



Luís Augusto de Sousa Afonso
**O Rio e a Margem , Planos de Encontro
entre a Urbe e a sua Frente de Água**

Trabalho realizado sob orientação da
Prof.^a Doutora Isabel Maria da Cruz Baptista Matias



UNIVERSIDADE
LUSÓFONA
DO PORTO

Luís Augusto de Sousa Afonso

**O Rio e a Margem, Planos de Encontro,
Entre a Urbe e a sua Frente de Água**

Dissertação de Mestrado
Mestrado Integrado em Arquitetura

Tese/dissertação defendida em provas públicas na
Universidade Lusófona do Porto no dia 18/12/2017,
perante o júri seguinte:

Presidente: **Prof. Doutor Pedro Cândido Almeida D'Eça Ramalho**
(Prof. Catedrático da Universidade Lusófona do Porto)

Vogais: **Profª. Doutora Ligia Paula Simões Esteves Nunes Pereira da Silva**
(Prof. Auxiliar da Universidade Lusófona do Porto) – **Arguente**

Orientador: **Profª. Doutora Isabel Maria da Cruz Batista Matias**
(Profª. Auxiliar da Universidade Lusófona do Porto)

Dezembro 2017

É autorizada a reprodução integral desta tese/dissertação apenas para efeitos de investigação, mediante declaração escrita do interessado, que a tal se compromete.



Figura 1 – Porto, Dórdio Gomes (Dórdio Gomes, 1890 - 1976).

EPIGRAFE

"A cidade é um organismo vivo, que se transforma, cresce, envelhece e, em algumas das suas partes, morre, a maioria das vezes para renascer de novo"

(Ibanez Pareja)

AGRADECIMENTOS

A todos os professores que comigo partilharam, durante todos estes anos os seus conhecimentos e amizade, destacando, sem pretender ser injusto com todos os outros, os professores Afonso de Deus, António Guterres, Edite Rosa, Isabel Matias, Pedro Fernandes, Rui Castro e Vítor Oliveira.

Ao meu orientador, a professora Isabel Matias, por todo o apoio, paciência, preocupação e dedicação.

À Armada pela amizade, pelo companheirismo e pela ajuda dada ao longo das muitas fases de elaboração deste trabalho.

Ao Ilídio, ao Pedro, ao Jorge Simões, ao Jorge Espanhol, ao Telmo, á Inês e ao Agostinho, amigos de todos os dias, cujo apoio e motivação, foram de grande importância nos momentos mais difíceis da elaboração desta tese.

Aos elementos do setor de Cartografia da Câmara Municipal do Porto nas pessoas da Dr.^a Alexandra Rodrigues, Eng.^o Henrique Nogueira e Eng.^a Célia Azevedo.

À minha família, em particular às 3 pessoas que são a razão de tudo:

À Gracinda, a companheira de sempre, meu porto de abrigo onde encontrei sempre a motivação que algumas vezes me fugia, sem ela jamais o teria conseguido

Ao meu filho Tiago, pelo facto, de nem sempre ter tido o Pai e amigo presente.

E finalmente uma última palavra para quem criou em mim desde pequenino o “bichinho”, “acendeu a fogueira” e “alimentou a chama” , aquele que eu gostaria de aqui ter hoje presente e não ausente, o amigo e Avô inesquecível, em quem eu, muitas vezes imaginariamente me apoiei, Serafim Rodrigues de Sousa Neto, um “fazedor” de casas e de sonhos, bem como para um insubstituível (mas infelizmente também ausente) amigo e companheiro de noites mal dormidas, o Kiko.

Muito obrigado a todos

RESUMO

A presente dissertação pretende através de uma análise (leitura) diacrónica, compreender os processos inerentes à formação e transformação da frente de água da cidade do Porto, mais concretamente aqueles que dizem respeito à sua génese bem como os que contribuíram na sua ação para a transformação da sua realidade urbanística quer no espaço, quer no tempo.

Pretende-se, também compreender por comparação referenciada e partindo da realidade experienciada na Cidade do Porto e no(s) modelo(s) de desenvolvimento urbano por si adotado(s), outros processos de planeamento, desenvolvimento e execução, de planos de recuperação/revitalização de zonas ribeirinhas em execução ou já concluídos, em cidades com frentes de água de diferenciadas características.

PALAVRAS-CHAVE: Reabilitação Urbana | Frente de Água | Espaço Público | Expansão Urbana | Morfologia Urbana |

ABSTRACT

The present dissertation intends through a diachronic (reading) analysis, to understand the processes inherent to the formation and transformation of the water front of the city of Porto, more concretely those that concern its genesis as well as those that contributed in its action for the transformation of its urbanistic reality, whether in space or in time.

It is also intended to understand by comparative reference and starting from the reality experienced in Oporto City and the urban development model (s) adopted by it, other planning, development and execution processes, recovery plans / revitalization of existing or already completed riverside zones in cities with water fronts with different characteristics.

KEYWORDS: Urban Rehabilitation | Water Fronts | Public Space | Urban Expansion | Urban Morphology |

ÍNDICE DE CONTEÚDOS

Epigrafe	i
Agradecimentos	iii
Resumo	v
Abstract	vii
Índice de conteúdos	ix
Índice de imagens	xiii
Índice de tabelas e quadros	xvii
Glossário	xix
Capítulo I - Introdução	3
1.1 Contextualização e Justificação da Investigação	3
1.2 Estado da Arte	5
1.3 Estrutura o Trabalho	9
Capítulo II - QUESTÕES PRÉVIAS	13
2.1 A Cidade	13
2.2 Espaço (Intermediador) público	15
Capítulo III - Porto – Processos de Formação	21
3.1 Questões de Génese – A Cidade Portuguesa.....	21
3.2 PORTO - Do Medievo ao Renascimento	23
3.2.1 Cidade Alta e Cidade Baixa	23
3.2.2 Cidade entre Muralhas	27
3.2.3 Conclusões	35
3.3 PORTO - Cidade Moderna.....	39
3.3.1 A Cidade Iluminista (e dos Almadás).....	41
3.3.1.1 Conclusão	63
3.3.2 Da Cidade Liberal e Industrial á Cidade Democrática	64
3.3.2.1 Conclusão	100
3.4 Porto sem porto.....	101
3.5 Realizações, Oportunidades e Continuidades	106

3.5.1	Realizações	106
3.5.1.1	O CRUARB - Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo	107
3.5.1.2	FDZHP - Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto	109
3.5.1.3	Sociedade Porto 2001	111
3.5.1.4	Porto Vivo - Sociedade de Reabilitação Urbana	113
3.5.2	Oportunidades	118
3.5.3	Expectantes Continuidades	128
3.5.3.1	Arquiteto Pedro Balonas (Proposta vencedora)	129
3.5.3.2	Atelier Topos	133
3.5.3.3	Cannatà & Fernandes	136
3.5.3.4	Searle x Waldron Architecture	138
Capítulo IV - Estudos de Caso		143
4.1	Bilbau	143
4.1.1	Contextualização	143
4.1.2	Instrumentos de Planeamento	148
4.1.2.1	Plano Geral de Planeamento Urbano	149
4.1.2.2	Plano Estratégico para Revitalização de Bilbao	151
4.1.3	Instrumentos de atuação	152
4.1.3.1	Bilbau Metropoli - 30	153
4.1.3.1.1	Constituição	154
4.1.3.2.1	Objetivos	154
4.1.3.3.1	Estratégia	155
4.1.3.4.1	Realizações	157
4.1.3.2	Bilbau Ria 2000	157
4.1.3.1.1	Constituição	158
4.1.3.2.1	Objetivos	158
4.1.3.3.1	Estratégia	159
4.1.3.4.1	Realizações	159

4.1.4	As grandes realizações em Bilbao	165
4.1.5	Síntese Geral.....	165
4.2	Hamburgo – Hafencity.....	167
4.2.1	Contextualização	167
4.2.2	Entidades.....	170
4.2.3	Referências	171
4.2.4	Objetivos.....	171
4.2.5	Estratégias.....	172
4.2.6	Realizações	174
4.2.7	Síntese Geral.....	176
Capítulo V - Conclusão		179
5.1	Análise	179
5.2	Considerações Finais.....	183
Capítulo VI - Bibliografia		189
6.1	Consultada	189
6.2	Referenciada Online	196
Anexos		211
Anexo 1 - Cartografia		211

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 1 – Porto, Dórdio Gomes (Dórdio Gomes, 1890 - 1976).	i
Figura 2 - Charles Napier Hemy (1841-1917) Oporto óleo sobre tela, 1881 Museu Romântico Porto (Hemy, 1881)	3
Figura 3 - Portas da Cidade Alta – a) porta da Vandoma b) porta de São Sebastião c) porta de Sant’Ana d) porta da Mentira	25
Figura 4 - Maquete do Porto medieval, Cidade Alta – Fonte: (Manuel de Sousa, 17/09/2015)	27
Figura 5 – Planta do Porto medieval: construções dos séculos XIV e XV - Fonte: (Melo, 2009, 253 - Vol. II)	34
Figura 6 – Planta do Porto medieval: Visão Geral, séculos XIV e XV - Fonte: (Melo, 2009, p. 250)	35
Figura 7 – Esquema urbano da cidade no início do séc. XII	38
Figura 8 – Esquema urbano da cidade entre 1114 e 1234	38
Figura 9 – Esquema urbano da cidade entre 1234 e 1316	38
Figura 10 – Esquema urbano da cidade entre 1316 e 1355	38
Figura 11 – Esquema urbano da cidade entre 1355 e 1386	39
Figura 12 – Esquema urbano da cidade entre 1386 e 1406	39
Figura 13 – Esquema urbano da cidade entre 1406 e 1518	39
Figura 14 - Planta mostrando a convexidade da Praça Nova, lado sul, desde Santo Elói até à Porta de Carros - Fonte: (Arquivo Municipal do Porto, 1790), cota D-CDT/A3-165	46
Figura 15 - As principais operações, decorridas ou projetadas pela Junta das Obras Públicas, que constituíam o eixo norte-sul, ligando a Praça da Ribeira à Praça de Santo Ovídio e estrada para Braga. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck,) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 46)	53
Figura 16 - As principais operações correspondentes à expansão extramuros. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 48)	54
Figura 17 - O conjunto das principais operações realizadas pela Junta das Obras Públicas, a partir dos anos 60 do século XVIII. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 56)	54
Figura 18 - Relação que as ruas do Almada, dos Clérigos e de Santo António estabelecem com as igrejas da Lapa, dos Clérigos e de Santo Ildefonso, respetivamente - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 72)	56
Figura 19 - Os principais equipamentos públicos realizados pela Junta das Obras Públicas. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 58)	58
Figura 20 - A implantação dos principais conventos do Porto no território da cidade. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 68)	59
Figura 21 - Reinaldo Oudinot, “Planta das Obras da Barra do Douro, e do aumento projectado para conservar o seu melhoramento, e beneficiar a Fortificação; representa-se também a nova Planta para se edificar sobre o terreno que resulta das mesmas Obras” - [Janeiro de 1792] - Fonte: Arquivo IGP, CA-303 (pormenor).	61
Figura 22 - Reinaldo Oudinot, “Planta da Enseada de Masarellos, Suburbio da Cidade do Porto, em que se representa o Caes que, por Ordem de Sua Magestade, se edifica para o abrigo dos Navios, com as novas communicações, e mais dependencias do mesmo”, [ca. 1792] - Fonte: Arquivo IGP, CA-305 (pormenor).	62
Figura 23 – Planta da cidade do Porto de 1813, por George Balck - Fonte: AHMP	64
Figura 24 - Plano da Cidade do Porto de 1824, por José Francisco de Paiva - Fonte: AHMP	66
Figura 25 – Planta Topográfica da Cidade do Porto em 1839, por Joaquim da Costa Lima (Sampaio) - Fonte: AHMP	68
Figura 26 – Planta da Cidade do Porto de 1865 por Frederico Perry Vidal - Fonte: BNP	73
Figura 27 – Planta da cidade do Porto de 1892, de Augusto Gerardo Ferreira Teles - Fonte: ADP	76
Figura 28 - Projecto de Embelezamento da Cidade do Porto em 1889, pelo Engenheiro Carlos Pezerat - Fonte: AHMP	77
Figura 29 - Projeto da Avenida ligando as Praças da Liberdade e Trindade, realizado pela 3ª repartição da CMP - Fonte: AHMP	80
Figura 30 - O Projeto para a Avenida da Cidade de Barry Parker publicado em “The Builder” 1916 - Fonte: (Vale et al., 2013, p. 117)	81

Figura 31 – Plano de Melhoramentos segundo proposta de Augusto Cunha Morais, 1919 - Fonte: CMP	82
Figura 32 - Prólogo ao Plano da Cidade do Porto; Traça das Ruas Primárias da Cidade do Porto - Fonte: AHMP	84
Figura 33 - Prólogo ao Plano da Cidade do Porto; Esquisso de Reforma do Centro Atual da Cidade do Porto - Fonte: AHMP	88
Figura 34 – Proposta de Ligação entre a ponte D. Luiz e a Praça da Liberdade - Fonte: CMP	89
Figura 35 – Estudo desenvolvido por Muzio onde é possível visualizar os aspetos mais importantes do seu Estudo - Fonte: AHMP	90
Figura 36 — Cartograma do Plano Regulador da Cidade do Porto, relativo a Evolução Populacional - Fonte: CMP	92
Figura 37 - Cartograma do Plano Regulador da Cidade do Porto, relativo ao Clima - Fonte: CMP	92
Figura 38 – Planta do Plano de Melhoramentos de 1956 - Fonte: CMP	93
Figura 39 – Extrato do Livro sobre o Plano Diretor da Cidade do Porto 1962 - Fonte: edição da CMP/GU	95
Figura 40 - Extrato do Livro sobre o Plano Diretor da Cidade do Porto 1962 - Fonte: edição da CMP/GU	96
Figura 41 – Planta Síntese do Plano Geral de Urbanização, de 1987 - Fonte: CMP	98
Figura 42 – Planta Síntese do PDM de 1993 - Fonte: CMP	98
Figura 43 - Projeto do Porto comercial de Leixões por Adolpho Loureiro dos Santos Viegas (1907) - Fonte: (Botelho, Nuno Luís C. de S., maio 2014)	101
Figura 44 - A Foz do Rio Douro: atividade portuária na ausência de equipamentos portuários. O ancoradouro e o varadouro fluviais permitiam, ainda no início do século XX, a ligação, através de pequenas embarcações num serviço de vaivém, entre a rede de transportes marítimos e a rede terrestre - Fonte: Fotografia de autor anónimo (1890/1900).	103
Figura 45 – Áreas de intervenção do CHP – Porto Vivo - Fonte: SRU	114
Figura 46 – Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) da Zona de Intervenção Prioritária (ZIP) do CHP - Fonte: Porto Vivo - SRU	115
Figura 47 – Recorte da imprensa no período de ação do CRUARB - Fonte: (ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002], 08-04-1991)	119
Figura 48 - Da Alfândega ao Passeio Alegre - toda a Marginal vai ser renovada - Previstas vinte ações urbanísticas em que a Câmara do Porto vai investir mais de dois milhões de contos - Fonte: (ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002], 28-08-1997)	120
Figura 49 - Da Alfândega ao Passeio Alegre - toda a Marginal vai ser renovada - Previstas vinte ações urbanísticas em que a Câmara do Porto vai investir mais de dois milhões de contos - Fonte: (ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002], 28-08-1997)	121
Figura 50 - Marginal do Douro, projeto da responsabilidade do Arq.to Manuel Fernandes de Sá	121
Figura 51 – Marginal do Douro, projeto da responsabilidade do Arq.to Manuel Fernandes de Sá- Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)	122
Figura 52 – Praça da Batalha, projeto dos Arq. tos Adalberto Dias/Fernando Távora e José Távora - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)	123
Figura 53 – Área de Intervenção Oeste A, projeto dos Arq. tos Mercês Vieira e Camilo Cortesão - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)	124
Figura 54 - Área de Intervenção Oeste A, projeto dos Arq. tos Mercês Vieira e Camilo Cortesão - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)	125
Figura 55 – Passeio Atlântico, projeto dos Arq.to Manuel de Solà - Morales - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)	126
Figura 56 — Passeio Atlântico, projeto dos Arq.to Manuel de Solà - Morales - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)	127
Figura 57 - Proposta vencedora do Atelier Balonas e Menano para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Atelier Balonas&Menano	129
Figura 58 - Proposta vencedora do Atelier Balonas e Menano para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Atelier Balonas&Menano	130
Figura 59 - Proposta vencedora do Atelier Balonas e Menano para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Atelier Balonas&Menano	131

Figura 60 - Proposta (seção das escarpa das Fontainhas) vencedora do Atelier Balonas e Menano para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Atelier Balonas&Menano	132
Figura 61 - Proposta do Atelier Topos para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: AtelierTopos - Disponível em http://toposatelier.com/en/frente-ribeirinha-do-porto/ - acedido em 17-08-2014	133
Figura 62 - Proposta do Atelier Topos para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: AtelierTopos - Disponível em http://toposatelier.com/en/frente-ribeirinha-do-porto/ - acedido em 17-08-2014	134
Figura 63 - Proposta do Atelier Topos para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: AtelierTopos - Disponível em http://toposatelier.com/en/frente-ribeirinha-do-porto/ - acedido em 17-08-2014	135
Figura 64 - Visão Renderizada da Proposta de Cannatà&Fernades para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Cannatà&Fernades - Disponível em http://cannatafernandes.com/pt/ acedido em 20-07-2014	136
Figura 65 - Fotomontagens da Proposta de Cannatà&Fernades para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Cannatà&Fernades - Disponível em: http://cannatafernandes.com/pt/ acedido em 20-07-2014	137
Figura 66 - Proposta de Searle x Waldron Architecture para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Searle x Waldron Architecture - Disponível em http://sxwa.com.au/OPORTO-RIVER-EDGE acedido em 17-09-2017	138
Figura 67 - Proposta de Searle x Waldron Architecture para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Searle x Waldron Architecture - Disponível em http://sxwa.com.au/OPORTO-RIVER-EDGE acedido em 17-09-2017	139
Figura 68 - Proposta de Searle x Waldron Architecture para o <i>Riverine Oporto 2007</i> - Fonte: Searle x Waldron Architecture - Disponível em http://sxwa.com.au/OPORTO-RIVER-EDGE acedido em 17-09-2017	140
Figura 69 - Bilbao em 1442, segundo Juan E. Delmás (1820-1892) - Fonte: (Serra, 2011b, p. 4)	143
Figura 70 - Plano de Ensanche da Vila de Bilbao em 1876 - Área de Urbanismo do Ayuntamiento de Bilbao - Fonte: (Serra, 2011b, p. 6)	144
Figura 71 - Plano de Ampliação Ensanche da Vila de Bilbao, 1904 - Área de Urbanismo do Ayuntamiento de Bilbao - Fonte: (Serra, 2011b, p. 7)	145
Figura 72 - Plano Geral de Ordenamento Urbano de Bilbao, 1994 - Fonte: Ayuntamiento de Bilbao (Serra, 2011b, p. 27)	148
Figura 73 - Espaços de Oportunidade - Fonte: Diputación Foral de Bizkaia - Fonte: (Serra, 2011a, p. 37)	150
Figura 74 - Desenvolvimento metodológico do Plano Estratégico de 1992 - Fonte: (Serra, 2011b, p. 32)	151
Figura 75 - Abandoibarra - Fonte: DigitalCities Disponível em: http://www.uclg-digitalcities.org/app/uploads/old-blog/abandoibarrafotofinish_mg_5353_fa0268.jpg	161
Figura 76 - Galindo - Barakaldo - Fonte: BilbaoenConstrucion Disponível em: https://bilbaoenconstruccion.files.wordpress.com/2012/11/urbangalindofinal.jpg	164
Figura 77 - Figura tridimensional do Plano Diretor da Cidade Hafen - Fonte: KCAP, Rotterdam, 2001	167
Figura 78 - Estudo de "Volkwin Marg" - "Vision Hafencity" - Fonte: gmp Architects von Gerkan, Marg and Partners	169
Figura 79 - HafenCity Hamburg GmbH, estrutura de gestão de projetos e de governança - Fonte: (OECD, 2010, p. 366)	170
Figura 80 - Elbphilharmonie da dupla de arquitectos Herzog & de Meuron - Fonte: Hafen City Hamburg GmbH	174
Figura 81 - Espaço público em Hafencity - Fonte: HafenCity Hamburg GmbH	176
Figura 82 - A relações entre Portos e Cidades - Fonte: (Hoyle 1997-1998, p. 268)	184
Figura 83 - Planta da cidade do Porto de 1813, por George Balck - Fonte: AHMP	211
Figura 84 - Plano da Cidade do Porto de 1824, por José Francisco de Paiva - Fonte: AHMP	212
Figura 85 - Planta da Cidade do Porot em 1833 - W. B. Clarke - Fonte: AHMP	212
Figura 86 - Planta Topográfica da Cidade do Porto em 1839, por Joaquim da Costa Lima (Sampaio) - Fonte: AHMP	213
Figura 87 - Planta da Cidade do Porto de 1865 por Frederico Perry Vidal - Fonte: BNP	214
Figura 88 - Extrato da Carta Topográfica da cidade do Porto em 1892 de Telles Ferreira - Fonte: AHMP	215
Figura 89 - Planta da Cidade do Porto 1903 - STCMP - Fonte: AHMP	215
Figura 90 - Planta da Cidade do Porto 1940 -1942 - Fonte: AHMP	216
Figura 91 - Extracto da Planta Cartográfica da década de 1940 - Fonte: CMP	216
Figura 92 - Extrato da Planta da Cidade do Porto 1941-1951 - Fonte: AHMP	217
Figura 93 - Fotoplano de 1958 - Fonte: AHMP	217

Figura 94 – Extrato da Planta Cartográfica da década de 1960 - Fonte: AHMP	218
Figura 95 – Extrato da Planta Cartográfica de 1979 - Fonte: CMP	218
Figura 96 - Extrato da Planta Cartográfica de 1998 - Fonte: CMP	219
Figura 97 - Extrato da Planta Cartográfica mais actual (2015) - Fonte: CMP	219

ÍNDICE DE TABELAS E QUADROS

Tabelas e Quadros 1 - Distribuição das novas fábricas pelas freguesias da cidade (1857-1899) - fonte AGCP (Cordeiro, 1996, p. 326)	71
Tabelas e Quadros 2 - O projecto “Viver no centro histórico” - Fonte: (Pereira, 2008, p. 45)	111
Tabelas e Quadros 3 - Esquema representativo das figuras de gestão, planeamento nos últimos anos no CHP - Fonte: Porto Vivo – Sru	117
Tabelas e Quadros 4 – Três Gerações de Políticas Urbanas no Porto - Fonte: (Queirós, 2007, p. 105)	117

GLOSSÁRIO

ACRRU - Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística
ADIF - Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
ADP - Arquivo Distrital do Porto
AGCP – Arquivo do Governo Civil do Porto
AHMP - Arquivo Histórico Municipal do Porto
AIP - Área de Intervenção Prioritária
ANTT - Arquivo Nacional da Torre do Tombo
ARU - Área de Reabilitação Urbana
BPMP - Biblioteca Pública Municipal do Porto
CEU - Conselho Europeu de Urbanistas
CHP – Centro Histórico do Porto
CIAM - Congresso Internacional de Arquitetura Moderna
FDZH - Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica
FEVE - Ferrocarriles de Vía Estrecha
ICOMOS - International Council on Monuments and Sites
IHRU - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana
PDM – Plano Diretor Municipal
PE - Plano Estratégico
PGCHP – Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto
PGU - Plano Geral de Urbanização
POLIS - Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental de Cidades
PRAUD - Programa de Recuperação de Áreas Urbanas Degradadas
RENFE - Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles
SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense
TERCUD - Centro de Estudos do Território, Cultura e Desenvolvimento
UNESCO - Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura
ZEP – Zona Especial de Proteção
ZIP - Zona de Intervenção Prioritária

CAPITULO I

Capítulo I - **INTRODUÇÃO**



Figura 2 - Charles Napier Hemy (1841-1917) Oporto óleo sobre tela, 1881 Museu Romântico Porto (Hemy, 1881)

“A memória de cidades portuárias reporta a tempos em que um dos principais elos de ligação entre cidades era água através da qual se fomentavam as trocas comerciais, o movimento de populações e a partida para novos territórios” (Guimarães, 2006 ou 2007)

1.1 **CONTEXTUALIZAÇÃO E JUSTIFICAÇÃO DA INVESTIGAÇÃO**

Quem percorre a frente ribeirinha do Porto de Poente para Nascente, compreende com alguma facilidade que está perante um conjunto de diferentes realidades, quer temporais, quer morfológicas de cidade construída.

