre no local e seja uma mais-valia para a cidade bem como para a comunidade local.

LOCALIZAÇÃO E ENQUADRAMENTO URBANÍSTICO

O espaço selecionado para a intervenção situa-se no centro do Porto na freguesia da Sé – o quarteirão do Parque das Camélias. O mesmo é circundado pelas ruas principais de Augusto Rosa, Rua de Alexandre Herculano e Rua Duque de Loulé e ainda uma secundária a Rua do Sol. A sua construção remonta a 1813 criando uma divisão do quarteirão e depreende-se que tenha sido uma ligação deveras importante na ligação da cidade.⁹² A rua é estreita e ladeada de edificações altas relativamente à sua largura tornando-a pouco iluminada. Outrora destinada a comércio e habitação, agora a maior parte das lojas comerciais encontra-se encerrada.

No interior do quarteirão, em contraste com os quarteirões contíguos que detêm uma grande parte do seu miolo ocupado com as “ilhas”, neste encontramos um edifício destinado á prática de basquetebol, o Clube Vasco da Gama e ainda o centro de camionagem, o qual interfere bastante e condiciona o trânsito local.

⁹² MARQUES, Joana Filipa Gomes de Oliveira (2013) Experimentar a pré-fabricação na reabilitação da casa Burguesa Portuguesa dos seculos XVII a XIX, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusófona do Porto, p. 42

As fachadas viradas para o interior do quarteirão encontram-se degradadas, os anexos situados nos logradouros da edificação da Rua do Sol são de aspeto precário e a sua envolvente tem um aspeto pouco cuidado. A vegetação é predominante e não se encontra cuidada.

A forma global do quarteirão é de geometria retangular e encontra-se fragmentada a Este e Oeste. Esta fragmentação, além dos vazios encontrados distingue-se também no tipo de edificado existente que pertence a duas épocas e realidades distintas. Na Rua do Sol, a edificação é mais antiga, mais degradada e de características medievais, destinada à habitação e algum comércio, contrastando com a da rua Alexandre Herculano de construção mais recente e volumetria mais elevada, destinada ao comércio e serviços.

O quarteirão está situado no centro do Porto e tem ainda a particularidade de se encontrar num local privilegiado no que concerne à presença de edifícios emblemáticos e rede de transportes públicos, como o elétrico, o funicular, a estação de São Bento e a estação de camionagem. Insere-se numa zona histórica, próximo da muralha Fernandina e nas imediações da praça da Batalha assumindo-se como uma zona de entradas e saídas para a cidade, potenciando assim a proposta de intervenção no que respeita ao turismo.

Nos extratos das plantas topográficas (figuras 8 a 14) é possível verificar a evolução do quarteirão ao longo dos tempos. No extrato de 1813 e 1839 (figuras 8 e 9), não se identificam muitas diferenças, no entanto, deparamo-nos com construções muito dispersas sendo a sua concentração junto às ruas principais existentes. A zona era maioritariamente agrícola composta por campos e quintas. Atendendo a que esta zona se encontrava extra muros denota-se uma envolvente de carácter rural muito ligado à agricultura.



Figura 8 – Pormenor da planta de W. B. Clarke de 1833 – Arquivo Histórico do Porto



Figura 9 – Pormenor da planta de Joaquim Lima 1839 – Arquivo Histórico do Porto

Entre estes dois períodos ocorreu pouca intervenção, salientando-se alguma edificação erigida na Rua das Fontainhas e a construção do Jardim de são Lázaro. Conforme foi abordado no capítulo anterior, durante esse período o desenvolvimento maior foi no espaço intramuros, sendo de maior relevo Junto ao rio.

No entanto nos extratos entre 1844 e 1892 (figuras 10 e 11), período decorrido entre o final do cerco e a implantação da República, em que os ideais liberais começam a surtir efeito, podemos ver que a evolução extra muros é de grande relevância. As preocupações higienistas estão patentes no desenvolvimento deste setor. Na planta de 1844 (figura 10) evidenciamos a remodelação da zona da Batalha e um menor emparcelamento dos terrenos agrícolas. Ao passarmos para a planta de 1892 (figura 11), com a intervenção preconizada pelos Planos Diretores Municipais tentando desafogar o

trânsito existente e com o combate na área da higienização e salubridade dos espaços, verificamos a abertura das ruas de Alexandre Herculano e rua do Duque de Loulé. Estas vias, ao dividirem a parcela em quatro quarteirões de grande dimensão, vêm dinamizar o território, potenciando a construção de edifícios.

A malha urbana torna-se mais densa e praticamente todas as frentes de rua estão edificadas. Desta divisão surge o Quarteirão das Camélias, local este designado para a nossa intervenção. De salientar que este período coincide com a época em que a burguesia abandona o interior da muralha e se desloca para a periferia, provocando a desertificação do centro histórico.

Também com a construção da ponte Pênsil em 1843 contribui para que o quarteirão das Camélias seja um ponto de passagem para o centro histórico.

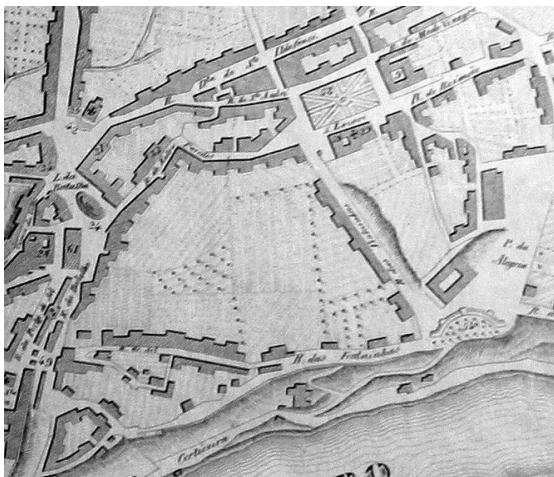


Figura 10 – Pormenor da planta de Perry Vidal 1844 – Arquivo Histórico do Porto

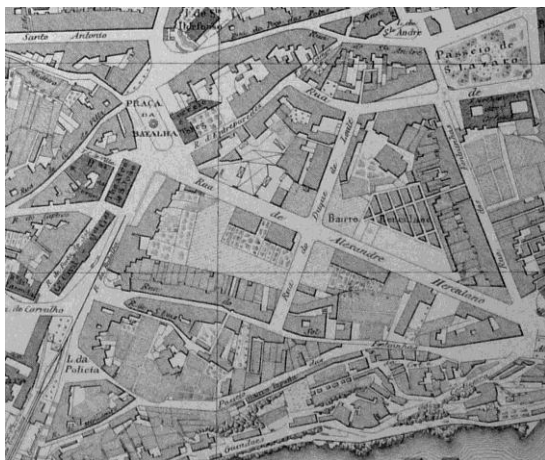


Figura 11 – Pormenor da planta de Telles Ferreira 1892 – Arquivo Histórico do Porto

No entanto a cidade não parava de crescer e a necessidade emergente de resolver o problema viário do Porto era constante, tendo sido agravado com a abertura da ponte D. Luís I e a estação ferroviária de S. Bento que embora centralizasse a Praça Nova condicionava a circulação e congestionava o trânsito.⁹³ Foram iniciados estudos e propostas de rasgamento do edificado para dar lugar a novas ruas, conforme verificamos na figura 12, retirada do projeto de arruamentos para o Bairro da Sé, propondo o alinhamento da Rua de Santo António, Rua chã e Rua da Batalha, aprovados em 1893 pela comissão executiva.

Nesta mesma planta, a proposta da rua junto ao Convento de Santa Clara, entre o Largo do Ator Dias e a Avenida de Saraiva Carvalho não mereceu a aprovação.⁹⁴



Figura 12 – Projeto de arruamentos no Bairro da Sé Acedido Setembro 26, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/23031/?q=plantas+do+porto>

Nos anos seguintes até aos dias de hoje, verificamos que o edificado se encontra consolidado e as principais transformações ocorrem ao nível das redes viárias, onde constatamos a abertura do viaduto projetado pelo arquiteto paisagista Robert Auzelle, fazendo a ligação entre a Avenida da Ponte e a Rua Duque de Loulé, ajudando no

⁹³ MARQUES, Joana Filipa Gomes de Oliveira (2013) Experimentar a pré-fabricação na reabilitação da casa Burguesa Portuense dos séculos XVII a XIX, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusófona do Porto, p.46

⁹⁴ Arquivo Municipal do Porto, Acedido Setembro 26, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/23031/?q=plantas+do+porto>

desafogo do trânsito do centro, oriundo da Avenida da Liberdade e Estação de São Bento, bem como da zona da Ribeira.

A construção do viaduto proporcionou a construção de parques de estacionamento na zona inferior. No interior do quarteirão observamos a construção do pavilhão desportivo e a estação de camionagem.



Figura 13 – Vista aérea do Porto 1939, Acedido Setembro 26, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/587855/?q=VISTA+AEREA+do+porto+S%C3%89>



Figura 14 – Vista aérea atual do Porto – Google Earth

QUARTEIRÃO DAS CAMÉLIAS

Nesta fase do estudo, iremos incidir mais a nível local, relacionando o espaço de intervenção com a relação de vizinhança periférica. Pretendemos fazer uma análise mais pormenorizada no que concerne às várias características referentes à mobilidade, ao edificado existente no que respeita aos vários tipos de volumetrias, tipologias, usos bem como ao seu estado de conservação. Para o efeito procedeu-se a várias visitas ao local com registo fotográfico, bem como à consulta de artigos, publicações e estudos efetuados pela Câmara Municipal do Porto.

Infraestruturas viárias

Como podemos analisar na figura 15, o local de intervenção é dotado de um grande número de infraestruturas viárias na sua periferia. Além das vias automóveis que percorrem a cidade, o local é servido pela rede de autocarros, terminal do elétrico, ascensor, estação de metro e estação de comboios.



Figura 15 – Infraestruturas viárias, adaptação do autor a partir da planta retirada no Google Earth

----- Circulação automóvel

1 – Estação de comboios; 2 – Estação de metro; 3 – Terminal de autocarros; 4 – Terminal do elétrico; 5 – Ascensor.

Antiguidade das construções

No seguimento destes estudos e análises, das fotografias em anexo bem como do excerto retirado da planta dos arruamentos do anexo do livro de Oliveira, J.M. Pereira (figura 16), verificamos que o quarteirão tem duas realidades distintas no que concerne à época das construções. Enquanto a parte sul do quarteirão e mesmo a zona poente, são anteriores ao século XIX, as construções a norte são mais recentes e foram erigidas após a abertura da Rua Alexandre Herculano por volta de 1890 e na Rua Duque de Loulé por volta de 1962 com o plano de Robert Auzelle.

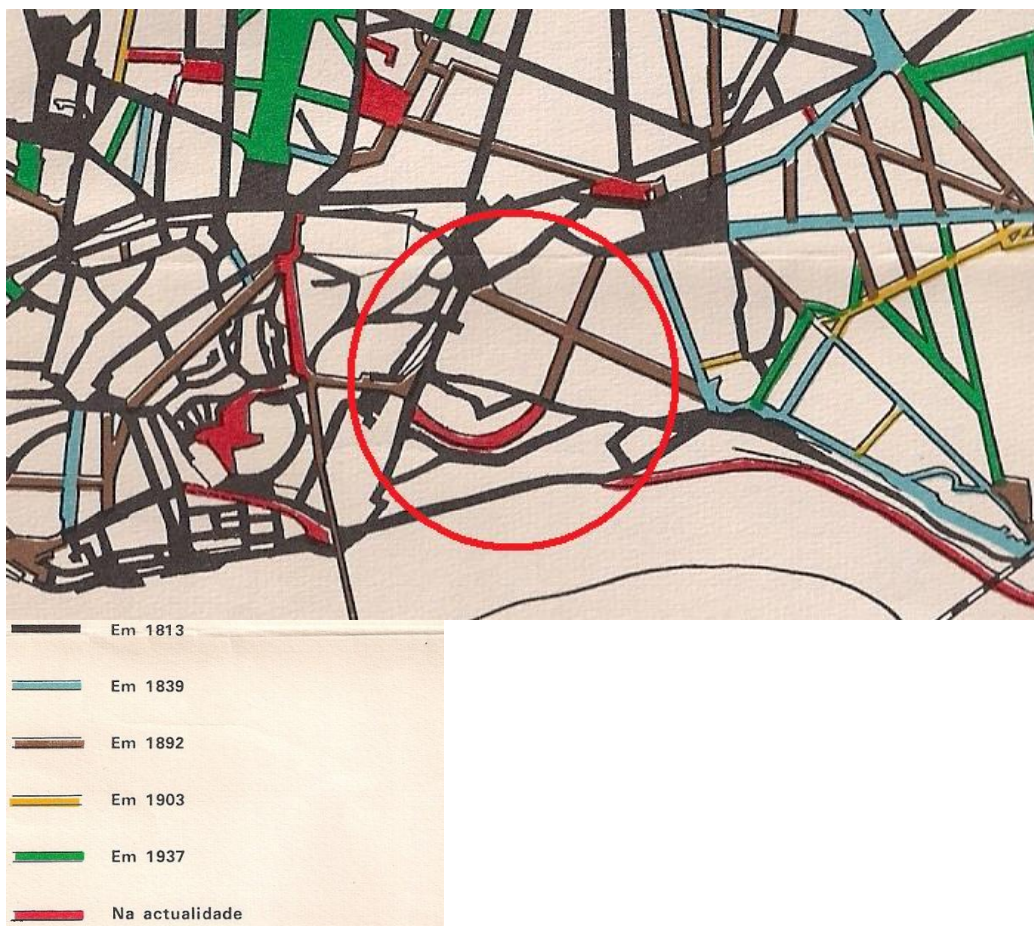


Figura 16 – Excerto da planta dos arruamentos do anexo do livro de Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973

Usos do edificado

No que respeita aos destinos e usos do edificado, temos dois tipos predominantes e concentrados em zonas distintas. Tendo em conta as definições criadas para a execução do mapa (figura 17), verificamos que a Rua do Sol é predominantemente ocupada por edifícios de habitação que alternam com outros que, além de apresentarem habitação nos pisos superiores, reservam o seu piso térreo ao comércio (embora alguns deles se encontrem encerrados). Já na Rua Alexandre Herculano os edifícios são maioritariamente destinados a serviços com alguns comércios e habitações inseridos no edificado. No quarteirão estão patentes alguns edifícios destinados a equipamentos, nomeadamente o teatro São João e a Universidade Lusófona na sua periferia e a estação de camionagem e o complexo desportivo de Basquetebol no centro. De salientar que o edificado na Rua do Sol tem anexos e elementos secundários nos seus logradouros destinados a arrumos e armazéns de função não residencial.

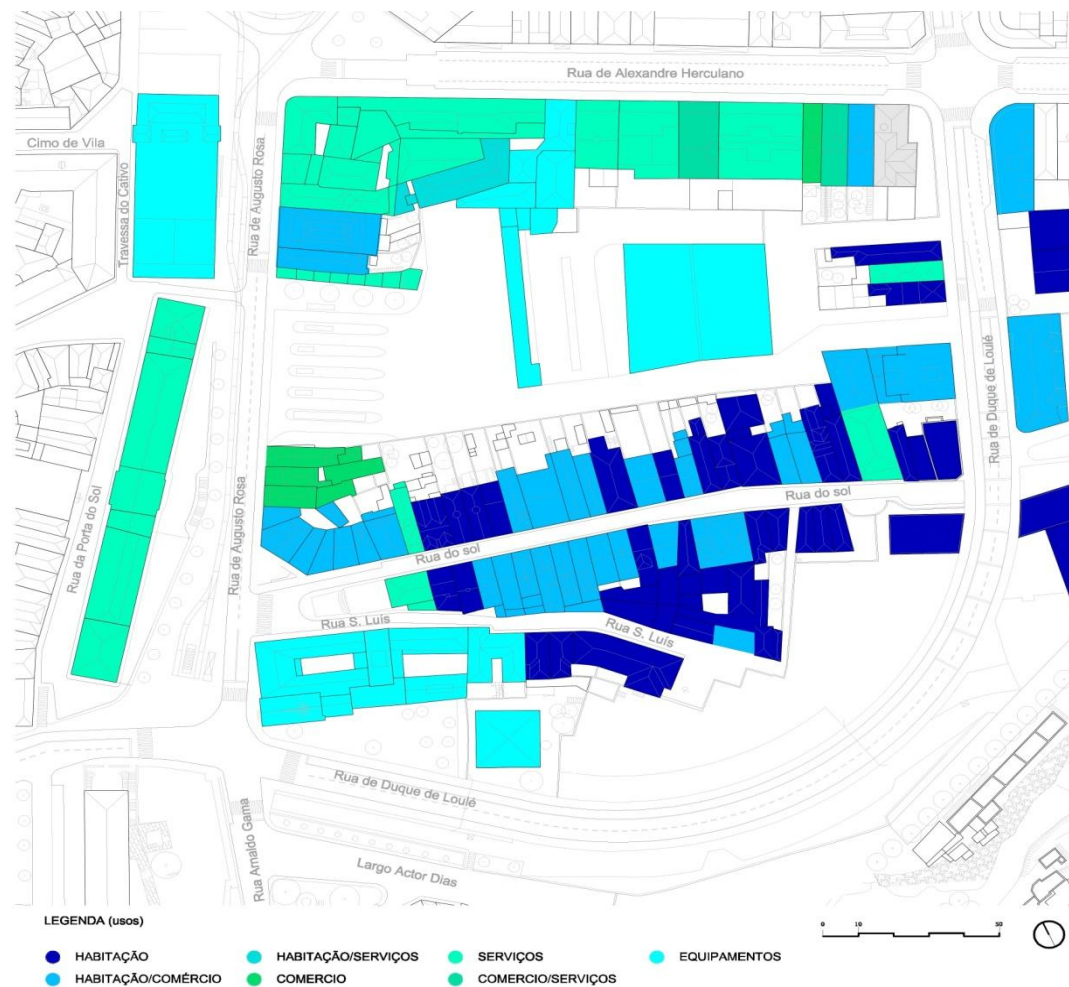


Figura 17 – Mapa de usos do edificado - fonte autor

Volumetria

Relativamente à volumetria da envolvente, esta também não é constante. Existem divergentes cêrceas, de um a cinco pisos (figura 18), contudo a cêrcea predominante aponta para edifícios de três pisos. No panorama geral e como que salpicadas no quarteirão encontram-se as restantes e minorias cêrceas. Estas divergências devem-se ao fato do diferente contexto histórico em que foram erigidas, mas também ao uso a que se destinam. Verificamos também que os edifícios destinados a serviços na Rua Alexandre Herculano e o edifício de habitação e comércio da Rua Duque de Loulé têm a maior cêrcea. Salienta-se também o fato dos acrescentos executados ao longo dos tempos terem sido contabilizados neste estudo.



Figura 18 – Mapa da volumetria do edificado - fonte autor

Estado de conservação

Perante a análise efetuada (figura 19), concluímos que na realidade os edifícios se encontram num estado de conservação aceitável, devidamente reabilitados e dotados de condições mínimas à sua habitabilidade. Contudo existem exceções que deverão ser corrigidas, principalmente no que se refere ao antigo edifício do governo civil, atual posto da PSP, alguns edifícios a nascente junto à Rua Duque de Loulé, que se encontram degradados, bem como as ruínas, que além de degradadas estão devolutas, sendo de considerar o possível risco de derrocada, bem como a sua utilização para fins indevidos.



Figura 19 – Mapa do estado de conservação do edificado - fonte autor

Valor patrimonial

Neste contexto e analisando a figura 20, concluímos que o quarteirão e sua envolvente são dotados de edifícios de valor patrimonial, quer pela sua identidade, pelos seus usos, bem como pela sua antiguidade. Verificamos também a existência de edifícios de riqueza arquitetónica devidamente identificados e associados à época de construção e estilo definido. Embora tenham sido feitas algumas demolições e novas construções mantêm-se e está patente uma identidade arquitetónica de relevo. Têm sido feitas algumas intervenções de reabilitação neste quarteirão, as quais têm rompido com a relação de vizinhança e que em pouco têm a ver com a cumplicidade da arquitetura existente, denominados por edifícios de acompanhamento. Observamos também edifícios denominados de dissonantes, os quais são atribuídos a construções erigidas para resolver problemas no imediato, mas sem serem pensados, projetados, nem mesmo terem qualquer relação com a envolvente em questão.

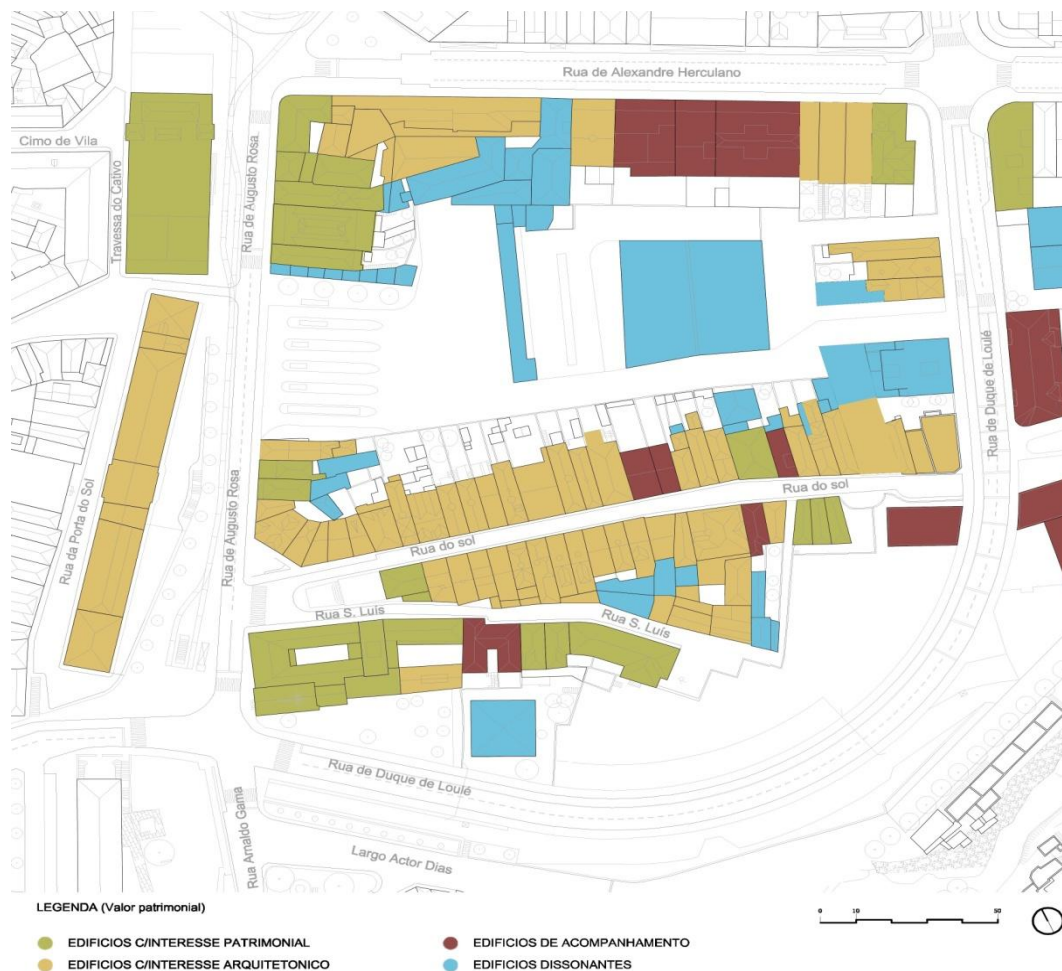


Figura 20 – Mapa do valor patrimonial do edificado - fonte autor

Ocupação

Contrariando a situação geral que se passa na cidade do Porto, da desertificação em constante evolução, nesta zona e de acordo com os dados obtidos (figura 21), consegue-se verificar que a maioria dos edifícios se encontra ocupado ou parcialmente ocupado. São poucas e escassas podendo-se inclusive afirmar que são exceções as casas que se encontram desocupadas. Contudo são situações a ter em conta e ponderar, sem se poder descartar a hipótese de intervenção, pois corre-se o risco de “contágio”, acabando por proporcionar a desertificação do local, a qual deverá ser travada e invertida de modo a dignificar o local bem como a sua envolvente.



Figura 21 – Mapa de ocupação do edificado - fonte autor

2.2 – ASPETOS PATRIMONIAIS E CULTURAIS

A cidade do Porto tal como já foi evidenciado neste estudo, é mais um exemplo de cidades antigas carregadas de um valor patrimonial exuberante, fruto das várias épocas em que foi edificada. O seu legado traz-nos uma imensa e variada riqueza quer arquitetónica quer cultural. Ao percorrer a cidade encontramos uma série de edifícios emblemáticos, e a própria toponímia reflete a riqueza da história de um povo que foi evoluindo, sobrevivendo e ultrapassando as várias fases da história.

O estudo parte por uma análise geral à envolvente obtendo como resultado uma cidade virada para a cultura, turismo e reabilitação. A organização estrutural do espaço converge para uma máxima rentabilidade do legado deixado pelos antepassados. A aposta no turismo reflete a vontade de aproveitar o melhor que a cidade possui. Desde a proximidade do rio, a zona histórica e o comércio localizado estrategicamente em vários pontos, associado também aos usos e costumes da população residente.

Verificamos também que esta iniciativa também traz problemas sociais. As intervenções nem sempre são eficazes conforme se pretendia e incorre-se sempre na tentativa de minimizar os riscos das opções tomadas. O fator da desertificação agrava-se em determinadas zonas e será um problema a ter em conta com a massificação de cafés e restaurantes implantados na cidade, que afastam as pessoas para residir noutras áreas. Tudo isto torna imperiosa a realização de novos estudos a fim de identificar problemas e apontar medidas corretoras capazes de sanar e resolver essas situações que estão a denegrir a cidade.

Neste contexto e associado ao tema que foi proposto para a nossa intervenção, a ideia é criar uma relação entre o produto final a que nos propusemos para a realização do hotel, mantendo o fio condutor entre o turismo, a estadia e o que a cidade oferece. É lógico que se deva ver estes aspetos como um todo, pois será de evitar fazer análises de atos isolados, uma vez que a sua relação é intrínseca e funciona com uma logística global e uníssona.