Também percebe, quer através do espaço público que intermedeia a relação com o rio, quer na realidade geomorfológica, bem como nas muitas obsolescências espaciais, a complexa e diversificada “relação” da cidade com a sua frente de Água.

A constatação que predomina, é de que a cidade do Porto, negligencia um dos seus maiores valores patrimoniais; a privilegiada relação paisagística, com o Rio Douro.

Este elemento “geomorfológico” , muitas vezes negligenciado, é aqui identificado, como potencializador de novas dinâmicas de espacialidade urbana, numa cidade, com duas frentes de água de diferenciadas características, fluvial e marítima.

É na sentida e notada premência de uma intervenção, que requalifique, revitalize e potencialize, o espaço de intermediação (enquanto espaço público), entre o seu consolidado Centro Histórico e o seu elemento paisagístico enquadrador - o rio Douro, e num registo de continuidade e interligação com outras ações já aí iniciadas e/ou concluídas, que a presente dissertação procura, numa primeira fase identificar os processos e dinâmicas relacionais, entre a cidade do Porto e a sua frente de água Fluvial.

Em concreto a articulação, entre a realidade morfológica da cidade Histórica e a realidade do espaço público ribeirinho com a sua frente de água, quer nos seus componentes históricos (espaço/tempo), quer nas formas de apropriação, culturais, sociais ou económicas.

Pretende-se, também compreender, por comparação referenciada e partindo da realidade experienciada na Cidade do Porto e no(s) modelo(s) de desenvolvimento urbano por si adotado(s), outros processos de planeamento, desenvolvimento e atuação, de recuperação/revitalização de zonas ribeirinhas, em execução ou já concluídos, em cidades com frentes de água de diferenciadas características, como são os casos referenciais de Bilbao (Ria 2000) e Hamburgo (*Hafencity*).

O estudo destes referenciais, sustentado numa análise comparativa, enquadra como objetivo principal, perceber as relações, entre as realidades, catalisadoras dos processos atuação urbanística, as realidades dos territórios de atuação e as realidades das morfológicas conformantes, como determinísticas, do tipo de operação, da sua escala, bem como dos processos e formas de atuação.

O contributo da tese centra-se pois na questão da necessária intervenção no espaço intermediador cidade/rio, cuja escala o aproxima, de outras

intervenções operadas no mundo, assentes na recuperação de áreas ribeirinhas, para o uso público, num entendimento da importância do espaço público como potencializador da recuperação de zonas decadentes das cidades.

1.2 **ESTADO DA ARTE**

Como tema, as frentes de água, (Waterfronts), tem a sua génese no final do séc. XX, quando alguns arquitetos e urbanistas procuraram encontrar formas de resolver os problemas urbanísticos criados pelo abandono de portos e consequente retirada da atividade industrial das suas imediações.

Com consequência, nas últimas décadas surgiu, abundante e variada literatura onde se reflete e debate sobre os sucessos e os fracassos destes projetos relacionados com as frentes de água, sendo numa primeira fase as compilações de maior sucesso, oriundas principalmente dos Estados Unidos da América, podendo-se referir:

Ann Breen e Dick Rigby em **“The New Waterfront: A worldwide Urban Success Story”** (1996), analisam diferentes casos de estudo, estratificando-os de acordo com o princípio estratégico principal (funções ancora principais) que representam; comerciais, residenciais, recreativas, inovação, cultura, etc.

Vítor Matias Ferreira e Francesco Indovina em **“Cidade da Expo’98”** (1999) questionam a forma como a cidade de Lisboa teve em consideração a questão das frentes de água, no sentido direto da realização da Expo’98, mas também num sentido mais alargado, á escala mundial. Trata-se, pois, de uma sumula de artigos de diversos autores numa abordagem pessoal sobre a componente urbana das frentes de água de uma forma genérica, sendo que numa segunda parte se centram especificamente no projeto da Expo’98 e no seu carácter ocasional.

F. João Guimarães em a **“Cidade Portuária, o Porto e as suas constantes Mutações”** (2006) analisam a evolução histórica de diversos portos mundiais, explanando posteriormente os projetos de reconversão das frentes de água dessas cidades, tentando explicar os motivos de sucesso de alguns projetos, e os

de insucesso de outros, explorando as características históricas, legislativas, geográficas e culturais dessas intervenções urbanas nas frentes de água.

Sob Coordenação de **Nuno Portas** “**Cidades e Frentes de Água**” (1998), é no essencial uma compilação de casos de estudo, onde são apresentadas várias cidades portuárias onde se realizaram “projetos inovadores” para recuperar as suas frentes de água.

Também a perceção do processo histórico, que levou á autonomização e distinção do projeto urbano, como disciplina de intervenção na cidade se tornou importante no nosso estudo, tendo encontrado algumas respostas em:

Victoriano Sainz Gutiérrez em “**El proyecto urbano en España: Génesis y desarrollo de un urbanismo de los arquitectos**” (2006) revela-nos através de uma visão histórica a evolução do urbanismo e da arquitetura da cidade na segunda metade do século XX perante a crise dos modelos de cidade apresentados pelo Modernismo. Dentro de um enquadramento das várias correntes surgidas faz uma aproximação, através do estudo da morfologia em Itália, França e Espanha, revelando-se particularmente importante para a compreensão do que é o Projeto Urbano, explicando não só os fundamentos da sua génese, ligado a uma necessária compreensão de uma nova realidade urbana, mas também permite perceber em que medida este poderá ser o instrumento necessário para responder ao grau de complexidade urbana das áreas metropolitanas. A base do estudo do autor centra-se compreensivelmente no caso Espanhol, abordando o tema do planeamento que está, neste contexto, intimamente ligado ao aparecimento de uma via de Projeto de arquitetura da cidade. As referências a vários autores, nomeadamente nos contextos Italianos e Espanhol, permitiram o entendimento de alguns aspetos fundamentais relativos a nova dimensão da cidade, a cidade-região, assim como as questões de morfologia e tipo, bem como contextualizar a complexidade dos inúmeros fatores e atores entre outros, cuja ação no contexto urbano, permitem explicar a essência do Projeto Urbano.

Joan Busquets em “**Barcelona, la construcción Urbanística de una Ciudad Compacta**” (2004) procede a uma descrição da histórica urbanística da cidade de Barcelona, desde a sua origem, apresentando, os diferentes projetos e operações de configuração urbanas, que foram fundamentais quer na génese e formação da

cidade, bem como, na a estruturação urbana atual, quer nas dimensões físicas da cidade no contexto territorial podem ter definido o sistema económico e social de Barcelona.

Richard Rogers em **“Cities for a Small Planet”** (2001), cujo livro baseado nas suas conferências de Reith em 1995, apresenta-nos a uma visão programática daquilo que deve ser o futuro das nossas cidades.

A sua análise centra-se na sua visão de que, quer a arquitetura quer o planeamento, tem uma importante tarefa a desempenhar na construção das cidades do futuro. Cidades essas, cuja construção deverá ser ancorada num planeamento sustentável, o qual deverá ter como primordial, o respeito pelas necessidades dos cidadãos, proporcionando a criação de espaços urbanos de qualidade onde as preocupações ecológicas devem ter lugar de forma a preservar como legado para gerações vindouras.

Aldo Rossi em **“A arquitetura da Cidade”** (2001), mantém-se fiel, ao sentido da sua continua pesquisa, de afirmação da arquitetura como ciência urbana. Identifica o livro, como um “um projeto de arquitetura”, onde se propõe um olhar sobre a cidade, analisando os processos de transformação da mesma. Para tal propõe uma aproximação em quatro partes aos “factos urbanos” destacando-se a importância das duas primeiras, onde Rossi trata de problemas de descrição e classificação focando o seu estudo nos “tipos”, para em seguida focar-se nas questões de estrutura e morfologia. Tal como as «partes da cidade», o livro é um «texto por partes», onde aborda também, questões como da historicidade do tecido urbano, relacionando-a com a apropriação humana e memória coletiva.

Relativamente á **Morfologia urbana**, os contributos iniciais estão referenciados em estudos no âmbito da geografia, mas através do **CITTA** e das imensas publicações dos **ISUF** é possível encontrar muito conhecimento relevante a esta considerada ferramenta de estudo e análise do crescimento urbano.

J. Manuel Pereira de Oliveira em **“O Espaço Urbano do Porto – condições naturais e desenvolvimento”** (2007) apresenta-nos uma visão, indispensável para a compreensão da evolução urbana da cidade do Porto até ao início dos

anos 70 do séc. XX. Sendo um estudo sistemático de carácter geográfico, o autor promove a sua ligação com o tempo histórico, fazendo uma referenciação espacial através da cartografia, associada à morfologia urbana, funcionalidades e usos.

Um outro contributo para o desenvolvimento desta tese foi o livro **“A evolução das formas urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX”** de **Vítor Manuel A. Oliveira, (2013)** que nos permite ter um enquadramento teórico e metodológico da disciplina de morfologia urbana, identificando a génese, desenvolvimento e caracterização das abordagens dominantes nesta área do conhecimento. Elabora uma matriz de análise ao estudo das duas maiores cidades do país, Lisboa e Porto, e caracterizando os seus processos de crescimento, identificando-os com uma padronização assente numa matriz temporal de carácter histórico. O livro analisa ainda a importância do planeamento na criação das formas urbanas da cidade, desde a figura do Plano Geral de Melhoramentos até ao actual Plano Diretor Municipal, onde é possível identificar os momentos mais marcantes da construção morfológica da cidade do Porto.

Teresa Barata Salgueiro, com o seu livro **“A Cidade em Portugal” (1999)**, procede a uma análise às características morfológicas das cidades Portuguesas, no contexto da sua evolução histórica, relacionando-as com os condicionamentos (legislativos, políticos) urbanísticos da configuração territorial. Faz também uma análise da organização funcional do espaço urbano explicando os mecanismos da sua apropriação pelas diferentes atividades e grupos sociais. Por fim e mais importante para o nosso estudo aborda a questão das mutações que as transformações da cidade tem sobre zonas centrais, o valor patrimonial histórico (envelhecimento, degradação, etc.)

1.3 **ESTRUTURA O TRABALHO**

A presente dissertação estrutura-se em cinco partes ou capítulos, sendo que o primeiro, o capítulo introdutório, aquele onde se explana os objetivos da presente dissertação e se identifica o estado da arte relativamente ao tema em estudo, bem como identifica a estrutura de conteúdos e seu enquadramento final.

No segundo capítulo, são abordadas questões de interesse mais teórico, nomeadamente as relativas a uma necessária interdisciplinaridade, que possibilite um conhecimento mais capaz, nas abordagens de planeamento e atuação na cidade, bem como as relativas ao enquadramento devido das estratégias, em atuações de Reabilitação/Requalificação Urbana, mas também relativamente ao conceito devido de espaço público.

No terceiro capítulo procede-se no contexto disciplinar da história urbana, á identificação dos “grandes gestos” da construção da cidade do Porto, contextualizados no seu tempo histórico, de forma a compreender o sentido prevalecente da morfologia da «Cidade Herdada», na definição das realidades ribeirinhas.

No quarto capítulo são analisados e caracterizados os dois casos de estudo referenciais ao Porto, no caso, Bilbao e Hamburgo, tentando-se compreender os processos, que estão por trás da formação das suas frentes de água, bem como os processos de planeamento e gestão que lhes estão inerentes.

No quinto capítulo, procede-se á análise comparativa dos casos de estudo através da qual, se pretende determinar paralelismos e dissonâncias, entre as realidades referenciais apresentadas e o objeto de estudo, servindo essa análise á formulação das considerações finais do estudo.

O capítulo seis e sete integram respetivamente a Bibliografia e os Anexos do trabalho, onde se incluem, plantas da Cartografia urbana da cidade entre 1813 e 2008, normalmente utilizadas no planeamento urbano da cidade.

CAPITULO II

Capítulo II - **QUESTÕES PRÉVIAS**

2.1 **A CIDADE**

“Para compreender o sentido de hoje, é necessário percorrer o sentido dos modelos urbanos do passado, no que se reporta à razão dos seus grandes gestos na produção urbana, ou Arquitetura da Cidade, interiorizando os seus momentos mais intensos” (Moraes, 2007)

A necessidade do conhecimento dos processos identitários de génese, construção e transformação urbana da cidade, a chamada “memória urbana”, remete-nos hoje, para uma necessária relação interdisciplinar entre as áreas do conhecimento que se debruçam sobre o estudo das questões urbanas, destacando-se entre elas, a História, nas suas várias áreas de especialização ligadas à formação das cidades, História da Arte, História da Arquitetura, História do Urbanismo, bem como a Arquitetura, o Urbanismo ou a Geografia.

A recuperação desta memória das cidades, quer a da sua génese, quer a da construção da sua identidade urbana, não só se tornou possível, através da análise das da sua Morfologia (das permanências e das invariantes), mas também através de outro tipo registos, relacionados com as áreas política, económica, social e cultural e que entre outros contributos, permitem contextualizar, os testemunhos do passado, que permanecem estratificados no verdadeiro palimpsesto¹, que são as «Cidades Herdadas»².

Assim a construção da Morfologia urbana da «Cidade Herdada», revela-se através das suas memórias, quer as da ação de apropriação humana na forma social, política, económica e cultural, as quais designaríamos por memória imaterial, assim como naquelas refletidas pelo seu edificado e respetivas relações de articulação com espaço público, a qual designaríamos por memória material, ambos importantes arquivos urbanos para a sua perceção.

1 - (...) esses pergaminhos que não mudam, mas que acolhem sucessivamente escritas diversas. Ascher (2010, p. 28)

2 - Considero aqui, “Cidade Herdada” como aquela que transporta as inerências, as invariantes e permanências da “Cidade Histórica” (aquela que anterior aos processos produtores da revolução industrial refletia os princípios urbanos clássicos da cidade iluminista) complementada pelos processos transformadores, extensivos e fragmentários da “Cidade Industrial” .

Sintetizando, a «Cidade Herdada», não é mais de que a evidenciação de um processo, com origem no tempo passado, que integra, quer as dinâmicas inerentes, á sua materialização espacial, funcionalidade e articulação urbana (morfologia), assim como aquelas relacionadas com o carácter múltiplo das formas da sua continuada apropriação, quer os de ordem social, como os de ordem económica ou cultural, refletidos num continuo processo de transformação urbana, a cuja emergência o tempo deu uma reconhecida importância.

Reveste-se por isso de grande importância identificar e reconhecer o carácter heterogéneo dessas dinâmicas produtoras e conformadoras das morfotipologias urbanas, quer no contexto do seu tempo “histórico”, quer no contemporâneo, de forma a se poder obstar, no âmbito do atual contexto de oportunidades, em ações de reabilitação do Património Arquitetónico e Urbano, aos processos de degenerescência e obsolescência urbana, quer das zonas centrais de características históricas (vulgo centros históricos), quer dos seus anéis de expansão, de forma a adequa-los ás realidades e necessidades atuais, provendo-lhes padrões de qualidade urbana, num devido sentido de continuidade, através do seu reuso - recuperando, regenerando e requalificando.

Será a análise destes processos de produção e recomposição da cidade herdada que permitirá o enquadramento, quer das estratégias de intervenção no sentido, de “o que fazer” , através da contextualização com as “condições de intervenção por referência ao conjunto de problemas” que a atravessam, “definindo prioridades estratégicas para inverter os processos de degradação do edificado, e de fragilidade social, funcional e económico”, quer também das formas de operacionalização, dessas mesma estratégias, o “como fazer” , através da identificação de instrumentos capazes de desenvolverem dinâmicas de criação e transformação que permitam “influenciar de forma duradoura os processo de reabilitação”³.

3 - (Branco, 2006, p. 36)

2.2 ESPAÇO (INTERMEDIADOR) PÚBLICO

“El espacio público nos interesa principalmente por dos razones. En primer lugar, porque es donde se manifiestan muchas veces con más fuerza las crisis de "ciudad" o de "urbanidad". Por lo tanto, parece ser el punto sensible para actuar si se pretende impulsar políticas de "hacer ciudad en la ciudad". Y, en segundo lugar, porque las nuevas realidades urbanas, especialmente las que se dan en los márgenes de la ciudad existente, plantean unos retos novedosos al espacio público: la movilidad individual generalizada, la multiplicación y la especialización de las "nuevas centralidades", y la fuerza de las distancias que parecen imponerse a los intentos de dar continuidad formal y simbólica a los espacios públicos”⁴. (Borja, Ciutat real, ciutat ideal. Significat i funció a l'espai urbà modern. Barcelona/1998, p. 14)

Como referido na introdução, a importância assumida, pelo espaço de intermediação da Cidade/Rio, como determinante para a construção de uma renovada importância centralizadora da «Cidade Herdada», levanta questões relativas á sua perfeita delimitação.

Como caracterizar este espaço de intermediação, da cidade Herdada com a sua frente de água e que historicamente se constituiu como uma “interface” , em primeira instância com o rio como limite e posteriormente, com o mundo, tendo o rio como condutor, permitindo estender a cidade para lá desse limite.

A perda da sua função portuária, nos fins do sec. XIX, o deslocamento funcional para uma estrutura construída de raiz, espacialmente mais habilitada e afastada do aglomerado urbano, condicionou-o a uma condição de espaço sobrança, expectante, cuja resiliência, lhe permitiu ir integrando funções, cuja heterogeneidade decorria das diversas formas de apropriação, que lhe foram caracterizando a morfologia, que ainda hoje carrega.

Desde a linearidade da sua condição, imposta por uma geomorfologia granítica, que se adensa a nascente e dilui para poente, até á sua integração na

4 - (tradução própria) “O espaço público interessa-nos especialmente por dois motivos. Em primeiro lugar, porque é onde se manifesta mais vezes e com mais intensidade a crise da "cidade" ou de "urbanidade". Por conseguinte, parece ser o ponto sensível de atuação, quando se pretende promover políticas de "fazer cidade na cidade". Em segundo lugar, porque as novas realidades urbanas, especialmente as que produzem nas periferias da cidade existente, representam novos desafios para o espaço público: a mobilidade individual generalizada, a multiplicação e a especialização das "novas centralidades", assim como a força das distâncias, que parecem impor-se á vontade de dar continuidade formal e simbólica aos espaços públicos

centralidade morfológica da “cidade herdada”, que predomina o “espaço público” , esse elemento estruturante da forma urbana que congrega em si duas dimensões, uma de carácter físico-espacial, e outra simbólica de carácter sociocultural.

Um espaço de uso coletivo cuja inerência jurídica de posse, acesso e uso público, estrutura e articula a morfologia urbana, contrapondo-se ao espaço de condição privada, mas cuja condição pública, (de espaço público) só se valida, na sua dimensão simbólica, de lugar de encontro e representação, da heterogenia social e cultural, de expressões (atos, atividades e atitudes sociais) coletivas ou individuais diversas.

Um espaço onde as “relações entre os habitantes e entre o poder e a cidadania se materializam e se expressam” como “(...) *na conformação das ruas, das praças, nos parques, nos locais expressão de cidadania, nos monumentos*” ou, na “*cidade entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos – quer sejam estes ruas e praças, quer sejam infra estruturas de comunicação (estações de comboio e autocarros), áreas comerciais, equipamentos culturais ou ainda espaços de uso coletivo devido á progressiva apropriação das pessoas – espaços que permitem o passeio e a convivência, que ordenam cada zona da cidade dando-lhe sentido e que são a expressão física do sentido coletivo e da diversidade social e cultural*”⁵.

Em suma o espaço público “(...) é ao mesmo tempo o espaço principal do urbanismo, da cultura urbana e da cidadania. É um espaço físico, simbólico e político” ⁶.

Um espaço cuja «importância, tornou-se ainda mais perceptível, nos períodos de perda dos valores universais da cidade, quer no séc. XIX, quer no séc. XX (problemas da cidade moderna), quer mesmo na anunciada mas sempre suplantada “morte das Cidades” do séc. XXI, de autores como, Jane Jacobs(em 1973) , Françoise Choay (em 1994), Marshall Bauman (1991) na sua referência de que “tudo que é sólido se dissolve no ar” ou ainda em Harvey (1996) devido á “dinâmica objetiva do capitalismo urbanicida que necessita de destruir para acumular” , ou na “cidade fragmentada” de Jonathan Barnett (1996), na “The Edge City” de Joel Garreau (1991), na “cidade difusa ou sem limites” de Francesco Indovina (1991) ou Michele Sernini (1996), ou

5 - (Borja & Muxi, 2000, p. 8)

6 - (Borja & Muxi, 2000, p. 8)

ainda na “Metápolis” de François Ascher(1995) , o espaço público volta sempre a ter o carácter de salvador da “cidade existente” , assumindo o seu papel de “agregador da cidade” , em quase todas as apostas de revitalização urbana»⁷.