Tendo em conta que antes de qualquer intervenção na cidade se deve fazer um levantamento da relação de vizinhança e verificar até que ponto o nosso edifício deverá assumir o papel de protagonista ou tentar adaptar-se à realidade existente e dissimular-

se na envolvência. Deste modo, esta pequena pesquisa será relevante para a opção a tomar na proposta de intervenção no Quarteirão das Camélias.

Como já foi referido, o local é dotado de vários edifícios emblemáticos, bem como locais de interesse que revelam e caracterizam a evolução do local. De acordo com a pesquisa elaborada, é possível ver na figura 22 (ver anexo B) uma vasta e interessante quantidade de elementos históricos (edifícios, espaços, estátuas, monumentos e igrejas) pertinentes no nosso estudo. Fazendo uma clivagem e delimitando a abrangência ao quarteirão das Camélias e sua periferia, verificamos os seguintes edifícios:

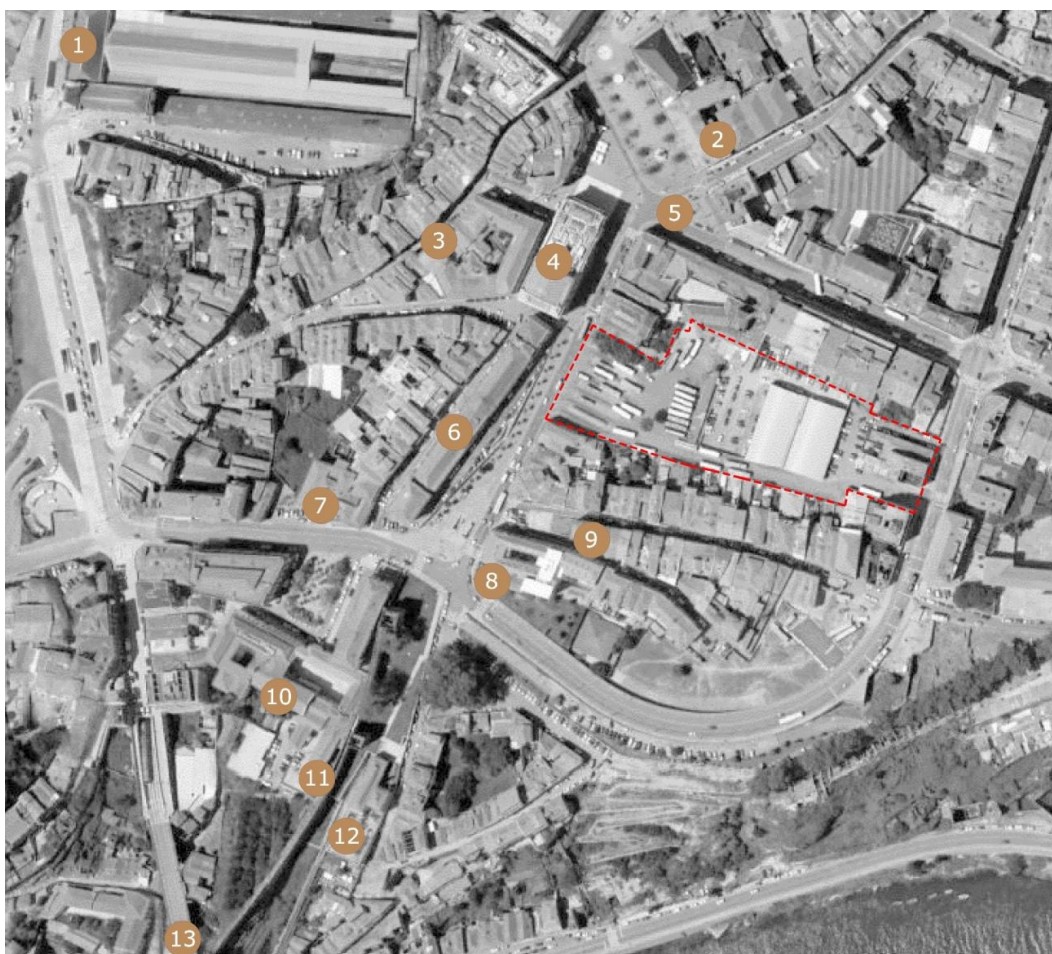


Figura 22 – Pormenor do anexo A, baseado na informação retirada do livro - LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. Sobreposta em imagem retirada do Google Earth - fonte autor

----- Limite da intervenção

1 – Estação de São Bento; 2 – Palácio da Batalha; 3 – Igreja da Ordem do Terço; 4 – Teatro de São João; 5 – Praça da Batalha; 6 – Edifício do Governo Civil; 7 – Palácio dos Condes de Azevedo; 8 – Recolhimento da Porta do Sol (ou Recolhimento de N.ª S.ª das Dores e S. José das Meninas Desamparadas); 9 – Capela dos Alfaiates ou Nossa Senhora de Agosto; 10 – Igreja de Santa Clara; 11 – Muralha Fernandina; 12 – Casa do ascensor dos Guindais; 13 – Ponte de S. Luís.

ESTAÇÃO DE SÃO BENTO

O edifício da estação de São Bento foi projetado pelo Arquiteto Marques da Silva, projeto este executado em 1896, quando finalizava o seu curso em Paris. Nesse mesmo ano, as infraestruturas da linha de caminho-de-ferro chegavam ao centro do Porto, mesmo sem a estação ter sido construída. Este processo foi um pouco conturbado e polémico devido à necessidade da abertura do túnel pelo morro dos Guindais, mas principalmente pela demolição do convento de Avé-Maria. Quando o Arquiteto chega a Portugal e depois de lhe ter sido adjudicado o projeto para a estação, procede às devidas alterações e adaptações ao projeto para o local. A obra teve início em 1903 e foi inaugurada em 1916.

Trata-se de um projeto caracterizado pela sua forma em U, associado à cobertura metálica das plataformas de embarque. O edifício é um volume de massa granítica, onde foi retirada massa para dar lugar aos vãos de janelas e portas, permitindo uma maior interatividade e permeabilidade entre o interior e exterior no que toca a iluminação.⁹⁵



Figura 23 – Estação de São Bento. Acedido Agosto 12, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/51622/?q=ESTA%C3%87AO+DE+SAO+BENTO>

⁹⁵ Estação de São Bento. Acedido Agosto 12, 2015, em <https://fims.up.pt/index.php?cat=2&subcat=8&proj=2>

PALÁCIO DA BATALHA

O Palácio da Batalha, construído nos finais do século XVIII, teve vários proprietários e várias funções ao longo da história. Inicialmente foi um espaço destinado a grandes festas devido às suas grandes dimensões e a ser dotado de salão de baile com um enorme jardim. Posteriormente devido à fuga dos seus proprietários e ao cerco do Porto em 1832, o edifício ficou a cargo do governo liberal e foi utilizado para a instalação de repartições públicas, bem como do hospital de sangue. Mais tarde, e depois de ter sido devolvido ao antigo proprietário, o edifício sofreu alterações de cota em 1861 devido às modificações executadas pela câmara na praça. Por volta de 1864 foi alugado ao estado que o acaba por comprar e novamente destinado às repartições públicas nomeadamente a estação de correios e Portugal Telecom.⁹⁶

Recentemente foi alvo de obras e requalificação pela empresa “Lúcios” que o converteu num hotel de quatro estrelas.⁹⁷



Figura 24 – Palácio da Batalha. Acedido Agosto 12, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/359781/?q=PALACIO+DA+BATALHA>

⁹⁶ Acedido Agosto 12, 2015, em http://www.portoxxi.com/cultura/ver_edificio.php?id=52

⁹⁷ Acedido Agosto 12, 2015, em <http://www.lucios.pt/arquivo-noticias/lucios-converte-pal%C3%A1cio-da-batalha-em-hotel-de-4-estrelas>

IGREJA DA ORDEM DO TERÇO

A igreja da Ordem do Terço que está localizada na rua Cimo de Vila foi construída na segunda metade do século XVIII. Os elementos da fachada de estilo rococó são da autoria de João Joaquim Alão. Com traços italianos, destaca-se o enorme janelão central atribuído a Nicolau Nasoni.⁹⁸

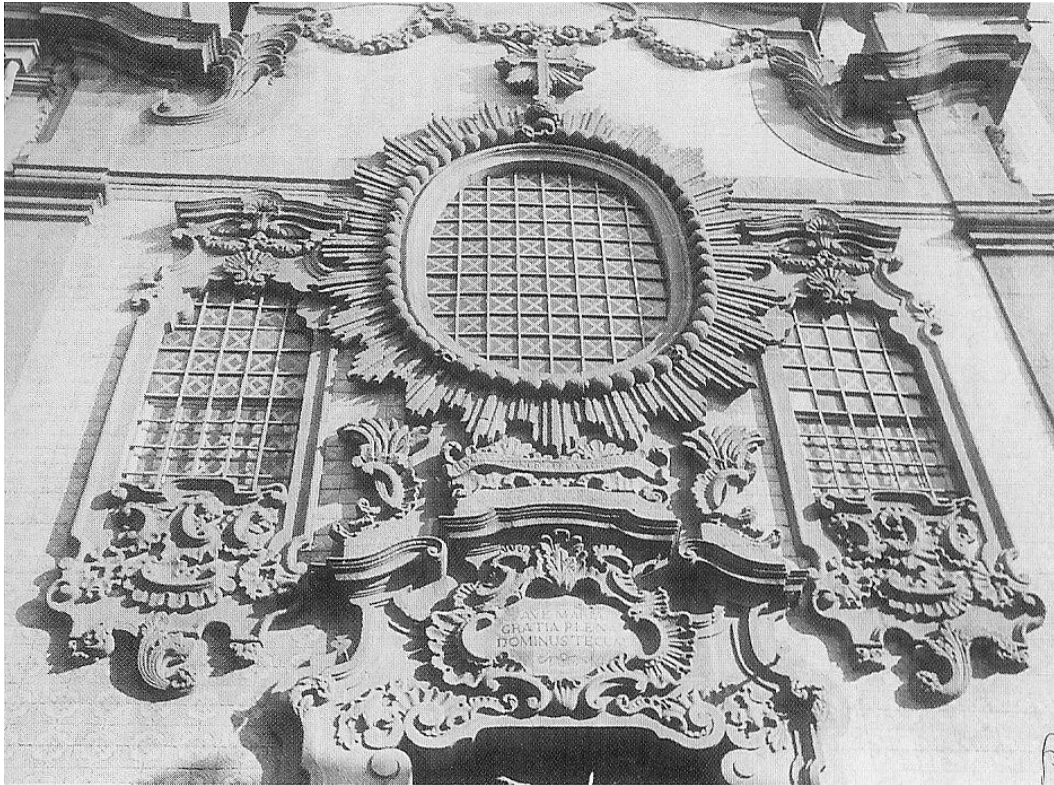


Figura 25 – Igreja da Ordem do Terço. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 121

⁹⁸ Acedido Agosto 13, 2015, em <http://www.cm-porto.pt/patrimonios/igreja-da-ordem-do-terco>

TEATRO NACIONAL SÃO JOÃO PORTO

O Teatro Nacional de São João no Porto, foi o primeiro edifício a ser erigido com o intuito exclusivo da apresentação de peças teatrais. Foi construído em 1798 sob o projeto do arquiteto italiano Vincenzo Mazzonechi, com o investimento de um grupo de particulares de que fazia parte o Corregedor Francisco de Almada e Mendonça, sendo a sua inauguração em 13 de Maio de 1798. Ao longo dos anos o espaço foi alternadamente explorado por várias entidades ligadas ao teatro e inclusive à ópera italiana.



Figura 26 – Real Teatro de São João. Acedido Abril 23, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/50034/?q=TEATRO+SAO+JOAO>

A primeira paragem marcante do teatro deve-se á sua destruição por um incêndio deflagrado na madrugada de 11 de Abril de 1908.



Figura 27 – Real Teatro de São João depois do incêndio. Acedido Abril 23, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/49786/?q=TEATRO+SAO+JOAO>

Posteriormente, em Outubro desse mesmo ano, foi lançado um concurso para a sua reabilitação, para o qual o arquiteto José Marques da Silva foi vencedor com o seu anteprojecto, que tinha em conta o tipo de construção e ornamentação, o pequeno orçamento existente para o efeito, bem como os novos materiais e técnicas existentes na época. Mais tarde, em 1932, face à fraca adesão pelos seus utentes, o teatro passa a ser utilizado como cinema, com o nome de São João Cine, tendo-se verificado a sua degradação progressiva até ser adquirido pelo estado em 1992. Depois de remodelado pelo arquiteto João Carreira volta a ser teatro com o nome de Teatro Nacional de São João funcionando até 1995⁹⁹.

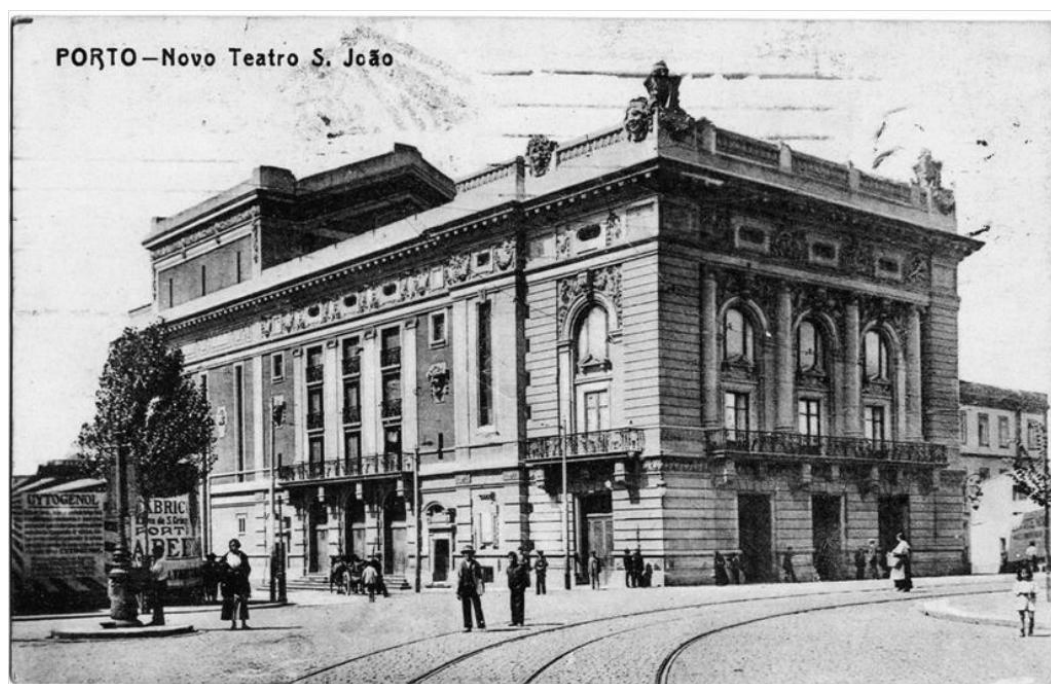


Figura 28 – Novo Teatro de São João. Acedido Abril 23, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/46938/?q=TEATRO+SAO+JOAO>

Recentemente em 2015 foi reaberto após a sua remodelação, pintura, reforços estruturais e substituição de coberturas, resultado do investimento de fundos comunitários¹⁰⁰.

⁹⁹ Teatro Nacional São João. Acedido Abril 22, 2015, em <http://teatronacionalsaojoao.pai.pt/>

¹⁰⁰ Governo de Portugal. Acedido Abril 22, 2015, em <http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/primeiro-ministro/secretarios-de-estado/secretario-de-estado-da-cultura/mantenha-se-atualizado/20140911-sec-tnsj-rivoli.aspx>

PRAÇA DA BATALHA

A praça da Batalha localiza-se no centro da cidade do Porto, e é o local onde desaguam as Ruas de Augusto Rosa, Alexandre Herculano, Entreparedes, Santo Ildefonso, Santa Catarina, 31 de Janeiro, Madeira, Cimo de Vila e travessa do Cimo de Vila. O espaço é aberto e amplo, tendo sido palco de várias alterações ao longo da história. É rodeado por edifícios emblemáticos, nomeadamente o Palácio da Batalha, Teatro Nacional de São João, e ornamentada pela estátua de D. Pedro V.¹⁰¹



Figura 29 – Praça da Batalha. Acedido Agosto 13, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/53826/?q=PRA%C3%87A+DA+BATALHA>

¹⁰¹ Acedido Agosto 13, 2015, em <http://www.historiadeportugal.info/praca-da-batalha-porto/>

EDIFÍCIO DO ANTIGO GOVERNO CIVIL

Este edifício foi construído no século XVII, a mando do corregedor Francisco de Almada e Mendonça, tendo sido inaugurado a 21 de Junho de 1972 como casa Pia. O projeto é da autoria de Reinaldo Oudinot. Para a construção do edifício no lugar dos Carvalhos do Monte, procedeu-se à demolição de uma zona da muralha entre a Batalha e o postigo de Sol.

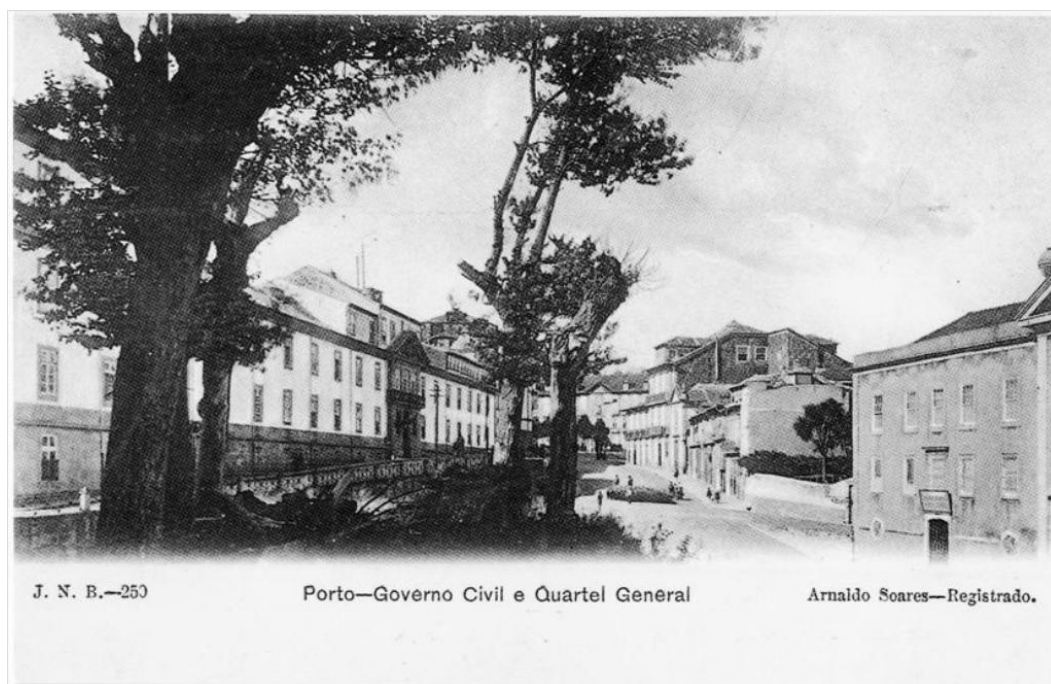


Figura 30 – Governo Civil e Quartel-general. Acedido Abril 23, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/52032/?q=GOVERNO+CIVIL>

O edifício foi erigido com o intuito de albergar jovens abandonados, tendo posteriormente sido alvo de vários usos, nomeadamente guarida de oficiais solteiros, reclusão de presos militares, mais tarde repartição da Fazenda, Governo Civil entre outros. Em 1875 o edifício prolongou-se para Oeste e procedeu-se á demolição do arco do Sol. Atualmente encontra-se em péssimo estado de conservação e é parcialmente ocupado pela PSP do Porto.¹⁰²

¹⁰² Arquivo Municipal do Porto. Acedido Abril 22, 2015, em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/299941/?q=EDIFÍCIO+DO+GOVERNO+CIVIL>

PALÁCIO DOS CONDES DE AZEVEDO

O Palácio dos condes de Azevedo, de estilo neoclássico, foi construído entre os séculos XVII e XVIII com destino à habitação, sendo posteriormente adquirido pelo estado em 1887 para dar lugar a serviços públicos.¹⁰³

Recentemente foi reabilitado e tem como finalidade um empreendimento turístico de quatro estrelas.¹⁰⁴



Figura 31 – Palácio dos Condes de Azevedo. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Página 118

¹⁰³ Acedido Agosto 13, 2015, em <http://www.cm-porto.pt/patrimonios/palacio-dos-condes-de-azevedo>

¹⁰⁴ Acedido Agosto 13, 2015, em <http://www.porto24.pt/cidade/palacio-condes-de-azevedo-renasce-como-empreendimento-turistico/>

RECOLHIMENTO DA PORTA DO SOL

Este edifício do século XIX foi usado para albergar os jovens órfãos, resultantes da tragédia da Ponte das Barcas, ocorrida aquando a segunda invasão Francesa, onde faleceram centenas de pessoas devido à destruição e afundamento da ponte de barcas presas por cabos de aço, durante a fuga da população.



Figura 32 – ponte das barcas. Arquivo Municipal do Porto. Acedido Abril 22, 2015 em <http://www.postigodosol.com/index.php/instituicao>

Nessa altura D. Francisca de Paula da Conceição Grelho Sousa fundou a instituição e deu início ao acolhimento desses jovens órfãos. O edifício recebeu o nome de recolhimento da Porta do Sol devido à sua proximidade da porta da Muralha Fernandina com o mesmo nome. Posteriormente foram construídos dormitórios e uma capela.¹⁰⁵ Atualmente o espaço encontra-se remodelado e alberga a Universidade Lusófona do Porto.



Figura 33 – Recolhimento da Porta do Sol atual Universidade Lusófona e parte da capela dos Alfaiates. Acedido Abril 23, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/337949/>

¹⁰⁵ Porto digital. Acedido Abril 22, 2015, em

<http://cct.portodigital.pt/gen.pl?sid=cct.sections/14112&fokey=cct.monumentos/404>

CAPELA DOS ALFAIATES

A capela dos Alfaiates ou capela de Nossa Senhora de Agosto, foi iniciada em 1554 junto à fachada principal da Sé do Porto e a sua conclusão deve-se ao mestre pedreiro Manuel Luís. O seu estilo arquitetónico reflete a transição entre o tardo-gótico para o maneirismo com inspiração Flamenga. A capela foi objeto de beneficiação em 1853 e foi considerada monumento nacional em 1927.

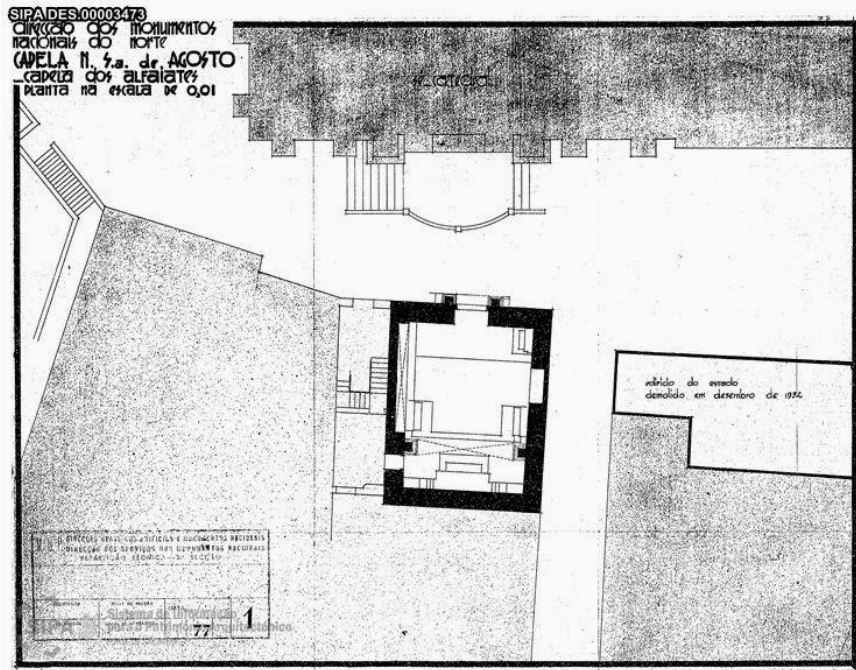


Figura 34 – Local original da capela junto á Sé. Acedido Abril 23, 2015 em http://2.bp.blogspot.com/-YkQW5ejoJg0/UqRH98na6QI/AAAAAAAAAdY/O7_VglaSxw4/s1600/01.jpg



Figura 35 – Preparação para o desmantelamento da capela Acedido Abril 23, 2015 em http://3.bp.blogspot.com/-UVIM9DUntYs/UqRlx5jO9FI/AAAAAAAAAdo/TNR_2e4ZITk/s1600/Sem+T%C3%ADtulo.png

Mais tarde devido às obras para a execução do Terreiro da Sé, a capela foi expropriada pela Câmara e trasladada para a sua atual localização (figura 36) entre a Rua do Sol e a de São Luís em 1935.¹⁰⁶



Figura 36 – Localização atual entre a Rua do Sol e a Rua de São Luís Acedido Abril 23, 2015 em <http://olhares.sapo.pt/capela-dos-alfaiatesporto-foto5691412.html>

¹⁰⁶ Wikipédia. Acedido Abril 22, 2015, em http://pt.wikipedia.org/wiki/Capela_dos_Alfaiates

IGREJA DE SANTA CLARA

A igreja de Santa Clara localiza-se na freguesia da Sé da cidade do Porto perto da muralha Fernandina. Foi construída entre os séculos XV e XVIII, sendo destinada a mosteiro feminino. Trata-se de um edifício de planta longitudinal de nave única, onde podemos encontrar vários estilos nomeadamente o gótico, renascentista e barroco. O seu interior é dotado de revestimento de talha dourada.¹⁰⁷



Figura 37 – Igreja de Santa Clara. Acedido Agosto 13, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/50722/?q=IGREJA+DE+SANTA+CLARA>

¹⁰⁷ Acedido Agosto 13, 2015, em http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=9341

MURALHA FERNANDINA

A muralha Fernandina, com um perímetro de 2600 m, abrangia uma área de 44,5 hectares. Iniciada no século XIV e concluída em meados de 1370 por D. Fernando, era composta por um muro de granito com cerca de 9m de altura, dotada de ameias, cubelos, torres e 17 portas e postigos de acesso. Mais tarde devido à necessidade da expansão do território, foi sendo gradualmente demolida para dar lugar a novos arruamentos, praças e edificado. Hoje em dia encontra-se quase toda demolida, ficando apenas alguns resquícios em determinadas zonas da cidade, estando classificada como monumento nacional desde 1926.¹⁰⁸



Figura 38 – Muralha Fernandina. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 115

¹⁰⁸ Acedido Agosto 13, 2015, em https://pt.wikipedia.org/wiki/Muralhas_Fernandinas_do_Porto

CASA DO ASCENSOR DOS GUINDAIS

O funicular dos Guindais é um meio de transporte através de um sistema de carris, uma ferrovia. O funicular faz a ligação entre a parte alta da cidade, a Batalha e a parte baixa junto ao rio Douro a Ribeira. O projeto inicial foi elaborado pelo engenheiro Raul Mesnier e a inauguração teve lugar em 4 de Junho de 1891; pouco tempo depois foi encerrado devido à ocorrência de um grave acidente.