Assim o espaço público apresenta-se como um barómetro, como um indicador da qualidade urbana, mas também como um instrumento privilegiado de ação política de fazer cidade, quer na requalificação de periferias, na manutenção e renovação de antigas centralidades, bem como na produção de novas, mas também como elemento capaz de “costurar” tecidos urbanos diferenciados ou ainda na sua capacidade de integração de infraestruturas⁸.

7 - (Borja & Muxi, 2000, p. 9)

8 - (Borja & Muxi, 2000, p. 9)

CAPITULO III

Capítulo III - **PORTO – PROCESSOS DE FORMAÇÃO**

3.1 **QUESTÕES DE GÊNESE – A CIDADE PORTUGUESA**

Sendo o Porto uma cidade portuguesa, torna-se importante contextualizá-la no âmbito de uma matriz de concepção espacial de características iminentemente portuguesas e das suas diferentes influências, para se perceber o concreto sentido de algumas das suas características intrínsecas.

Segundo Teixeira o urbanismo português representa uma síntese de diferentes concepções de espaço, sendo que estas, são verificáveis nas características morfológicas específicas das suas cidades, tornando-as distintas das cidades de outras culturas, sendo que essas especificidades caracterizam – se:

Quer, pela implantação e estruturação no território

- No cuidado com a escolha dos locais, dos núcleos iniciais, selecionando preferencialmente os topograficamente dominantes.
- Na íntima articulação dos traçados das cidades com as particularidades topográficas locais.
- Na sua estruturação em núcleos distintos, com malhas urbanas diferenciadas, correspondendo cada uma delas a diferentes unidades de crescimento.
- Na localização dos edifícios singulares em sintonia com a topografia, e o importante papel destes edifícios na estruturação dos traçados urbanos;
- Na lenta estruturação formal das praças urbanas, associadas a diferentes núcleos geradores e a funções distintas.
- Na constância da estrutura de loteamento e das tipologias de construção a ela associadas, ao longo do tempo.
- Quer pelo seu planeamento, desenho e construção, onde:
- Verificamos que, no processo de planeamento e de construção da cidade, esta é sempre projetada no sítio e com o sítio, significando

isto, que mesmo que a cidade se desenvolva gradualmente, ou se desenvolva a partir de um plano pré-definido, o seu traçado apenas se concretiza no confronto com a estrutura física natural do território.

- Em todas as cidades portuguesas encontramos articuladas uma componente vernácula e uma componente erudita.

A componente vernácula identifica a cidade construída sem o recurso a técnicos especializados, onde se observa uma relação mais estreita, do traçado urbano com as características topográficas dos seus locais de implantação. Este modelo de cidade, mais «orgânica», menos regular, tende a ser estruturado fundamentalmente a partir de funções e de edifícios singulares, civis ou religiosos, situados em locais proeminentes da malha urbana. Estes edifícios localizados em posições dominantes assumem uma importância primordial, dando sentido e estruturando os espaços urbanos envolventes.⁹

A componente erudita da cidade, geralmente associada ao poder devido a participação de técnicos especializados, no seu desenho, é verificável, quer nos traçados regulares medievais dos séculos XIII e XIV, nos traçados modernos dos séculos XV e XVI, nos traçados urbanos ligados às fortificações do século XVII, assim como nos traçados iluministas dos séculos XVIII. Construída de acordo com um esquema racional planeado, este tipo de cidade tende a uma maior regularidade, apresentando traçados urbanos estruturados segundo uma ordem geométrica pré-definida, onde se inserem os diferentes tipos de edificado e de funções, regulando, não só os edifícios, mas também o traçado do espaço urbano.¹⁰

Assim, pode-se afirmar que a conceção espacial da cidade portuguesa está diretamente relacionada com o modo, a forma e o momento da construção da própria cidade, ou seja, com as circunstâncias culturais, históricas ou geográficas e, sobretudo, com a existência de um maior ou menor controlo central, associado ao poder.

9 - (Teixeira, n.d)

10 - (Teixeira, 2009)

O certo é que, em resultado da sobreposição e articulação das componentes vernácula e erudita ao longo dos séculos, as nossas cidades são o resultado da “síntese destas duas concepções de espaço” .

3.2 **PORTO - DO MEDIEVO AO RENASCIMENTO**

Pretende-se neste capítulo, obter uma visão geral dos processos de génese da cidade Medieval, identificando os elementos estruturadores e modeladores da sua construção, cuja sedimentação no seu tecido urbano, determinaram de uma forma permanente, quer a sua morfologia, quer toda a dinâmica evolutiva de concepção, construção e transformação.

Dessa visão geral, feita da leitura diacrónica dos gestos mais importantes concretizados na cidade, pretende-se deduzir, numa conclusão final os elementos estruturadores e modeladores, assim como entender a realidade urbana, nas zonas mais próximas ao Rio.

3.2.1 **CIDADE ALTA E CIDADE BAIXA**

A afirmação da importância do Porto como local remonta ao período Romano, como estratégica travessia entre o Noroeste Peninsular e o Sul do território e onde dois locais assumiram importância dual devido às suas condições naturais.

A zona mais baixa, próxima da foz do rio de vila, (nas proximidades da atual ribeira) como a mais favorável para a travessia e o morro da Pena Ventosa como local de chegada e ponto estratégico para defesa da travessia.

Esta dualidade será transversal no tempo, marcando a cidade na sua morfologia, na sua administração (Igreja/monarquia), no seu desenvolvimento económico, na sua estratificação social, mas também determinará o sentido e a forma da sua estruturação e evolução urbana.

Constatando esta realidade como comum á génese de muitas das cidades portuguesas, Salgueiro ¹¹ afirma que estas “apresentam uma dualidade morfológica bem marcada e é possível contrapor a zona alta, onde sempre estava o castelo, à zona baixa, frequentemente designada por Ribeira” e continuando explica que, “por vezes, esta dualidade é produto da ligação de dois núcleos inicialmente individualizados, um com um sítio alcandorado e outro portuário, como (...) parece estar subjacente à formação do Porto (Pena Ventosa ou cidade do Bispo, por um lado, Miragaia e Ribeira, por outro)”¹².

No caso do porto esta dualidade era verificável na arquitetura de dois edifícios que além de se identificarem “como emblemas funcionais dessa centralidade repartida entre a zona alta e a zona baixa”¹³, caracterizavam também os poderes vigentes no burgo, verificável quer na sua singularidade, materialidade, assim como na sua tipologia e funcionalidade, deixando claro, “que pertenciam a iniciativas excecionais – a Sé Catedral ao bispo e a Alfândega ao rei”.¹⁴

Além desta particularidade, cujo determinismo derivava de condicionantes territoriais (topografia), políticas e sociais, outra determinava a morfologia urbana do burgo portuense.

Referenciada, desde aproximadamente o século XI, a primeira muralha acompanhava na sua função defensiva, as irregularidades da topografia, definindo numa forma orgânica, a sua delimitação do burgo, que para além da Sé Catedral, construída entre os séculos XII e XIII, e do núcleo populacional fixado na sua proximidade, desenvolveu um conjunto de equipamentos públicos próprios dos espaços urbanos deste período, como o Paço Episcopal (do séc. XIV), a Audiência Eclesiástica, a Alfândega do Bispo, o Cemitério do Bispo, a Sinagoga das Aldas, Casa do Concelho (recuperada pelo Arquiteto Távora), a Casa da Almotaxaria e os Açougues (do bispo, do povo e o do concelho).

Quatro portas permitiam a ligação com o exterior, e estruturavam na sua relação, as principais vias do burgo amuralhado:

11 - (Salgueiro, 1999, p. 158)

12 - (Salgueiro, 1999, p. 158)

13 - (Vale et al., 2013, p. 17)

14 - (Vale et al., 2013, p. 17)

- A porta de Santa Ana; a porta da Mentira; a porta da Vandoma e a porta de São Sebastião. A porta de Vandoma em frente à actual Rua Chã, era de maior importância e também a mais larga, permitindo dessa forma entrada de carroças e de carros.
- A porta de S. Sebastião que se situava nas proximidades da antiga Casa da Câmara.
- A porta de Sant'Ana ou Arco de Sant'Ana, na Idade Média também conhecida por o Portal, na Rua de Sant'Ana.
- E por fim, a porta das Mentiras, a partir do século XIV denominada porta de Nossa Senhora das Verdades, que se situava nas Escadas das Verdades.(Queirós, 2014, Sec1:139)



Figura 3 - Portas da Cidade Alta – a) porta da Vandoma b) porta de São Sebastião c) porta de Sant'Ana d) porta da Mentira

Foi através destas portas e nos velhos caminhos utilizados “devido à sua suave inclinação”,¹⁵ que se definiram os principais eixos viários, determinantes na relação do burgo com os territórios extramuros, nomeadamente com os que, junto ao rio Douro e na foz do rio de Vila, se desenvolveram desde o período romano, em simultâneo com a “cidade alta”, a Ribeira e Miragaia, que conjuntamente formavam a chamada “cidade baixa”.

Em finais do séc. XII, inícios do séc. XIII, o burgo revelava-se já um espaço acanhado,¹⁶ verificando-se um adensamento no edificado “ao longo dos caminhos que tomam as direções das portas da muralha, assim como nos arrabaldes”,¹⁷ nomeadamente em “Cimo de Vila, Souto e Pelames, e áreas marginais do Douro, Lada, Ribeira, S. Nicolau, Reboleira e Miragaia”.¹⁸

Como eixos mais importantes das ligações com o exterior, neste período, de referir no sentido norte, o caminho de ligação ao arrabalde de S.to Ildefonso através da porta da Vandoma, e no sentido sul na direção da “cidade Baixa”, o percurso definido desde a porta de S. Sebastião, pela Rua Nova (atual rua Escura), Rua da Banharia e Rua dos Mercadores, e “no qual se foi desenvolvendo uma malha urbana de cariz orgânico”¹⁹, durante o século XIII.

Três importantes aglomerações sobressaíam, marcando o desenvolvimento do burgo neste período: o morro da Pena Ventosa, a zona de Miragaia, e a zona da Ribeira, sendo que esta última era a zona de maior atividade comercial²⁰, refletindo a abertura das ruas da Fonte Taurina e Ria da Reboleira, não só a ligação entre as duas zonas ribeirinhas, mas também a demonstração da crescente importância destas, como núcleos disseminadores do crescimento urbano, a sul/poente do burgo amuralhado.

15 - (Teixeira, 2010, p. 35)

16 - (Queirós, 2014, p. 140)

17 - (Queirós, 2014, Sec1:140)

18 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 221)

19 - (Queirós, 2014, Sec1:140)

20 - (Queirós, 2014, p. 142)



Figura 4 - Maquete do Porto medieval, Cidade Alta – Fonte: (Manuel de Sousa, 17/09/2015)

3.2.2 **CIDADE ENTRE MURALHAS**

No segundo quartel do século XIII, a construção sob beneplácito real e oposição do poder Eclesiástico, do Convento de S. Francisco (1233) junto à Ribeira e do convento de S. Domingos (1239-1245) um pouco mais a norte daquele, evidencia um já longo conflito jurisdicional, de poder sobre os territórios a ocidente do rio de Vila.

Marcando uma constante da dinâmica de crescimento da cidade, para Poente, estes dois conventos revelar-se-iam como indutores da expansão urbana, “estimulando a construção de novos edifícios e novas artérias”²¹, mas marcando também, o início da intervenção régia na construção da cidade, que a levaria a estabelecer “as bases da sua individualidade administrativa face ao bispo”²².

21 - (Queirós, 2014, Sec1:142)

22 - (Teixeira, 2010, p. 42)

Como resposta a Sé vai promover a colonização da zona de Miragaia, nas proximidades do morro de Monchique, por volta de 1238, como forma de afirmação em territórios para lá do rio Frio e utilizando a justificação do aumento da população ribeirinha, vai criar, em 1249, uma ermida em S. Nicolau²³.

Na continuidade dessa intervenção régia e de conflito com o poder eclesiástico, de referir a intervenção de D. Dinis em 1316, perante uma queixa do Concelho da cidade relativamente, a abusos da autoridade Eclesiástica e da qual saíria uma carta de sentença (diretiva) cujo teor indiciava já, “uma preocupação de um certo ordenamento do espaço urbano”²⁴, já que determinava em resposta a vários agravos, a posse dos “Ressyos” (espaços de serventia pública) pelo Concelho da cidade, reconhecendo a importância destes para o bem comum, bem como determinava, que o “domínio privado não poderia ser feita á custa do domínio público”²⁵, reconhecendo ao mesmo tempo a importância ao Concelho como interluctor da vontade do povo²⁶.

Mas será em 1325, já em pleno século XIV, e devido á crescente importância económica e comercial da “cidade baixa” , que D. Afonso IV manda construir, a oeste do Rio de Vila, numa zona reclamada tanto pela coroa como pelo bispo²⁷, um verdadeiro quarteirão do rei na cidade, concentrando aí todas as atividades administrativas, fiscais e económicas do rei²⁸, nomeadamente através do conjunto constituído pelo “almazém” Régio (alfândega), Casa da Moeda, Paço de Tabeliães e a Contadoria da Fazenda²⁹.

De referir ainda, que apoiado no contexto de um crescente intervencionismo régio no desenvolvimento urbano, o Concelho da cidade consegue em 1331, que o bispo D. Vasco Martins ceda os direitos da Sé sobre toda a zona do Campo do Olival, abdicando a favor do Concelho de toda a iniciativa de criação urbana, neste território mais a noroeste do velho burgo³⁰.

23 - (Teixeira, 2010, p. 42)

24 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 222)

25 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 224)

26 - (Teixeira, 2010, p. 42)

27 - (Teixeira, 2010, p. 50)

28 - (Martins, Ribeiro, Magalhães, & Braga, 2012, p. 163)

29 - (Queirós, 2014, p. 142)

30 - (Teixeira, 2010, p. 50)

Em 1336³¹ no reinado de D. Afonso IV, inicia-se a construção de uma nova muralha, que só terminará em 1376³², já no reinado de D. Fernando e que será de fundamental importância para o contínuo desenvolvimento dos núcleos urbanos, fora da Velha Muralha romana.

O traçado desta nova muralha, com um perímetro de cerca de 3.000 passos (aproximadamente 2.600 metros) e uma altura de 30 pés (aproximadamente 9 metros), além de ter obedecido a imperativos de natureza defensiva, refletia na irregularidade orgânica da sua forma, as condicionantes da realidade topográfica do território³³. O seu desenvolvimento compreendia a espaços, a existência de torres e cubelos, assim como portas e postigos de acesso.

Sabe-se que ao todo existiram dezassete aberturas, quatro Portas e treze Postigos, que ao longo do tempo tiveram várias designações, diferentes das iniciais, assim como também se verificou a transformação de alguns postigos em portas em consequência da importância que alguns foram adquirindo.

Assim as quatro Portas iniciais, foram:

- Porta de Miragaia, posteriormente Nova ou Nobre
- Porta da Ribeira
- Porta do Olival
- Porta do Cimo de Vila

E os Postigos iniciais foram:

- Postigo dos Banhos
- Postigo da Lingueta
- Postigo da Alfândega, inicialmente do Terreirinho
- Postigo do Carvão, ainda existente
- Postigo do Pelourinho
- Postigo da Forca

31 - Apesar de autor para autor, existirem opiniões diversas, relativamente á data, considerou-se esta, conforme (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 225)

32 - Idem

33 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 225)

- Postigo da Madeira
- Postigo da Lada ou da Areia
- Postigo do Carvalho do Monte ou do Penedo
- Postigo de Carros
- Postigo do Vimial
- Postigo das Virtudes
- Postigo de São João Novo ou da Esperança

Tendo passado a Portas ao longo do tempo:

- Porta das Virtudes, inicialmente Postigo das Virtudes
- Porta de Santo Elói, inicialmente Postigo do Vimial
- Porta de Carros, inicialmente Postigo de Carros
- Porta do Sol, inicialmente Postigo do Carvalho do Monte ou do Penedo

Apesar da inerente preocupação defensiva e de ter sido “traçada por largo” incluindo “intramuros um vasto território de pura expressão rural” ³⁴, a muralha deixou de fora lugares como Santo Ildefonso, Cordoaria, Miragaia, São João da Foz e Lordelo do Ouro, lugares esses já referenciados em Numeramento Joanino e mesmo alguns já referidos nas anteriores Inquirições Afonsinas³⁵.

Será já em finais do século XIV, depois de construída a muralha e esclarecida (por D. Afonso IV) a questão sobre jurisdição dos territórios a ocidente do rio de vila, e refletindo a perda da influência do poder episcopal no ordenamento urbano, a favor do poder e régio e concelhio, que se verificam várias ações urbanas de carácter singular.

O reinado de D. João I, que marcará um amplo processo de expansão urbana para Ocidente, quer através da abertura da Rua Nova (ou “Fermosa”) na zona Ribeirinha, quer no Morro do Olival á cota mais alta, com a construção da Judiaria Nova, ou na urbanização da parte superior da Rua do Souto³⁶.

34 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 225)

35 - (Oliveira, J. M. Pereira de, p. 65)

36 - (Martins et al., 2012, p. 165)

A abertura em 1395³⁷ da Rua Nova (ou “Fermosa”), cuja singularidade derivava das suas dimensões, retilinearidade de traçado e qualidade arquitetónica do edificado que a compunha, ligava transversalmente todos os arruamentos desde a Rua dos Mercadores até ao mosteiro de S. Francisco, ligando á da Porta de Miragaia (Nova ou Nobre³⁸), pelo eixo composto ao tempo pelas ruas de S. Nicolau, Ourivesaria e Porta Nova. Como se de uma praça se tratasse, refletia além da sua importante funcionalidade, um carácter cénico, com o seu edificado diferenciado de Comércio e Habitação de características burguesas, assumindo-se como espaço de receção de características monumentais, tirando partido do facto de estar ligado quer á porta de Nobre (crê-se que terá mudado devido á importância que a rua lhe terá atribuído), por onde passaram a entrar os dignatários que visitavam a cidade, quer á Praça da Ribeira e a Rua da Alfândega.

Será já no Século XV, e depois, de muitas reuniões nos claustros do Convento de S. Domingos³⁹, que o “órgão colegial”⁴⁰ do concelho da cidade, um poder emergente, representante dos diferentes mestres da cidade, constrói a primeira estrutura administrativa da cidade, o “Paço (ou Torre) da Rolaçom”, em Frente á Sé Catedral, cuja localização e relevo na paisagem sugerem, um certo afrontamento ao poder Eclesiástico da cidade⁴¹.

37 - De referir que é uma data aproximada, pois existe uma grande discussão quanto às datas de início e término, sabendo-se que terá demorado cerca de um século a concluir-se

38 - “Note-se que mais tarde, durante o século XVI, a importância desta rua é tal (como símbolo de planeamento) que a porta de Miragaia ou porta Nova altera a sua designação para porta Nobre, e é através dela que as mais altas figuras do clero ou da realeza desembarcam na cidade” Queirós (2014, Sec1:143)

39 - «Até 1350 a “Casa da Rolaçom” funcionava “numa casa de tabuado encostada às paredes da Sé”, altura em que «os homens-bons do Concelho, (...) resolveram construir para seus Paços um edifício que não envergonhasse nem a Igreja nem a Cidade (...) Depois de feito, depressa se verificou que o Paço havia sido mal construído. «Alguns pilares dos arcos acima referidos tinham sido assentes sobre 'um muro novo que fizera Vasco Pereira' (como diz uma versão), ou pelo contrário (segundo outra versão) sobre o muro velho da cerca da cidade, muro que pertencia ao Bispo. Fosse como fosse, o que é certo é que um trecho do muro em que assentava os arcos aluiu, e arrastou consigo na queda, (...) grande parte da Casa da Câmara [...] em 1443 Gonçalo Domingues, mestre de carpintaria de El-Rei, celebrou um «contrato com o Concelho do Porto, e comprometeu-se a executar nos Paços Municipais desta cidade - nesses mesmos de que ainda existem ruínas ao lado da Sé - as competentes obras de carpintaria». O edifício municipal «todo de cantaria lavrada, e coroadado de ameias, tinha de altura para o lado da rua de S. Sebastião mais de cem palmos; do lado da Sé não media, porém, mais de setenta. Chamavam-lhe, como a muitas outras casas de pedra e de sobrado, no Porto - Casa-Torre». – ver in Ramos, Carla Susana B. dos (1997, 9-10-11)

40 - (Afonso, 2012, p. 37)

41 - (Teixeira, 2010, p. 51)

Também será neste período que dará a fixação, em 1475 do convento de Santa Clara nas proximidades do postigo do Carvalho do Monte ou Penedo (mais tarde porta do Sol) e do convento de Santo Elói em 1490 junto á junto ao postigo do Vimial (posteriormente porta de Loios).

No século XVI, um novo gesto real, marca de singularidade a margem ocidental do rio de Vila, com a construção da rua de Santa Catarina das Flores (rua das Flores), que se constituirá numa importante centralidade, onde se instalará para além de comércio, a Misericórdia, uma crescente burguesia e também alguma nobreza, recentemente admitida na cidade, precisamente por decreto de D. Manuel e que irá permitir a ligação mais desafogada entre zona ribeirinha através da rua dos Mercadores e o também recentemente construído Convento S. Bento de Ave-maria, junto á Porta de Carros.

De cunho renascentista estabeleceu na velha estrutura medieval uma Figura de cidade mais moderna e organizada, mas *“também uma regulamentação detalhada sobre o tipo de construção e sobre o distanciamento entre os dois lados da rua, de forma a garantir não só a boa visibilidade do conjunto das fachadas, como o enquadramento perspético com o convento de Avé Maria, de acordo com os princípios teóricos e conceptuais sob a qual foi construída”*⁴².

De referir também neste período, na judiaria, a construção das ruas de S. Bento da Vitória e de S. Miguel, cuja igual retilinearidade, conformaria a estruturação a urbana deste local.

É também neste período que é introduzida, pela Companhia de Jesus, uma nova tipologia na cidade, com a criação do Colégio de S. Lourenço, agregado á construção da Igreja e Convento de S. Lourenço (posteriormente e Igreja e Colégio de S. Lourenço ou Grilos), a qual se prolongará pelo século seguinte.

Em 1583 verifica-se um importante ato administrativo, a separação da Paróquia da Sé em quatro paróquias (Sé, São Nicolau, Nossa Senhora da Vitória e São João Baptista de Belmonte), que reflete não só o crescimento da cidade, mas também a importância em termos de desenvolvimento dos lugares afetos a estas novas paróquias.

42 - (Queirós, 2014, p. 144)

De referir que no Século XVII,⁴³ se verificou a consolidação do desenvolvimento urbano da cidade, com densificação da sua malha urbana intramuros baseada no crescimento populacional, assim como a construção de algumas tipologias singulares de arquitetura civil, como palácios ou casas apalaçadas (ver Rua das Flores), mantendo-se a construção ou finalização de algumas igrejas e conventos, sendo as mais importantes, a igreja e o convento de S. Bento da Vitória, a igreja de S. Nicolau e a igreja e convento de S. João Novo.