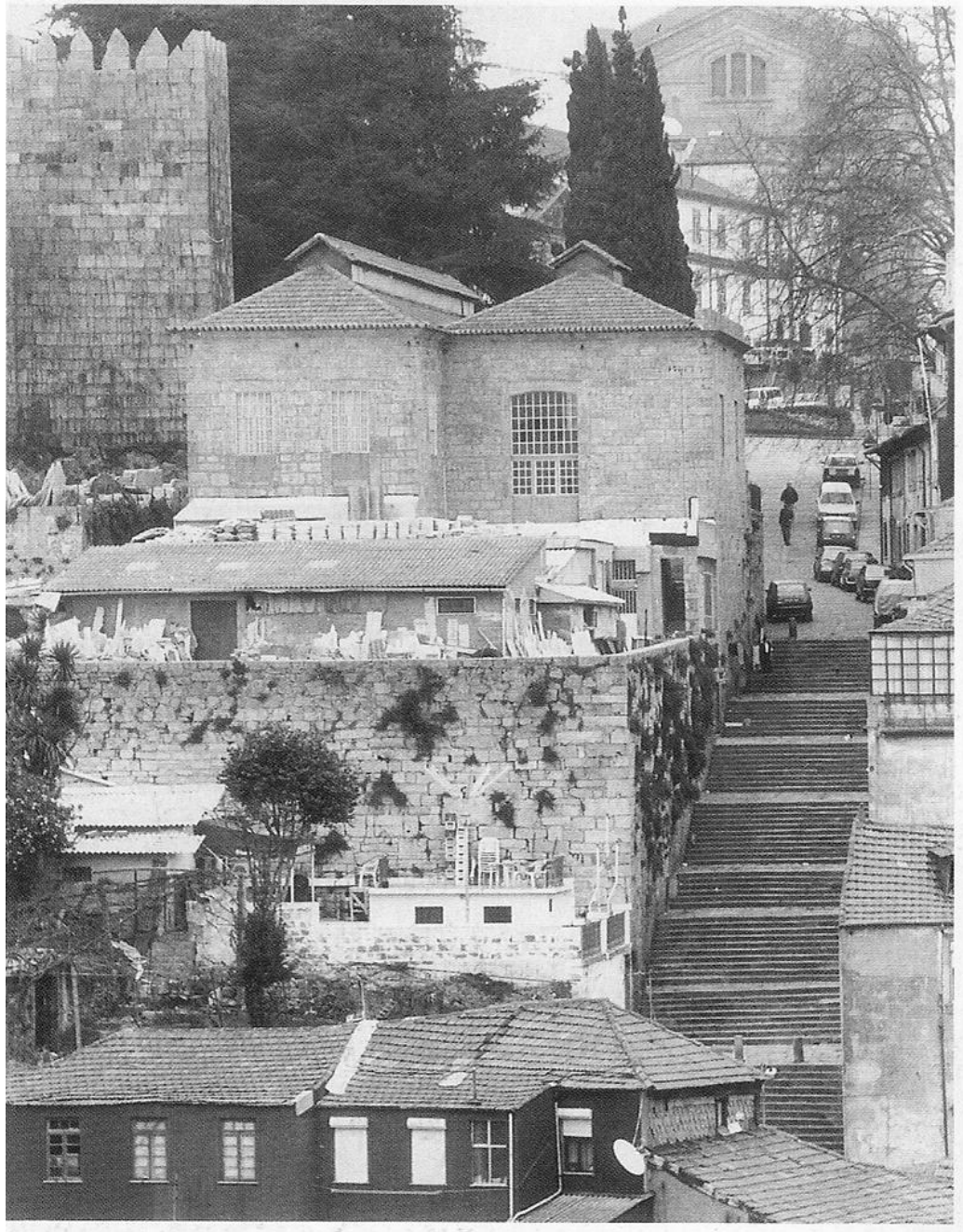


Figura 39 – casa do ascensor dos guindais. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Página 116

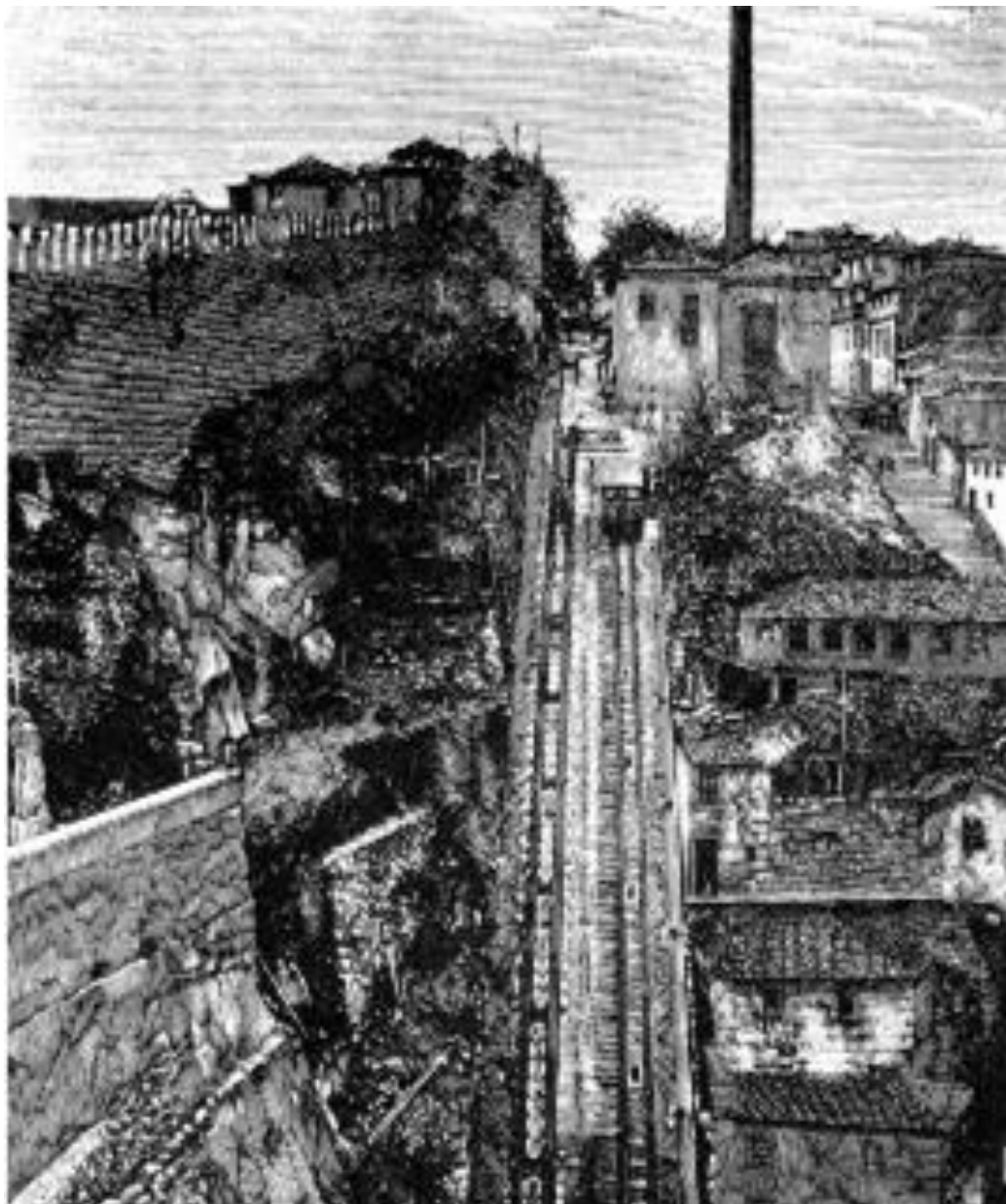


Figura 40 – gravura representativa do elevador dos Guindais, vendo-se a ferrovia, a casa das máquinas e parte da muralha fernandina. Trata-se da reprodução de uma gravura publicada no semanário ilustrado Branco e Negro, em 1896. Arquivo Municipal do Porto. Acedido Abril 23, 2015 em <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/574599/?q=guindais>

Posteriormente houve intenção de o voltar a pôr em funcionamento, mas em vão. Contudo recentemente, na intervenção realizada no Porto 2001 foi elaborado um novo projeto a cargo do arquiteto Adalberto Dias e reabriu ao público em 19 de Fevereiro de 2004, funcionando até aos dias de hoje, assumindo grande importância no desenvolvimento turístico local bem como sendo uma mais-valia para os residentes.¹⁰⁹

¹⁰⁹ Wikipédia. Acedido Abril 23, 2015, em http://pt.wikipedia.org/wiki/Funicular_dos_Guindais

PONTE DE S. LUIS I

A ponte de S. Luís I, normalmente chamada de ponte de D. Luís, faz a ligação entre o Porto e Vila Nova de Gaia. Trata-se de um projeto do engenheiro Belga Theophile Seyig em estrutura metálica com dois tabuleiros. A ponte iniciada em 1881 e finalizada em 1888, foi erigida face ao aumento do tráfego e veio substituir a ponte Pênsil. Mais tarde, em 2003, o tabuleiro superior foi adaptado para receber a estrutura do metro e em 2005 foi re-inaugurada, funcionando até aos dias de hoje com a linha de metro e passeios destinados aos peões.¹¹⁰

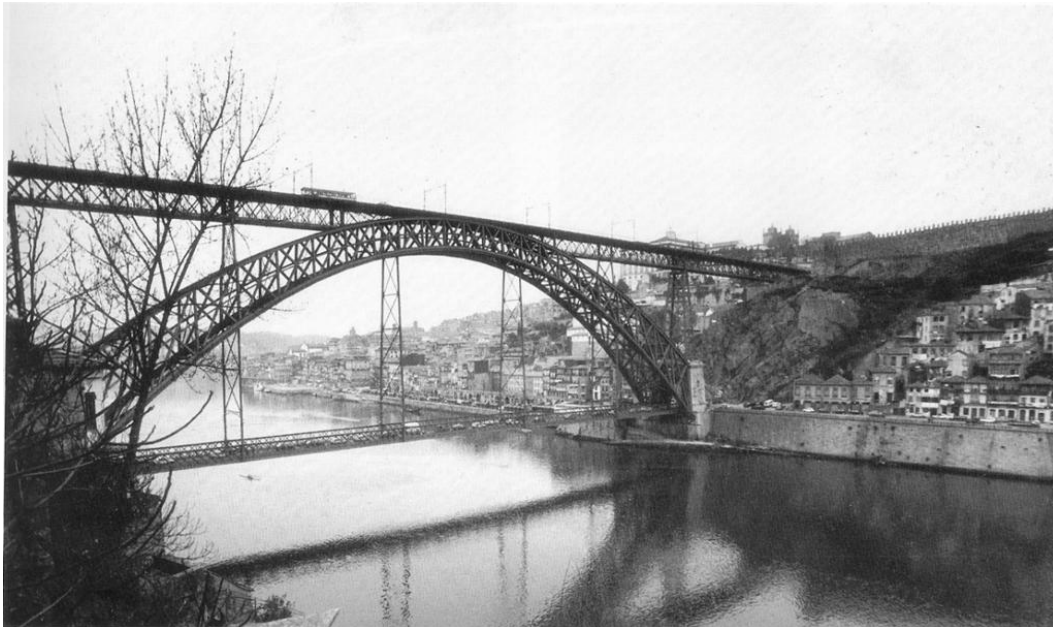


Figura 41 – Ponte de S. Luís I. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 169

¹¹⁰ Acedido Agosto 13, 2015, em [https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_de_D._Lu%C3%ADs_\(Porto\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_de_D._Lu%C3%ADs_(Porto))

2.3 IMPACTO DO TURISMO NO PORTO

O turismo atualmente é uma das atividades que mais contribui para o desenvolvimento de muitas cidades, podendo mesmo tornar-se a fonte principal de receita, e contribuindo para salvaguardar o Património existente.

Todo este setor na sua logística está intrinsecamente ligado a vários fatores preconizados para o efeito. Neste caso a cidade do Porto carregada de um vasto legado Patrimonial que lhe foi deixado ao longo dos séculos constitui um palco a explorar. O seu vasto espólio inclui monumentos, paisagens, valores culturais, historicidade, equipamentos de lazer e bem-estar, etc. Encarando o turista como um património em si mesmo importa integrá-lo na logística da cidade e conduzi-lo por todo o percurso de forma a rentabilizar e tirar o máximo partido.

Neste contexto, o desenvolvimento deste setor de atividade está dependente do tipo de ofertas de cada região e só é exequível quando existem “ingredientes” que o garantam. Estes requisitos são distintos e resultam de legados humanos, naturais, história e cultura de cada cidade.

Não podemos descartar a importância revelada ao longo dos tempos do rio, da área portuária e da cidade em si mesma.

“Sem o seu rio, a cidade teria estiolado e vegetaria ainda hoje como burgo pobre de uma dúzia de milhares de vizinhos”¹¹¹

Inicialmente as zonas ribeirinhas tinham a função de controlo e defesa do território contra as invasões e ataques dos piratas. Gradualmente adaptaram-se para as trocas comerciais, desde os tempos dos descobrimentos, mantendo esta função até aos dias de hoje embora com diferentes contornos, proporções e estética¹¹².

A identidade e cultura de um povo junto aos centros históricos estão indissociavelmente ligadas à sua relação com os portos, quer predominem as atividades mercantilistas ou

¹¹¹ MARQUES GUEDES, cit. In. FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p. 23

¹¹² GUIMARÃES, F. José (2002) – Cidade Portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto Europeu e Norte-Americano. 02, Coleção Expoentes, ISBN 972-8106-36-x, p.25

piscatórias. As antigas áreas portuárias são sempre associadas a fonte de rendimento das famílias, bem como áreas de e lazer. Junto ao porto há um forte potencial económico, constroem-se habitações, abrem-se cafés, tabernas e restaurantes dinamizando o espaço envolvente.

A regeneração das frentes ribeirinhas reflete-se na remodelação da malha urbana da cidade, tanto no denso casario existente, quanto nas barreiras físicas da topografia que se impõe ultrapassar para ligar a área portuária ao novo centro da cidade fora do velho Burgo.

Fazendo uma pequena analogia entre o estudo efetuado por F. João Guimarães às cidades portuárias e frente ribeirinha da cidade medieval do Porto, poderemos tirar algumas elações no que concerne à sua importância de desenvolvimento de uma cidade.

Os portos e as cidades como refere o autor (Guimarães 2002) têm uma relação conivente e desempenham um papel deveras importante no desenvolvimento económico e urbano de uma região. A sua proximidade dos rios e mares providencia uma abertura e uma via de acesso a outros locais, tanto nacionais quanto internacionais.

Toda a zona envolvente às áreas portuárias se desenrola em função das partidas e chegadas de pessoas (sejam os viajantes migrantes, turistas ou mercadores) como também da transação de produtos e bens. Esta atividade gera postos de trabalho, fixação de pessoas e conseqüente edificado para residência, pernoita e comércio local.

Como o autor refere, na época da industrialização muitas indústrias se fixaram junto às zonas portuárias fomentando a sua expansão quer a nível de área como a nível de maquinarias e técnicas para poder dar resposta às constantes cargas e descargas de matéria-prima e escoamento da produção final.¹¹³

Contudo, os portos, tal como as cidades, têm altos e baixos ao longo da sua história. No caso da área portuária do Porto repete-se o mesmo desenlace que acontecia em outros similares na sua constituição e raízes culturais. O denominado de “porto tradicional” localizado junto aos centros históricos medievais começa a diminuir a sua intensidade

¹¹³ GUIMARÃES, F. José (2002) – Cidade Portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto Europeu e Norte-Americano. 02, Coleção Expoentes, ISBN 972-8106-36-x, p.7

de tráfego devido à dimensão e tecnologias necessárias para poder competir com as novas exigências preconizadas pelo aumento do volume de cargas. A utilização dos contentores veio revolucionar os portos e obrigou o poder local a tomar medidas para contornar os novos obstáculos surgidos pela modernização dos tempos.

No caso da cidade do Porto procedeu-se à deslocalização gradual das infraestruturas localizadas na zona ribeirinha para o porto de Leixões¹¹⁴, porto este devidamente pensado para o efeito e dotado de um enorme espaço para se proceder à construção de novos canais, paredões, plataformas, colocação de gruas e todas as tecnologias inerentes à sua plena funcionalidade.

Juntamente com esta deslocalização adaptaram-se as indústrias e conseqüentemente as vias de transportes evoluíram no sentido de fazer a ligação e continuidade terrestre para outras zonas da cidade e exterior. As áreas portuárias têm evoluído e adaptado às novas exigências de mercado sempre em relação estreita com as cidades. Começam a abrir-se para outras vertentes distintas, que vão desde o comércio, à indústria ou ao turismo, gerando novos empregos. Começam a especializar-se e a desenvolver atributos no sentido de sanar e colmatar as necessidades despoletadas pela evolução do planeta.¹¹⁵

Mais recentemente, face ao abrupto aumento do turismo na cidade providenciou-se a construção do terminal de passageiros em Matosinhos¹¹⁶ de modo a criar melhores condições de ligação entre o mar e os vários destinos turísticos que a cidade oferece, bem como a possibilidade de conseguir receber e albergar navios de maior dimensão.

¹¹⁴ FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto, p. 28

¹¹⁵ GUIMARÃES, F. José (2002) – Cidade Portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto Europeu e Norte-Americano. 02, Coleção Expoentes, ISBN 972-8106-36-x, p.8

¹¹⁶ acedido Outubro 21, 2015, em <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/terminal-de-cruzeiros-do-porto-de-leixoes/>



Figura 42 - Terminal de passageiros de Matosinhos aceso 21, 2015, em <http://www.arquiteturaportuguesa.pt/terminal-de-cruzeiros-do-porto-de-leixoes/>

Associado ao terminal foram desenvolvidos meios no setor dos transportes, criando novas ligações com a cidade e potenciando o desenvolvimento dos transportes públicos de passageiros (autocarro, metro, comboio, táxis, etc). Assiste-se à formação de uma corrente, uma espécie de ciclo que abrange diversos setores que trabalham em conjunto e em prole do turismo que se torna uma grande fonte de rendimento económico para a região.

O turismo foi uma das vertentes de exploração encontradas no que concerne aos portos, que despoleta a necessidade de repensar o território em relação ao porto e respetivos traçados de mobilidade.

A desertificação das zonas ribeirinhas da cidade medieval criou a oportunidade para que a arquitetura e o planeamento assumam a “*obrigatoriedade*” de intervir e reorganizar os espaços de modo a tirar partido do espaço resplandecente de memórias, edifícios e cultura de um povo.

O papel do viajante como turista, observador ou como homem de negócios vem criar novas oportunidades e novas diretrizes no planeamento e urbanização de uma cidade. É necessário repensar a organização e estrutura da cidade no sentido e na vertente turística, remodelando espaços, canalizando as intervenções no sentido de rentabilizar e tirar partido dessa fonte de rendimento que interage com inúmeros fatores para o seu adequado funcionamento.

No que toca à organização da cidade, o poder político tomou iniciativas criando organizações e programas destinados à revitalização da cidade. O Porto tem vindo a ser preparado ao longo dos anos para melhor receber os turistas e dar a conhecer o vastíssimo património que possui. Conforme já foi falado no capítulo anterior¹¹⁷ as ações iniciadas durante o Estado Novo e intensificadas após a revolução de 25 de Abril, tinham atenção ao património e respeitavam as diretrizes da Carta de Atenas na sua valorização e preservação.

O Porto tal como outras cidades, devido à forte desindustrialização na baixa e ao deslocamento das indústrias para a zona de Matosinhos, apresenta indícios de desertificação, face às perdas de emprego local, originando problemas socioeconómicos na região. A promoção do turismo surge como uma das formas de tentar corrigir este fenómeno, numa tentativa franca de o inverter e compensar a deslocação dos setores industriais.

Neste sentido, além das prestações da CRUARB o poder político procedeu à criação de legislação de vários planos municipais com as diretrizes de revitalizar a cidade numa vertente turística, que se torna um processo complexo e de longo prazo.

Foram vários os programas e planos surgidos. Desde o “*Plano de melhoramentos*” que se cria após a abertura da Avenida da Ponte, passando pela renovação da zona central encomendada a Barry Parker em 1915. Mais tarde, e já a pensar na vertente turística, surge o plano regional de Ezequiel de Campos, em 1932, seguido do “*Plano Geral de Urbanização*”, entre 1938 e 1943, com maior intensidade no planeamento da cidade. De comum a todos eles tinham ordens expressas para “*criar uma Zona Turística*” e associar a mesma à “*Zona Desportiva*” criando uma relação entre ambas.

Em 1962 o primeiro plano diretor municipal (PDM) orientado pelo arquiteto Robert Auzelle com o intuito de reorganizar a cidade e reconhecida a “*necessidade de melhorar o acolhimento dos turistas*”, promove a qualidade dos alojamentos, recupera património, melhora e cria zonas pedonais e aposta na eliminação da “*ilhas*”, de modo a providenciar percursos aliciantes para os turistas visitarem e conhecerem a cidade. Este plano foi deveras criticado e gerador de polémica contra a demolição de vários

¹¹⁷ Capítulo I, p. 63

quarteirões em prole da revitalização da atividade turística, sendo mais tarde substituído pela CRUARB em 1963.

Posteriormente, em 1987 surge o plano geral de urbanização de Duarte Castelo Branco que sucede ao plano diretor de 1964, seguido do Plano Municipal em 1993 que concluiu algumas propostas preconizadas pelo Robert Auzelle nomeadamente a construção do Parque da Cidade.¹¹⁸

Uma das organizações que interagiu inicialmente e diretamente com a cidade no sentido de salvaguardar o património foi a CRUARB criada em 1974, a qual teve um papel fundamental na preservação e reabilitação do património. A sua iniciativa em restaurar e reafirmar o casario medieval na zona de Ribeira Barredo é uma das ações pioneiras e que impulsionaram o desenvolvimento da região no sentido de manter e reavivar memórias cenográficas de toda uma história de um povo.

A preocupação com a historicidade da cidade vem posteriormente ao encontro do rumo tomado pelo poder político da ânsia de crescer culturalmente e divulgar a mesma, vindo a adotar determinadas ações, de que é exemplo a candidatura do centro histórico do Porto a Património cultural da Humanidade em 1996, entre outras, que acarretaram grandes transformações na cidade, passando pela reestruturação e definição da malha urbana.¹¹⁹

A entidade CRUARB criada com o intuito de reabilitar e recuperar o centro histórico no que respeita aos valores arquitetónicos, sociais e culturais, aposta na reabilitação das habitações, construção de edifícios de habitação social, preocupação com os arranjos urbanos e a dinamização do comércio local. Tinha como objetivos principais a preservação do património e do tecido urbano existente. Valorizava não só os edifícios monumentais mas também os de menor dimensão mantendo a coerência do conjunto urbanístico medieval existente. Permitia a construção de novas edificações desde que devidamente estudadas e enquadradas na paisagem urbana sem destoar com a relação

¹¹⁸ FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>, pp. 67 a 71

¹¹⁹ PORTO VIVO, Sociedade de reabilitação urbana (2012) – Delimitação da área de reabilitação urbana do centro histórico do Porto em instrumento próprio – 2012, acedido Setembro 25, 2015 em file:///D:/Users/Rui%20Pacheco/Downloads/DEL_ARU_CHP_JUN_2012.pdf, pp. 60 a 61

de vizinhança tendo em conta desde um simples restauro ou inclusive a construção de raiz, sempre adequada a cada caso de intervenção necessária. Os habitantes deveriam ter parte ativa nos estudos e decisões tomadas.

Após as várias intervenções executadas no centro histórico a CRUARB acaba por ser extinta em 2003, dando lugar a uma nova organização em 2004, a Porto Vivo, Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense no sentido de dar continuidade ao processo de reabilitação da Baixa.