Extramuros verificar-se-ia um assinalável crescimento urbano, na proximidade de portas como a do Olival, de S.to Elói, de Carros e Cimo de Vila e cuja importância é refletida pela construção da Cadeia e Casa da Relação⁴⁴ ainda dentro de Portas e da Igreja dos Carmelitas Descalços(1619), do Colégio de Nossa Senhora da Graça dos Meninos Órfãos(1651), do Recolhimento da Rainha Santa Isabel ou do Anjo(1672) e da Casa e Igreja da Congregação do Oratório⁴⁵ (1680-1703), já fora de Portas.

Também neste período, se verificará a preocupação com a qualificação de alguns espaços de características públicas, quer através da sua pavimentação, quer procedendo ao seu ordenamento, através da sua arborização ou criação de alamedas também arborizadas, abrindo á cidade novos espaços de usufruto e passeio nomeadamente na proximidade de Conventos, Casas de Recolhimento e também de alguns terreiros (ou rossios), como aconteceu com os que ficavam junto ás portas Cimo de Vila (Batalha), do Olival e das Hortas⁴⁶.

Importa relevar, que talvez adivinhando a futura importância do rossio (ou terreiro) das Hortas para o desenvolvimento da cidade, se o tenha distinguido relativamente aos outros rossios, com a construção em 1682, de uma fonte, “a Fonte da Arca, de original estrutura arquitetónica, claramente vocacionada para o lazer público”⁴⁷.

43 - Já sobe domínio Filipino cuja influência se verificou entre 1580 e 1640

44 - Refletindo uma das preocupações em termos administrativos do período “numa primeira fase, a ocupação filipina, implementou uma reestruturação no estado” Queirós (2014, p. 150)

45 - Atualmente conhecida como Igreja do Congregados

46 - (Queirós, 2014, p. 151)

47 - (Ferrão, 1997, p. 152)

48 - (Queirós, 2014, p. 150)



Figura 5 – Planta do Porto medieval: construções dos séculos XIV e XV - Fonte: (Melo, 2009, 253 - Vol. II)

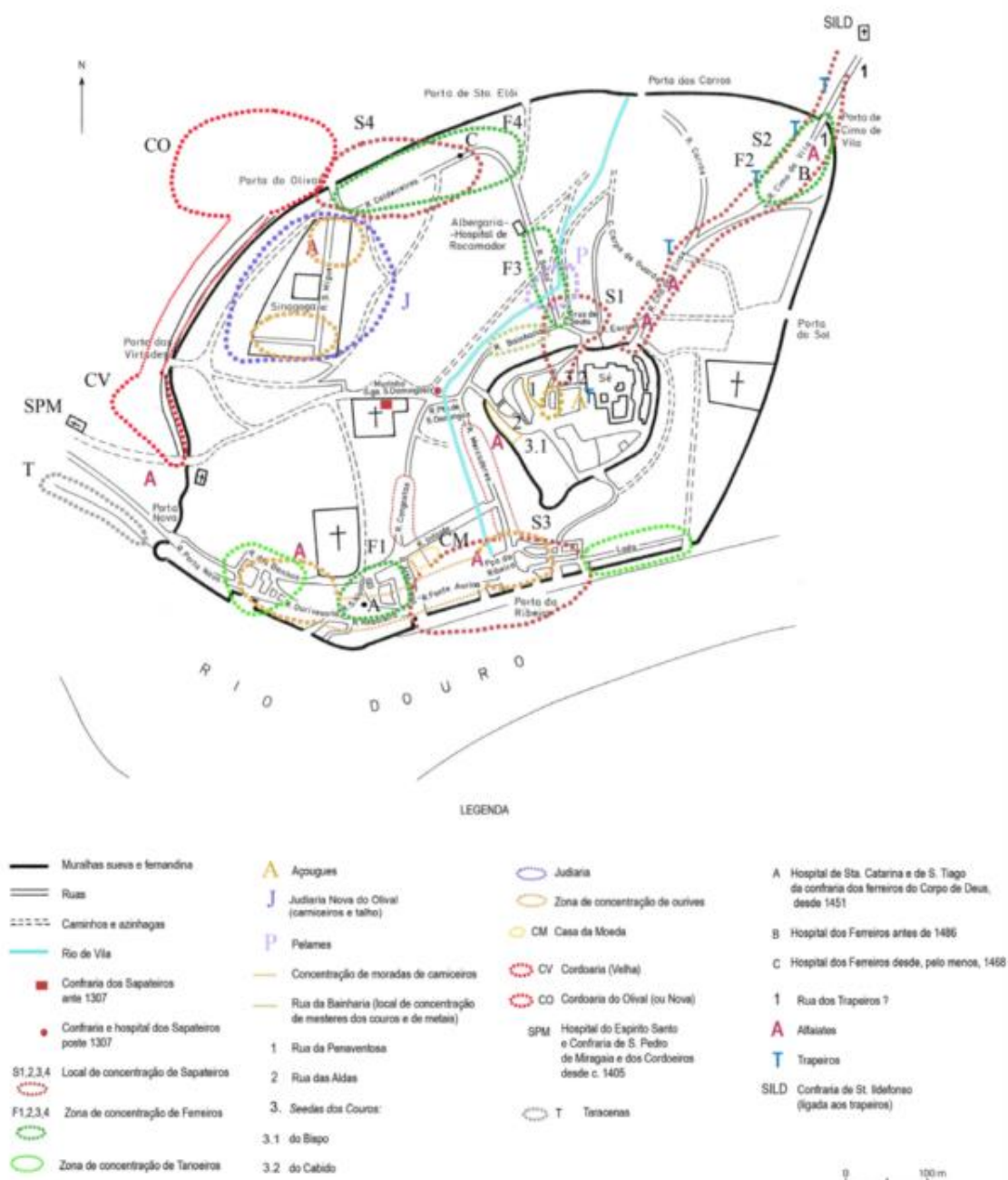


Figura 6 – Planta do Porto medieval: Visão Geral, séculos XIV e XV - Fonte: (Melo, 2009, p. 250)

3.2.3 CONCLUSÕES

Podemos então destacar como elementos importantes neste período para a construção, definição e estruturação urbana e morfológica da cidade histórica, a

topografia do território, o composto pelas Muralhas, as portas destas, as ruas e caminhos, os conventos e a ação dos poderes, condicionados pelo desenvolvimento económico.

As muralhas condicionadas pela topografia do território agiram como elementos conformadores, determinando a definição orgânica da forma da cidade. Também as suas portas e postigos tiveram importância na estruturação radial do seu primitivo sistema viário, ficando a dúvida, relativamente á muralha primitiva se foram os caminhos que determinaram as portas, já que estes foram, sem dúvida determinantes na definição dos postigos e portas da segunda muralha.

Podemos mesmo afirmar que a cidade se construiu a partir das ruas, sendo verificável pelos eixos principais que se desenvolveram no período medieval e que ainda hoje estão presentes na cidade, como os eixos definidos pela Rua Escura/Banharia/Mercadores, rua do Souto (rua do Souto/Afonso Martins Alho/Caldeireiros), rua das Eiras (Rua Chã) /Cimo de Vila, importantes na definição e estruturação morfológica da cidade num período inicial mas também a rua Nova ou “Fermosa” (posteriormente rua Nova dos Ingleses e rua do Infante D. Henrique) e a rua de Santa Catarina das Flores (rua das Flores), que representaram atos planeados, reveladores de estratégias de desenvolvimento da cidade.⁴⁹

Importa referir que estas ruas veem a confirmar uma notada tendência de crescimento e desenvolvimento da cidade em dois sentidos, norte e poente, verificável na morfologia da segunda muralha.

A construção dos Conventos definiu novas centralidades, com estes a assumirem-se como rótulas de desenvolvimento urbano, quer na definição de novos arruamentos, assim como no desenvolvimento de novas urbanizações nas áreas da sua influência. A ação destes conventos na cidade estendeu-se também

49 - Estratégias tão importantes que a rua nova ou “Fermosa” , deu “início a uma verdadeira operação urbanística, onde nos anos subsequentes se iriam instalar artesões e uma destacada parte da burguesia portuense. Queirós (2014, Sec1:143) e a rua das Flores “além de estabelecer uma nova referência na malha urbana, introduzia também uma regulamentação detalhada sobre o tipo de construção e o distanciamento entre os dois lados da rua, garantindo sempre a boa visibilidade do conjunto das fachadas” estabelecendo “uma imagem de cidade mais moderna e organizada” Queirós (2014, p. 144)

á introdução de novos elementos tipológicos, como os dos Hospitais/Albergaria e mais tarde de um Colégio.

Mas a sua contribuição também se fez ao nível do traçado com o desenvolvimento na confluência das vias que se lhe dirigiam, de alguns largos, pequenas praças e terreiros que se tornaram importantes centros, quer de comércio, com a realização de feiras, mas também associativos, com o concelho da cidade, representante de um emergente poder civil a reunir-se nos seus claustros.

Também se torna importante referir a ação da coroa na cidade, feita de algum planeamento e estratégia na ação, verificável não só na abertura de ruas (Rua Nova e Rua das Flores), cuja regularidade e funcionalidade, privilegiava a importância das principais áreas em desenvolvimento da cidade, como no desenvolvimento da urbanização do morro do Olival onde se fixaria a Judiaria, mas também na introdução de novas tipologias na cidade, (neste caso de cariz administrativo) como a Alfândega, Casa da Moeda, Paço de Tabeliães e a Contadoria da Fazenda.

Para finalizar e tendo em conta o desenvolvimento da zona oriental, devemos relevar a importância do eixo Rua das Eiras (Rua Chã) /Rua Cimo de Vila e da respetiva Porta na ligação a S.to Ildefonso, mas também ao facto de só em finais do século XV se dar a fixação intramuros de um convento, o de Santa Clara em 1475, a nascente do rio de Vila, junto ao postigo do Carvalho do Monte ou Penedo (mais tarde porta do Sol).

Importa aqui entender, o porquê do apreciável desenvolvimento da porta Oriental mais virada a Norte a de Cimo de Vila e o pouco desenvolvimento do postigo sul virado a Oriente, o do Carvalho do Monte?

A resposta parece óbvia e encontra-se fazendo o contraponto com as restantes portas (não postigos) a ocidente através da identificação das suas ligações.

Dessa leitura, verificamos que a Porta de Carros conduz ao caminho para Guimarães, a do Olival ao caminho para Braga, a de Cimo de Vila ao caminho para Penafiel, a de Miragaia á Foz e Bouças (Matosinhos) e finalmente a do Carvalho do Monte a Entre-os-Rios.

Um movimento, em que a razão surgia como legitimante de toda a ação intelectual, e que produzirá uma alteração paradigmática e “profunda, das maneiras de pensar e agir, da ciência e da técnica, das relações sociais, da economia, das desigualdades sociais e das formas de democracia” ⁵⁹, influenciando determinantemente, toda a ação política na maior parte da Europa.

Será segundo Ascher, o marco inicial da “Modernidade”, um processo dinâmico de modernização, que faseia em 3 etapas⁶⁰ e cuja “Primeira” ou “Alta Modernidade”, identifica como a que “abarca o fim da Idade Média ao começo da revolução industrial” e que “testemunha a transformação do pensamento e do lugar da religião na sociedade, a emancipação da política e a emergência do Estado-nação, o desenvolvimento das ciências e a expansão progressiva do capitalismo mercantil e, logo a seguir, do industrial” ⁶¹.

Um período em que “a cidade medieval deu lugar a uma cidade clássica”, e em que se processou “uma verdadeira revolução urbana”, cujo percurso fica marcado pela ascensão dos Estados-Nação, em que a necessidade de afirmação, de demonstração e exaltação de poder, se fez através de uma monumentalidade refletida *“através da perspectiva, ao olhar do indivíduo, traçando avenidas, praças e jardins urbanos que cruzam e dividem as ruelas, aleias e hortas, recuando e transformando muralhas, redefinindo e separando o público do privado, os espaços interiores e exteriores, definindo funções, inventando calçadas e zonas comerciais.”* Como reflexo desse contínuo crescimento, “as ruas alargam-se e diferenciam-se funcional e socialmente, as cidades estendem-se, os bairros periféricos proliferam, aglomerando de maneira novas populações e atividades”⁶².

No Porto, será partir do espaço público, que no âmbito da conceção iluminista de cidade, assume um papel de “elemento primário da cena urbana” e “lugar das mais importantes funções coletivas” ⁶³, que se irão processar as grandes transformações urbanas, nomeadamente as da relação entre espaço

59 - (Ascher, 2010, p. 22)

60 - (Ascher, 2010)

61 - (Ascher, 2010, p. 23)

62 - (Ascher, 2010, p. 24)

63 - (Vale et al., 2013, p. 45)

privado e espaço público e que irão ser determinantes para a organização espacial da cidade⁶⁴.

Essas grandes transformações a nível urbano só se efetivarão depois da primeira metade do século XVIII, pela ação da Junta de Obras Públicas⁶⁵, um órgão colegial⁶⁶ e instrumento de poder, legitimado pelo então ministro do rei D. José I, Sebastião José de Carvalho e Melo⁶⁷ e sob orientação, do então recém-nomeado governador⁶⁸ da cidade, João da Almada e Melo.

Orientando a sua intervenção, segundo os princípios de “alargar, corrigir, melhorar e acrescentar”⁶⁹, as intervenções processar-se-ão tanto na “cidade contida”, no interior das muralhas, como na “cidade expandida” no exterior destas, já que segundo João da Almada e Melo em carta a D. José, “as novas zonas, revelavam falta de planificação, já que cresciam segundo o «particular capricho das pessoas que as edificaram»; e a permanência do traçado irregular, resultado das novas ruas, serem as estradas que se «dirigiam as portas e postigos das muralhas conservando-se porem a desigualdade do pavimento e a turtuoza figura da sua antecedente direcção»⁷⁰.

3.3.1 A CIDADE ILUMINISTA (E DOS ALMADAS)

Mas no Porto esta fase começou a desenhar-se, no século XVII, durante o período Filipino, em que foram lançadas, quer as bases organizativas, quer os

64 - (Vale et al., 2013)

65 - A Junta de Obras Públicas do Porto aplicou as medidas de exceção então usadas na reconstrução da cidade Lisboa na sequência da devastação do Terramoto de 1755

66 - Segundo Briosos, João D. R. D. P. (2012, p. 11), “a ideia de um órgão colegial, presidido por um representante da administração central junto da administração local, com funções delegadas, é amplamente desmentida pelos registos e periodicidade das sessões da Junta, que indicam ter João de Almada assumido a total responsabilidade das obras subsidiadas pela nova imposição, sem sujeitar a sua acção à discussão e apreciação regular dos membros do Senado.”

67 - Orientou a gestão do estado segundo a corrente política iluminista predominante na época, o Despotismo Esclarecido (ou Iluminado), uma forma de governo que combinava a monarquia absolutista com o racionalismo iluminista e que acreditava que suas ações de poder deveriam ser guiadas pela razão humana, capaz de tudo ordenar, inclusive a organização do Estado e da sociedade. Assim qualquer elemento que fosse obstáculo ao “poder da razão ilustrada”, seria desagregador e, portanto, desprovido de toda e qualquer legitimidade, sendo que o racionalmente entendido como “interesse nacional”, deveria nortear toda ação política e, consequentemente, também económica e social.

68 - Cronologicamente em 1757 como Governador de Armas do Porto; mais tarde em 1764 como Governador das Justiças da Relação e Casa do Porto

69 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 190)

70 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 190)

princípios e eixos orientadores de desenvolvimento, das mudanças que se seguiriam no século seguinte.

Desde logo com a implementação de “uma reestruturação⁷¹ no Estado” ⁷² da qual, saiu aumentado o poder administrativo local, cujas evidências são a construção, entre 1603 e 1609, ainda no interior da muralha Fernandina, perto da porta do Olival, da Cadeia e do Tribunal da Relação.^{73/74}

A nível urbano, os princípios emanados da ação, foram mais importantes do que as obras feitas, já que além da construção dos equipamentos atrás referidos ressaltaram as *“preocupações manifestadas (...) de requalificar os espaços públicos, nomeadamente de melhorar a pavimentação de algumas calçadas, reformular a distribuição de água, assim como promover algum ordenamento junto dos conventos ou dos edifícios de recolhimento. Nesse sentido foram criadas alamedas com zonas arborizadas para que a população usufrísse de zonas de passeio e de lazer, além de que foram qualificados os terreiros da Batalha, do Olival e das Hortas”*⁷⁵.

Também na zona ribeirinha, a estratégia associada ao porto fluvial, foi a de requalificação, quer através da melhoria das condições de embarque, com obras no cais da Ribeira, em 1593, quer com a preocupação da navegabilidade do rio, através da colocação de nova sinalização⁷⁶, o estabelecimento da fiscalização dos navios à entrada da barra, bem como a contemporânea regularização do despacho alfandegário⁷⁷.

O advento da política mercantilista, propicia uma fase de prosperidade, que se reflete num aumento quase exponencial de entradas de navios na barra do Douro, obrigando em 1677, já em pleno período da Restauração, a novas e importantes obras na Alfândega, e ao estabelecimento da Casa da Moeda em 1688⁷⁸.

Mesmo no longo período que compreendeu o processo da Restauração e durante a primeira metade do século XVIII, a cidade não parou, tendo-se

71 - A reorganização do estado implicou o aumento do poder civil, e a criação do Tribunal da Relação

72 - (Queirós, 2014, p. 150),

73 - Que exerceria jurisdição entre o Douro, Minho, Trás-os-Montes e Beiras

74 - (Queirós, 2014, p. 151)

75 - (Queirós, 2014, Sec1:151)

76 - (Queirós, 2014, p. 150)

77 - (Ferrão, 1997, p. 149)

78 - (Ferrão, 1997, p. 149)

continuado a tentar melhorar “dentro das muralhas e a controlar o desenvolvimento urbano no exterior daquelas, que de uma forma, por vezes não planificada, se foi fazendo” ⁷⁹.

Estas intervenções, não sendo qualificações profundas, apontariam as direções necessárias para que no período da Junta das Obras Públicas, no século XVIII, os espaços fossem consolidados e permitissem que a cidade se expandisse para fora das muralhas⁸⁰.

Das transformações ocorridas na cidade na primeira metade do século XVIII, as de maior visibilidade, serão as produzidas mais pela via Arquitetónica, através do Barroco, do que as pela via urbanística.

Introduzido na cidade, através das obras de transformação da Sé que tiveram início em 1717, o Barroco marcará profundamente e de uma forma exuberante a cidade, já que a sua permanência, “devido a uma clientela que o apreciava, vai levar que até ao fim da centúria se construa dentro de um formulário tardo barroco, com mais ou menos acentuada decoração rococó” ⁸¹.

Associado essencialmente à arquitetura religiosa e á encomenda de Casas Nobres, no Porto, o Barroco, ficará intimamente ligado “à arquitetura aqui realizada por Nicollò Nasoni” que, apesar de “desligada das preocupações com a expansão urbana em curso, exprime na conceção barroca do seu desenho, uma atitude paralela à desta expansão, em termos de compreensão da cidade, mas agora na perspetiva da redefinição da sua Figura” ⁸².

De todos os trabalhos que aqui realizou, “destacam-se duas obras de enorme importância urbana, porque definidoras do seu perfil emblemático: o Paço Episcopal, enorme construção anexa à Catedral, projetada em 1734, cuja situação e proporções grandiosas” , o destacam dos restantes edifícios envolventes, “e a Igreja e Torre dos Clérigos (1732-1749), (···) adossada ao exterior das muralhas e implantada na vertente poente da Praça Nova e fronteira ao templo de St. Ildefonso” com o qual definirá um eixo visual, que determinará

79 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 188)

80 - (Queirós, 2014, Sec1:151)

81 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 187)

82 - (Ferrão, 1997, p. 156)

na segunda metade de setecentos uma importante unidade urbana extramuros, cujo traçado articulará, a relação da cidade intramuros com a sua expansão extramuros, e definindo, um dos vetores da preponderância do desenvolvimento futuro da cidade para poente⁸³.

Mas não se ficou somente pelos projetos atrás referidos, Nasoni também projetará outros elementos urbanos, cuja contribuição servirá a qualificação de espaços pré-existentes, ou em curso de execução, como aconteceu no Olival, com a remodelação da fachada da Igreja dos Carmelitas (1754), ou com a vizinha Igreja da Ordem Terceira do Carmo (1756), projeto da autoria de Figueiredo Seixas e que supervisionou, ou ainda o projeto da Igreja do Colégio das Órfãs de Nossa Senhora da Esperança (1746) em S. Lázaro, ou em outros para os quais contribuirá para o condicionamento futuro dos novos traçados, como aconteceu com a remodelação da fachada da Igreja da Misericórdia (1749), à Rua das Flores.

Mas não será somente na tipologia religiosa que Nasoni se destacará, também a casa nobre portuense, encontrará nele “respostas profundamente inovadoras” , sendo de referir em termos urbanos e “intramuros,” três importantes construções — o palácio de S. João Novo, a casa do Dr. Domingos Barbosa e a sede da Venerável ordem Terceira de S. Francisco⁸⁴.

Mas na primeira metade do século XVIII, também se pensou urbanisticamente a cidade, tendo a atenção incidido sobretudo nas zonas consolidadas de expansão para além da muralha medieval⁸⁵. Neste período às “duas zonas de ampliação tradicional” ⁸⁶, cuja tendência expansionista para lá das muralhas, se definia, segundo dois importantes eixos, um a poente, na zona correspondente a Miragaia, e outro a nascente, na zona correspondente a Santo Ildefonso, juntar-se-iam, já no século XVII, na zona mais setentrional da cidade e fruto do seu grande desenvolvimento extramuros, as zonas do Olival e das Hortas.

83 - (Ferrão, 1997, p. 157)

84 - (Ferrão, 1997, p. 157)

85 - (Ferreira & Rocha, 2013, p. 192)

86 - (Ferrão, 1997, p. 154)

Será, entre estas duas ultimas zonas e na proximidade do espaço urbano, em cujo rossio se havia desenvolvido, por volta de 1682 a Fonte da Arca, que se alimentava desde 1691, a ideia de criar um novo núcleo urbano, organizado em torno de uma praça, como alternativo às áreas de expansão tradicional. Mas a ideia só será retomada em 1709, por D. Tomás de Almeida, “ao tempo Bispo do Porto e Governador da cidade” ⁸⁷. A implantação no exterior das muralhas, entre a porta do Olival e a dos Carros, deste conjunto urbano, de cujo projeto se desconhece o autor, “previa dentro da tradição das praças fechadas espanholas, um espaço quadrado delimitado por construções apoiadas em arcaria, no qual se penetrava axialmente, constituindo uma unidade urbana então ainda independente da restante cidade”. Esta iniciativa, virá a ser, contudo, “abandonada em 1715 e substituída por outro projeto, iniciado em 1721, de espírito mais burguês” e cujo núcleo urbano se definia “pela proposição de três quarteirões, deixando livre um quarto sector, destinado à praça” ⁸⁸.