Durante 2004 e 2005 deu-se início a um programa de reabilitação urbana denominado de “Masterplan” com diretrizes e objetivos bem definidos que integram investidores, opinião pública, comunidade e outras instituições. Criam um perímetro específico da zona prioritária a intervir conforme podemos verificar na figura 43.¹²⁰

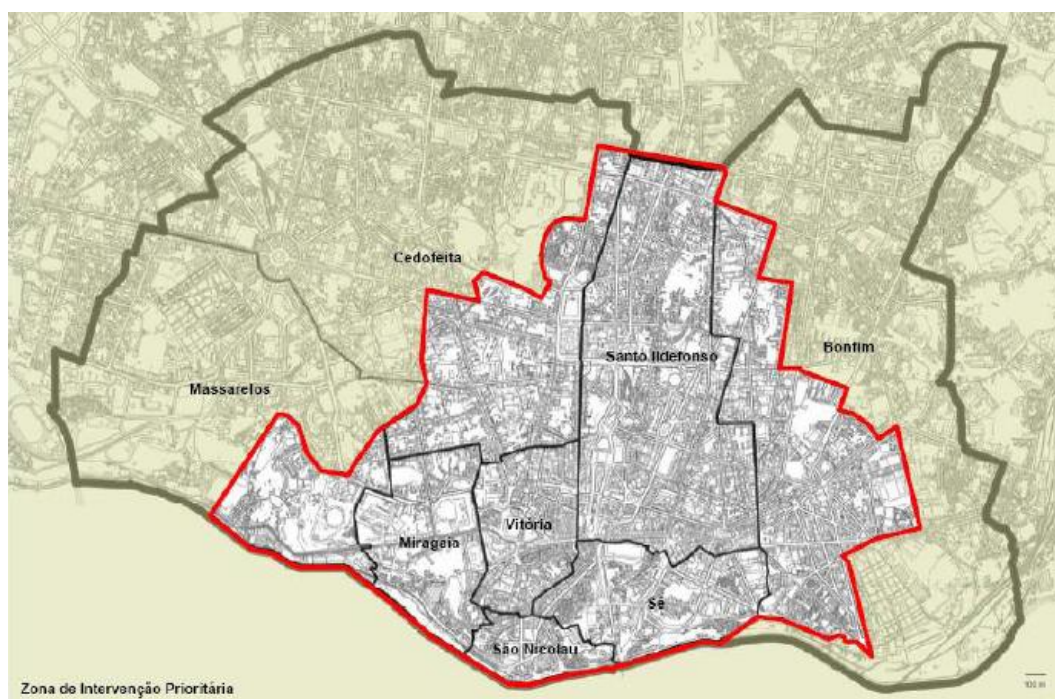


Figura 43 – Zona de intervenção prioritária preconizada pelo masterplan, AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, p. 22

Numa primeira fase o “Masterplan” tem como objetivos delineados cinco parâmetros a atingir:

¹²⁰ AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 19 a21

- Re-Habitação da Baixa do Porto, com o intuito de cativar novos habitantes tendo como público-alvo *“os jovens licenciados, casais em início de vida familiar e população de meia-idade”*. Para este efeito será necessária a instalação de equipamentos e serviços nomeadamente infantários, escolas, espaços desportivos e culturais bem como espaços destinados ao lazer e providenciar o aumento dos lugares de estacionamento para residentes e comércio autóctone.
- Desenvolvimento e promoção dos negócios na Baixa do Porto com a implantação e inovação do setor do comércio com parcerias das *“Universidades, Institutos de Investigação, Empresas e Associações”*.
- Revitalização do comércio no sentido de cativar alguns tipos de clientes, virado para a qualidade e inovação, abrir novas lojas com produtos nobres e de luxo como Joalheria e Vinho do Porto. Abertura de postos de turismo e comércio adequado ao efeito.
- Dinamização do turismo, cultura e lazer com a promoção da oferta existente na cidade. Aposta nos guias turísticos como intercâmbio entre o turista e a cidade, atribuindo-lhe a *“responsabilidade”* da divulgação e orientação dos percursos e locais a percorrer, visitar e onde pernoitar.
- Qualificação do domínio público, que se assume como fundamental na criação de infra-estruturas e melhoramento de algumas existentes, apostando na rede de saneamento, águas pluviais e gás. No que toca à mobilidade, na construção e requalificação de passeios pedestres, zonas de estacionamento, implementação da linha do eléctrico e criação espaços abertos e zonas verdes afetas ao lazer e qualidade de vida.

Os objectivos preconizados pelo programa *“Masterplan”* foram sendo implementados em vários quarteirões ao longo dos anos conforme a sua necessidade prioritária.¹²¹

Os eventos criados na atividade cultural, o investimento na restauração com a abertura de cafés, bares e restaurantes, as alterações ao nível da mobilidade, com reestruturação da rede de transportes públicos (comboios, autocarros, metro, recuperação do eléctrico) e ainda as iniciativas privadas do serviço de táxis e a mais recente os *“Tuk-tuks”*. A rentabilização do rio Douro com o investimento das empresas de embarcações de

¹²¹ AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 22 a24

passageiros e barcos de recreio para visitas guiadas pelo Vale do Douro e às respetivas quintas do vinho do Porto.¹²²

De salientar o importante papel do aeroporto Francisco Sá Carneiro construído em 1945 e da recente aposta e remodelação no setor da aviação com a criação de uma plataforma “low cost” que veio dinamizar de forma significativa, não só o aeroporto mas sobretudo a cidade, ao traduzir-se numa maior afluência de turistas. Adicionalmente, assistimos ao claro investimento em auto-estradas de ligação entre o aeroporto e a cidade, bem como entre a cidade e outras regiões do país, reduzindo assim a distância e o tempo de viagem. A cidade torna-se assim num polo turístico e rentabiliza ao máximo o território.¹²³

Finalmente e não menos importante é o fator alojamento; esta atividade tem vindo a desenvolver-se a passos largos no sentido das novas exigências de mercado. A construção de hotéis disparou na cidade para conseguir dar resposta ao enorme aumento de turistas existentes. A relação alojamento/turista está sem dúvida no topo da lista dos fatores preponderantes neste setor. As ofertas são variadas desde os *hostels*, às residências e aos hotéis de várias estrelas que se vão espalhando pela cidade para fazer face às necessidades crescentes da procura.¹²⁴

Neste campo importa haver um controlo muito específico e ter em conta as afluências dos “tipos” de turistas existentes. Dada a grande diversidade de países de origem, com diferentes hábitos culturais e níveis de exigência, a procura espelha-se num vasto leque de possibilidade a que o mercado tem de dar resposta com oferta de alojamentos adequados às suas possibilidades económicas e padrões de qualidade.

O fator económico e a estabilidade de um país também interferem no número de visitantes. Estando hoje o mundo virado para o turismo, o sucesso de um destino está

¹²² AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, p. 57

¹²³ AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, p. 59

¹²⁴ AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 52 a 53

em alguns casos relacionado com a relação entre o nível de vida entre o país visitado e o do visitante.¹²⁵

¹²⁵ AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, pp. 47 a 49

3.1 ESTUDO ESPECIFICO - PORTO RIBEIRA HOTEL

Este caso de estudo foi escolhido no âmbito do fator contemporaneidade, dado tratar-se de um hotel em fase de projeto/início de construção e que se adapta à época em que vivemos. Foi projetado à imagem do Porto atual que se encontra numa fase de prosperidade económica no setor do turismo e abarca uma série de fatores importantes no contexto da historicidade de um local que é a frente ribeirinha. Trata-se de uma intervenção num edifício com pré-existências (figuras 44 e 45), em ruínas e devoluto, junto à margem do Rio Douro.



Figura 44 – Foto do pré-existente Acedido Outubro 06, 2015 em <http://www.sofiarodrigues.com/pt/portfolio/porto-ribeira-hotel/>



Figura 45 Foto do pré-existente Acedido Outubro 06, 2015 em <http://www.sofiarodrigues.com/pt/portfolio/porto-ribeira-hotel/>

A sua localização é junto à margem do Rio Douro entre as Pontes de D. Luís e Infante D. Henrique, tendo com limites contíguos as ilhas da Tapada, Maria Vitória e Bairro da Capela. O edifício do hotel será implantado na escarpa dos Guindais entre o Passeio das Fontainhas e a Av. Gustave Eiffel por onde será o acesso (figura 46).



Figura 46 – Planta de implantação do Porto Ribeira Hotel, N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

Esta zona historicamente está associada à predominância das antigas habitações da classe operária que laborava nas fábricas junto ao rio na época industrial e perto da emblemática Rampa da Corticeira.

O local encontra-se degradado, devoluto e insalubre devido às constantes descargas a céu aberto das águas sanitárias provenientes do casario existente, bem como as águas pluviais que percorrem livremente os espaços sem estarem devidamente encanadas. Este projeto além do fim a que se destina tem contemplado a resolução desse problema com o devido encanamento das mesmas e o desenvolvimento de infraestruturas adequadas ao efeito. De salientar que a implementação do projeto será procedida da contenção da escarpa com técnicas adequadas e com o cuidado da utilização de materiais que não descaracterizem as condições naturais do terreno.

Estando esta zona integrada na Classificação do Património Mundial pela Unesco, a sua reabilitação tem como objetivo dignificar o local, criando atratividade na zona no que concerne a desporto, atividades lúdicas e de lazer.

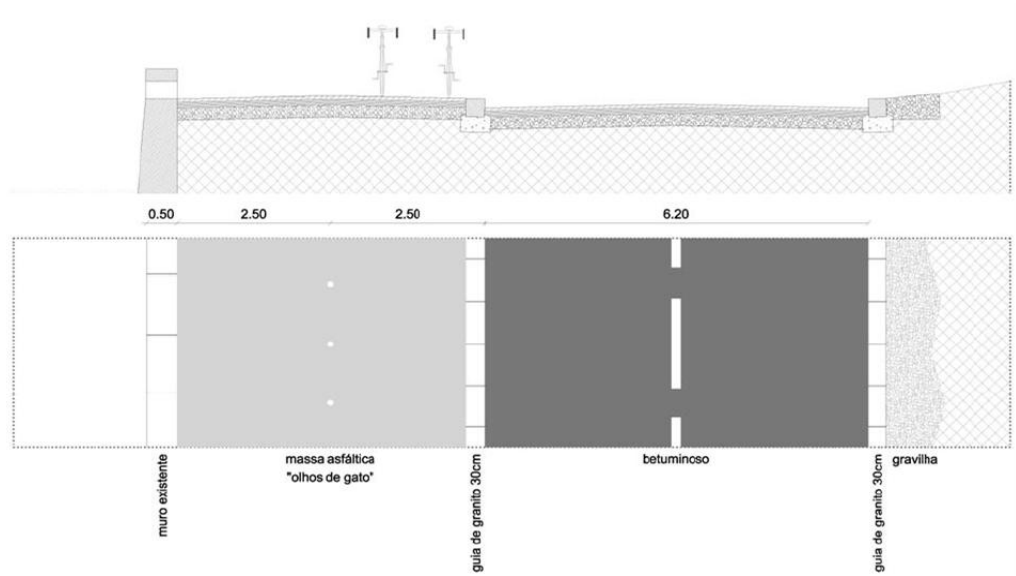


Figura 47 – Perfil tipo da requalificação da avenida - MEMÓRIA DESCRITIVA, Revisão do Projeto de Pavimentação da Avenida Gustavo Eiffel e acompanhamento das obras de reposição dos pavimentos na área intervencionada – Projeto de Execução, Julho 2014, CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

A requalificação da marginal consiste no seu alargamento recorrendo à construção de um muro de suporte junto ao rio, seguido de uma zona pedonal e uma ciclovia, separadas entre si pela colocação de uma linha descontínua branca, denominada “*olhos de gato*”.

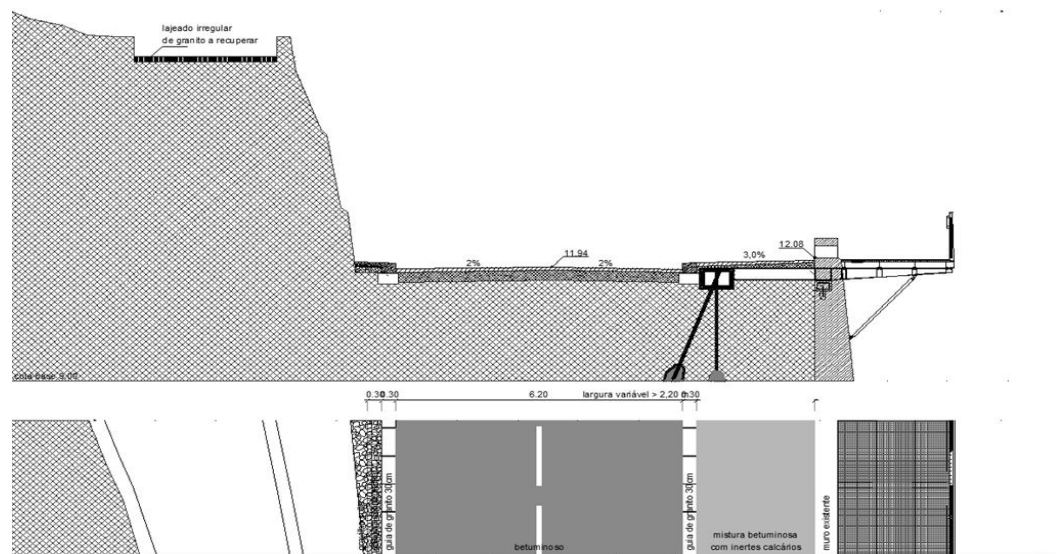


Figura 48 – Perfil nas zonas das plataformas de descanso da requalificação da avenida, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

Esta via terá, em alguns pontos estratégicos, plataformas suspensas destinadas à promoção da pesca desportiva e zonas de descanso dos peões. No seguimento da descrição temos a via automóvel com cerca de 6.20m de largura, com dois sentidos, e finalmente no seu interior um passeio de remate entre a via e a escarpa.

O projeto em si contempla um hotel de quatro estrelas com capacidade para 57 unidades de alojamento, dotado de infraestruturas relacionadas com o ramo de hotelaria, um parque automóvel exterior com espaço para quinze viaturas e ainda um espaço destinado a zona verde a uma cota superior que além de ser imposto pelo PDM para o local, fará a ligação com outros espaços verdes localizados na zona das Fontainhas (figura 49).

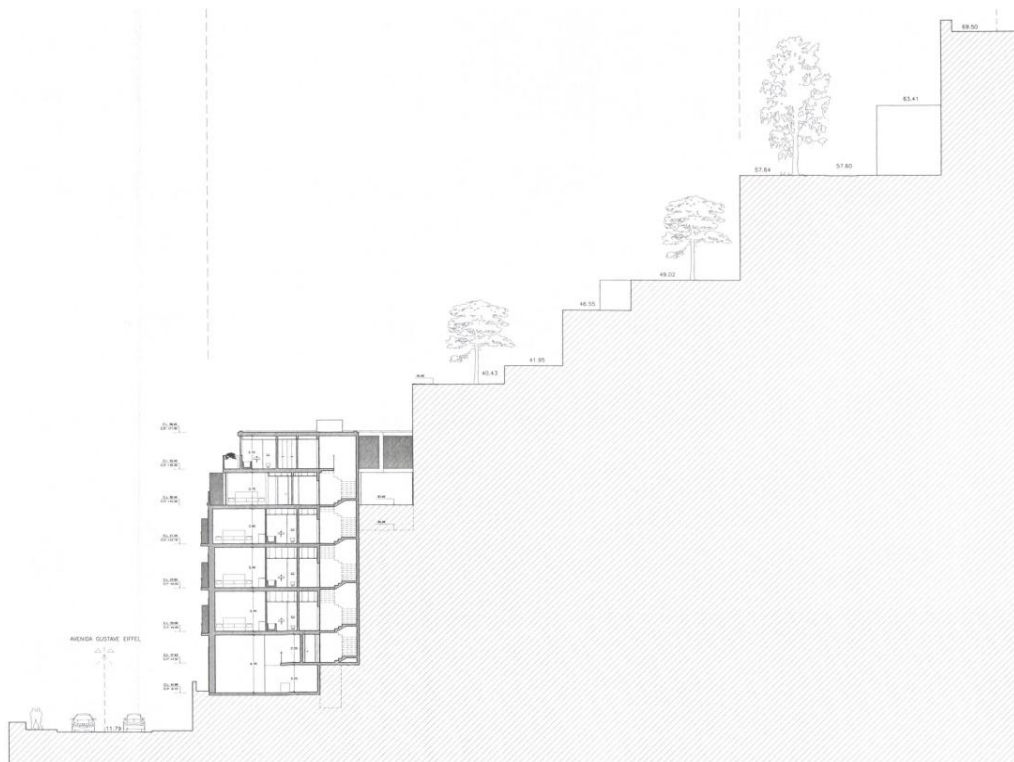


Figura 49 – Perfil do hotel relacionado com a encosta e os espaços verdes, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

Atendendo à inviabilidade da construção de caves no edifício devido ao tipo de solo granítico e das características especiais da encosta, procedeu-se a um protocolo com o parque de estacionamento existente na Praça do Infante, providenciando assim um aumento de mais duzentos lugares.

O volume encontra-se inserido na encosta e as fachadas desenvolvem-se para o lado Sul (alçado principal), concentrando os seus envidraçados voltados para o rio. O edifício até

ao quarto piso encontra-se maioritariamente enclausurado na escarpa, excetuando-se o quinto piso que, devido à cota em que se encontra, tem a possibilidade de se expandir para o lado poente, conforme iremos verificar mais à frente aquando o estudo pormenorizado das respetivas plantas de piso. No que respeita à cércea do hotel, este é composto por rés-do-chão e cinco pisos, sendo a distribuição efetuada da seguinte forma:

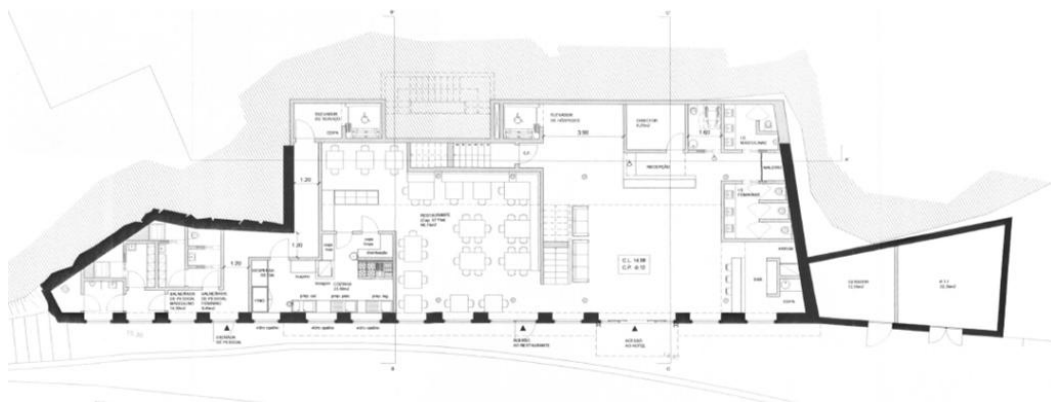


Figura 50 – Planta do rés-do-chão, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

O rés-do-chão (figura 50) desenvolve-se a partir da entrada principal que dá acesso ao átrio onde se encontra a receção, zona de estar, bar, sanitários, maleiro, gabinete do diretor, acessos verticais bem como o restaurante que se encontra adossado aos serviços de cozinha contíguos ao mesmo. A análise desta planta revela a disposição do espaço das áreas de serviço. No prolongamento horizontal para poente localizam-se as áreas destinadas ao pessoal com entrada independente, dotada de balneários, instalações sanitárias e acesso aos pisos com elevador. Ainda neste piso, do lado nascente encontramos as áreas destinadas ao posto de transformação e grupo gerador.

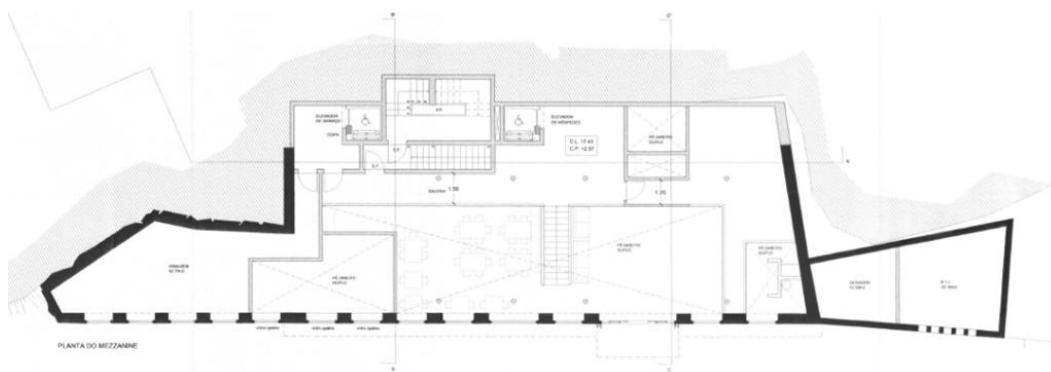


Figura 51 – Planta do mezzanine, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

Atendendo ao pé-direito do edifício pré-existente o arquiteto projeta um piso denominado de “Galeria/Mezzanine” (figura 51) destinado a espaço de exposição dotado de acessos, quer pela escadaria do átrio, quer pelo elevador e caixa de escadas geral. O piso é ainda dotado de um espaço destinado a armazém, com acesso limitado pela zona de serviços.

Os pisos superiores (figuras 52, 53, 54 e 55) são destinados a quartos de hóspedes, variando na sua capacidade de alojamento e tipologia. Existe uma maior discrepância entre o 1º piso e os restantes na quantidade de quartos devido ao espaço preconizado pela escarpa que vai aumentando em função da cota. Os pisos são definidos por um eixo destinado ao corredor contínuo perpendicular aos acessos aos quartos, culminando a poente com uma nova tipologia que se desenvolve a partir do 2º piso.

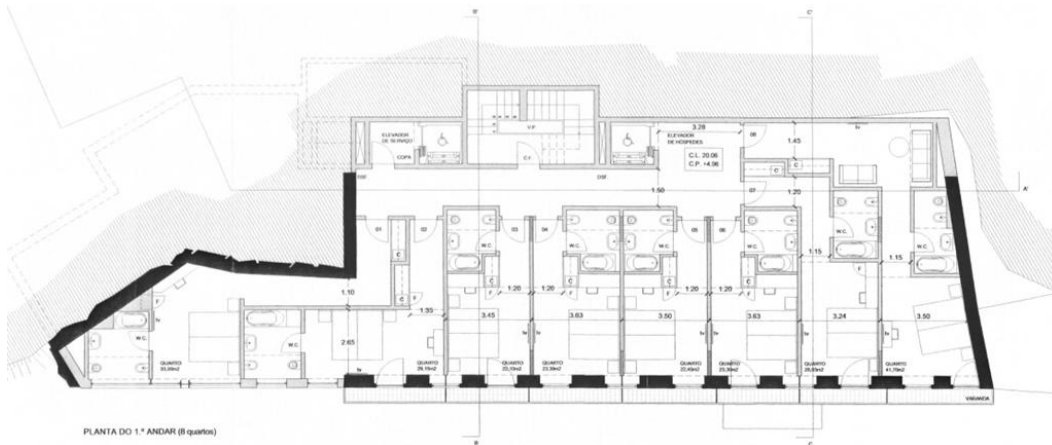


Figura 52 – Planta do primeiro andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

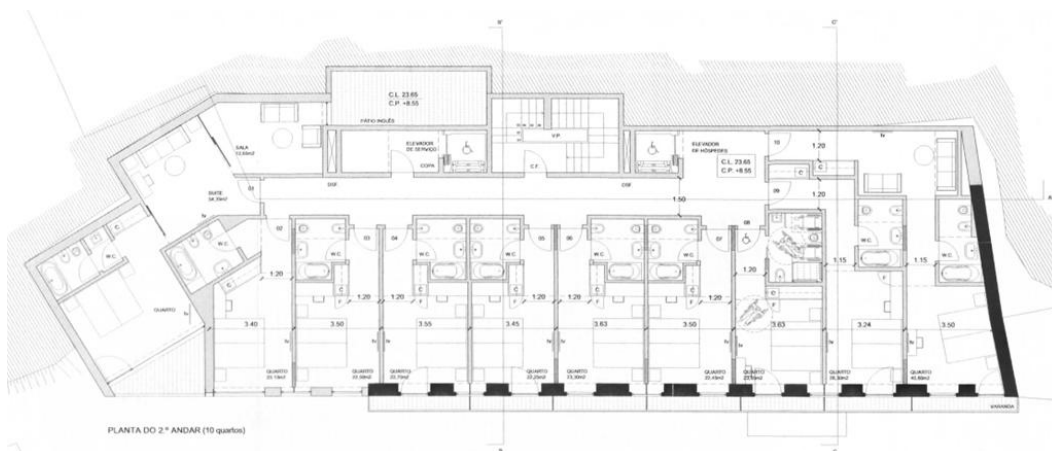


Figura 53 – Planta do segundo andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

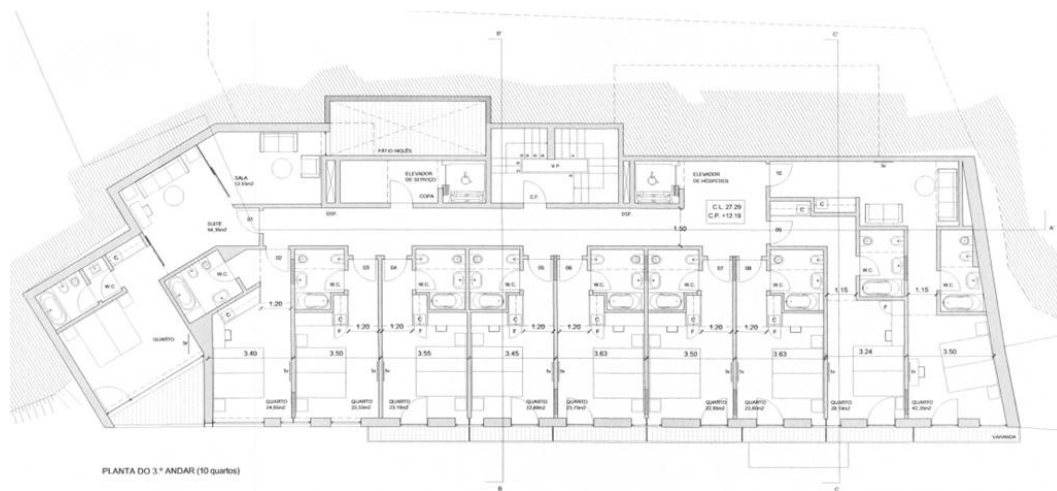


Figura 54 – Planta do terceiro andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

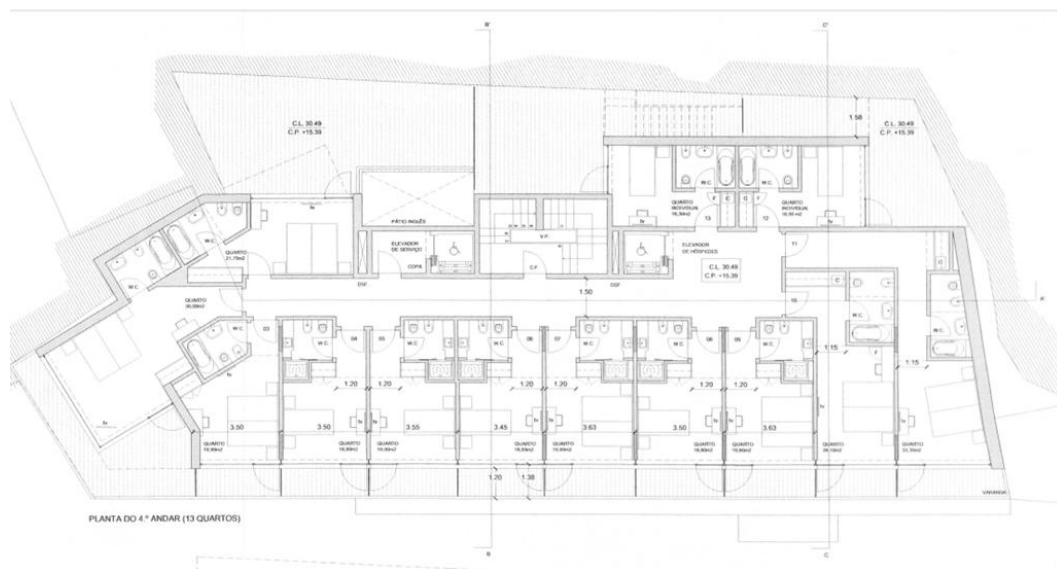


Figura 55 – Planta do quarto andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

No quinto piso, atendendo ao espaço disponível, tal como já foi referido anteriormente, surge um segundo volume também este destinado a quartos mas com a possibilidade de maior interatividade com o exterior numa zona verde criada para disfrutar das vistas para o rio Douro e encosta de Vila Nova de Gaia, obtendo todo um panorama do vale do Douro. Salienta-se ainda que o piso dispõe de áreas técnicas nomeadamente cisternas de água para o bom funcionamento do hotel relacionado, quer com o abastecimento de água, quer com a rede de incêndios.