Sem qualquer exigência prévia de ordenamento relativamente ao plano formal das fachadas, apenas apontando para “alguma ‘qualidade’ nas construções a efetuar” ⁸⁹, esta Praça das Hortas ou Nova, apresentava “dimensões menores que a inicial”, sendo “limitada a sul pelas muralhas,⁹⁰ a norte por dois palácios⁹¹, a nascente pelo convento dos Congregados, só sendo rematada, mais tarde, do lado poente, por um grupo de construções ordenadas por alçado conjunto” ⁹².

Esta a Praça, assumirá na segunda metade do século XVIII, como veremos mais á frente, uma importância crucial quer na articulação e desenvolvimento expansionista da cidade para norte, “quer com a progressiva deslocação ascensional do centro da cidade” para a sua órbita, “fulcro de posteriores programas almadinos⁹³”.

87 - (Ferrão, 1997, pp. 63–64)

88 - (Ferrão, 1997, pp. 63–64)

89 - (Ferrão, 1997, pp. 63–64)

90 - Com a queda destas passará a ser, pelos Conventos de Santo Elói, de S. Bento de Avé-Maria

91 - “(…) vêm somar-se nas primeiras décadas do século XVIII, as Casas Nobres de Morais Alão Amorim e Monteiro Moreira (1724/27) (…)” Vale, Figueiredo e Tavares (2013, p. 44)

92 - (Ferrão, 1997, p. 156)

93 - (Ferrão, 1997, pp. 63–64)



Figura 14 - Planta mostrando a convexidade da Praça Nova, lado sul, desde Santo Elói até à Porta de Carros - Fonte: (Arquivo Municipal do Porto, 1790), cota D-CDT/A3-165

Fazendo parte de uma elite cultural, que pretendia aproximar o desenvolvimento do país, ao nível de outros países, considerados mais modernos, defendendo a aplicação de profundas reformas no funcionamento da sociedade, em consonância o emergente pensamento iluminista na europa, Sebastião José de Carvalho e Melo, marcará a governação do país, como ministro de D. José I, durante o período de 1750 a 1777.

A sua ação⁹⁴ como “um dos principais representantes do despotismo iluminado na Europa”⁹⁵, far-se-á sentir nas mais diversas aéreas, nomeadamente através da aplicação de reformas políticas, em sectores como os:

94 - Segundo Grande (2002, p. 82) “A gestão política do Marquês debateu-se precisamente entre a necessidade de ser autoritária e progressista; entre o advogar a regulação política e económica do Estado sobre a iniciativa individual e a consciência das potencialidades culturais dos lugares e dos indivíduos; entre encontrar afinal uma *ideia de Estado* e definir em cada caso uma *ideia de cidade*. Desta forma, o governo pombalino incorporou também o debate entre a *coisa régia* e a *coisa pública* que marcou esse profícuo “século das luzes”

- Da política, através do reforço da autoridade do Estado,
- Da sociedade, abolindo alguns o privilégios sociais inerentes a algumas classes
- Da economia, através da criação de companhias monopolistas e reguladoras de algumas actividades, de interesse estratégico para o país.
- Da educação, através da reestruturação do ensino
- Da religião, criando medidas de controlo e restrição do poder da Igreja.

Mas também ao nível do urbanismo, a ação da sua governação far-se-á sentir, nomeadamente através das contribuições para “uma nova estratégia para fazer cidade” , como se verificou no plano para a reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755; no de Vila Real de Santo António, relacionado com actividades piscatórias; no de Coimbra, com a reforma universitária; e no do Porto, aliado ao comércio do vinho e à acção da Junta da Obras Públicas⁹⁶.

Será precisamente sobre esta última, que aqui nos debruçaremos, já que a sua ação no Porto, resulta precisamente da política mercantilista que visava o crescimento e desenvolvimento do comércio dos vinhos, de forma a “rentabilizar” a parte comercial inerente ao tratado de Methuen, (1703) celebrado entre Portugal e Inglaterra e do qual saiu beneficiado o comércio de vinhos⁹⁷, no caso os do alto douro, o chamado “vinho do fino”, através do benefício, de isenções alfandegárias em Inglaterra.

Em 1756, Sebastião José de Carvalho e Melo (Marquês de Pombal) cria, por Alvará Régio, a Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto-Douro, com o objectivo de organizar e desenvolver a produção e o comércio⁹⁸ do Vinho

95 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 3)

96 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, pp. 3-5)

97 - Em detrimento da indústria de lanifícios nacional e em benefício da mesma indústria inglesa

98 - A sua criação insere-se num ambiente de sobreprodução e de crise na qualidade do vinho do Porto. Este estado caótico devia-se sobretudo a uma tentativa de lucro fácil. Para manterem o nível de exportações para a Inglaterra, numa época de subprodução, os lavradores durienses optam por enfraquecer o produto final, admitindo vinhos de outras regiões vinícolas e adicionando baga de sabugueiro, entre outros produtos nocivos. As exportações baixam drasticamente, degenerando numa crise. Para resolver esta situação é criada a Companhia das Vinhas do Alto Douro. - *Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro* in Artigos de apoio Infopédia [em linha]. Porto: Porto Editora, 2003-2017. [consult. 2017-10-03 11:14:32]. Disponível na Internet: [https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/\\$companhia-geral-da-agricultura-das-vinhas-do](https://www.infopedia.pt/apoio/artigos/$companhia-geral-da-agricultura-das-vinhas-do)

do Porto, não só em termos quantitativos, mas também qualitativos, tentando assim retirar mais benefícios do tratado, com produções de melhor qualidade e com maiores níveis de exportação.

Para a execução destes objectivos determinará a criação de uma zona demarcada da cultura do Vinho do Porto, assegurando á Companhia da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, entre outras regalias, o monopólio da venda do vinho, quer para a exportação, quer para retalho no Porto e arredores⁹⁹.

O aumento dos preços, como consequência do controlo monopolista da Companhia, criou as condições para um conflito com os retalhistas, que em 1757, poucos meses após a criação da Companhia, terminou num motim popular, encabeçado pelos taberneiros, que pretendiam o seu fim¹⁰⁰.

Será no desempenho da ação repressora a este motim, que chegará ao Porto, João de Almada e Melo, que assumirá inicialmente o cargo de Governador das Armas do Porto e do seu Partido (1757) e que posteriormente, a partir de 1764, o de Governador das Justiças da Relação e Casa do Porto, cargos que ocupará até 1786, e que permitiram, que desde 1757 até à data da sua morte, interviesse, direta ou indiretamente, em todas ou quase todas as decisões de transformação da cidade¹⁰¹.

Em 1761, alguns anos após a sua chegada ao porto, e já conhecedor da realidade da cidade, João de Almada e Melo na “Conta” ¹⁰² dirigida ao rei D. José I, refere-se a *«alguns aspetos cruciais que deveriam ser controlados no crescimento da cidade: a falta de planificação das novas zonas, já que cresciam segundo o “particular capricho das pessoas que as edificaram”; e a permanência do traçado irregular, resultado das novas ruas serem as estradas que se “dirigiam as portas e postigos das muralhas conservando-se porem a desigualdade do pavimento e a turtuoza figura da sua antecedente direcção”. Agravava esta situação a abertura de ruas travessas “com semelhantes e mais excessivos defeitos”»*¹⁰³.

99 - (Vale et al., 2013, p. 46)

100 - (Vale et al., 2013, p. 46)

101 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 189)

102 - Relatório que se pretendia como a prestação de contas da sua ação?

103 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 190)

Esta sua manifesta preocupação, com os processos de desenvolvimento urbano até aí ocorridos, que primavam pela ausência de um planeamento, como pela falta de uma organização que permitisse a gestão e o controlo de todas as ações executadas, leva-o a propor, a sua correção através da criação de “uma nova e regular cidade, em que todas as novas construções e respetivos arruamentos respondam segundo um plano prévio”¹⁰⁴.

Assim em 1763¹⁰⁵ a criação da Junta de Obras Públicas do Porto, foi o instrumento encontrado por João de Almada e Melo, para a implementação da “reorganização e alargamento da cidade do Porto entre 1763 e 1804, cuja ação alterou profundamente a fâcies urbana”¹⁰⁶.

A ação da Junta, sustentar-se-á em dois importantes instrumentos; um de carácter financeiro, estabelecido em carta régia de março de 1763¹⁰⁷ e que garantirá o seu financiamento por um período de 10 anos,¹⁰⁸ através do reencaminhamento de um imposto¹⁰⁹ ao consumo (aquisição) de vinho, que cobrado pela Companhia das Vinhas do Alto Douro, o colocará á disposição da Junta, para a execução das obras públicas;¹¹⁰ outro de legitimação política, “apoiado na legislação de expropriação, criada para Lisboa após o terramoto, e que tinha por base um novo conceito de interesse público, e que irá permitir a concretização das intervenções na cidade do Porto”¹¹¹.

104 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, pp. 190–191)

105 - Data possível da sua oficialização, (a que não será estranha, a coincidência com a data de atribuição de financiamento por carta régia de março de 1763) já que segundo vários autores, nomeadamente Biosa, João D. R. D. P. (2012, p. 7) que refere que “A Junta das Obras Públicas não teve um momento claro de criação; terá antes surgido por iniciativa de João de Almada e sofrido um longo processo de formalização, que se prolongaria durante vários anos” , situando-a entre o final dos anos 50 e o início dos anos 60 do século XVIII.

106 - (Ferreira & Rocha, 2013, p. 191)

107 - O financiamento das obras públicas foi assegurado por carta régia de março de 1763, que concedia «por tempo de des annos para se applicar [...] às despesas das m[es]mas obras publicas» o produto do subsídio militar (imposto sobre o vinho, carne e sal) cobrado até então. A «utilissima graça da concepção d' hum real em cada quartilho de vinho» consumido era cobrada pela Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro, no território da demarcação do Porto e seu termo, onde detinha o monopólio da venda deste produto. Biosa, João D. R. D. P. (2012, p. 9)

108 - Segundo Biosa, João D. R. D. P. (2012, p. 9), a administração das receitas geradas era decidida em Junta de Obras Públicas. Inicialmente previsto para um período de dez anos, o imposto foi sendo sucessivamente prolongado durante as décadas seguintes.

109 - A relação entre a data da concessão deste imposto e a data da Oficialização da Junta de Obras Públicas, não parece despicienda e já Biosa, João D. R. D. P. (2012, p. 9) o refere, dizendo que “A concessão deste imposto parece-nos estar na génese da constituição da Junta; embora comumente abreviada para *Junta das Obras Públicas*, em certas ocasiões encontramos fórmulas mais extensas: *junta da contribuição do real de vinho aplicado a benefício das obras públicas*”

110 - (Biosa, João D. R. D. P., 2012, p. 9)

111 - (Vale et al., 2013, pp. 46–47)

Além do apoio do Rei e do ministro Sebastião José de Carvalho e Melo, João de Almada e Melo, contou sempre com a colaboração “interessada” do cônsul britânico na cidade, John Whitehead, mas também com o valioso contributo técnico, de uma vasta equipa, da qual se destacaram “pelo seu grande envolvimento, o engenheiro-arquiteto Francisco Pinheiro da Cunha; o engenheiro José Champalimaud de Nussane; o arquiteto Teodoro de Sousa Maldonado; e o arquiteto António Pinto de Mira” ¹¹². A ação destes profissionais na concepção e execução das obras na cidade fez-se segundo duas designações:

- Inicialmente como «Director das obras públicas» - foram-no, o Engenheiro militar Francisco Pinheiro da Cunha, entre 1764-1779, o Arquitecto Joaquim Teixeira Guimarães, entre 1779-1787/89 e o Engenheiro militar José Champalimaud de Nussane, entre 1787-1794
- Posteriormente como «Arquitecto da cidade» - foram-no, Teodoro de Sousa Maldonado, entre 1789-1799 e Luís Inácio de Barros Silva, entre 1801-1822¹¹³.

A acção de planeamento da Junta das Obras Públicas far-se-á de uma forma faseada, e orientar-se-á segundo três eixos de ação: a reestruturação da cidade antiga, o ordenamento da sua expansão, e a tentativa de articulação entre a cidade medieval intramuros e os novos bairros, resultantes da expansão ordenada¹¹⁴.

Em termos executivos, essas diretivas assumiriam variadas formas, como a melhoria das acessibilidades e da mobilidade através da criação, reformulação e melhoramentos de traçado, em articulação com a otimização ou desenvolvimento de novas Praças, ou o alargamento e monumentalização¹¹⁵ das Portas de atravessamento das muralhas, mas também a criação de novos equipamentos de carácter público, a introdução e implementação de novas

112 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 191)

113 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, pp. 29–31)

114 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 47)

115 - Segundo Alves (2008) “Foi também no período da transformação urbana realizada no Porto por iniciativa de João de Almada e Melo que o Porto conheceu a monumentalização das portas das muralhas medievais. Este gosto, desenvolvido essencialmente a partir do Renascimento, surge na cidade em três saídas da muralha: Postigo de Santo Elói, Porta da Ribeira e Postigo de Santo António do Penedo.” (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 194)

infraestruturas urbanas, como água e eletricidade,¹¹⁶ a implementação de novos espaços públicos, de novos bairros, mas também a realização de importantes melhorias nas estruturas portuárias nomeadamente nos cais de acostamento do Douro.

A abertura das novas ruas, a criação de novas praças e as intervenções realizadas em antigos espaços eram acompanhadas por projetos arquitetónicos de conjunto, que permitiriam dotar as novas áreas, de uma arquitetura onde a uniformidade dos alçados e por vezes uma certa monumentalidade caracterizariam aquilo que se ia construindo¹¹⁷.

O primeiro “plano” de ação da Junta das Obras Públicas , visava a definição de um importante eixo urbano e integrava nele a execução de duas operações, que contemplaram varios projectos.

Uma intramuros e que consistia na criação de um eixo que permitisse a ligação entre a Praça da Ribeira e as ligações para norte via Portas de Carros, ou postigo de S.to Eloi. A outra operação realizar-se-ia extramuros através da estruturação de um novo eixo que substitui-se as velhas a ligações da cidade às estradas para Braga e Guimarães.

A operação, intramuros iniciou-se com a abertura da Rua Nova de São João¹¹⁸, entre 1763 e 1768, cuja importância, residia no facto de permitir a articulação com a Rua das Flores, através da praça de S. Domingos, definindo um eixo urbano que permitia relacionar dois polos de grande atividade - a Praça da Ribeira, como entrada da cidade pelo rio, e a Porta dos Carros, como saída¹¹⁹, obrigando posteriormente á renovação¹²⁰ daquela entre 1776 e 1785, como

116 - “(...) e efetuam-se os primeiros ensaios de iluminação pública, na Rua dos Ingleses em 1771.” Vale et al. (2013, p. 47)

117 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 191)

118 - “Sobre arcos de cantaria que formavam um aqueduto subterrâneo que encanava o Rio da Vila” Silva

119 - (Salis, 2013, p. 168)

120 - Segundo Alves, Joaquim J. B. Ferreira (1997, p. 692) as obras consistiram na “criação de um arcaria na praça (que possivelmente se pretendia para os lados Nascente-Sul-Poente) que formou os lados Sul e Poente. A primeira (lado Sul) que ficava, como referimos, adossada à muralha, permitia, através de escadas, o acesso à parte superior da mesma, o que a transformava numa espécie de varanda-passeio que permitia aos portuenses ver o interior da praça e o rio. Do lado Poente foram construídas duas casas sobre arcadas, com andar nobre e mezzanino, cujas fachadas para a praça estavam divididas por pilastras dóricas. Este mesmo esquema aparece na parede Norte, onde se adossou a fonte que substituiu o chafariz. O lado Nascente ficou sem uma grande intervenção excepto no que diz respeito à Porta da Ribeira que seria coroada por uma nova capela, em substituição da anterior. A nova capela-aberta de Nossa Senhora do Ó (1778/79-1783)”.

principal praça da cidade, visando conferir-lhe uma maior amplitude e monumentalidade através da construção de edifícios do lado Poente sobre arcadas, da eliminação do antigo chafariz e da sua substituição por uma fonte monumental do lado Norte, e da construção da nova Capela de Nossa Senhora do Ó¹²¹ que encimava e monumentalizava uma renovada Porta da Ribeira¹²².

Extramuros a operação consistiu no aproveitamento do desenvolvimento que “na imediata proximidade das muralhas da cidade se realizara (Calçada da Natividade, Rua das Hortas, Praça Nova das Hortas),¹²³ estendendo a já existente Rua das Hortas (ou do Anjo/ do Almada), até ao Campo de Santo Ovídio (atual Praça da República), determinando dessa forma o limite mais a Norte da expansão da cidade.

O sucesso deste “Plano” dependia da capacidade de articulação de toda a operação realizada extramuros com a operação intramuros. A dificuldade de articulação residia precisamente no encontro entre as duas operações, junto à muralha já que o postigo de Santo Elói e a irregular Praça do mesmo nome, promoviam um estrangulamento na mobilidade pretendida, sendo resolvido “através da transformação da praça irregular de Santo Elói numa praça regular, e da substituição do postigo de Santo Elói ¹²⁴ por uma passagem mais larga que deu origem à Porta do Almada” ¹²⁵.

121 - “A Capela-aberta de Nossa Senhora do Ó (1778/79-1783), infelizmente demolida na primeira metade do século XIX, era um exemplo de grande qualidade da arquitectura neopalladiana portuense” António Alves, Joaquim J. B. Ferreira (1997, p. 692)

122 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 1997, p. 692)

123 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, pp. 267–268)

124 - A transformação do Postigo de Santo Elói numa saída mais larga e com uma arquitetura mais nobre e que ficaria a ser designada por Porta do Almada, deve-se a Francisco Pinheiro da Cunha, tendo sido iniciada em 1764 e concluída em 1766. Alves, Joaquim J. B. Ferreira (2008, p. 194)

125 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 1997, pp. 690–691)

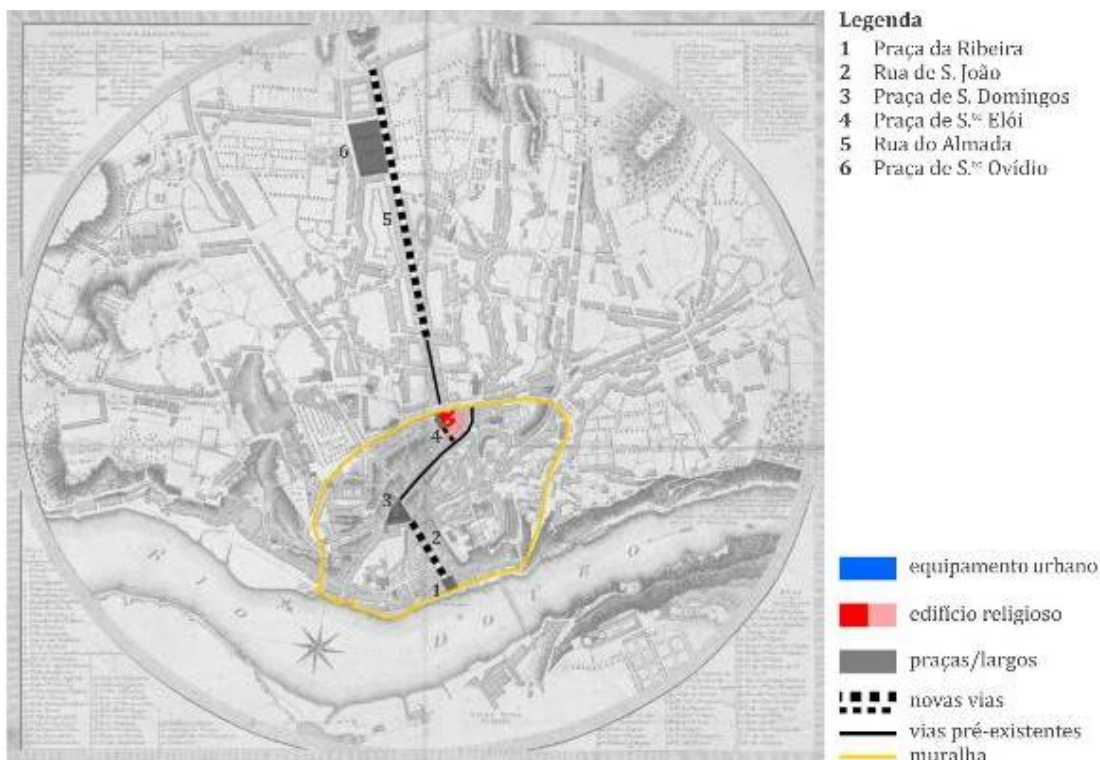


Figura 15 - As principais operações, decorridas ou projetadas pela Junta das Obras Públicas, que constituíam o eixo norte-sul, ligando a Praça da Ribeira à Praça de Santo Ovídio e estrada para Braga. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck,) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 46)

Este traçado assumirá fundamental importância, já que representou a primeira intervenção planeada na cidade,¹²⁶ refletindo um gesto, cuja replicação, determinará mais do que o sentido da expansão, uma nova forma de desenvolvimento urbano, que se verificará na abertura de outros novos arruamentos, nomeadamente para norte através das Ruas de Cedofeita, de Santa Catarina/Bela Princesa, para nascente através da Rua Direita (Rua de Santo Ildefonso) e estabelecendo um importante eixo nascente/poente, de ligação entre vários elementos significantes a Rua de Santo António e a Rua dos Clérigos (resultante do reperfilamento da antiga Calçada dos Clérigos, Rua da Natividade após a queda da muralha).

A estes arruamentos, juntar-se-ão posteriormente e de uma forma progressiva, ligações transversais nascente/poente que definirão eixos com a Rua Formosa, a Rua do Bolhão, Rua da Boavista, Rua dos quarteis (D. Manuel II), Rua do Príncipe (Miguel Bombarda) e Rua do Breyner.

¹²⁶ - (Vale et al., 2013, p. 48)

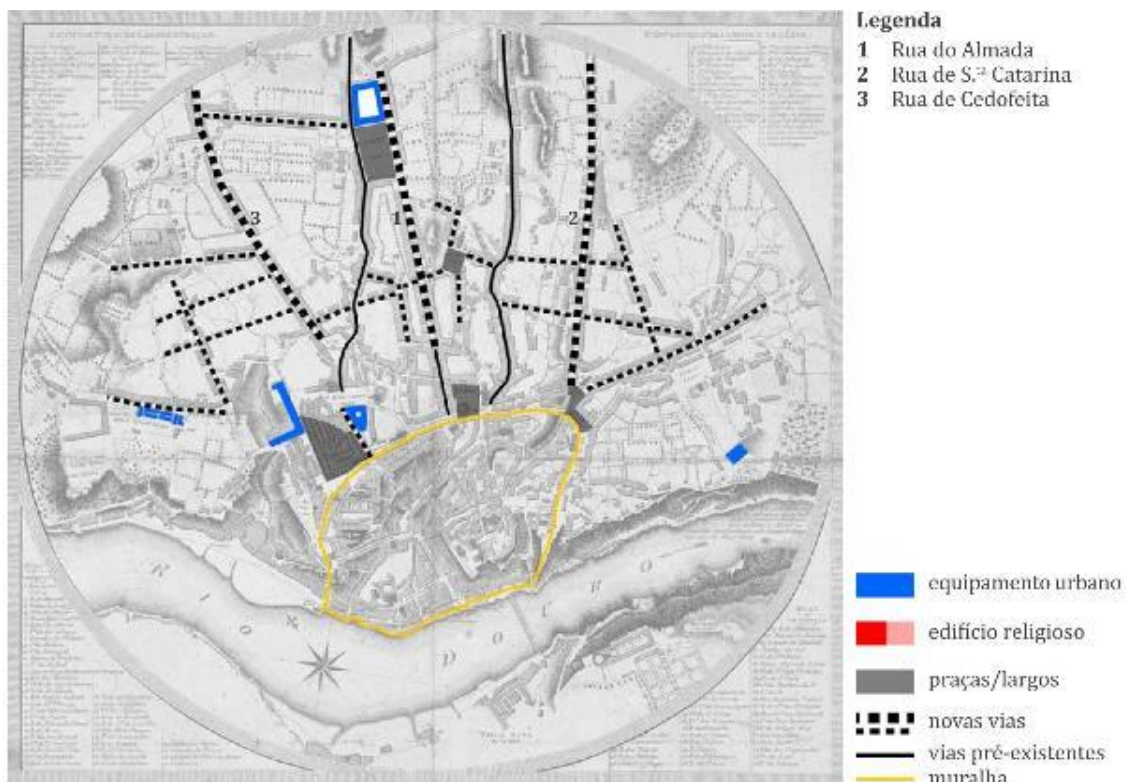


Figura 16 - As principais operações correspondentes à expansão extramuros. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 48)

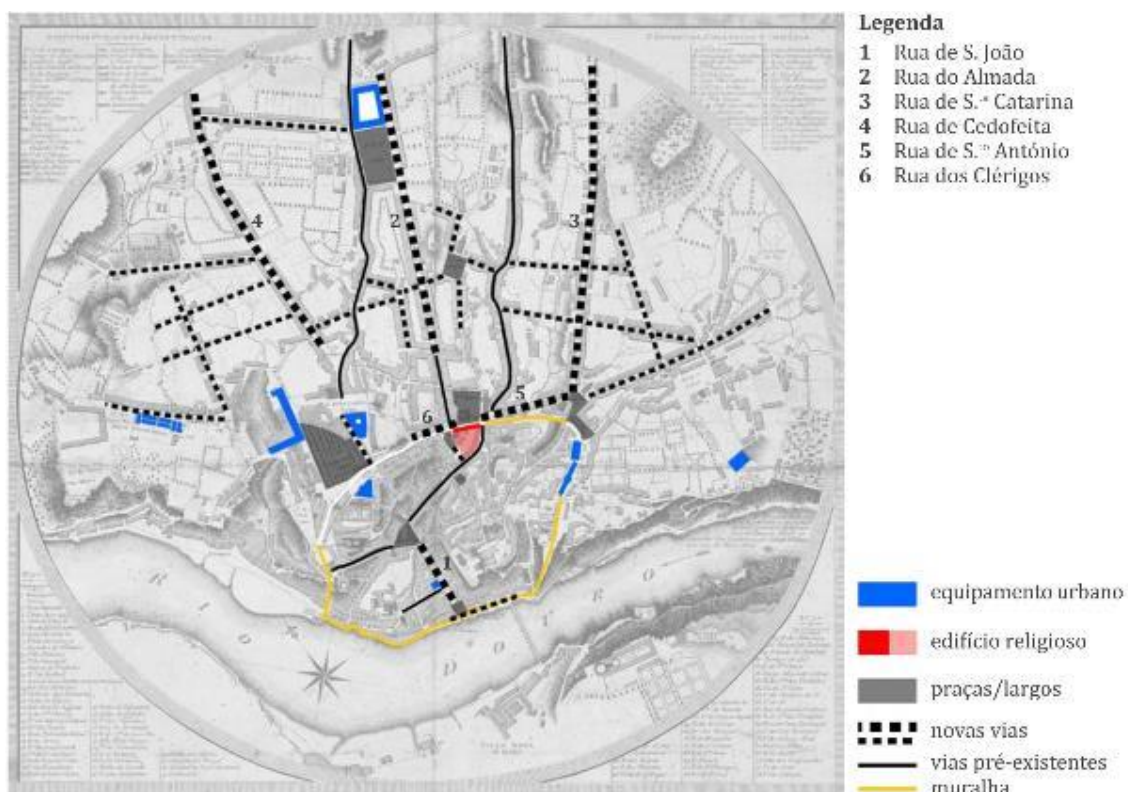


Figura 17 - O conjunto das principais operações realizadas pela Junta das Obras Públicas, a partir dos anos 60 do século XVIII. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 56)

Alguns destes arruamentos permitiram também a “própria criação de outros¹²⁷ de menor importância,”¹²⁸ como a «*Rua da Alegria (não tão extensa quanto é hoje), a Rua da Bela Aurora, (...) a Rua Nova de Fradelos até à Aguardente (que ligava a Capela de Fradelos à actual Praça do Marquês de Pombal, (...) a Rua dos Lavadouros (que já não existe e ligava, a norte, a Rua das Hortas à Igreja dos Congregados), a Rua da Picaria, a Rua da Conceição, a Rua do Laranjal (que ligava a Rua das Nova das Hortas ao Largo do Laranjal (Trindade), a Rua da Aguardente (lanço final da Rua do Bonjardim), a Rua da Lapa até ao Chafariz de Vila Parda (hoje Rua do Paraíso), a Rua que ia da Torrinha até ao Bom Sucesso (atravessando a actual Rua Júlio Dinis), (...) a Rua do Rosário bem como a travessa que ligava (e liga) o «Carregai a essa mesma Rua», (...) a Rua do Padrão de Vilar (na continuação da Rua dos Quartéis, dando serventia para a fábrica de Clamouse Browne), a Rua do Mirante do Figueiroa para a Rua da Boavista, a Rua do Olho Vivo para a Travessa da Lapa, a Rua que ligava a Aguardente à Rua de Fradelos, a Rua do novo Seminário até às Fontainhas (chamou-se depois Rua de Wellesley), a continuação da Rua Nova dos Ingleses até à Rua dos Mercadores, a Rua do Correio-Mor (hoje Rua do Conde Vizela) continuada até Ferraria de Cima (hoje Rua dos Caldeireiros), a Calçada dos Clérigos com casas da parte sul, a que corre por onde era antes o Adro dos Enforcados (pensamos ser a Rua da Assunção), a Rua que ia das Almas (de Santa Catarina) até a do Caramujo (que desembocava na Rua Formosa), a Rua que da estrada de Valongo ia para o Fojo (proximidades da Praça das Flores)»¹²⁹, mas que permitiram estabelecer “as anastomoses necessárias à criação de verdadeiros bairros”¹³⁰.*

127 - Segundo Silva (pp. 214–215) “entre 1760 e 1803, segundo um manuscrito que comentamos e publicamos em 2001, as novas ruas atingiram a cifra notável de 27”

128 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 267)

129 - (Silva, pp. 214–215)

130 - (Oliveira, J. M. Pereira de, 2007, p. 267)

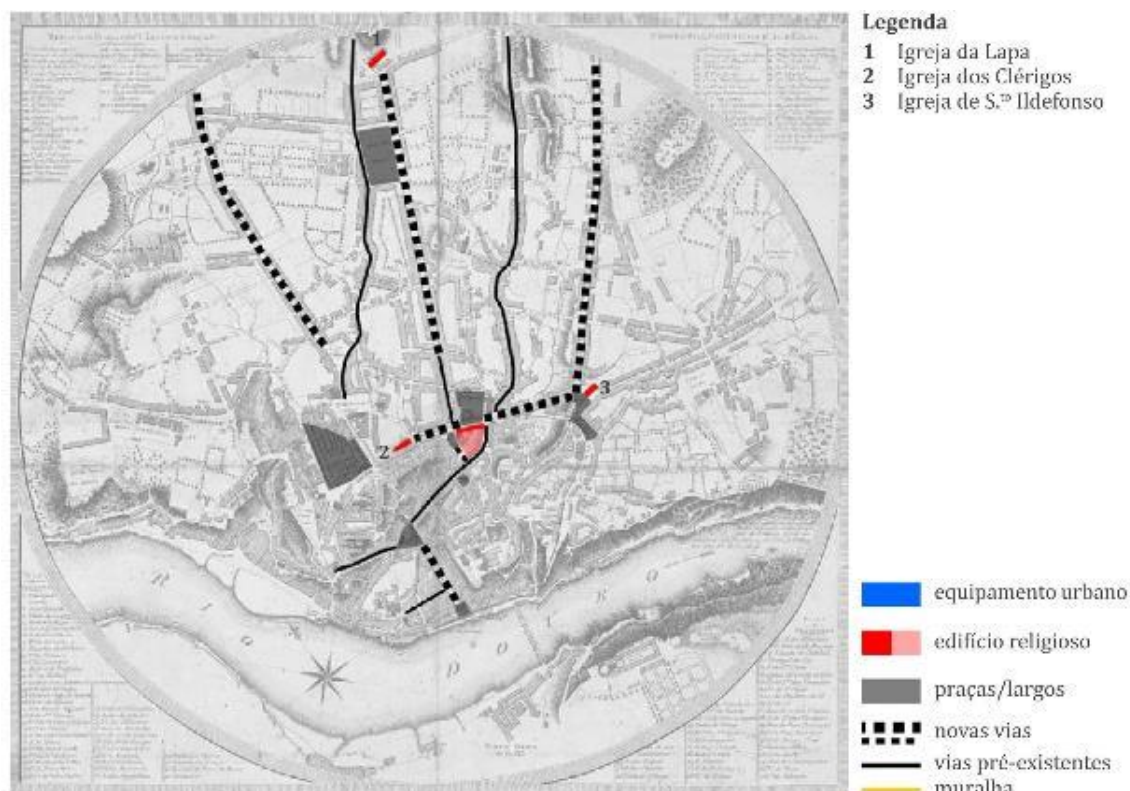


Figura 18 - Relação que as ruas do Almada, dos Clérigos e de Santo António estabelecem com as igrejas da Lapa, dos Clérigos e de Santo Ildefonso, respetivamente - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 72)

Importa referir que o traçado almadino, procurou sempre uma significação hierarquizada do espaço urbano, procurando diferentes formas de interação de edifícios significantes com os novos eixos urbanos e realçando «as leituras perspécticas» dadas por pontos de referência monumentais¹³¹.

Mas nem só de arruamentos foi feita a ação da Junta, a sua actuação também se fez sentir em espaços públicos como praças, largos, campos, ou terreiros, quer através de melhoramentos, como aconteceu nos Largos da Batalha, de Santo Ildefonso, do Carmo, na Praça Nova (antiga praça das hortas) e intramuros na Praça da Ribeira, quer através da criação de novos espaços, como aconteceu com Campo de S.to Ovídio (Praça da República), com a Praça do Laranjal (Trindade) e intramuros com a Praça de Santa Ana ou de S. Roque e

131 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 13)

a Praça Miradouro da Vitória ou ainda, das chamadas “varandas-jardim” sobre o Douro, nas Fontainhas a nascente e nas Virtudes a poente¹³².

Também a construção de edificado servirá para afirmar a emergência de um novo poder, o do estado, não só através da alteração das prioridades programáticas e tipológicas edificatórias, como também através de “uma nova ordenação dos lugares significantes da cidade e numa nova representação espacial do poder que se assume como contraponto ao poder existente” ¹³³.

Essa afirmação sustentar-se-á no valor significativo dos elementos espaciais ou edificatórios através da monumentalização de pontos de referenciais, recorrendo ao valor acrescentado das linguagens arquitectónicas predominantes. Uma das contribuições mais significativas deu-se com a renovação da Figura da cidade, através monumentalização de espaços e construção de edifícios emblemáticos¹³⁴.

Sem esquecer a importância da igreja e Torre dos Clérigos, cuja construção iniciada num período anterior, se fez ainda sentir neste período, novos edifícios irão marcar a cidade de significado e funcionalidade, criando e reforçando valores identitários.

Assim além de novas correntes arquitectónicas a cidade irá também conhecer novas tipologias ou então tipologias já conhecidas, mas correspondendo a conceitos até então ausentes em construções similares anteriores. No primeiro caso, incluem-se o Teatro de São João (de Vincenzo Mazzoneschi), a Academia Real da Marinha (de Carlos Cruz Amarante) ou ainda a Real Casa Pia de Correção e Educação/ Aquartelamento das Partidas Avulsas (de Reynaldo Oudinot); no segundo, entre outros exemplos que poderíamos apontar, incluímos a reedificação da Novo Tribunal da Relação e Cadeia (de Eugénio dos Santos), o Hospital de Santo António (de John Carr) e o Quartel do Segundo Regimento (de Reynaldo Oudinot)¹³⁵.

132 - (Fernandes & Vasconcelos, p. 8)

133 - (Nonell, 2002, p. 167)

134 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 47)

135 - (Alves, Joaquim J. B. Ferreira, 2008, p. 188) e (Vale et al., 2013, p. 47)

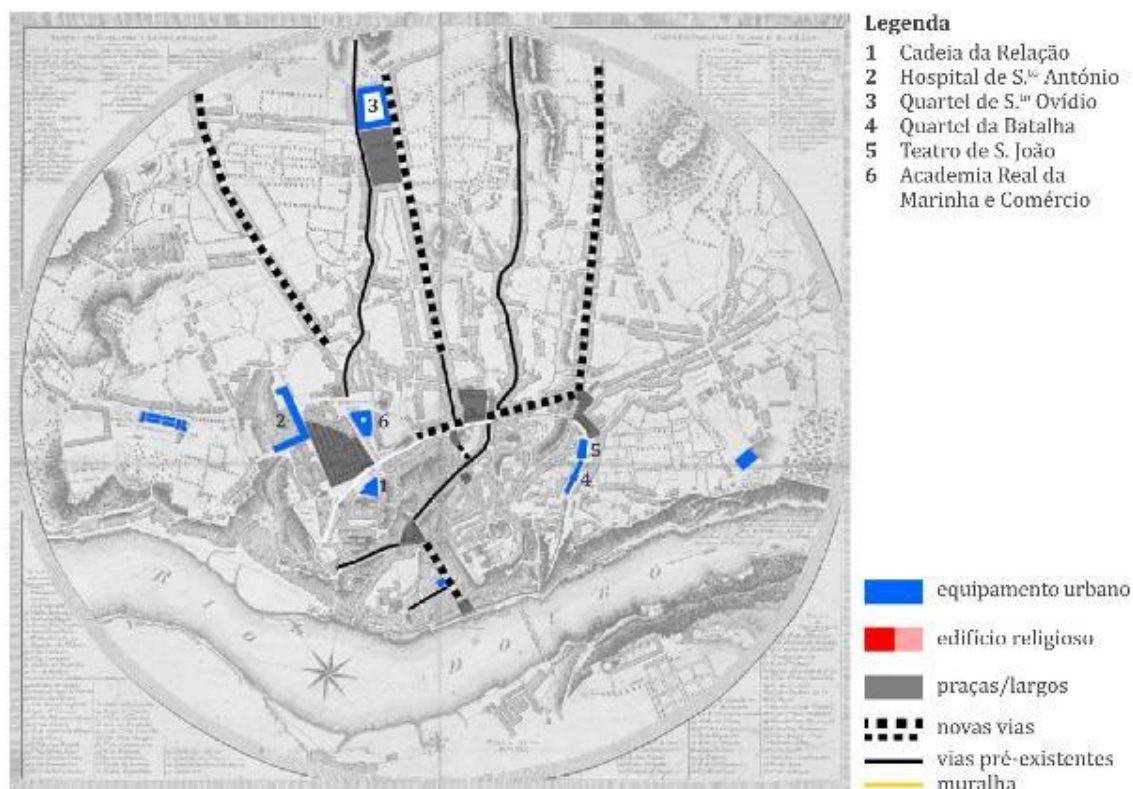


Figura 19 - Os principais equipamentos públicos realizados pela Junta das Obras Públicas. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 58)

Mas também a Fé continuará a pontuar a cidade com os seus edificadros, e neste período da ação da junta de obras públicas iniciar-se-ão ou concluir-se-ão a Igreja de Nossa Senhora da Lapa (de José Figueiredo Seixas), Igreja do Terço, Igreja de Nossa Senhora da Vitória (substituindo a anterior), Igreja de S. Roque (entretanto demolida conjuntamente com o largo nas proximidades da Rua do Souto), Convento de Santo António da Cidade, Capela das Almas (em Santa Catarina) e Igreja da Venerável Ordem de S. Francisco¹³⁶ (Projeto de António Pinto de Miranda).

Após a morte de João de Almada (1786), deu-se uma redefinição do programa para a cidade. A Junta iria deixar os grandes planos de expansão da cidade a norte e redirecionar a sua ação para o rio nomeadamente para melhorias na entrada da barra e no cais e nos aquedutos de fornecimento de água á cidade.

136 - De qualidade artística notável é um dos melhores exemplos arquitetónicos da afirmação do Classicismo no Porto

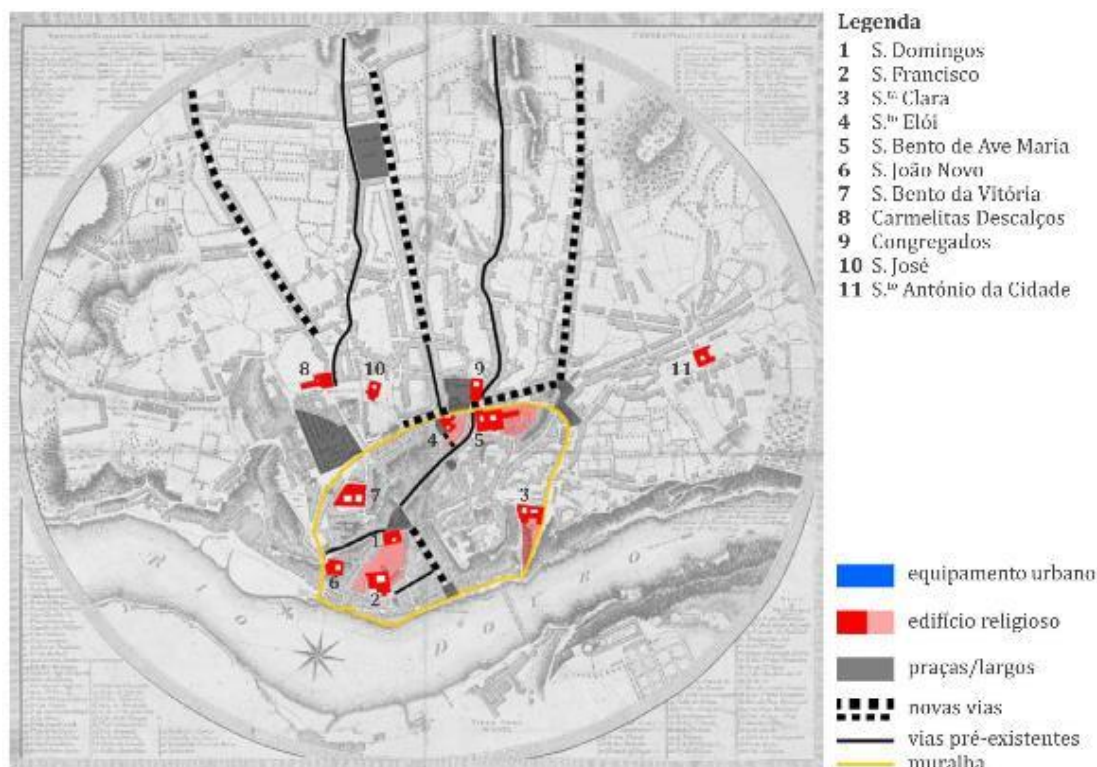


Figura 20 - A implantação dos principais conventos do Porto no território da cidade. Diagrama elaborado a partir da planta da Cidade do Porto (1813, George Balck) - Fonte: (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 68)

Esse redireccionamento, já havia sido perspectivado pela Junta de João Almada em 30 de agosto de 1784, no seguimento de uma reunião em que ficou refletido como uma prioridade, a necessidade de se aumentar o cais da Ribeira, devido á sua exiguidade e incapacidade de resposta ao intenso movimento de mercadorias, provocado pelo crescimento do comércio e da população, estabelecendo-se a intenção de o prolongar até aos Guindais através da construção nesse local de um cais de desembarque. Assim a Junta em 8 de Julho de 1786, aproveitará, na sequência do pedido à rainha D. Maria I, da prorrogação da consignação do 'real de água' aplicado às Obras Públicas, para fazer referência a essa necessidade de reedificação do cais de Miragaia mas extendendo sua continuação até São João da Foz, revelando uma proposta bem mais ambiciosa que objectivava construir, "mais do que um cais, uma estrada a ligar a cidade baixa à foz do Douro, de forma a estabelecer-se a comunicação entre os pequenos aglomerados urbanos, marginais ao rio, e a cidade". Mas João

de Almada, morreria no Porto a 30 de Outubro de 1786 sem que qualquer resposta chegasse da parte do governo central¹³⁷.

A resposta ao pedido de prorrogação só surgiria em 25 de Agosto de 1787, numa Ordem Régia, que imporia uma reformulação política, que reduziria o poder do Senado e reforçaria o poder do Governador das Justiças, ficando este encarregue, não só da presidência, mas também da inspecção das Obras Públicas e onde são também mencionadas, quer as obras projectadas para o cais de Miragaia quer as da sua continuação até São João da Foz; são ainda referidas as obras de construção de fontes e aquedutos de abastecimento de água pública¹³⁸.

Como resultado surgirá a figura política dos “Governadores-Presidentes”¹³⁹, como gestores da política urbana da Junta de Obras Públicas, tendo-o sido, José Roberto Vidal da Gama (1786-1790), Francisco Roberto da Silva Ferrão (1790-1793), Manuel Francisco da Silva e Veiga Magro de Moura (1793-1798 e 1807-1809), Francisco de Almada e Mendonça (interinamente, 1798-1799), Vicente José Ferreira Cardoso da Costa (interinamente, 1799-1800) e Pedro de Melo Breiner (1800-1803 e 1805-1807)¹⁴⁰.