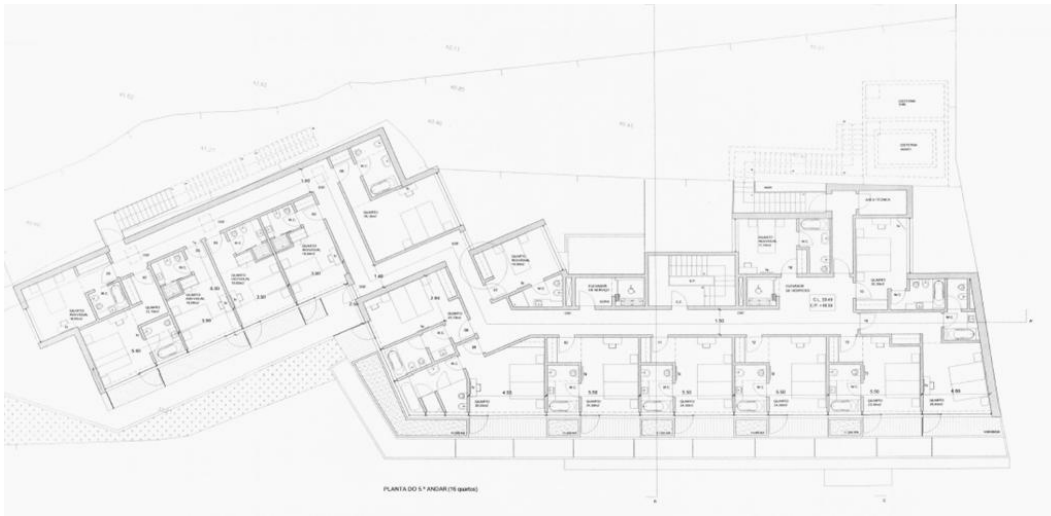


Figura 56 – Planta do quinto andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

No que respeita ao alçado, o arquiteto mantém a traça original dos vãos pré-existentes demarcando e criando uma relação entre a fachada e os quartos do hotel. Excetua-se a fachada no quarto e quinto piso, os quais foram construídos de raiz e servem de remate ao edifício como uma espécie de ático, constituído por uma linha horizontal contínua de envidraçados, criando uma maior relação de fluidez entre o exterior e interior no que concerne ao ponto de vista do utilizador. Esta solução preconiza um efeito de transparência entre os dois espaços permitindo que a visão obtida entre o quarto e o rio não seja prejudicada pelo edifício.



Figura 57 – Alçado Principal (sul), desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

A construção e remodelação do edifício relativamente à sua materialidade e técnicas construtivas residem no aproveitamento das estruturas de granito existentes, das fachadas com os seus vãos e varandas, sendo posteriormente rebocadas e pintadas da cor “sangue de boi”.

Os dois últimos pisos resultantes da ampliação serão exceção, recorrendo a métodos, técnicas e materiais tradicionais, sendo o seu plano de fachada pintado com uma cor neutra alternado com os planos de envidraçados.¹²⁶

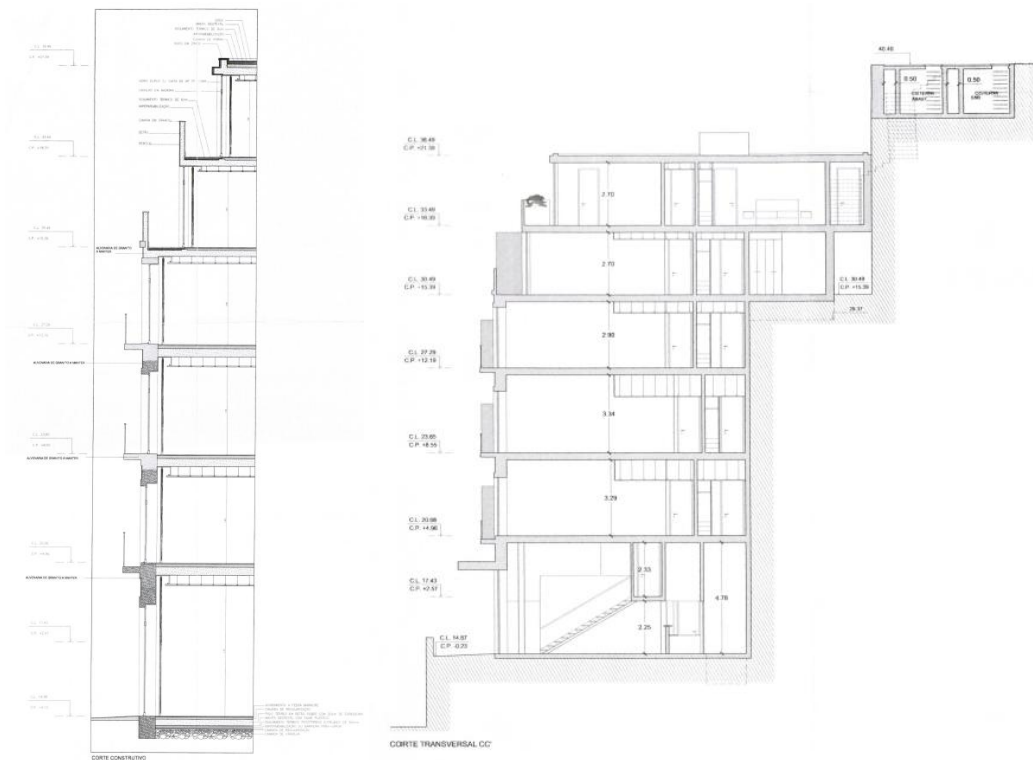


Figura 58 – Corte transversal e pormenor de fachada vertical, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

¹²⁶ Memória descritiva - N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO

3.2 ESTUDOS GERAIS

Os casos de estudo selecionados neste capítulo, embora em alguns deles com usos distintos da função de hotel, serviram de consulta no desenvolvimento do meu projeto, no sentido de resolver problemas que foram surgindo, nomeadamente no que se refere à implantação, organização e distribuição do programa, bem como na relação de fachadas. Estas soluções, depois de analisadas, verteram para o processo de conceção.

Para a elaboração da implantação além das ideias próprias preconizadas para o local, recorri à análise do modo como o arquiteto Álvaro Siza Vieira solucionou o caso do projeto de “Bonjour Tristesse” em Berlim, que consiste no remate de um quarteirão.



Figura 59 - Planta de implantação do edifício “Bonjour Tristesse” de Siza Vieira 1980-1984 (a mancha cinzenta), acedido Outubro 17, 2014, em <http://atfpa3y4.wordpress.com/2014/03/05/schlesische-strasse-1-9-bonjour-tristesse-de-alvaro-siza>

Na imagem (figura 59), onde analisamos a sua implantação, verificamos a intenção do arquiteto de deixar o interior do quarteirão permeável, com a colocação de equipamentos coletivos e com intuito de criar uma relação entre o público e o privado. Esses equipamentos são dispostos estrategicamente e não perpendiculares á rua de forma a permitir uma boa visibilidade e fluidez para o seu logradouro.

Nesta implantação o autor respeita os alinhamentos existentes, dando continuidade ao edificado com uma parede de betão cinzento, sendo curvada como uma espécie de onda na zona do cruzamento e prolonga-a de encontro com o outro edifício contíguo. O

arquiteto não completa o remate na totalidade, deixa uma abertura para o interior do quarteirão onde se pode ter a perceção do parque ajardinado que aí se encontra.

Os edifícios de quarteirão deixam espaços para respirar, abrindo para o pátio central, associando-o á rua, de modo a que esta fique em primeiro plano, depois o edifício e finalmente o pátio rodeado pelas paredes do edifício. Estão patentes percursos lineares com momentos de atravessamento diferentes. A construção é de uso misto, comercial no nível da rua e sobreposto com seis andares residenciais. Foi projetado com o objetivo de restaurar um quarteirão. As suas fachadas respeitam os alinhamentos dos edifícios existentes. A forma como o arquiteto desenha os alçados, origina a que os mesmos sejam agarrados e façam a continuação do pré-existente, conforme podemos verificar na imagen seguinte. (figura 60)

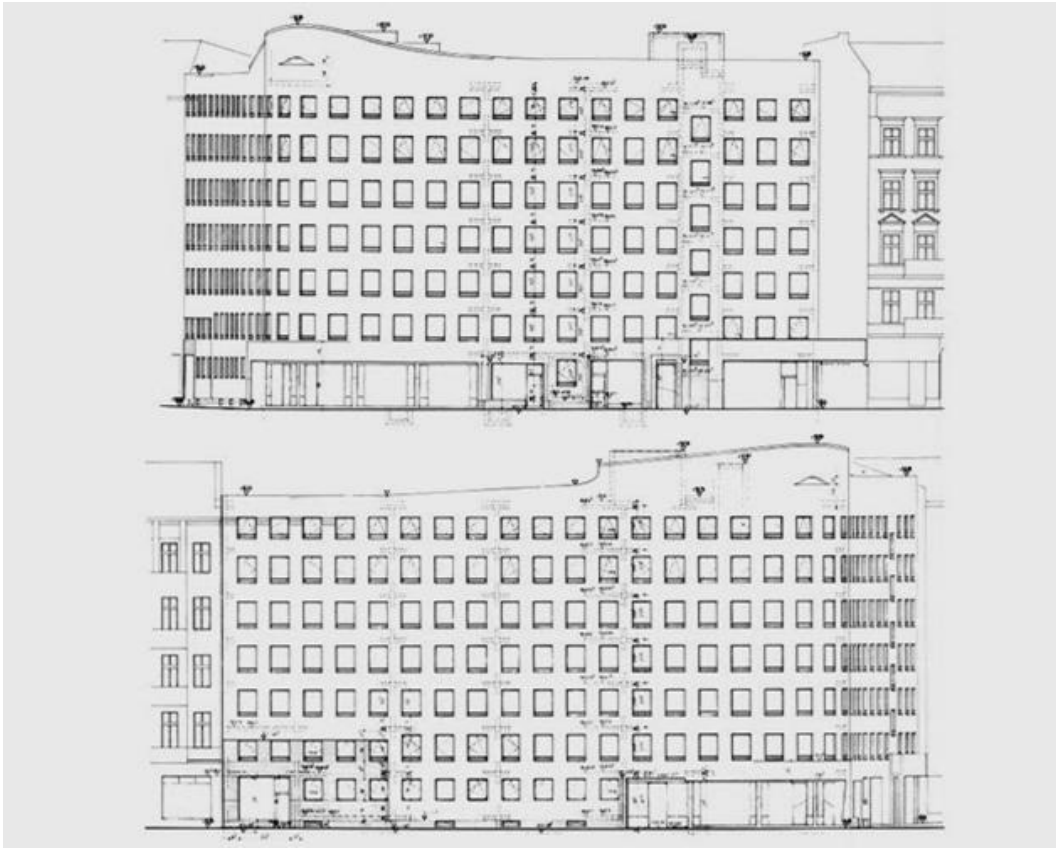


Figura 60 - Alçados do edifício “Bonjour Tristesse” de Siza Vieira 1980-1984, acedido Outubro 17, 2014, em http://arquitectures234.blogspot.pt/2014_03_01_archive.html

No que respeita à organização e disposição do programa, optei pelo estudo de um hotel que tivesse a relação com as memórias do local, o “Loisium hotel” do arquiteto Steven Holl em Viena.

O hotel surge numa quinta com a historicidade ligada à produção de vinhos, onde existia uma rede subterrânea de caves com ligações entre si. O projeto é composto por três partes, as adegas existentes onde foram providenciadas as respetivas acessibilidades, o edifício do centro do vinho e a zona destinada ao hotel.

Os elementos a reter no estudo deste projeto relacionam-se com a sua organização espacial e funcional, principalmente no que se refere à distribuição dos diferentes espaços necessários ao funcionamento do hotel.



Figura 61 - Planta do piso térreo e andares, acedido Outubro 17, 2014, em <http://www.archdaily.com/5524/loisium-hotel-steven-holl/>

O piso térreo destina-se às funções públicas, incluindo o átrio de entrada, receção, um restaurante temático de vinho, bar, salão de charutos, sala de conferências, sala de reuniões, sala de estar e área de spa. O piso tem vistas panorâmicas para a vinha circundante. O hotel é dotado de um pátio e um terraço exterior.

As áreas técnicas localizam-se na cave conforme podemos evidenciar no corte (figura 62). A ligação entre pisos é independente e privada, diferenciando assim as zonas entre funcionários e utentes, resultando no bom funcionamento do hotel.

Os restantes dois pisos destinam-se às baterias de quartos, com a capacidade de oitenta e duas unidades. No que diz respeito á opacidade do hotel, este destaca-se pela transparência ao nível do rés-do-chão, contrastando com os pisos, mais contidos e privados.¹²⁷

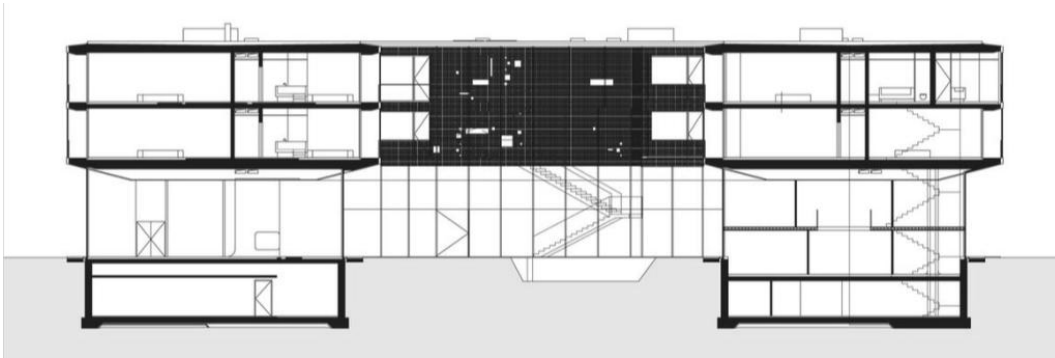


Figura 62 – Corte transversal, acedido Outubro 17, 2014, em <http://www.archdaily.com/5524/loisium-hotel-steven-holl/>

Na sequência do desenvolvimento da fase de organização espacial da bateria de quartos e da articulação dos volumes entre si da proposta de intervenção no Quarteirão das Camélias, surgiu novamente necessidade de consultar novas soluções. Recorri à análise do projeto das Casas Brancas do arquiteto Adalberto Dias no Porto.

A sua implantação foi predefinida pelo plano de pormenor existente com a condicionante de ser apenas um volume. O arquiteto propôs que o edifício fosse desenhado com dois corpos articulados entre si pelos acessos verticais. O edifício abre-se em V para um pátio no interior do lote que se relaciona diretamente para a via de Cintura Interna de forma a fechar o prisma do lote e rematar o mesmo com as ruas existentes. Os blocos abrem-se de forma a ficarem paralelos às ruas.

Nos pisos e a partir dos acessos verticais colocados estrategicamente paralelos a cada um dos braços do edifício, desenrola-se a distribuição para os apartamentos através do sistema de galeria.

¹²⁷ Acedido Outubro 17, 2014, em <http://www.archdaily.com/5524/loisium-hotel-steven-holl/>



Figura 63 - Planta do piso térreo e andares, acedido Outubro 17, 2014, em <http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edif-cio-de-Habita-o-Porto>

Esta abertura do volume proporciona a entrada de luz através dos rasgos contidos e horizontais nos planos, dando uma ideia de continuidade desde o topo de um dos blocos até á ponta oposta do outro bloco criando a horizontalidade do edifício.



Figura 64 – Foto do plano interior do edifício, acedido Outubro 17, 2014, em <http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edif-cio-de-Habita-o-Porto>

A estrutura do edifício é composta por paredes resistentes em betão adossadas às lajes de betão armado e refletem-se no interior, bem com no exterior. O sistema adotado de estrutura em lâminas evidência a sua ortogonalidade.

A escolha de materiais resume-se à utilização do betão branco á vista, com painéis de vidro e caixilharia em aço inox. A ausência de ornamentações supérfluas resume o edifício á sua essência tornando-o minimalista.

A racionalidade do volume é também demonstrada no seu exterior, sendo composto por módulos que se podem repetir infinitamente, formando um todo.¹²⁸



Figura 65 – Foto e imagem dos alçados, acedido Outubro 17, 2014, em <http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edif-cio-de-Habita-o-Porto>

¹²⁸ Acedido Outubro 17, 2014, em <http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edif-cio-de-Habita-o-Porto>

CAPÍTULO IV: PROPOSTA DE INTERVENÇÃO

4.1 – ABORDAGEM DO TEMA

Face à realidade atual da cidade do Porto podemos concluir que a aposta no turismo para o desenvolvimento da cidade se torna cada vez mais uma situação vital em resposta à conjuntura económica em que o país se encontra.

O Porto assume-se, cada vez mais, como um destino apetecível para os turistas, com uma necessidade cada vez maior de construção e reabilitações de hotéis de modo a dar resposta à necessidade crescente de alojamento. A relação entre o aumento do turismo e o aumento das necessidades de estadia leva-nos à pertinência do programa proposto de intervenção da UC Projeto 5.1 para o Pátio das Camélias.

Neste contexto, e antes de proceder à apresentação da proposta, há que referir que a zona de intervenção, sendo uma área classificada, leva-nos a ter uma responsabilidade acrescida. Se por um lado o local cativa os turistas devido à sua riqueza arquitetónica, por outro a construção dos hotéis necessários para albergar os turistas pode pôr em causa a integridade do património classificado, sendo esta uma situação de gestão difícil.

É com este dilema em mente que tenho de encontrar um ponto de equilíbrio e muitas vezes optar entre fazer a ponte com o preexistente, inserindo o projeto no quarteirão e malha urbana bem como na linguagem dos edifícios contíguos, ou então optar pela rutura com o estabelecido e colocar o edifício como protagonista, assumindo-se como fator de mudança e propulsor de uma nova requalificação do espaço. Essas opções são muito importantes pois toda e qualquer ação feita num ponto da cidade terá repercussões em toda ela, a qual funciona como um todo.

4.2 – DESCRIÇÃO DO PROGRAMA

O trabalho a desenvolver no âmbito da cadeira de projeto 5.1 do Mestrado Integrado de Arquitetura da Universidade Lusófona do Porto no ano letivo 2014/2015, tem como programa um Estabelecimento Hoteleiro de 4 estrelas a realizar na Rua Augusto Rosa.

Opção Edificação

O referido enunciado facultado pelos docentes abrangia duas opções de intervenção, Reabilitação e Edificação, ficando ao critério do aluno a escolha do mesmo. A minha opção foi a Edificação, a qual obedecia aos seguintes critérios:

“O terreno escolhido para realizar o projeto de Edificação de um hotel, situa-se na frente não construída da Rua Augusto Rosa, onde se localiza atualmente a central de camionagem. As diversas imagens cartográficas fornecidas esclarecem parcialmente o processo de evolução da malha urbana onde se insere o referido lote. Os limites da zona de construção do edifício seguirão o critério adotado pelo aluno de acordo com a pertinência das justificações apresentadas. O interior do quarteirão deverá ser redesenhado genericamente como espaço de utilização pública segundo os objetivos estipulados para o exercício de urbanismo, a definir oportunamente. Deverá ser previsto um atravessamento público do quarteirão para peões. As construções existentes no interior do quarteirão podem ser demolidas.”¹²⁹

4.3 – OBJETIVOS E IDEIAS

Nesta fase procede-se à análise do local proposto para a intervenção de forma a tentar tirar partido do existente no que se refere à realidade atual. O levantamento feito permitiu-nos identificar múltiplos problemas do local, bem como alguns pontos fortes:

PROBLEMAS

- Edifícios muito degradados situados nos terrenos contíguos ao lote de intervenção;
- A presença da estação de camionagem condiciona e congestiona o trânsito;
- A envolvente periférica proporciona insuficientes lugares de estacionamento, o que resulta no estacionamento abusivo em cima dos passeios;
- Ausência de locais de lazer destinados aos utentes das várias faixas etárias.
- O lote encontra-se entre duas realidades e épocas de construção diferentes no que concerne à sua linguagem, cérceas e volumetrias.

PONTOS FORTES

- A presença de edifícios emblemáticos na periferia;

¹²⁹ Enunciado da proposta de intervenção cedido pelos docentes da cadeira de projeto 5.1 do Mestrado Integrado de Arquitetura da Universidade Lusófona do Porto no ano letivo 2014/2015

- O edifício a propor tem duas vistas distintas, a da cidade medieval e do logradouro numa relação mais intimista;
- A proximidade de transportes públicos;
- O local está inserido em zona histórica constituindo atração turística em si mesmo;
- O lote é servido por duas vias principais;
- As cotas das duas vias são compatíveis, proporcionando o nivelamento e criação de plataforma para a elaboração do parque no interior do logradouro.

OBJETIVOS

- Cumprir com o programa proposto;
- Requalificar o local de forma a dignificar o espaço e rentabiliza-lo;
- Criar permeabilidade entre o espaço de rua com o interior do quarteirão;
- Solucionar o problema de estacionamento local;
- Providenciar condições de sociabilização entre os residentes locais;

PERCURSO DE IDEIAS

Para a elaboração da implantação do edifício foram tidos em conta determinados critérios que conduziram o processo conceptual. Além do programa fornecido para a construção do hotel, há outros aspetos considerados pertinentes, nomeadamente a realização de uma análise da localização de terreno e sua relação de vizinhança, na tentativa de evidenciar os objetivos do programa mas tendo em conta as necessidades da cidade e de seus utentes.

O processo evolutivo do projeto passou por várias etapas até ao resultado final; este capítulo surge das memórias dos avanços e recuos inerentes à elaboração de um projeto.

Na fase embrionária da conceção, em meados de Outubro de 2014, a primeira abordagem urge na implantação e respetiva volumetria inserida no contexto do quarteirão. As inúmeras experiências de idealização passaram por tentativas, erros, aprendizagem e novas tentativas fazendo uma clivagem entre os pontos fortes e as desvantagens das opções tomadas.

A primeira ideia consistiu em iniciar a implantação à face da rua Augusto Rosa, agarrado ao alinhamento pré-existente na cota mais alta e desenvolver o edifício para o interior

do quarteirão tirando partido da disposição solar a nascente, das vistas para o rio Douro e Vila Nova de Gaia. Esta experiência revelou-se inconcebível pois acarretava algumas incompatibilidades quer pelo reduzido programa dado e principalmente pela cota de terreno existente. O desenvolvimento para o interior conduzia a que o edifício ficasse enterrado entre o edificado, deixando de ter relação com a cêrcea contigua do alinhamento e o volume dos quartos não tirava partido da paisagem, ficando voltado para o casario deteriorado na rua do Sol.

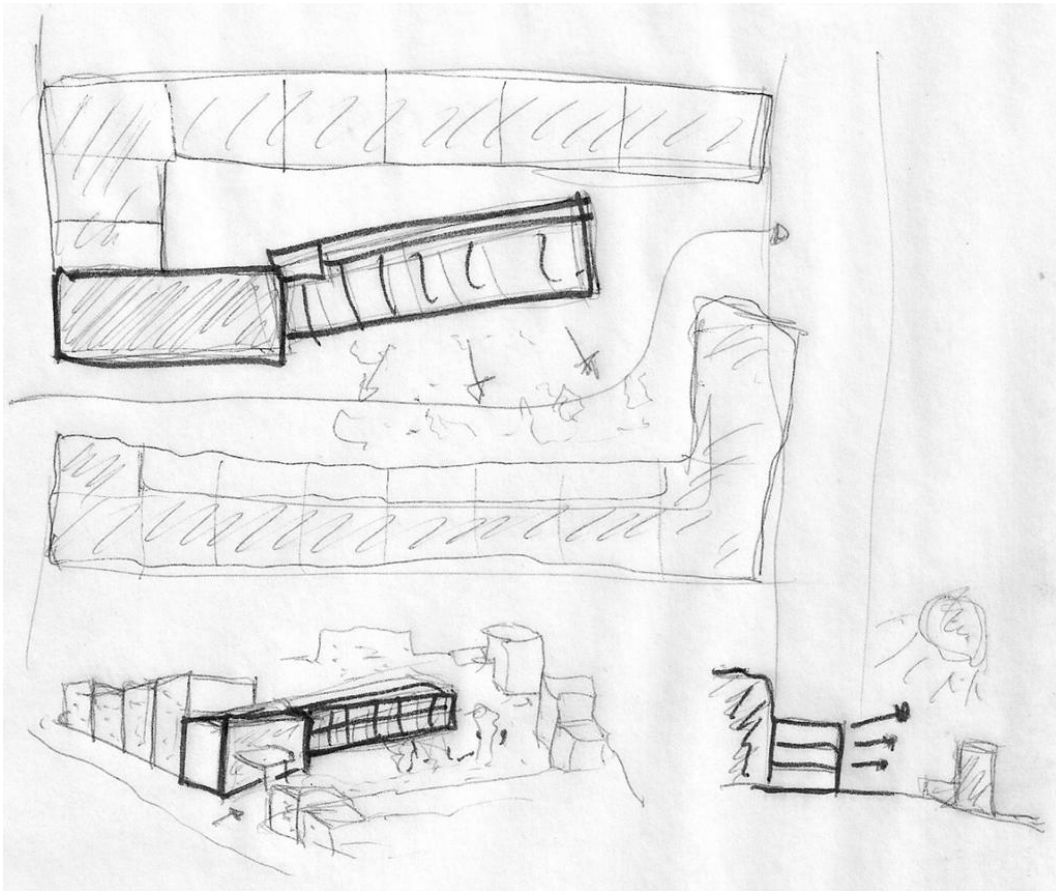


Figura 66 – Rascunhos do processo de conceção, fonte: Autor

Após esta constatação e de acordo com algumas opiniões solicitadas aos orientadores, surgiu a ideia de concentrar o volume junto ao alinhamento da rua Augusto Rosa, libertando o interior do quarteirão para a conceção de um parque ajardinado com algumas cortinas de árvores, resultando na dissimulação da deterioração do edificado existente.