A partir de 1790, a 'autonomia de ação' da junta começará a ser mais cerceada pelo governo central, que iniciará uma fase de intervenção mais impositiva nos processos de realização das obras públicas da cidade, estabelecendo a prioridade a determinados projetos e seleccionando diretamente os modelos e os intervenientes para a execução desses mesmos projetos. “A evidencia-lo de referir a carta régia de 15 de fevereiro de 1790 que impôs a divisão da receita do imposto sobre o consumo de vinho em duas partes iguais: uma, a ser aplicada na abertura e reparos da barra do Porto; a outra, nos aquedutos e cais da cidade, ficando entre tanto cessando por menos necessarias outras obras publicas, quaes quer que sejam”¹⁴¹.

137 - (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, pp. 792-793)

138 - (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, p. 793)

139 - Governador da Relação e Presidente da Junta de Obras Públicas

140 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 23)

141 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, p. 27)

Definindo ainda, que a inspecção das obras da barra, pertenceria á Companhia das Vinhas, a sua fiscalização e promoção, ao Governador das Justiças e a direcção e execução do projecto para a barra, a Reinaldo Oudinot, engenheiro militar, restando á Junta das Obras Públicas a execução dos planos e obras, quer de aquedutos (isto é, encanamento de águas e sua condução para fontes de abastecimento à população), quer do melhoramento e expansão dos cais ribeirinhos, bem como a execução e calçetamento de ruas, com um tecto orçamental fixado pela metade¹⁴².

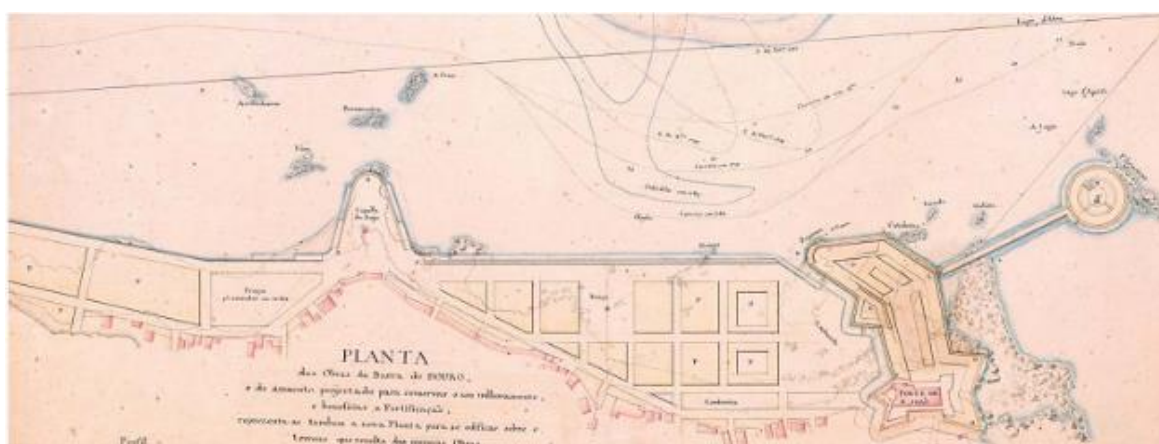


Figura 21 - Reinaldo Oudinot, “Planta das Obras da Barra do Douro, e do aumento projectado para conservar o seu melhoramento, e beneficiar a Fortificação; representa-se também a nova Planta para se edificar sobre o terreno que rezulta das mesmas Obras” - [Janeiro de 1792] - Fonte: Arquivo IGP, CA-303 (pormenor).

Assim, da ação das diferentes Juntas no segundo período Almadino, devemos destacar pela sua importância:

A que, em 1787 devido a queda de um tramo da muralha¹⁴³ da cidade, junto à igreja dos Clérigos, permitiria o início da sua demolição e criaria a oportunidade, quer da regularização da Rua dos Clérigos, quer da sua articulação, com a “ainda em fase de construção”, Rua de Santo António, como

142 - (Briosa, João D. R. D. P., 2012, pp. 27-29)

143 - Devido a um “inverno extremamente chuvoso, dar-se-ia queda de um tramo da muralha da cidade junto à igreja dos Clérigos e na sequência da qual, José Roberto Vidal da Gama presidente Junta de Obras Públicas, proporia ao então ministro do Reino, Visconde de Vila Nova de Cerveira, a autorização, quer para a sua demolição, quer para a utilização da sua pedra para a construção dos cais ribeirinhos e dos aquedutos de abastecimento de água à cidade.” (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, pp. 794)

ainda permitiria concretizar o eixo Nascente-Poente da cidade, formado por estas duas ruas e pela Praça Nova das Hortas (actual praça da Liberdade)¹⁴⁴.

A construção, no ano de 1788, da “‘baliza’ da Cruz de Ferro, importante sinal de orientação das embarcações na entrada da barra, implantada em frente à capela do Anjo, num rochedo situado no meio do rio (onde outrora se situaria o templete mandado executar por D. Miguel da Silva)”¹⁴⁵.

O começo, em 1789, sob a direcção de José Champalimaud de Nussane e com a colaboração de Teodoro de Sousa Maldonado, da construção do cais-estrada até á Foz, com inicio no cais do Mosqueiro, ou cais das Pedras e continuação por Massarelos e Bicalho até à Arrábida, cujo maciço rochoso obstruía a passagem marginal ao rio¹⁴⁶.

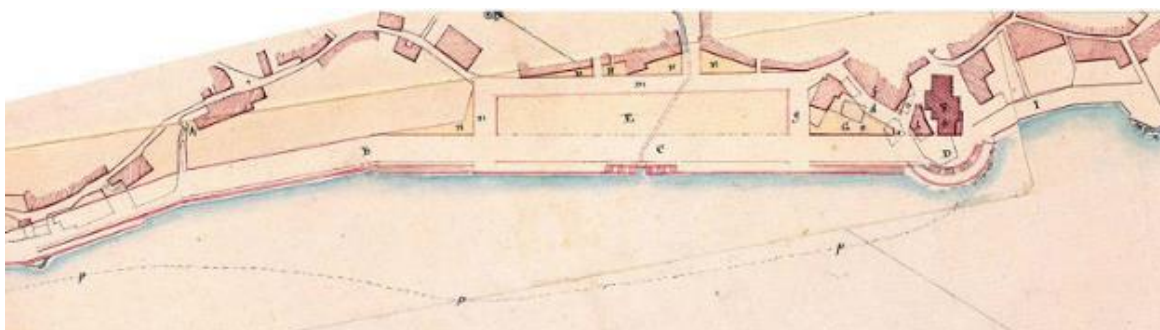


Figura 22 - Reinaldo Oudinot, “Planta da Enseada de Masarelos, Suburbio da Cidade do Porto, em que se representa o Caes que, por Ordem de Sua Magestade, se edifica para o abrigo dos Navios, com as novas communicações, e mais dependencias do mesmo”, [ca. 1792] - Fonte: Arquivo IGP, CA-305 (pormenor).

E por fim em 1806 a conclusão da infra-estrutura de maior importância para a intensa ligação quotidiana entre as duas margens do Douro, a Ponte das Barcas, obra concebida e realizada por Carlos Amarante e essencial, á altura, para a consolidação de uma rede nacional de vias nas ligações Norte-Sul,¹⁴⁷ mas também por todo o significado que lhe está ligado, a cidade havia derrubado a ultima muralha do seu confinamento a Sul

144 - (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, pp. 794–795)

145 - (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, pp. 795–796)

146 - (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, p. 799)

147 - (Martins, Carlos H. M. Rodrigues, 2014, pp. 909–910)

Seguiu-se um período, de conflitos militares, que marcaram o território portuense, as invasões francesas entre 1807 e 1811 e a guerra civil entre 1832 e 1834, determinando conseqüentemente, um período de letargia da ação da Junta, mas o ultimo ano da guerra civil 1834, marcará também o seu fim.

Seguir-se-á a cidade Liberal e Industrial, com outros planos e outras formas de ação.

3.3.1.1 **Conclusão**

Importa concluir que a ação da Junta de Obras Públicas se regeu sempre pelos princípios iluministas, procurando o condicionamento do interesse particular em benefício do bem público.

O seu planeamento, caracterizou-se pela inexistência de um verdadeiro Plano global, mas antes integrando pequenos planos, que feitos á medida, respondiam na medida exata de uma estratégia, ¹⁴⁸ adaptando-se aos condicionalismos¹⁴⁹, respondendo aos problemas e necessidades concretas de uma cidade dicotómica entre o compacto e o expandido. Neste sentido, tanto o desenho urbano, como o arquitetónico, procuraram sempre uma certa uniformidade de conjunto, nomeadamente, na cidade em expansão, mas integraram a resiliência necessária para articular/coser¹⁵⁰ a heterogeneidade¹⁵¹ das zonas de contacto, como o *“demonstram a malha articulada de ruas novas, ruas antigas e praças redesenhadas, na cidade antiga; o aproveitamento e melhoria das antigas estradas que ligavam o Porto às cidades e povoações vizinhas; a adaptação à topografia dos novos eixos da expansão setentrional; ou, ainda, a incorporação de elementos urbanos referenciais pré-existent”*¹⁵².

148 - “Que na realidade configurava um «plano aberto, suscetível de desenvolvimentos à medida das necessidades duma cidade em expansão” Briosas, João D. R. D. P. (2012, p. 15)

149 - “Todas as Ações, expansão extramuros, reestruturação da cidade intramuros e articulação entre estas, refletiram a necessidade de ultrapassar as condições que lhes eram adversas: topográficas, financeiras, infraestruturais, técnicas ou relativas à estrutura fundiária” Briosas, João D. R. D. P. (2012, p. 57)

150 - “O cosimento” destes dois tecidos urbanos foi, no entanto, encarado de diferentes formas, reflectindo o diferente entendimento dado ao elemento que os delimitava - a muralha.” (Briosas, João D. R. D. P. (2012, pp. 53-55)

151 - A ortogonalidade dos planos urbanos e a uniformidade estilística dos alçados de conjunto da cidade expandida/versus a organicidade do traçado urbano e a heterogeneidade formal e estilística da cidade compacta

152 - (Briosas, João D. R. D. P., 2012, p. 57)

3.3.2 DA CIDADE LIBERAL E INDUSTRIAL Á CIDADE DEMOCRÁTICA



Figura 23 – Planta da cidade do Porto de 1813, por George Balck - Fonte: AHMP

A planta do Porto de 1813, executada por George Balck, dedicada ao brigadeiro Trant, remete-nos para um período em que os acontecimentos políticos, económicos e sociais ocorridos na primeira metade do século XIX na cidade do Porto, como as invasões francesas (1807-1813) e, posteriormente, a

guerra civil (1832-1834), travaram o desenvolvimento económico que se vivia desde meados do século XVII¹⁵³, ajudando-nos também a compreender o desenvolvimento urbano da cidade, que a Junta de Obras Públicas, legava ao novo Século Portuense.

Nela era possível identificar três importantes áreas de desenvolvimento, uma “área central”, delimitada pelas ruas do Calvário a poente, Calçada dos Clérigos, Largo de Santo Ildefonso, rua do Postigo do Sol a nascente e a sul pelo Rio Douro. A segunda área configurava a “área central de expansão”, limitada pelas ruas de Cedofeita, mais a poente e Santa Catarina mais a nascente e pela Praça da República a norte e numa área mais periférica de expansão, as zonas definidas pelos limites dos arruamentos de saída da cidade para norte¹⁵⁴ e nascente.

Na “área central de expansão”, nos traçados principais, nomeadamente nos que conduziam às saídas para norte, verificava-se já um gradual desenvolvimento do edificado, mas nos traçados perpendiculares haviam vastas áreas por urbanizar.

As invasões francesas, abradaram o desenvolvimento urbano que se verificava na cidade, remetendo ao esquecimento, alguns dos planos já definidos para a cidade, pela junta de obras públicas, no período anterior¹⁵⁵.

No entanto neste período, verificou-se uma iniciativa, que marcará uma nova era no urbanismo da cidade, o Plano da Cidade do Porto de 1824, de José Francisco de Paiva, uma planta cartográfica da cidade realizada entre 1818 e 1824 e que pouco ou nada diferia da planta de Balck de 1813, quer nos seus limites, quer na cidade edificada, mas que tinha um carácter civil e de instrumento de planeamento, já que não se limitava somente a representar a cidade existente, mas a projetar (a traço interrompido) um conjunto de ruas e de edifícios (projetados ou em construção) acentuando esse carácter de instrumento de

153 - (Ferreira & Rocha, 2013, p. 192)

154 - “a Estrada para Matosinhos (Torrinha - Campo Alegre - Vilarinha), a Estrada para Viana do Castelo (Cedofeita - Oliveira Monteiro - Monte dos Burgos), a Estrada para Braga (Almada - Antero de Quental - Amial), a Estrada para Guimarães (Santa Catarina- Marquês-Costa Cabral) e a Estrada para Penafiel (Santo Ildefonso-Campo 24 de Agosto- S. Roque).” (Oliveira, Vítor Manuel Araújo de, 2013, p. 113)

155 - (Ferreira & Rocha, 2013, p. 192)

planeamento, com a indicação como as dos “(L)ampioens (que) (v)ão apontados com pontinh(os) pretos” ¹⁵⁶.



Figura 24 - Plano da Cidade do Porto de 1824, por José Francisco de Paiva - Fonte: AHMP

Com a vitória Liberal, veio o fim da guerra e do Antigo Regime e o começo de uma nova dinâmica para a cidade, cujos efeitos, far-se-ão notar, em várias áreas, que direta ou indiretamente afetarão toda a morfologia urbana do Porto, durante a primeira metade do Século XIX.

A primeira e significativa será a extinção das ordens religiosas, decretada em 1834 e que não só colocará á disposição da cidade, novos territórios que permitirão o desenvolvimento urbano na sua área central, como novas zonas de comércio e equipamentos¹⁵⁷, mas também proporcionará, o desenvolvimento de "um interessante mercado de solos" ¹⁵⁸, cujo crescimento assentou nos conhecidos “brasileiros”, que “enriquecidos, adquirem propriedades e edificam

156 - (Do Porto e não só... - Blog) acedido em 09/21/2017.

157 - Por exemplo o Palácio da Bolsa, da Associação dos Comerciantes do Porto.

158 - (Fernandes & Vasconcelos, 2002, p. 11)

casas apalaçadas”. Um desenvolvimento, do mercado fundiário, que será ainda mais ampliado, pelos proprietários de quintas urbanas que incorporando os princípios liberais, da livre iniciativa, promoverão o fracionamento cadastral de vastos territórios agrícolas, das suas quintas, determinando novos territórios de urbanização, nas franjas da cidade em expansão¹⁵⁹.

O âmbito da ação liberal, marcará também uma revolução cultural e higienista, como a proibição dos enterramentos nas igrejas (em resposta às exigências higienistas que se faziam sentir) e a construção dos primeiros Cemitérios públicos, em 1838 o do Prado do Repouso no lado oriental da cidade e mais tarde já em 1855 o de Agramonte no lado Ocidental.

Durante este período, a Câmara Municipal assumiu a substituição da extinta (em 1834) Junta de Obras Públicas, na sua função de ordenação e gestão do desenvolvimento urbanístico da cidade. A necessidade, de um instrumento que permitisse, quer uma visão global do realizado, assim como a ação de regulação, de planeamento, de gestão e de implementação de infraestruturas, equipamentos e espaços públicos, levou a elaboração para a Câmara Municipal, em 1839, por Joaquim da Costa Lima (Sampaio) da Planta Topográfica da Cidade do Porto.

Uma planta que representou, “em relação às razões do seu aparecimento e às técnicas da sua execução¹⁶⁰” uma novidade.

Nela é possível constatar relativamente á planta de Balck, como referência o aparecimento de “duas novas zonas de urbanização: uma assente no prolongamento da Rua da Boavista para Poente, a outra localizada a Nascente da Praça da República e estruturada pelas Ruas de Gonçalo Cristóvão e de Camões”, bem como a “consolidação da zona a Norte do Hospital de Santo António que nesta fase se traduz exclusivamente na edificação das ruas abertas no início do século”, e a expansão da zona do Bonfim para além dos elementos

159 - (Fernandes & Vasconcelos, 2002, p. 11)

160 - (Porto (Portugal), 1992, p. 19) - “Foi «ampliada» pelo que ao aumentar as suas dimensões e ao dar-lhe um formato menos aparatoso do que o da outra (a de Balck), se pretendeu (...) aumentar a sua capacidade de pormenorização e consequentemente o seu grau de utilidade prática; finalmente ela exprime já uma «nova» exigência de rigor e por esse motivo foi «corrigida a Graphometro»”

edificados, “traduz-se na abertura da Rua Firmeza e no prolongamento das Ruas de Fernandes Tomás e da Alegria”¹⁶¹.

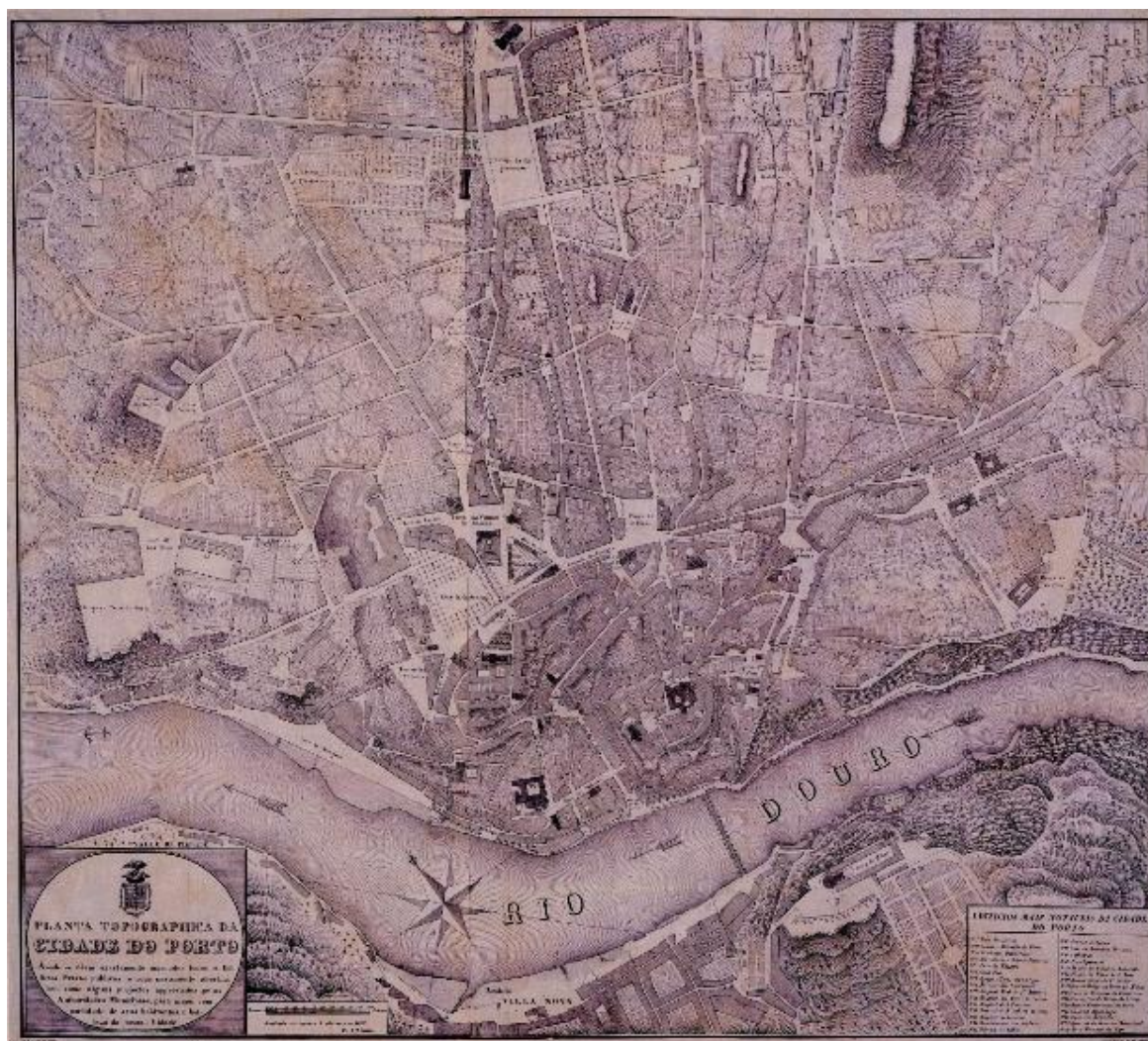


Figura 25 – Planta Topográfica da Cidade do Porto em 1839, por Joaquim da Costa Lima (Sampaio) - Fonte: AHMP

Neste período da primeira metade de Oitocentos a centralidade da zona baixa reforça-se, quer com construção da ponte (pênsil) D. Maria II entre 1841-1843, quer com abertura em 1835 do primeiro banco Comercial, mas também com construção em 1842¹⁶², nos terrenos do antigo convento de S. Francisco¹⁶³,

161 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 114)

162 - Em 1850, o edifício encontrava-se quase terminado em termos estruturais, mas as obras prolongaram-se até 1910, data em que o exterior e o interior do edifício ficaram, finalmente terminados.

do imponente Palácio da Bolsa¹⁶⁴, sede da poderosa burguesia comercial da cidade, edificado num simbólico estilo neoclássico. A sua construção “representou, para além da reorganização da malha urbana envolvente, a demarcação de um novo centro financeiro e a consolidação da zona ribeirinha como centro da vida comercial da cidade ” ¹⁶⁵.

Mas neste período a cidade tendia a polarizar-se em várias centralidades, e para além centralidade comercial ribeirinha, outra se afirmava, mas de mais carácter cívico, a Praça Nova (antiga Praça das Hortas), onde desde 1819, a Câmara Municipal se se havia fixado, no bem conhecido Palacete Monteiro Moreira.

Um período, em que o desenvolvimento urbano, não se resumiu só ao plano das infraestruturas públicas e equipamentos de carácter institucional, tendo-se também verificado alguns progressos, no que a equipamentos culturais diz respeito, nomeadamente com a criação alguns em falta na cidade, como “a Biblioteca Municipal em 1833, o Liceu Central em 1840 e o Museu Portuense em 1849” ¹⁶⁶ e também, no seguimento de uma política de reorganização e também da melhoria das condições higiénicas de venda, das inúmeras feiras que se realizavam por toda a cidade, foram criados os primeiros mercados Públicos, dos quais se destacam na primeira metade do século os mercados, do Bolhão em 1837, o do Anjo em 1839 e posteriormente, o de Ferreira Borges já em 1888, quase no final do século.