Fazendo uma análise entre esta proposta e os objetivos a que me propusera cumprir, o balanço foi positivo e serviu de base como desenvolvimento e estruturação do projeto. Esta proposta revelava-se coerente e prometedora de melhores resultados.

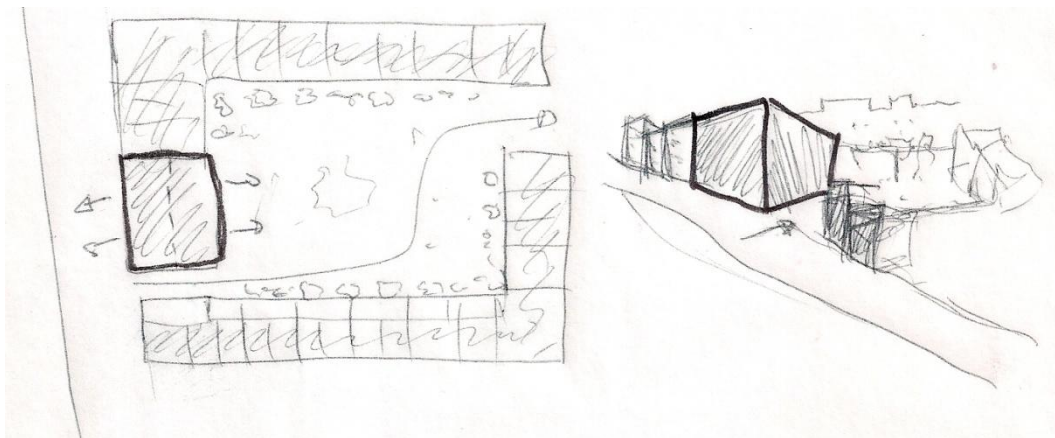


Figura 67 – Rascunhos do processo de conceção, fonte: Autor

O fato do volume rematar o quarteirão do lado da rua Augusto Rosa e de manter a cêrcea predominante colmatava o conjunto e tornava o enfiamento visual mais coerente e uniforme. Neste momento obtive um volume compacto e uma implantação pretendida com permissivas para poder evoluir no desenvolvimento do projeto.

No que diz respeito à volumetria, propus a abertura do edifício, colocando no seu interior o acesso e distribuição do mesmo, ficando cada bloco virado para duas realidades distintas.

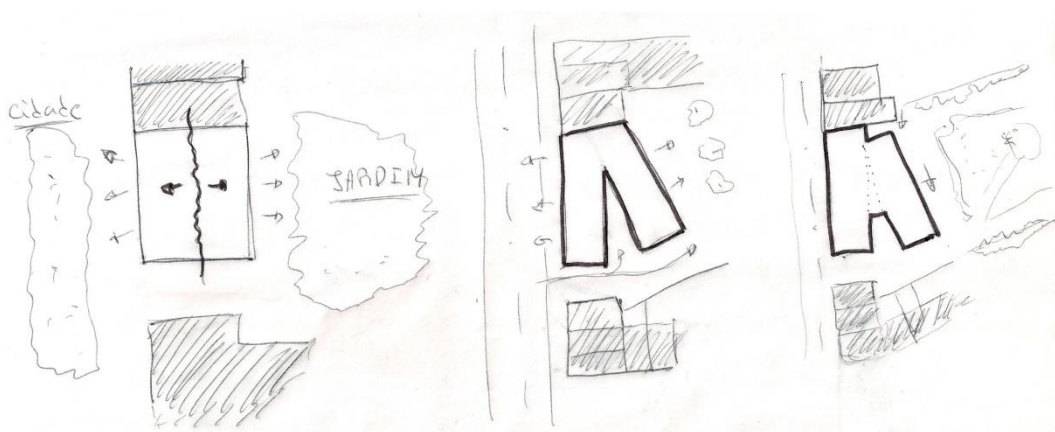


Figura 68 – Rascunhos do processo de conceção, fonte: Autor

O utilizador do bloco virado a poente podia usufruir das vistas para a cidade contrastando com o outro que será virado para o interior do quarteirão, perpendicular á mancha de edificado existente a sul do terreno. Isto permitia disfrutar das vistas tendo

uma relação mais intimista com o parque ajardinado no interior do quarteirão. Ficou assim com a disposição solar tanto a nascente como a poente onde deverei ter em conta a proteção solar com um maior controlo no rasgamento dos vãos.

Os blocos numa das extremidades unem-se rematando a parede virada a norte, deixando de fazer o movimento de rotação mas sim uma retirada de massa no seu miolo com a finalidade de não tornar o edifício tão compacto e pesado na sua linguagem, numa tentativa de dar um pouco de leveza ao volume de betão armado.

Pretendo conseguir um aproveitamento máximo com a colocação de equipamentos do interesse coletivo, nomeadamente um parque ajardinado para as várias classes etárias. Abrir e requalificar o interior do quarteirão, colocando-o à disposição da comunidade Portuense. Ao transformar o espaço privado em público crio fluidez e permeabilidade entre o seu interior/exterior, virando-o para a coletividade.

É meu objetivo aplicar a ideologia da relação entre o quarteirão e o espaço público e tentar fundamentar que o logradouro dos quarteirões deve ter uma relação com a rua, com a comunidade, ser vivido e aproveitado, ventilando o seu interior, dando-lhe mais luz, abrindo-se para a cidade, revitalizando-a e dando um maior valor ao sentido da partilha.

Esta proposta de rasgamento do quarteirão tem ainda como objetivo romper com a fachada continua e demarcar a diferença de edifícios no que diz respeito à sua época histórica bem como cêrcea existente, conforme se verifica na imagem seguinte de um alçado e corte geral mais abrangente no seu todo. Tem o sentido de induzir aos utentes uma entrada para o interior do quarteirão, servir de entrada para o estacionamento dos eventuais utentes do hotel, bem como a entrada para os serviços de cargas e descargas.

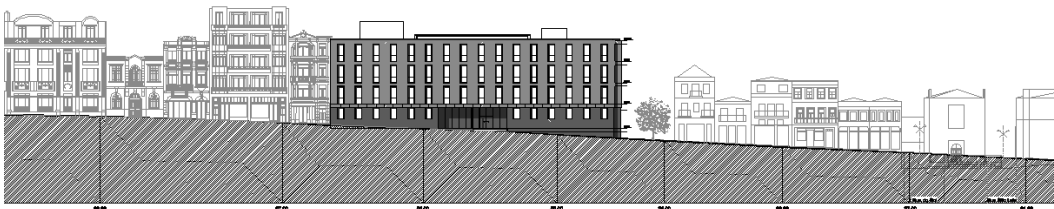


Figura 70 – Perfil da Rua Augusto Rosa, fonte: Autor



Figura 71 – Perfil transversal entre a Rua Augusto Rosa e a Duque de Loulé, fonte: Autor

Na outra entrada do lote proponho um edifício de habitação e comércio ao nível de r/chão. A cave será destinada a parque de estacionamento e a sua cobertura será

destinada a uso exclusivo do piso térreo para a implantação de esplanadas ligadas diretamente com o parque ajardinado e tirando partido do mesmo.

Organização programática, circulações e funcionamento

No que concerne à organização do Hotel, tem como princípio um conjunto funcional a partir do átrio de entrada, sendo este o ponto principal a partir do qual partem todas as ramificações para os vários tipos de serviços privados do hotel bem como dos seus utentes.

Neste contexto verificamos que o edifício é composto por setores distintos. No hotel existem zonas de serviços, locais de carga e descarga, arrumos e zonas técnicas, que se situam na cave de modo a não interferirem nem serem vistas pelos hóspedes do hotel.

No piso da cave (figura 72) a distribuição está associada à função que a define, sendo este espaço subdividido e englobando dois setores. A norte funcionam os estacionamentos para os utentes de onde parte o acesso ao piso térreo através de um corredor que deriva para os acessos verticais compostos por escadas e elevador.



Figura 72 – Planta da cave, fonte: Autor

A entrada para os estacionamentos serve em simultâneo para o acesso de cargas e descargas que é delimitado por um portão em painel de correr que apenas se abre para o efeito.

No restante espaço da cave encontramos os serviços do hotel e áreas técnicas. A distribuição é feita por um corredor que serve de eixo entre a entrada de serviço, onde se situa a sala do posto de transformação e grupo gerador, até uma zona central de cargas e descargas. Na parede adjacente surgem mais duas salas sendo uma destinada ao abastecimento de água ao hotel e rede de incêndios e a outra para a caldeira.

A partir do ponto central existem dois corpos de espaços destinados ao hotel, um deles com os arrumos de bens e utensílios e no outro módulo temos a sala de controlo, refeitório, balneários e lavanderia. Ainda neste piso temos o acesso ao rés-do-chão composto por escadas e monta-cargas.

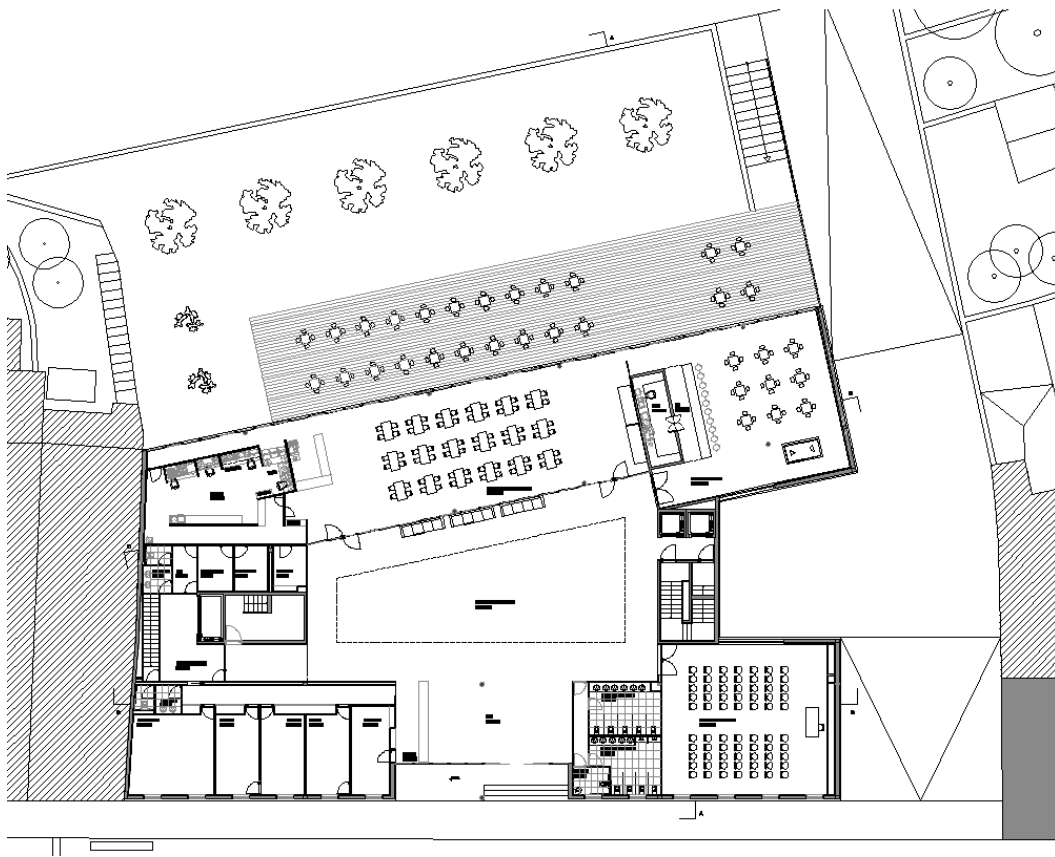


Figura 73 – Planta do piso térreo, fonte: Autor

No piso térreo (figura 73) existem os serviços que interagem diretamente com os hóspedes. A partir do acesso principal situa-se a receção que deriva para um átrio central dotado de uma sala de estar por onde se faz toda a distribuição do hotel. Do lado sul temos as instalações sanitárias e na parede contígua situa-se a sala de conferências intercalada com os acessos verticais e o bar a nascente. Na continuidade do módulo na sua horizontalidade temos o serviço de pequenos-almoços que se encontra adossado

aos serviços de cozinha contíguos ao mesmo. A sala de pequenos-almoços e o bar além de terem comunicação entre si, têm saída diretamente para o exterior, dotado de uma zona de esplanada e um espaço verde exclusivo do hotel e numa relação de proximidade com o parque público ajardinado.

No espaço da receção encontram-se concentradas a bagageira, gabinetes e sala de reuniões. Toda esta zona tem uma distribuição preconizada e pensada de forma estratégica, sendo dotada de um corredor interno para impedir o cruzamento entre hóspedes e funcionários e permitir o bom funcionamento do hotel.

Nos pisos dos quartos (figura 74) são igualmente criados acessos de serviço independentes dos principais a fim de manter o mesmo conceito de privacidade. Os denominados pontos fixos do hotel, nomeadamente os sanitários e respetivas condutas, escadas e elevadores, bem como corredores de circulação, fazem uma ligação vertical única e ligam todo o edifício criando uma rede interna funcional.

A disposição espacial dos pisos superiores organiza-se em duas alas que se desenvolvem em torno do vazio central de pé-direito quadruplo que reflete a luz preconizada pela claraboia superior tornando o espaço iluminado com um luz difusa. A circulação neste espaço articula-se pelas duas alas contínuas e perpendiculares aos quartos a nascente e a poente com ligação direta aos acessos verticais facilitando assim o acesso e preconizando um maior desempenho na sua funcionalidade. Esta planta reflete os dois módulos distintos na sua tipologia e morfologia. O volume localizado a poente voltado para a cidade é composto por uma bateria de módulos de quartos duplos enquanto o volume voltado a nascente tem uma composição distinta no que concerne às tipologias bem como a sua configuração. É composto por duas suítes localizadas nos topos e um quarto duplo entre elas criando diversidade ao utente aquando a opção de pernoita. As suítes são dotadas de varandas de diferentes profundidades, criando uma relação mais intimista com o parque ajardinado exterior. O piso é ainda dotado de espaços autónomos para arrumos e funcionalidades do hotel.

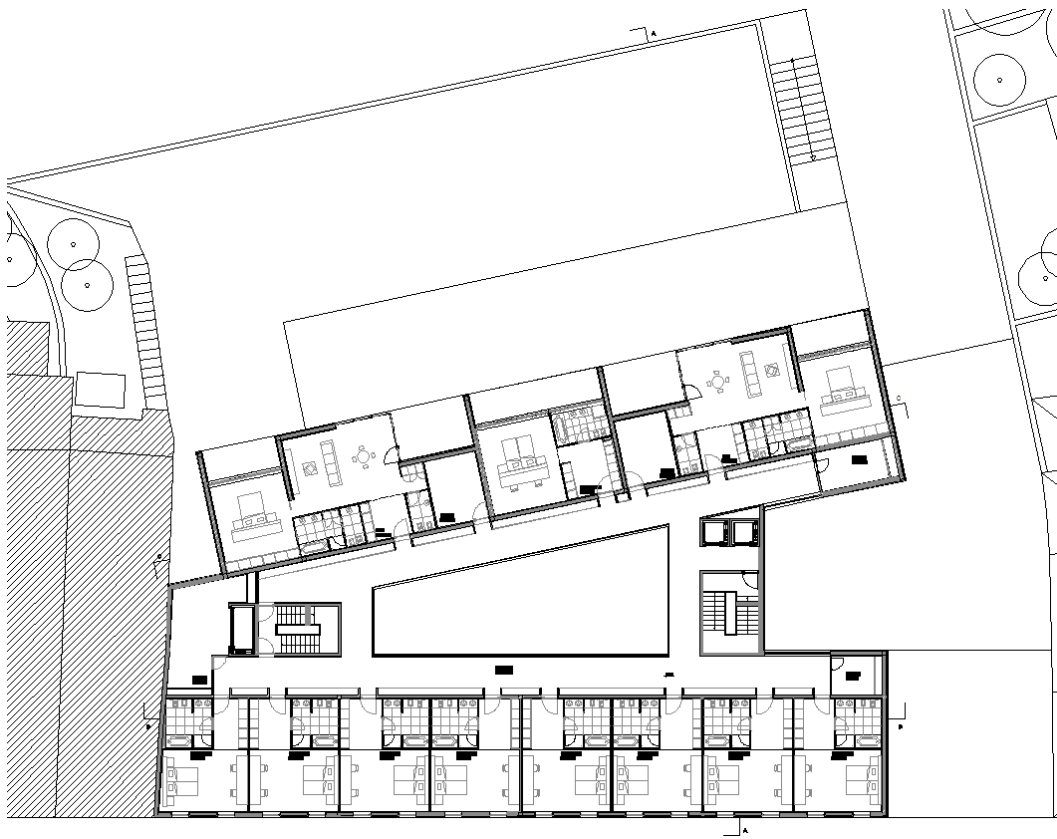


Figura 74 – Planta do 1º e 2º piso, fonte: Autor



Figura 75 – Planta do 3º piso, fonte: Autor

O terceiro piso (figura 75) é de similar estrutura, divergindo apenas no módulo de quartos virado a poente, no qual os topos são ocupados por suítes, de modo a cumprir com o programa estipulado no que se refere ao número de alojamentos. De salientar que neste piso um dos acessos verticais se prolonga até á cobertura para a limpeza e manutenção do equipamento necessário ao bom funcionamento do hotel, nomeadamente no que respeita ao tratamento de ar e climatização.

A organização de um hotel torna-se complexa e é a parte mais importante, pois embora o edifício seja um todo e tenha de funcionar como um todo, não podemos esquecer a coexistência de dois pontos de vista diferentes: o dos visitantes que desejam uma boa estadia com um bom serviço prestado e o dos seus funcionários que trabalham para uma boa apresentação e funcionamento do hotel.

Estrutura e sua relação com a linguagem do edifício, materiais

As fachadas revelam o interior do edifício. A fachada voltada a poente (figura 76), alçado principal do hotel no que respeita ao ritmo dos vãos, evidencia uma fachada equilibrada fundindo-se com o edificado contíguo mantendo uma métrica idêntica e enfatizando a verticalidade dos mesmos. O alçado virado para a cidade requer uma maior contenção no seu rasgamento quer pela privacidade bem como pela disposição solar.

O edifício é definido pela sua ortogonalidade em planta e alçado. A diferenciação de materiais entre o piso térreo e o restante volume delimitado por uma alheta ao nível da laje de piso realça o volume e traduz uma espécie de embasamento no edifício demarcando e mesmo na sua relação de funções interiores com o exterior.



Figura 76 – Alçado principal (poente), fonte: Autor

No que respeita à fachada virada a nascente (figura 77) esta resulta de uma vontade de traduzir a essência do espaço interior do hotel. Neste alçado situam-se as baterias de módulos das suítes caracterizadas pela maior abertura para o exterior numa relação direta com o parque. As varandas de diferentes profundidades criam jogos volumétricos de cheios e vazios contrastando entre os planos de vidro e betão.

A demarcação entre o piso térreo e o restante edifício é repetida neste alçado com a introdução de painéis de vidro que além de fazerem a distinção do volume criam um efeito de transparência e fluidez entre o exterior e interior, mantendo a visão do ajardinado para o utente que permanece no bar ou na sala de refeições.

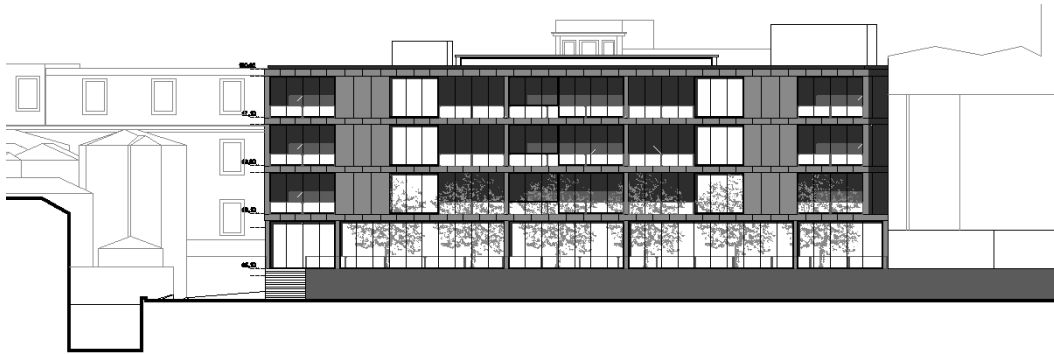


Figura 77 – Alçado posterior (nascente), fonte: Autor

A fachada virada a sul (figura 78) é caracterizada por ser uma fachada cega que faz a transição entre os dois volumes a nascente e poente, absorvendo a luz a partir dos envidraçados colocados nas empenas interiores, que ilumina o final dos corredores dos quartos. A utilização de muros de contenção entre a esplanada e o parque a diferentes cotas cria uma relação entre o volume do hotel e a envolvente do jardim bem como dá a sensação de maior extensão na fachada virada a sul.

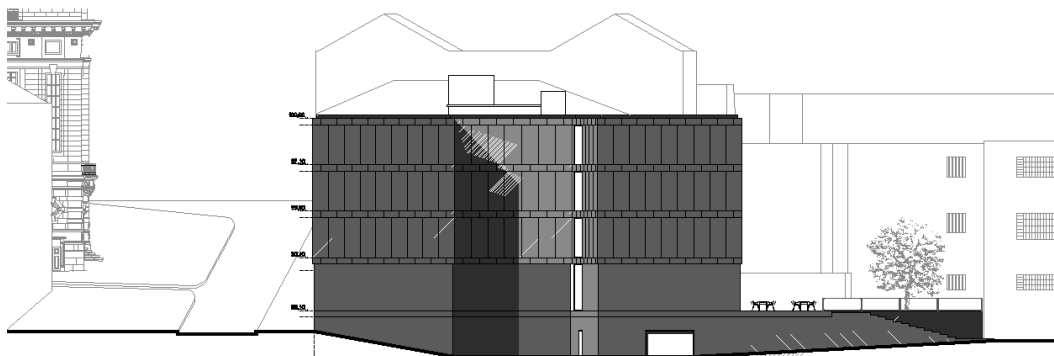


Figura 78 – Alçado lateral direito (sul), fonte: Autor

No que se refere à sua materialidade procurei ser um pouco minimalista, optando pela utilização do betão branco como base do edifício, a repetição do mesmo tipo de caixilho, estereotomia, os módulos dos quartos, bem como no sistema de organização dos espaços que se repete em todos os pisos, onde a sua distribuição parte do centro para a periferia pelo sistema de galeria.

No tocante à sua conceção volumétrica e espacial, o mesmo tem um caráter racionalista no que concerne à sua estrutura, modelação e sistematização. A procura de uma estrutura uniforme, modelação regular de paredes resistentes adossadas às lajes de betão armado como planos sobrepostos, sendo que a sua repetição que pode ser infinita origina um todo e unísono volume. A procura da relação com a envolvente resulta numa composição coerente com a relação de vizinhança. Neste contexto posso afirmar que o volume principal na sua linguagem e cêrcea adapta-se à fachada contígua caracterizada pela repetição de vãos e demarcando a continuidade do skyline pré-existente, em contraste com o volume interior que se relaciona com o parque. A inserção de cheios e vazios na fachada cria uma analogia com os “aumentos” surgidos nos logradouros do casario envolvente.

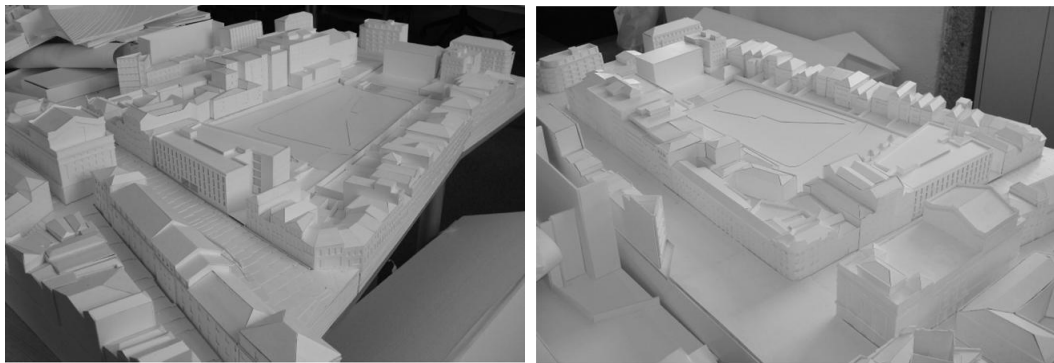


Figura 79 – Maquete global realizada pela turma do 5º ano, foto - fonte: Autor

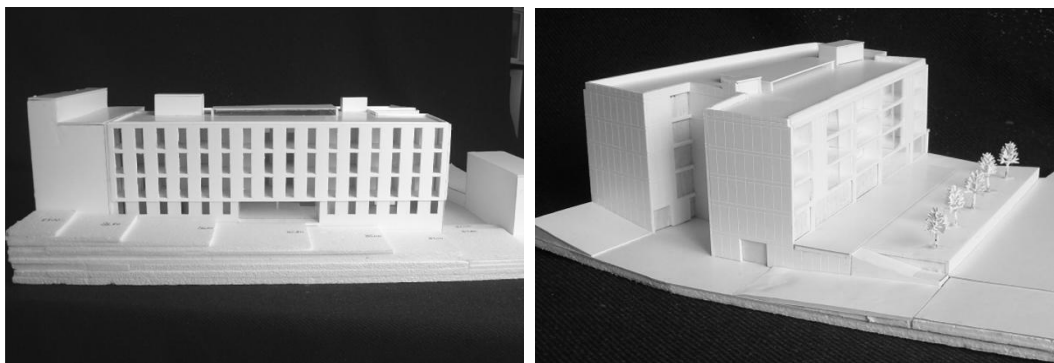


Figura 80 – Maquete do edifício, fonte: Autor

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente dissertação desenrolou-se apoiada no estudo e compreensão sobre as origens da cidade do Porto e as suas constantes mudanças ao longo da história, tentando abordar as várias fases que contribuíram para o seu desenvolvimento. Descreveram-se os avanços e recuos, as construções, as demolições e as remodelações que foram ocorrendo ao longo do tempo, em função das diferentes ideologias e diretrizes tomadas pelos poderes políticos, religiosos e militares em diferentes contextos económicos.

Numa fase mais recente, em que o turismo surge como importante fonte de receitas para a cidade, tirando partido do vasto legado património existente na região, foram várias as diligências efetuadas no sentido de preparar a “casa” para a receção dos turistas, apostando na requalificação do espaço urbano, criação de atividades culturais, divulgação e desenvolvimento da atividade da restauração e hotelaria. A necessidade de criar alojamento em quantidade e qualidade para albergar o aumento do fluxo turístico surge como propulsor para o investimento na área da hotelaria. É neste contexto que surge a proposta de intervenção no Quarteirão das Camélias.

A criação de arquitetura contemporânea é, hoje em dia, uma responsabilidade acrescida por parte dos arquitetos, ao assumirem a necessidade de dar resposta às soluções exigentes a que se propõe, adequando os espaços interiores à permanência de quem os utiliza, habita e percorre. O espaço tem de ser adequado ao utilizador que dele usufrui. Por norma um hotel é o local onde o seu usuário procura uma sensação diferente daquilo a que está habituado no seu quotidiano, procurando satisfazer as suas necessidades e colmatar lacunas existentes no seu dia-a-dia. Nesse sentido, terá de ser um espaço de lazer, bem-estar, que provoque sensações ímpares, motivando o regresso.

A tentativa de despoletar alterações sensoriais pela arquitetura está patente na obra de Peter Zumthor, por exemplo, referência incontornável da arquitetura contemporânea. As suas obras, representadas pelo seu desenho meticuloso e coerência conceptual, mostram-nos que a arquitetura existe para ser vivida e sentida. Zumthor visa nos seus projetos a utilização de materiais e organização dos espaços sempre centrada nas sensações obtidas pelos utilizadores, demonstrando uma completa integração no meio em que se insere.

Neste projeto tentei ser fiel aos princípios definidos inicialmente e mantê-los até ao final. A sua evolução baseou-se nos princípios elementares de uma organização centrada na funcionalidade e pragmatismo, na coerência, versatilidade e adequação ao fim a que se destina. Atendendo ao tipo de programa, o hotel está integrado na corrente das estruturas do género tipológico. Este género consiste no estudo de formas de arquitetura tipo e a sua reinterpretação com base em soluções já testadas. Pode-se referir como exemplos casas pátio, quarteirões, mercados, escolas, hospitais e hotéis entre outras. Estas tipologias são adaptadas em vários modelos de acordo com o lugar, o espaço e a época. O presente projeto do hotel insere-se nesta linha de pensamento.

O interior do quarteirão onde se implanta a proposta encontra-se dotado de infraestruturas e paisagens arquitetónicas que pouco dignificam o local. Contudo, a sua localização geográfica potencia a sua reconcepção. O fato de estar no centro histórico da cidade do Porto e de manter características medievais, revela-se fundamental para a promoção do turismo. O quarteirão do parque das Camélias distingue-se pela sua localização privilegiada, situando-se perto de edifícios emblemáticos, da zona ribeirinha, e detendo acessos próximos a plataformas de mobilidade com infraestruturas pré-existentes de metro, autocarro, eléctrico, ascensor e comboios, cimentando a viabilidade da construção.

A conceção do projeto, além de ir ao encontro da necessidade de aumentar a oferta de alojamento, tenta enquadrar o edifício com a envolvente mantendo a identidade do local, com uma linguagem idêntica mas mais contemporânea. Procura uma solução que abarque o conjunto como um todo, num gesto de desafogar o interior do quarteirão, requalifica-lo com a substituição do existente por espaços verdes e infraestruturas públicas capazes de proporcionar melhor qualidade de vida aos residentes, promovendo a coesão social, no sentido de partilha e de interação social.

Durante o desenvolvimento do projeto, foi recorrente a necessidade de pesquisar exemplos de arquitetura que me influenciassem e contribuíssem para a resolução de entraves que foram surgindo. Essas pesquisas foram sanando as incongruências sentidas em determinados momentos, nomeadamente na implantação e estrutura do edifício, onde recorri aos projetos como o edifício “Bonjour Tristesse”, em Berlim do arquiteto Siza Vieira. O projeto das Casas Brancas na Boavista do arquiteto Adalberto Dias revelou-se importante na solução de articulação dos volumes dos quartos bem como na

linguagem arquitetónica utilizada nas fachadas. Finalmente o projeto do Loisium Hotel de Steven Holl constituiu um importante exemplo relativamente à distribuição e disposição do programa, eliminando assim alguns elementos dissonantes do projeto.

Em conclusão, o desenvolvimento e conceção do projeto do hotel foi uma experiência que resultou no aumento de conhecimento próprio, reforçou a minha sensibilidade para com a responsabilidade inerente ao ato de projetar, e moldou atos futuros para novas intervenções. Penso ter atingido os objetivos mínimos, embora tenha plena consciência de que ainda existe um longo e duro caminho de pesquisa e aprendizagem a percorrer, na contínua evolução do meu percurso como futuro arquiteto.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, acedido Agosto 20, 2015, em <https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/57697/1/000143778.pdf>

BRAGA, Maria Helena Gil (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0

CARVALHO, Flávio José Aguiar (2013) - REQUALIFICAÇÃO URBANA, Espaço público e património arquitetónico, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusófona do Porto

CUNHA, Maria Paula (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0

FALCÃO, Mário (1999-2000) – O Porto, os planos municipais e o turismo, Revista da Faculdade de Letras – Geografia I série, vol. XV/XVI. Porto, 1999-2000. Pp. 63-78, acedido Agosto 20, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1619.pdf>

FERNANDES, José Gomes (1983) - Centro histórico do Porto, do futuro ao nosso passado. Edição da Associação dos Jornalistas e Homens de Letras do Porto

FERNANDES, José Alberto Rio (2005) - PORTO: UM PERCURSO URBANO, Departamento de Geografia da Faculdade de Letras da Universidade do Porto / CEGOT, (Publicado no livro de apoio á saída de estudo da Reunião do Grupo “Monitoriand Citries of Tomorrow” da União Geográfica Internacional, em 2005) acedido Agosto 20, 2015, em <http://www.campoaberto.pt/wp-content/uploads/2010/03/Porto-percurso-urbano.pdf>

GUIMARÃES, F. José (2002) – Cidade Portuária, o porto e as suas constantes mutações no contexto Europeu e Norte-Americano. 02, Coleção Expoentes, ISBN 972-8106-36-x

LAMAS, José M. Ressano Garcia (2004) – Morfologia Urbana e Desenho da Cidade, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, Ministério da Ciência e do Ensino Superior

LOZA, Rui Ramos (1993) - Porto a Património Mundial, Camara Municipal do Porto, ISBN 972/9147/08/6

LOZA, Rui Ramos (1993) - Porto a Património Mundial, Camara Municipal do Porto, ISBN 972/9147/22/1.

MARQUES, Joana Filipa Gomes de Oliveira (2013) Experimentar a pré-fabricação na reabilitação da casa Burguesa Portuense dos seculos XVII a XIX, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusófona do Porto

OLIVEIRA, J.M. Pereira (1973) - O espaço urbano do Porto, Condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra.

PINTO, Jorge Ricardo – A Expansão (sub) urbana no Porto Romântico, o caso da Freguesia do Bomfim. Revista Científica do ISCET, PERCURSOS & IDEIAS – Nº 384 – 2ª Serie (2011-2012), acedido Setembro 25, 2015, em http://www.iscet.pt/sites/default/files/PercursoIdeias/N3_4/Revista20112012Tur_0.pdf

PORTO VIVO, Sociedade de reabilitação urbana (2012) – Delimitação da área de reabilitação urbana do centro histórico do Porto em instrumento próprio – 2012, acedido Setembro 25, 2015 em file:///D:/Users/Rui%20Pacheco/Downloads/DEL_ARU_CHP_JUN_2012.pdf

REIMÃO, Rute (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0

SALIS, Filipe (2013) – A Planta da Rua Nova de São João da coleção de Nussane, História. Revista da FLUP. Porto, IV Série, vol. 3 – 2013, 167-182, acedido Setembro 25, 2015, em <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11718.pdf>

TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria á Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto, acedido Setembro 25, 2015, em http://pt.slideshare.net/miguel_gadelho/estudo-da-operao-saal-da-teoria-prtica-15415594

TAVARES, Domingos (2001) – A PONTE E A AVENIDA, contradições urbanísticas no centro histórico do Porto, Exposição organizada pelo departamento de arquivos da C.M.P., A. Alves – Artes e Edições, Lda. ISBN 972-605-051-0

Sites visitados entre 17 de Outubro de 2014 e 21 de Outubro de 2015:

http://www.portoxxi.com/cultura/ver_folha.php?id=22

<http://atfpa3y4.wordpress.com/2014/03/05/schlesische-strasse-1-9-bonjour-tristesse-de-alvaro-siza>

http://architectures234.blogspot.pt/2014_03_01_archive.html

<http://www.archdaily.com/5524/loisium-hotel-steinen-holl/>

<http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edif-cio-de-Habita-o-Porto>

<http://www.arquiteturaportuguesa.pt/terminal-de-cruzeiros-do-porto-de-leixoes/>

<http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/09/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos.html>

<http://www.visitporto.travel/MaisPorto/Paginas/Cidade/artigo.aspx?artigo=139>

<http://www.portopatrimoniomundial.com/estatisticas.html>

<https://fims.up.pt/index.php?cat=2&subcat=8&proj=2>

http://www.portoxxi.com/cultura/ver_edificio.php?id=52

<http://www.lucios.pt/arquivo-noticias/lucios-converte-pal%C3%A1cio-da-batalha-em-hotel-de-4-estrelas>

<http://www.cm-porto.pt/patrimonios/igreja-da-ordem-do-terco>

<http://teatronacionalsaajoao.pai.pt/>

<http://www.portugal.gov.pt/pt/os-ministerios/primeiro-ministro/secretarios-de-estado/secretario-de-estado-da-cultura/mantenha-se-atualizado/20140911-sec-tnsj-rivoli.aspx>

<http://www.historiadeportugal.info/praca-da-batalha-porto/>

<http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/299941/?q=EDIFICIO+DO+GOVERNO+CIVIL>

<http://www.cm-porto.pt/patrimonios/palacio-dos-condes-de-azevedo>

<http://www.porto24.pt/cidade/palacio-condes-de-azevedo-renasce-como-empresamento-turistico/>

<http://cct.portodigital.pt/gen.pl?sid=cct.sections/14112&fokey=cct.monumentos/404>

http://pt.wikipedia.org/wiki/Capela_dos_Alfaiates

http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=9341

https://pt.wikipedia.org/wiki/Muralhas_Fernandinas_do_Porto

http://pt.wikipedia.org/wiki/Funicular_dos_Guindais

[https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_de_D._Lu%C3%ADs_\(Porto\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte_de_D._Lu%C3%ADs_(Porto))

ÍNDICE DE FIGURAS:

Figura 1 – Enquadramento da cidade do Porto na Península Ibérica. Acedido Agosto 17, 2015 em http://dopepicz.com/48057671-mapa-da-peninsula-iberica.html	21
Figura 2 – Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 240	29
Figura 3 – Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 254	31
Figura 4 – Planta redonda de George Balck publicada em 1813 - Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973, p. 281	41
Figura 5 – Planta de W. B. Clarke de 1833 – Arquivo Histórico do Porto.....	43
Figura 6 – Ilhas do Porto, Planta da zona da Rua Anselmo- Rua D. João IV, Planta e Alçado da Rua das Antas - LAMAS, José M. Ressano Garcia (2004) – Morfologia Urbana e Desenho da Cidade, Fundação Calouste Gulbenkian, Fundação para a Ciência e Tecnologia, Ministério da Ciência e do Ensino Superior, p. 207	50
Figura 7 – Esquema das operações do SAAL no Porto - TAVARES, Bruno Miguel Moura Gadelho (2011) – ESTUDO DO SAAL – Da Teoria á Prática, caracter da sua execução no Porto, Dissertação Mestrado Integrado em Arquitetura, Universidade Lusíada do Porto p. 69.....	67
Figura 8 – Pormenor da planta de W. B. Clarke de 1833 – Arquivo Histórico do Porto.....	77
Figura 9 – Pormenor da planta de Joaquim Lima 1839 – Arquivo Histórico do Porto	77
Figura 10 – Pormenor da planta de Perry Vidal 1844 – Arquivo Histórico do Porto.....	78
Figura 11 – Pormenor da planta de Telles Ferreira 1892 – Arquivo Histórico do Porto	78
Figura 12 – Projeto de arruamentos no Bairro da Sé Acedido Setembro 26, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/23031/?q=plantas+do+porto	79
Figura 13 – Vista aérea do Porto 1939, Acedido Setembro 26, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/587855/?q=VISTA+AEREA+do+porto+S%C3%89	80
Figura 14 – Vista aérea atual do Porto – Google Earth.....	80
Figura 15 – Infraestruturas viárias, adaptação do autor a partir da planta retirada no Google Earth.....	81
Figura 16 – Excerto da planta dos arruamentos do anexo do livro de Oliveira, J.M. Pereira de 1973. O espaço urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento. Coimbra: Atlântida Editora, S.A.R.L. e Litografia Coimbra, 1973	82
Figura 17 – Mapa de usos do edificado - fonte autor	83
Figura 18 – Mapa da volumetria do edificado - fonte autor.....	84
Figura 19 – Mapa do estado de conservação do edificado - fonte autor	85

Figura 20 – Mapa do valor patrimonial do edificado - fonte autor	86
Figura 21 – Mapa de ocupação do edificado - fonte autor	87
Figura 22 – Pormenor do anexo A, baseado na informação retirada do livro - LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. Sobreposta em imagem retirada do Google Earth - fonte autor	90
Figura 23 – Estação de São Bento. Acedido Agosto 12, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/51622/?q=ESTA%C3%87AO+DE+SAO+BENTO	91
Figura 24 – Palácio da Batalha. Acedido Agosto 12, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/359781/?q=PALACIO+DA+BATALHA	92
Figura 25 – Igreja da Ordem do Terço. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 121	93
Figura 26 – Real Teatro de São João. Acedido Abril 23, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/50034/?q=TEATRO+SAO+JOAO	94
Figura 27 – Real Teatro de São João depois do incêndio. Acedido Abril 23, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/49786/?q=TEATRO+SAO+JOAO	94
Figura 28 – Novo Teatro de São João. Acedido Abril 23, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/46938/?q=TEATRO+SAO+JOAO	95
Figura 29 – Praça da Batalha. Acedido Agosto 13, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/53826/?q=PRA%C3%87A+DA+BATALHA	96
Figura 30 – Governo Civil e Quartel-general. Acedido Abril 23, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/52032/?q=GOVERNO+CIVIL	97
Figura 31 – Palácio dos Condes de Azevedo. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 118	98
Figura 32 – ponte das barcas. Arquivo Municipal do Porto. Acedido Abril 22, 2015 em http://www.postigodosol.com/index.php/instituicao	99
Figura 33 – Recolhimento da Porta do Sol atual Universidade Lusófona e parte da capela dos Alfaiates. Acedido Abril 23, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/337949/?	99
Figura 34 – Local original da capela junto á Sé. Acedido Abril 23, 2015 em http://2.bp.blogspot.com/-YkQW5ejoJg0/UqRH98na6QI/AAAAAAAAAdY/O7_VglaSxw4/s1600/01.jpg	100
Figura 35 – Preparação para o desmantelamento da capela Acedido Abril 23, 2015 em http://3.bp.blogspot.com/-UVIM9DUntYs/UqRlx5jO9FI/AAAAAAAAAdo/TNR_2e4ZlTk/s1600/Sem+T%C3%ADtulo.png	100
Figura 36 – Localização atual entre a Rua do Sol e a Rua de São Luís Acedido Abril 23, 2015 em http://olhares.sapo.pt/capela-dos-alfaiatesporto-foto5691412.html	101

Figura 37 – Igreja de Santa Clara. Acedido Agosto 13, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/50722/?q=IGREJA+DE+SANTA+CLARA	102
Figura 38 – Muralha Fernandina. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 115	103
Figura 39 – casa do ascensor dos guindais. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 116.....	104
Figura 40 – gravura representativa do elevador dos Guindais, vendo-se a ferrovia, a casa das máquinas e parte da muralha fernandina. Trata-se da reprodução de uma gravura publicada no semanário ilustrado Branco e Negro, em 1896. Arquivo Municipal do Porto. Acedido Abril 23, 2015 em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/574599/?q=guindais	105
Figura 41 – Ponte de S. Luís I. LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. ISBN 972/9147/08/6. Pagina 169	106
Figura 42 - Terminal de passageiros de Matosinhos acedido Outubro 21, 2015, em http://www.arquiteturaportuguesa.pt/terminal-de-cruzeiros-do-porto-de-leixoes/	110
Figura 43 – Zona de intervenção prioritária preconizada pelo masterplan, AZEVEDO, Francisco Diogo Abreu Santos Moniz (2010) – O papel do sector do Turismo na Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, Dissertação Mestrado em Engenharia Civil, Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, p. 22	113
Figura 44 – Foto do pré-existente Acedido Outubro 06, 2015 em http://www.sofiarodrigues.com/pt/portfolio/porto-ribeira-hotel/	119
Figura 45 Foto do pré-existente Acedido Outubro 06, 2015 em http://www.sofiarodrigues.com/pt/portfolio/porto-ribeira-hotel/	119
Figura 46 – Planta de implantação do Porto Ribeira Hotel, N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	120
Figura 47 – Perfil tipo da requalificação da avenida - MEMÓRIA DESCRITIVA, Revisão do Projeto de Pavimentação da Avenida Gustavo Eiffel e acompanhamento das obras de reposição dos pavimentos na área intervencionada – Projeto de Execução, Julho 2014, CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	121
Figura 48 – Perfil nas zonas das plataformas de descanso da requalificação da avenida, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	121
Figura 49 – Perfil do hotel relacionado com a encosta e os espaços verdes, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO.....	122
Figura 50 – Planta do rés-do-chão, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO.....	123
Figura 51 – Planta do mezzanine, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO.....	123
Figura 52 – Planta do primeiro andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO.....	124

Figura 53 – Planta do segundo andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	124
Figura 54 – Planta do terceiro andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	125
Figura 55 – Planta do quarto andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	125
Figura 56 – Planta do quinto andar, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	126
Figura 57 – Alçado Principal (sul), desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	126
Figura 58 – Corte transversal e pormenor de fachada vertical, desenhos de pormenor da N&N, Arquitetura e Planeamento, Lda., CAMARA MUNICIPAL DO PORTO	127
Figura 59 - Planta de implantação do edifício “Bonjour Tristesse” de Siza Vieira 1980-1984 (a mancha cinzenta), acedido Outubro 17, 2014, em http://atfpa3y4.wordpress.com/2014/03/05/schlesische-strasse-1-9-bonjour-tristesse-de-alvaro-siza	129
Figura 60 - Alçados do edifício “Bonjour Tristesse” de Siza Vieira 1980-1984, acedido Outubro 17, 2014, em http://architectures234.blogspot.pt/2014_03_01_archive.html	130
Figura 61 - Planta do piso térreo e andares, acedido Outubro 17, 2014, em http://www.archdaily.com/5524/loisium-hotel-steven-holl/	131
Figura 62 – Corte transversal, acedido Outubro 17, 2014, em http://www.archdaily.com/5524/loisium-hotel-steven-holl/	132
Figura 63 - Planta do piso térreo e andares, acedido Outubro 17, 2014, em http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edificio-de-Habita-o-Porto	133
Figura 64 – Foto do plano interior do edifício, acedido Outubro 17, 2014, em http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edificio-de-Habita-o-Porto	133
Figura 65 – Foto e imagem dos alçados, acedido Outubro 17, 2014, em http://europaconcorsi.com/projects/74626-Adalberto-Dias-Arquitecto-Lda-Edificio-de-Habita-o-Porto	134
Figura 66 – Rascunhos do processo de conceção, fonte: Autor	140
Figura 67 – Rascunhos do processo de conceção, fonte: Autor	141
Figura 68 – Rascunhos do processo de conceção, fonte: Autor	141
Figura 69 – Planta de implantação, fonte: Autor	143
Figura 70 – Perfil da Rua Augusto Rosa, fonte: Autor	144
Figura 71 – Perfil transversal entre a Rua Augusto Rosa e a Duque de Loulé, fonte: Autor	144
Figura 72 – Planta da cave, fonte: Autor	145

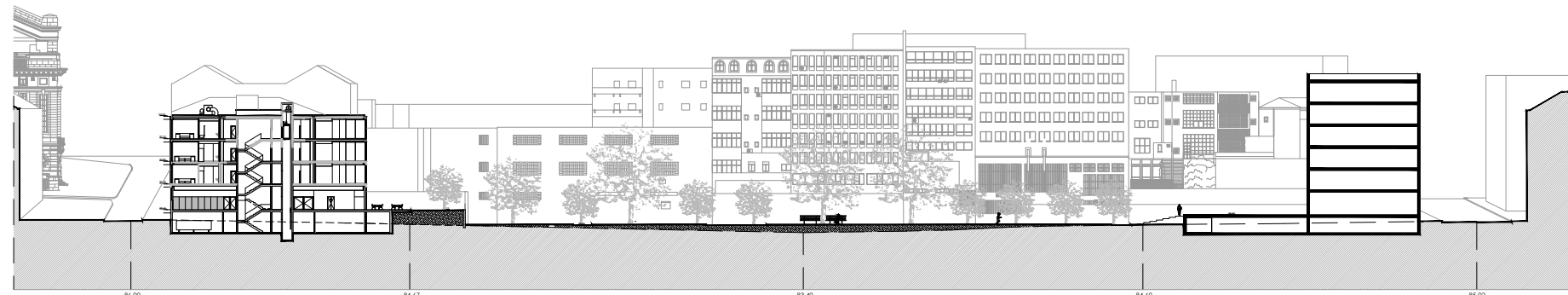
Figura 73 – Planta do piso térreo, fonte: Autor	146
Figura 74 – Planta do 1º e 2º piso, fonte: Autor	148
Figura 75 – Planta do 3º piso, fonte: Autor	148
Figura 76 – Alçado principal (poente), fonte: Autor	149
Figura 77 – Alçado posterior (nascente), fonte: Autor	150
Figura 78 – Alçado lateral direito (sul), fonte: Autor	150
Figura 79 – Maquete global realizada pela turma do 5º ano, foto - fonte: Autor	151
Figura 80 – Maquete do edifício, fonte: Autor	151

LISTA DE ANEXOS:

ANEXO A – Peças desenhadas da proposta final do projeto do quinto ano - fonte autor

ANEXO B – Mapa esquemático do Património, baseado na informação retirada do livro - LOZA, Rui Ramos. Porto Património Mundial: Câmara Municipal do Porto, 1998. Sobreposta em imagem retirada do Google Earth - fonte autor

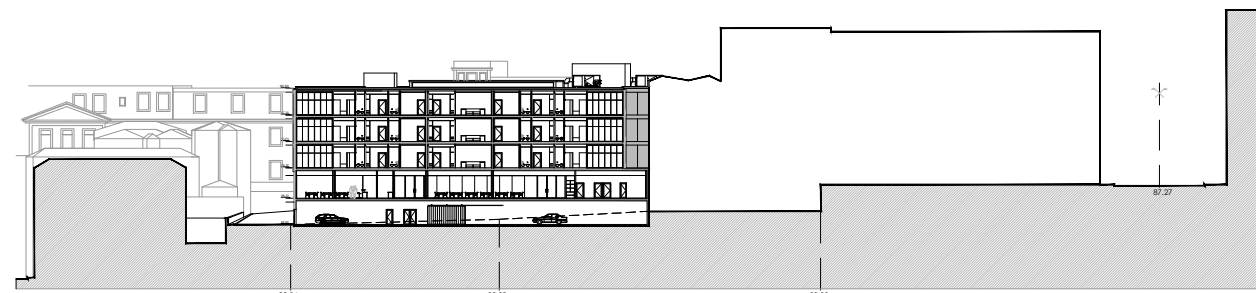




PERFIL A-A



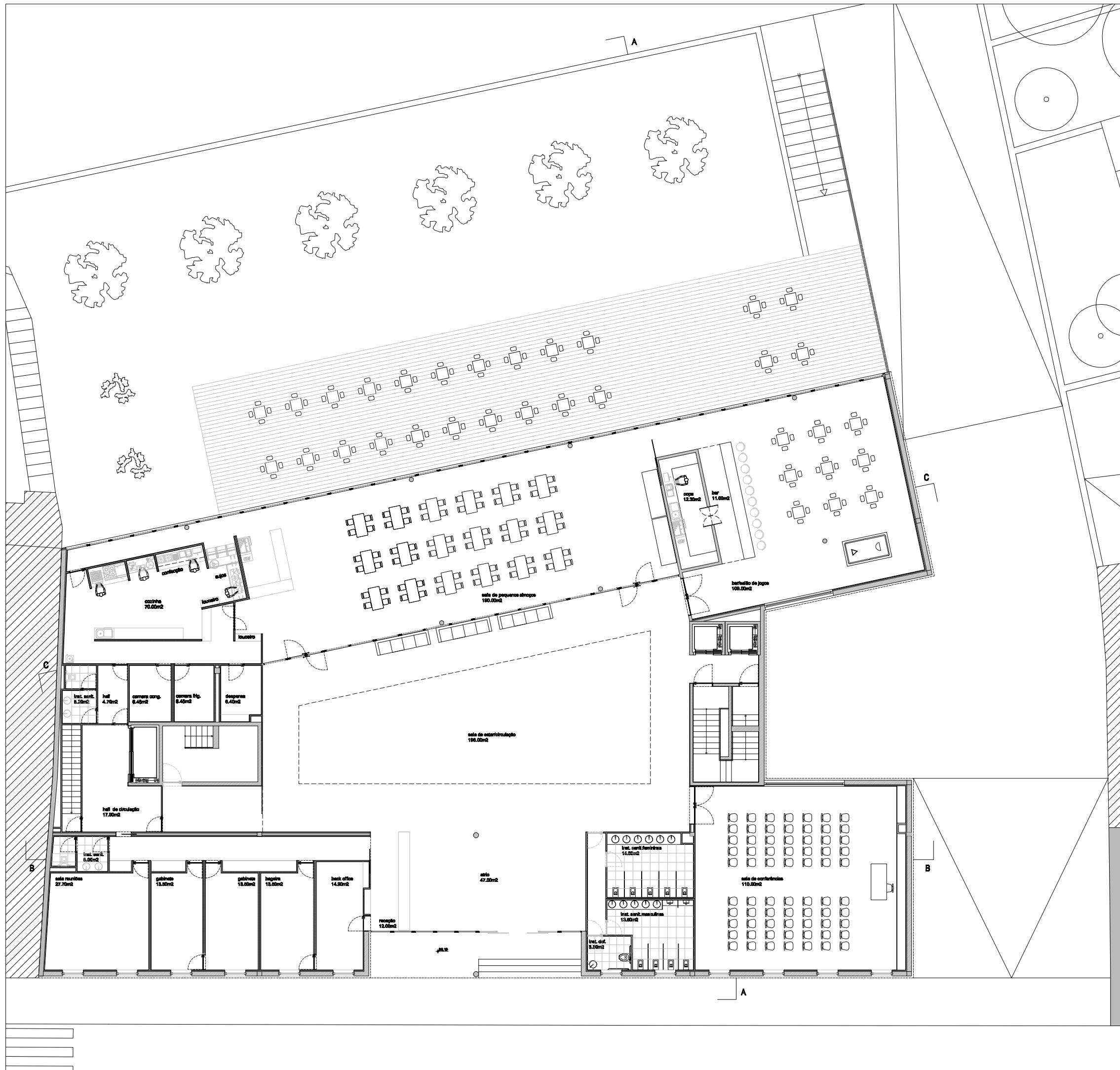
PERFIL B-B



PERFIL C-C

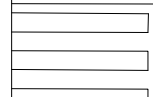
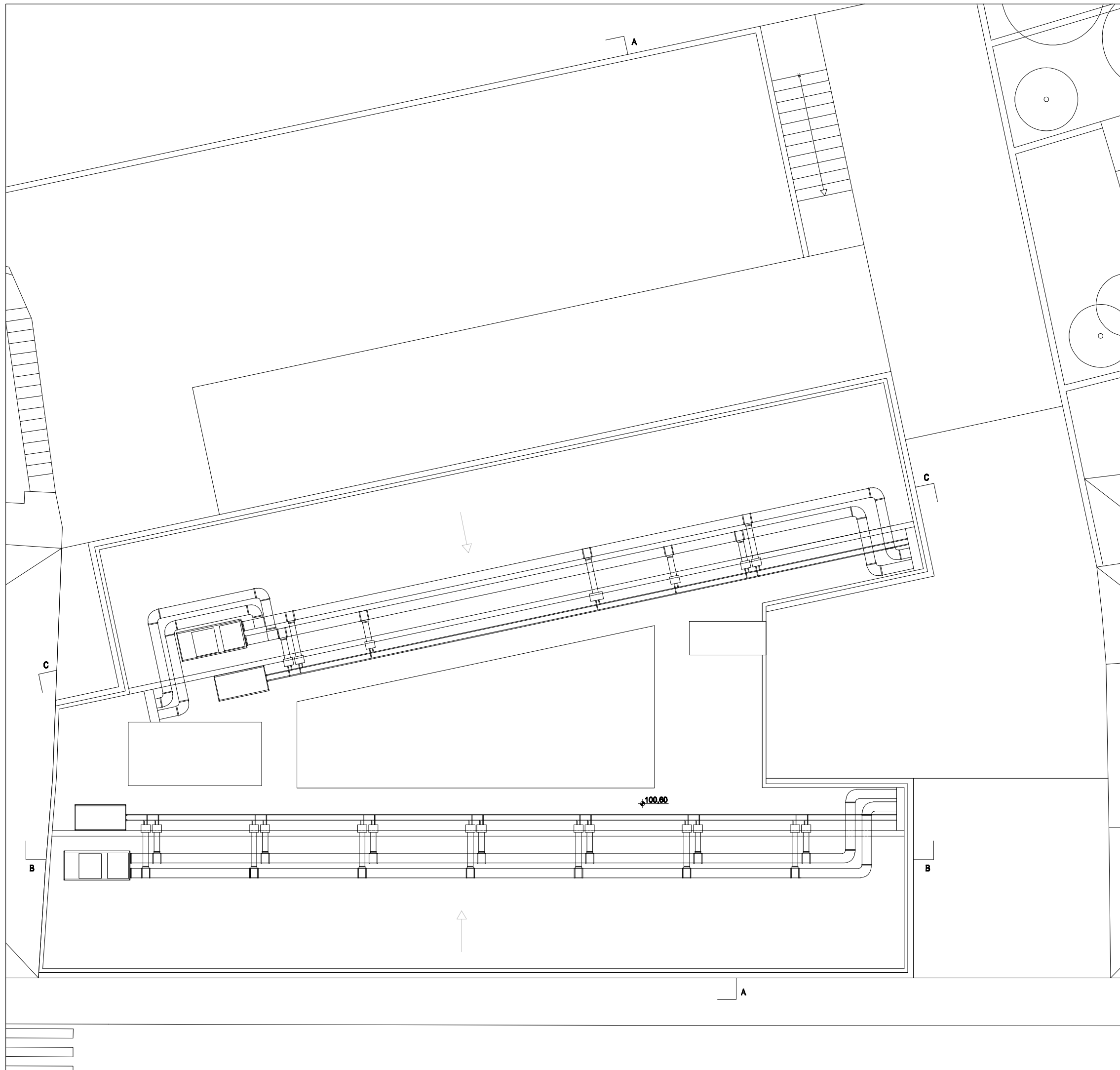


PERFIL D-D







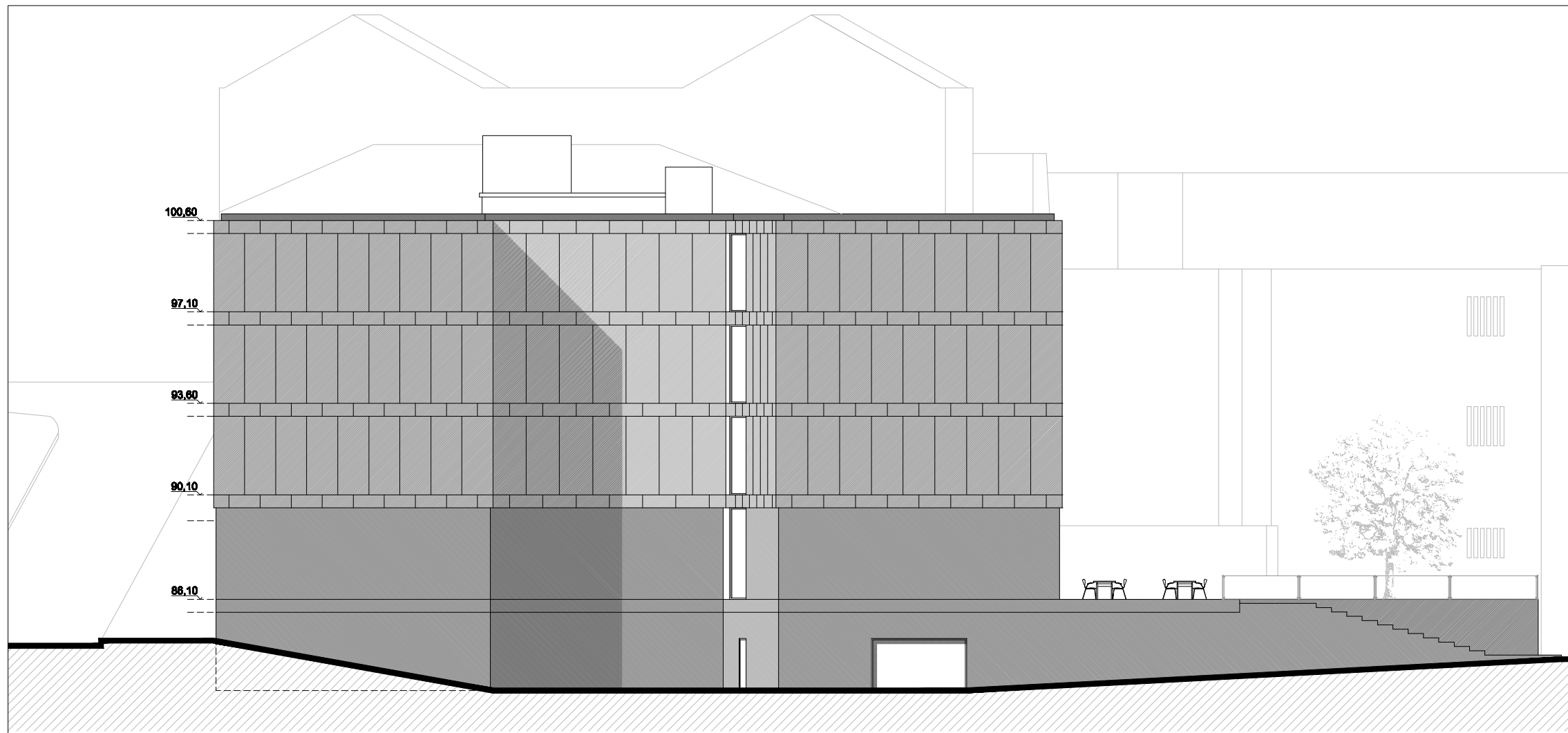




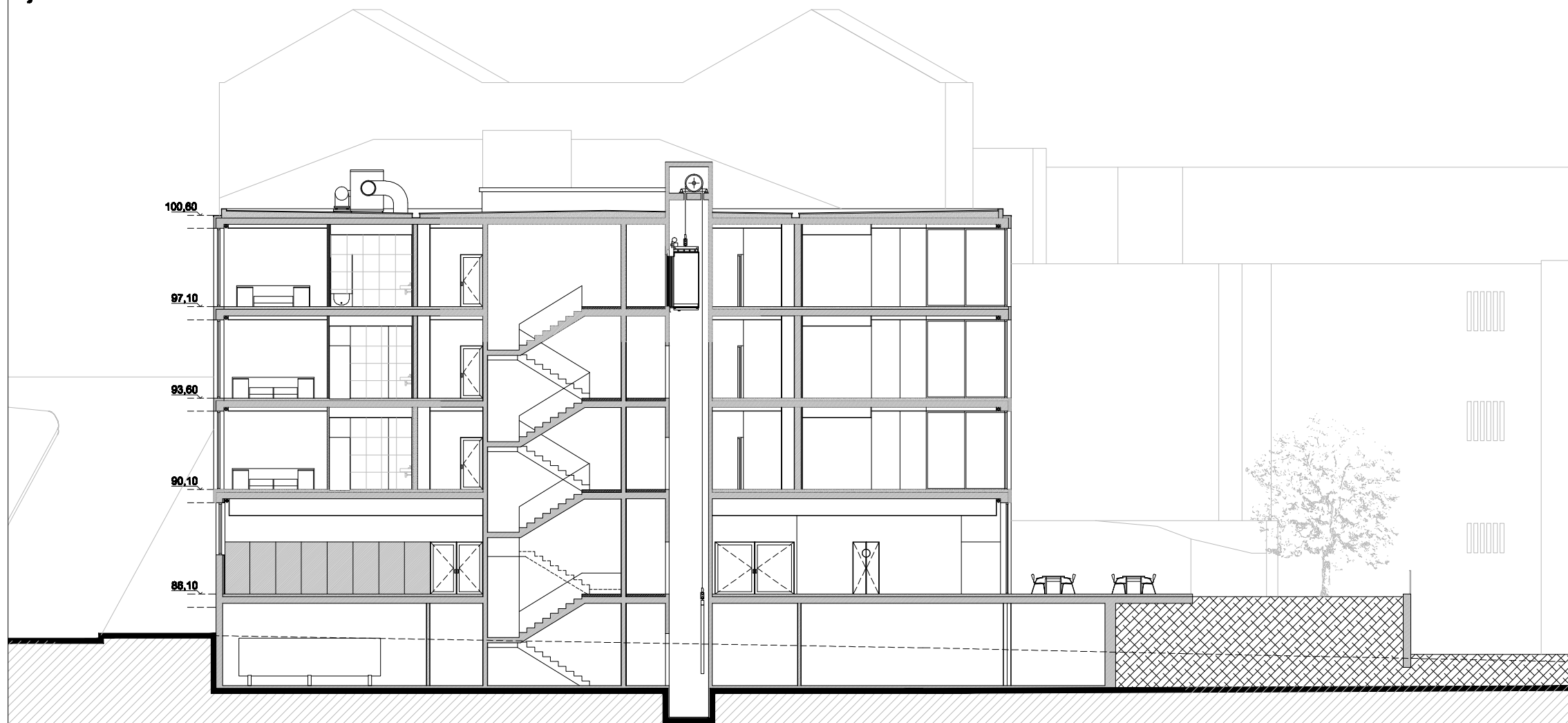
alçado principal



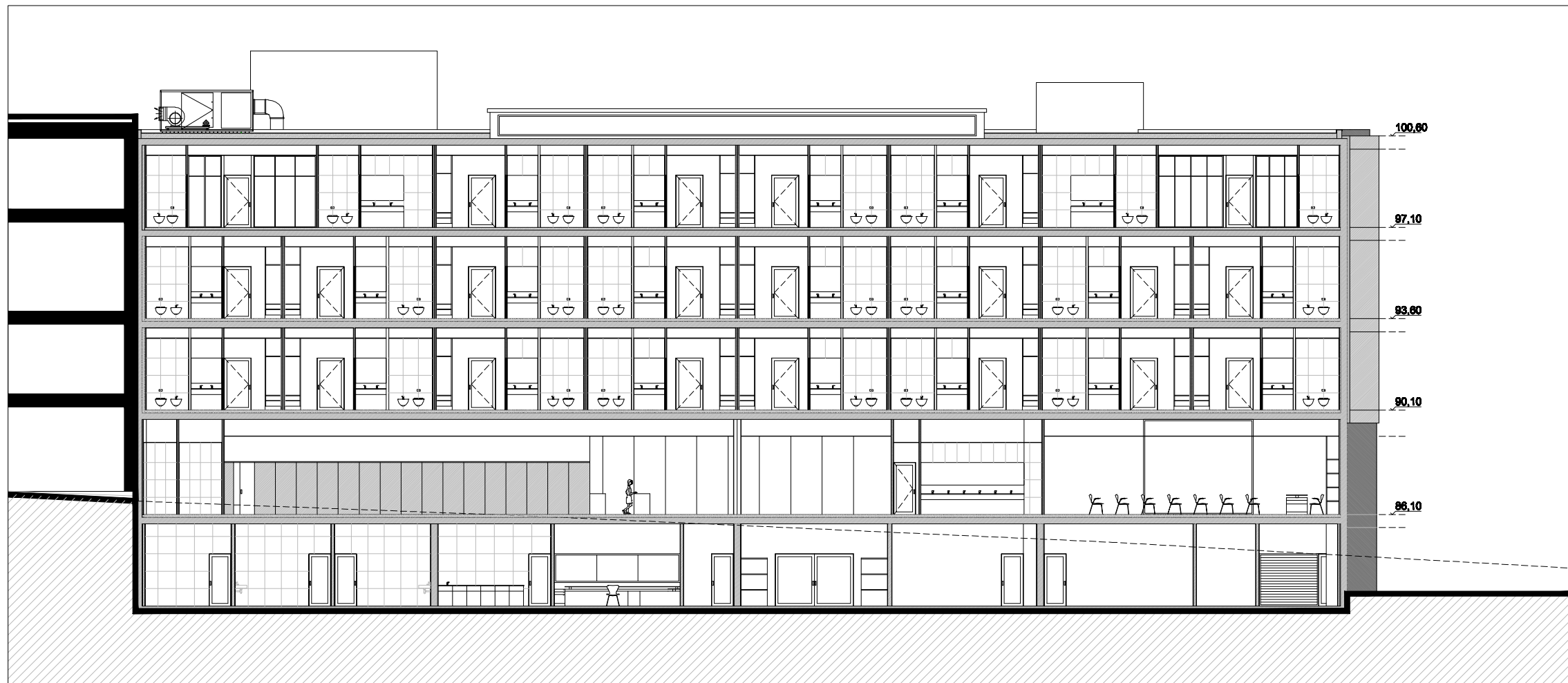
alçado posterior



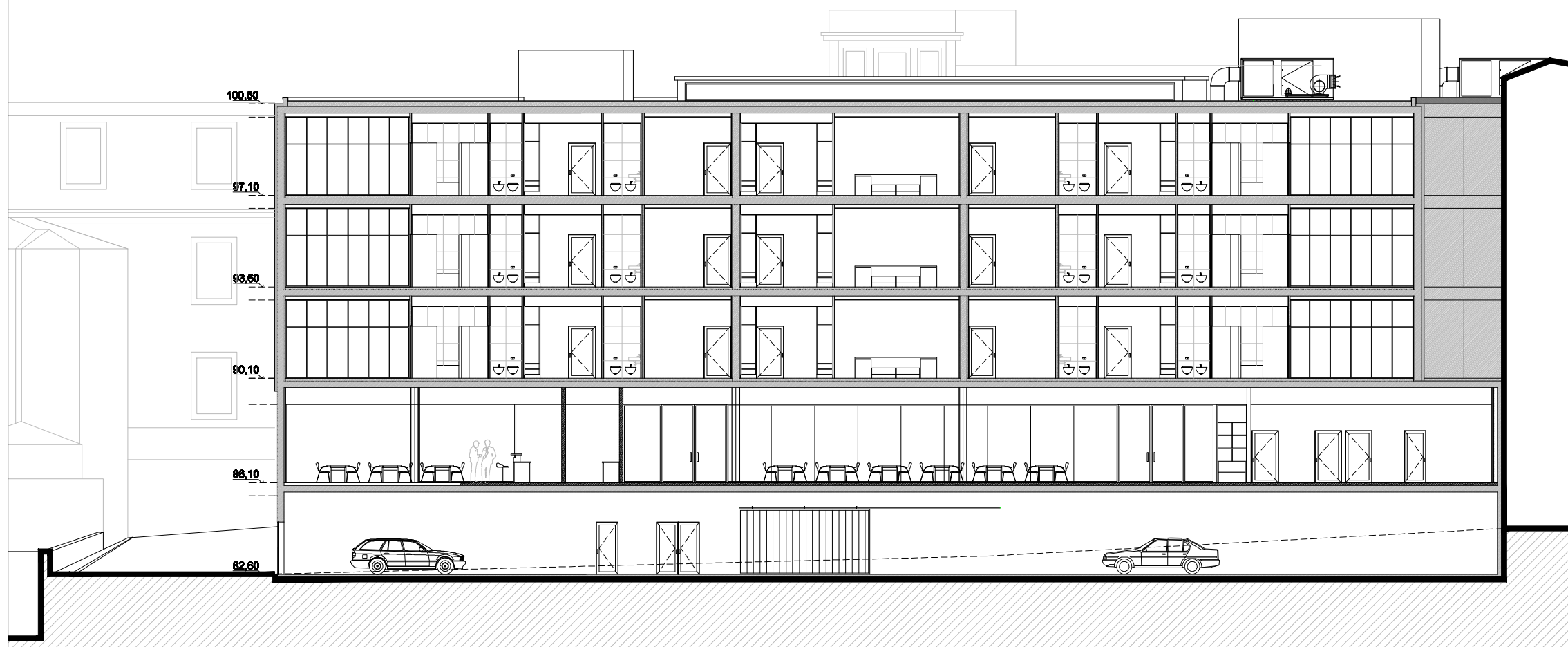
alçado lateral direito



Corte A-A



Corte B-B



Corte C - C



LEGENDA

- | | |
|--|---|
| 1 - Sé Catedral; | 61 - Palácio da Bolsa |
| 2 - Paço Episcopal | 62 - Instituto do Vinho do Porto |
| 3 - Igreja de S. Lourenço ou dos Gílios | 63 - Mercado Ferreira Borges |
| 4 - Torre da Rua de D. Pedro Piões | 64 - Praça do Infante D. Henrique |
| 5 - Ruína Medieval da Casa da Camara
(erradamente conhecida por casa dos 24) | 65 - Monumento ao Infante D. Henrique |
| 6 - Oratório da Capela de S. Sebastião | 66 - Igreja de S. Nicolau |
| 7 - Muralha primitiva | 67 - Casa da Rua da Reboleira, nº 55 |
| 8 - Casa da Rua de D. Hugo, nº 5 | 68 - Casa da Rua da Reboleira, nº 59 |
| 9 - Casa do Beco dos Redemoinhos | 69 - Capela Nossa Senhora do Ó |
| 10 - Casa Museu de Guerra Junqueiro | 70 - Casa do Infante (ou da Alfândega Velha) |
| 11 - Casa dos Freires de Andrade | 71 - Feitoria Inglesa |
| 12 - Igreja de Nossa do Patrocínio
(Antigo Recolhimento do Ferro) | 72 - Praça e Cais da Ribeira |
| 13 - Muralha Fernandina | 73 - Postigo do Carvão |
| 14 - Casa do Ascensor dos Guindais | 74 - Alminhas da Ponte |
| 15 - Igreja de Santa Clara | 75 - Pilares da Ponte Pênsil |
| 16 - Palácio dos Condes de Azevedo | 76 - Ponte de S. Luis I |
| 17 - Recolhimento da Porta do Sol (ou Recolhimento de
N.ª S.ª das Dores e S. José das Meninas Desamparadas) | 77 - Casa da Companhia Velha |
| 18 - Capela dos Alfaiates ou Nossa Senhora de Agosto | 78 - Casa dos Sousa e Silva |
| 19 - Edifício do Governo Civil (Antiga Casa Pia) | 79 - Casa dos Constantinos |
| 20 - Teatro de S. João | 80 - Casa dos Maiais |
| 21 - Igreja da Ordem do Terço | 81 - Antigo Hospital de D. Lopo |
| 22 - Praça da Batalha | 82 - Praça D. João I |
| 23 - Monumento a D. Pedro V | 83 - Torre da Rua de Baixo |
| 24 - Palácio da Batalha | 84 - Chafariz da Rua Escura |
| 25 - Igreja de Santo Ildelfonso | 85 - Fonte da Rua das Taipas |
| 26 - Igreja dos Congregados | 86 - Chafariz do Anjo (Largo da Sé) |
| 27 - Estação de S. Bento | 87 - Chafariz das Virtudes |
| 28 - Praça da Liberdade e Avenida dos Aliados | 88 - Chafariz da Colher |
| 29 - Monumento a D. Pedro IV | 89 - Fonte da Rua de S. João (Praça da Ribeira) |
| 30 - Camara Municipal do Porto | 90 - Antigo Restaurante Comercial |
| 31 - Igreja da Trindade | 91 - Casa de Arte Nova (Rua Galeria de Paris nº 28) |
| 32 - Igreja dos Clérigos | 92 - Casa de Arte Nova (Rua Cândido Reis nº 75, 79) |
| 33 - Faculdade de Ciências
(Antiga Academia Politécnica) | 93 - Capela Nossa Senhora da Silva |
| 34 - Igreja dos Terceiros do Carmo | 94 - Casa Vicent |
| 35 - Igreja dos Carmelitas | 95 - Casa Reis, Filhos |
| 36 - Instituto de ciências Biomédicas
Abel Salazar (Antiga Escola Médico-Cirúrgica) | |
| 37 - Hospital de Santo António | |
| 38 - Edifício da Cooperativa Arvore
(Casa dos Albuquerque) | |
| 39 - Passeio das Virtudes | |
| 40 - Jardim da Cordoaria | |
| 41 - Capela de S. José das Taipas | |
| 42 - Antiga Cadeia da Relação | |
| 43 - Igreja de S. Bento da Vitória | |
| 44 - Edifício da Policia Judiciária
(Casa de José Monteiro de Almeida) | |
| 45 - Igreja de Nossa Senhora da Vitória | |
| 46 - Casa da Rua de S. Miguel, nº 4 | |
| 47 - Igreja da Misericórdia | |
| 48 - Casa dos Cunha Pimentéis | |
| 49 - Edifício da Antiga Companhia de Seguros Douro | |
| 50 - Palacete de Belmonte (Casa dos Pacheco Pereira) | |
| 51 - Antigo Clube Inglês | |
| 52 - Palácio de S. João Novo | |
| 53 - Igreja de S. João Novo | |
| 54 - Igreja de S. Pedro de Miragaia | |
| 55 - Palácio das Sereias | |
| 56 - Alfândega do Porto | |
| 57 - Hospital de S. Francisco | |
| 58 - Casa de despacho da Ordem Terceira de S. Francisco | |
| 59 - Igreja dos Terceiros de S. Francisco | |
| 60 - Igreja de S. Francisco | |

ANEXO B - Mapa esquemático do Património