A preocupação com o espaço público e a sua organização, não se resumiu, ao acantonamento das multiplas feiras, em mercados fechados, também algumas das chamadas alamedas e alguns dos chamados campos, antigos espaços públicos de lazer e convívio da cidade, bem integrados já no tecido urbano da cidade, foram transformados em jardins públicos, seguindo um gosto, que predominava na europa, o jardim romantico, que tem como primeira

163 - Em 1833, na sequência de um grande incêndio que destruiu grande parte do claustro do convento de São Francisco, os negociantes portuenses são autorizados, por decreto, a realizarem neste local a praça comercial e em 1841, D. Maria II concede à Associação Comercial Portuense a propriedade do convento

164 - Projeto da autoria do arquiteto Joaquim da Costa Lima

165 - (Ferreira & Rocha, 2013, p. 198)

166 - (Fernandes & Vasconcelos, p. 11)

expressão no Porto o jardim de S. Lázaro em 1834, do Palácio de Cristal em 1865, o da Cordoaria em 1866, do Passeio Alegre em 1870, o da Praça do Infante em 1894 e o da praça do Marquês de Pombal em 1898.

A segunda metade do século, revelar-se-á um período de acentuado desenvolvimento que terá grandes repercussões urbanísticas e arquitetónicas na cidade. Um período marcado pela ação de Fontes Pereira de Melo, (o Fontismo) no governo do país, inicialmente como ministro das obras públicas, comércio e indústria (1851-1852) e posteriormente já como chefe de governo e cujas políticas se centraram no desenvolvimento dos transportes e comunicações, como infraestruturas necessárias para um verdadeiro desenvolvimento de todo tecido económico do país – agrícola, comercial e industrial.

Como resultado deste otimismo, a partir de 1855, verifica-se um crescimento¹⁶⁷ exponencial da indústria, alimentada pela crescente mão de obra, originária da agricultura¹⁶⁸, que demandava as grandes cidades, na procura de um rendimento mais constante que o agrícola, nas grandes obras infraestruturais públicas e arquitetónicas e fundamentalmente no crescente tecido industrial.

No Porto, o tecido industrial, fixa-se numa primeira fase, *“na Ribeira, atendendo às circunstâncias do transporte fluvio-marítimo. Massarelos e Miragaia pontificavam então: cerâmica, fundição, construção naval, mas também já a concentração têxtil manufatureira (a fábrica do Paço, de Manuel Joaquim Machado, chega a agrupar quase meio milhar de operários em plena Miragaia)”*¹⁶⁹.

Mas apesar do grande acréscimo de unidades industriais, “o número de estabelecimentos industriais registados no inquérito industrial de 1852 é de 496, enquanto no inquérito anterior, de 1845, o seu número é apenas de 276”¹⁷⁰, o desenvolvimento industrial da cidade do Porto não teve o mesmo impacto, quer ao nível da implantação de novas indústrias, quer ao nível do aumento da

167 - Segundo Ferreira e Rocha (2013) “ enquanto que em meados do século, mais concretamente aquando do primeiro recenseamento geral (1864) possuía 86761 habitantes, em 1878 a população ascendia aos 105.838, em 1890 atingia os 138.860 e em 1900 era de 167.955 habitantes.” (Ferreira & Rocha, 2013, p. 198)

168 - Resultantes de um processo cujas dinâmicas estão relacionadas com ascensão do liberalismo, a extinção do antigo regime agrário (baseado em direitos e tradições feudais), a criação de novas leis agrárias e também relacionada com maus anos agrícolas.

169 - (Alves, 2003, p. 220)

170 - (Cordeiro, 1996, p. 324)

população residente, como classicamente a revolução industrial teve no crescimento de outras cidades e isso deveu-se ao facto da, “estrutura industrial da cidade se basear essencialmente em pequenas unidades que na sua grande maioria se situavam nas residências dos próprios proprietários ou, como era frequente, num barracão instalado no quintal” ¹⁷¹.

Por esta razão, não há “grandes concentrações de instalações industriais e mesmo nas freguesias mais marcadas pela indústria, como o Bonfim ou Santo Ildefonso, as grandes unidades são pouco numerosas” ¹⁷². Assim, a unidade industrial que proliferava e de uma forma dispersa era a pequena unidade manufactureira, “quase sem a utilização de maquinaria moderna e energia a vapor”¹⁷³, constatando-se também, na segunda metade do século, que as novas unidades industriais criadas se dispersaram de uma forma genérica por quase todas as freguesias, como se pode verificar no quadro anexo (excetuando as da Foz e Nevogilde de expressão muito reduzida ¹⁷⁴, apesar de se perceber, uma crescente periferização para as freguesias da parte oriental, ao qual não será estranho a chegada do transporte ferroviário¹⁷⁵.

	1857- -1859	1860- -1864	1865- -1869	1870- -1874	1875- -1879	1880- -1884	1885- -1889	1890- -1894	1895- -1899
Bonfim	—	8	12	24	6	8	9	7	5
Campanhã	—	2	4	11	1	3	9	2	4
Cedofeita	—	—	9	10	6	4	5	8	7
Foz	—	—	—	1	—	—	—	3	—
Lordelo	—	—	—	3	4	5	1	2	9
Massarelos	3	—	7	4	6	1	1	2	2
Miragaia	1	—	5	—	3	—	—	—	—
Paranhos	—	2	20	27	6	13	8	20	5
Ramalde	—	—	—	1	1	1	1	3	1
Santo Ildefonso	5	3	45	20	14	12	12	5	11
São Nicolau	—	1	4	2	2	1	—	5	1
Sé	—	1	12	7	5	2	2	2	3
Vitória	1	1	9	1	1	1	1	3	2

Tabelas e Quadros 1 - Distribuição das novas fábricas pelas freguesias da cidade (1857-1899) - fonte AGCP (Cordeiro, 1996, p. 326)

171 - (Cordeiro, 1996, pp. 324–325)

172 - (Cordeiro, 1996, p. 325)

173 - (Cordeiro, 1996, p. 316),

174 - Zona cujo desenvolvimento urbano e a segmentação social associada à sua urbanização, fazia excluir á partida como preferencial para a fixação industrial

175 - (Cordeiro, 1996, p. 325)

Mas a cidade não crescia só devido á sua industria, também o comércio também era uma componente económica primordial e a necessidade de uma nova estrutura alfandegária, que em 1861, provocou uma importante alteração, na morfologia urbana da ribeirinha, quer nos acessos¹⁷⁶, como no próprio cais fluvial, tendo sido concluída em 1869.

Também em 1861, no antigo campo da Torre da Marca, dar-se-á inicio á construção do Palácio de Cristal, para receber a Exposição Internacional do Porto, a realizar em 1865, organizada pela Associação Industrial Portuense.

A importância deste evento, na afirmação nacional e internacional da cidade, é tal, que obrigará Frederico Perry Vidal, a elaborar uma planta para o evento, a partir da correção, de uma por si já executada para a cidade e datada de 1844.

O objectivo desta nova Planta¹⁷⁷ de 1865, era o de auxiliar os visitantes do evento, a orientarem-se na cidade, e na qual já se encontrava incluído o novissimo Palácio de Cristal, mas também a nova Alfândega em construção, o novo Palácio da bolsa a ponte Pênsil e o novo cemitério do Prado do Repouso.

Além dos equipamentos, atrás referidos, nesta planta de 1865 era possível verificar uma evolução da zona a Norte do Hospital de Santo António, onde se registava para além do prolongamento da Rua Adolfo Casais Monteiro, também a edificação quase completa, dos dois eixos Nascente-Poente: as Ruas do Breiner e de Miguel Bombarda. Na zona, correspondente ao Bonfim, verifica-se a abertura de dois novos arruamentos, as ruas de Santos Pousada e Moreira que vão ligando a malha existente. Na zona da Rua da Boavista, o mais notável, é o registo da construção no extremo do seu prolongamento, do Hospital Militar, notando-se ainda que os consecutivos prolongamentos do traçado da Rua da Boavista em direção a poente não são acompanhados por igual ritmo de construção¹⁷⁸.

176 - Obrigou á construção de um novo arruamento para se articular com a cidade, mais concretamente a Rua Nova da Alfândega

177 - Uma planta com objetivos turísticos, onde estão descritas em português e em francês as características da cidade e os seus principais monumentos e equipamentos.

178 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 114)



Figura 26 – Planta da Cidade do Porto de 1865 por Frederico Perry Vidal - Fonte: BNP

A cidade abria novos arruamentos, criava novos equipamentos, embelezava-se com jardins, industrializava-se, terciarizava-se e até se internacionalizava, mas faltava-lhe a revolução dos transportes, quer no plano interno quer na ligação ao sul do País.

Em 1875, era construída a Estação do Pinheiro (posteriormente “de Campanhã”), que depois de receber as linhas do Douro e Minho, aguardava ansiosamente que o comboio, que desde 1864 chegava a Gaia, conseguisse passar o grande obstáculo do Douro. Esse desiderato só seria conseguido, com a construção da ponte de D. Maria Pia, em 1877.

Entretanto em maio de 1872, era aberta ao público, a primeira linha de transporte publico de tração animal sobre carris, o chamado ‘Americano’, “que em apenas 25 minutos unia a Porta Nobre até S. João da Foz”¹⁷⁹.

179 - (Pinto, 2007, p. 68)

O desenvolvimento que se seguiu, com a criação de inúmeras linhas, tanto para ponte como para nascente do centro da cidade, ajudou a reduzir a distância deste para as periferias, fomentando um processo de deslocalização das populações, em direção às periferias e consequentemente a urbanização dos inúmeros arruamentos nessas zonas.

O elevado desenvolvimento da cidade já não se compadecia com uma ação feita de intervenções desligadas entre si, sem uma estratégia a orientá-las para objetivos.

Assim em 1881 o Presidente da Câmara do Porto, José Augusto Corrêa de Barros, apresenta o Plano de Melhoramento da Cidade do Porto, um instrumento de planeamento que derivava da figura dos Planos Gerais de Melhoramentos, uma imposição do Decreto-Lei N° 10 de 19 de janeiro de 1865. Esta tentativa de planear a evolução da cidade, era composta por um texto de intenções e alguns quadros orçamentais, não sendo acompanhada de qualquer Figura cartográfica e nela eram identificados os principais problemas sentidos à data, como era o caso do abastecimento de água, bem como os principais objetivos entre os quais se contavam a reformulação e abertura de ruas, a construção de novos mercados, a criação de uma rede de saneamento, a melhoria da rede de abastecimento de água ao domicílio e a reorganização dos serviços municipais de limpeza e de combate a incêndios.

Mas questões relacionadas com a conjuntura económica do país, com a autonomia financeira da Câmara, bem como a inexistência de uma base cartografada rigorosa e atualizada da cidade transformaram este plano, num conjunto de ações pontuais, distante da abrangência global, devida a um plano geral, condicionando os resultados alcançados a zonas muito circunscritas da cidade.

Assim neste período e mantendo um forte sentido, de aposta nas infraestruturas de transporte e comunicações, é inaugurada em 1886 a Ponte D. Luiz I, que ira reforçar a centralidade da zona alta da cidade e definir uma importante ligação norte/sul, dar-se-á também início em 1895, á circulação dos primeiros elétricos na cidade, inaugurar-se-á a estação de S. Bento em 1896 e após a integração na cidade das freguesias de Nevogilde, Aldoar e Ramalde

proceder-se-á á abertura da estrada da Circunvalação e de alguns novos arruamentos, como por exemplo a rua de Mouzinho da Silveira (perspectivando a ligação da ribeira com a estação de S. Bento e a Ponte D. Luiz I), a rua Nova da Alfândega, a rua Ferreira Borges, a rua da Constituição, a rua da Duquesa de Bragança, a rua Anselmo Brancamp, a rua Pinto Bessa, a rua da Firmeza, a rua Álvares Cabral e Duque de Bragança, a extensão da rua de Camões, da rua de Gonçalves Cristóvão, bem como a conclusão da Avenida da Boavista até Fonte da Moura¹⁸⁰.

Todas estas importantes alterações urbanísticas, estão vertidas já na Planta da Cidade do Porto de 1892, o primeiro grande documento de base cadastral e rigor científico ao serviço do desenvolvimento urbano do Porto.

A Planta da Cidade do Porto de 1892, fruto de um longo percurso¹⁸¹, iniciado em 1856 e cuja conclusão, seria conseguida por Augusto Gerardo Ferreira Teles¹⁸², visava obter “uma base segura” onde estabelecer “as grandes linhas de melhoramentos urbanísticos de que a cidade carecia”¹⁸³.

Nela é já possível ver-se a cidade nos seu limites administrativos e o anel definido pela estrada da Circunvalação, bem como a consolidação da área central de expansão, bem como um crescimento da área periférica nomeadamente no sentido Norte e Poente, a nascente verifica-se um forte desenvolvimento urbano centrado nas proximidades da Estação do Pinheiro (Campanhã) e ruas do Bonfim, Heroísmo e Pinto Bessa.

180 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 115)

181 - Ver historiografia, do longo processo de execução da Planta, que levou 36 anos até á sua conclusão, em “Uma Cartografia exemplar – O Porto em 1892”

182 - Augusto Gerardo Ferreira Teles, só iniciará os levantamentos da Planta e assumirá a sua conclusão a partir de 1877.

183 - (Porto (Portugal), 1992, p. 43)

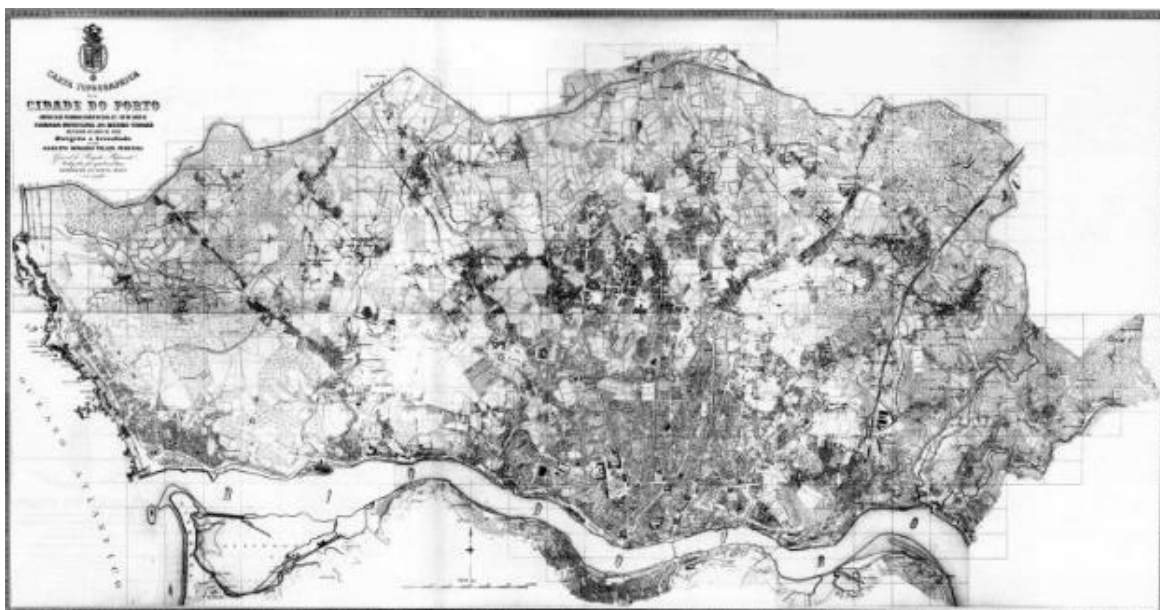


Figura 27 – Planta da cidade do Porto de 1892, de Augusto Gerardo Ferreira Teles - Fonte: ADP

Do processo de desenvolvimento e de crescimento da cidade sobrevém a necessidade de um espaço que dignifique a sua grandeza, esta necessidade faz-se sentir desde a mudança para a Praça D. Pedro I e várias serão as propostas para dotar a cidade de uma grande centralidade cívica.

Em 1889, surge o Projecto de Embelezamento da Cidade do Porto pela mão do engenheiro Carlos Pezerat, que tinha como objectivo primordial identificar um local para a construção dos novos Paços do Concelho, mas também a criação de uma centralidade cívica, uma espécie de sala de visitas, na proximidade de uma área nodal, de entrada da cidade, como era a Praça Almeida Garret, em virtude da confluência da estação de S. Bento, Ponte D. Luiz I e Rua de Mouzinho da Silveira.

Um projecto, baseado nas concepções em voga, de cidade jardim, concebia uma longa avenida, que estabelecia a ligação, entre a Praça D. Pedro I e o Largo da Tindade, defronte da Igreja do mesmo nome, contemplando um longo passeio publico ajardinado. O Projecto não se realizará, mas seria a base de lançamento para a alteração deste espaço central da cidade do Porto e para o nascimento, quer de um nova centralidade cívica, quer o nascimento de uma nova avenida, a dos Aliados.

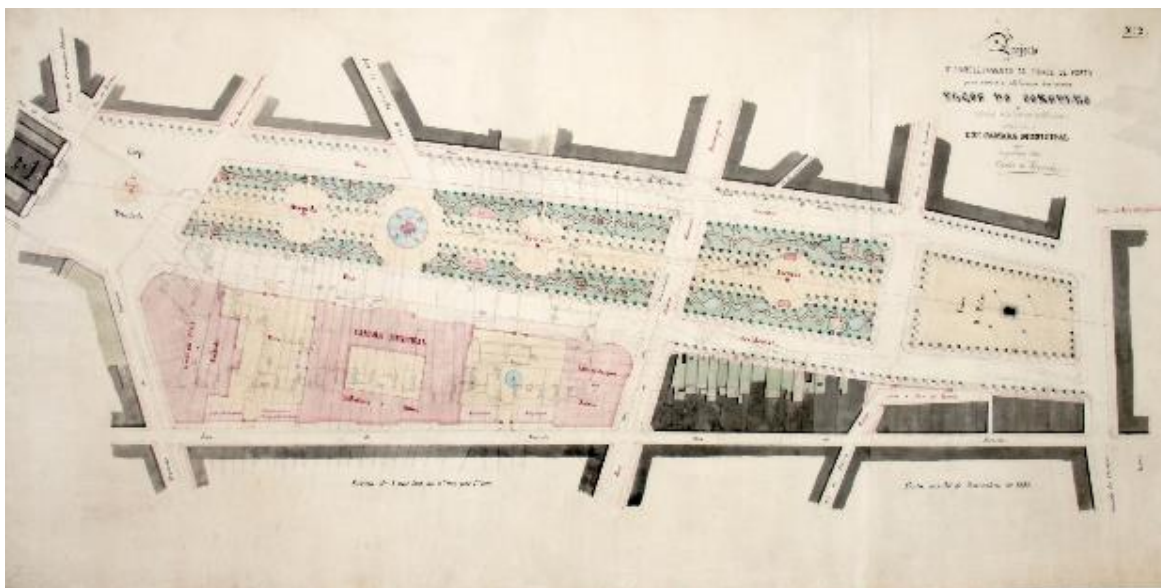


Figura 28 - Projecto de Embelezamento da Cidade do Porto em 1889, pelo Engenheiro Carlos Pezerat - Fonte: AHMP

Na viragem do século, o Porto continua a apresentar um desenvolvimento segmentado, onde as infraestruturas de transporte e vias de comunicação, parecem caminhar no sentido do progresso, mas as questões fundamentais de carácter social e sanitárias, parecem descurados.

Apesar da melhoria da iluminação pública fundamentada na troca da iluminação a azeite por iluminação a gás, a introdução do abastecimento de águas e de saneamento, estas foram realizadas de uma forma segregadora.

A cidade tendia na sua ação dinamizadora, para norte e poente, mas o desenvolvimento industrial, que no período inicial se havia fixado na zona central e ribeirinha, exercendo uma força centrípeta, sobre a fixação populacional, tendeu numa segunda fase a fixar-se nas periferias nomeadamente a nascente¹⁸⁴, num processo centrífugo que levou grande parte da população do centro histórico para as periferias.

Assim, a partir da segunda metade do século XIX, os problemas de alojamento das classes operárias no Porto, começam a tornar-se alarmantes, não passando despercebidos aos poderes responsáveis pela cidade.

Referindo-se a este propósito Ezequiel Campos explica que : «à dispersão das fábricas, corresponde a dispersão das "ilhas" [...]. A "ilha" é o arranjo local

184 - A proximidade da estação do Pinheiro (Campanhã), será fator importante para esta tendência

característico das gentes menos abastadas da Cidade - de Campanhã à Foz; de toda a beira-rio a quasi toda a estrada da Circunvalação. Invade Matosinhos e Gaia. Alastra-se na periferia do Porto. Dos próprios motivos por que perdura se infere que há de ser difícil eliminá-la. Só pelos bairros populares em condições normais e pelo arrasamento obrigatório se poderá corrigir, como urge, a habitação de uma parte da gente do Porto. E não deixar construir mais nenhuma»¹⁸⁵.

Este processo, de transformação da morfologia urbana, desencadeado pelo desenvolvimento industrial, nomeadamente o inferido pelas aglomerações de alojamento operário (ilhas) e as condições desses mesmos alojamentos, desencadeará um conjunto de ações, quer de melhoria das condições habitacionais quer das condições de salubridade, destes bairros, de condição normalmente periférica á cidade e constituir-se-á também com um dos princípios e objetivos inerentes a muitos dos planos de ação que no Porto transformarão a cidade, durante o século XX.

Neste novo século, o processo de intervenção urbanística na cidade passará a ser objeto de numerosas ações de planeamento, algumas de carácter mais informal, outras suscitadas pela legislação nacional, algumas com um âmbito mais sectorial, outras constituindo propostas mais integradoras para o desenvolvimento da cidade.

Assim durante o século XX, a cidade do Porto conheceu os seguintes planos:

Reformulação da área Central por Gaudêncio Pacheco

Em 1913, na 3.^a Repartição da Câmara Municipal e sob a chefia de Gaudêncio Pacheco foi elaborada uma proposta que contemplava a realização de um conjunto importante de obras visando a reformulação da área central da cidade, a sua ligação ao tabuleiro superior da ponte D. Luís I e o reenquadramento dos edifícios da Sé e do Paço Episcopal. Uma solução algo complicada, porque além de jogar com cotas diferenciadas, implicaria a construção de grandes muros de suporte e a demolição e subjugação de muito do

185 - (Campos, 1932)

edificado existente (quase todo no que é hoje Património Mundial) em favor destes novos elementos.

Plano Geral de Arruamentos por Jaime Cortesão, Duarte Leite e Xavier Esteves

Em 1914, alguns vereadores que faziam parte da chamada «lista da cidade», eleita em 1907¹⁸⁶, nomeadamente Jaime Cortesão, Duarte Leite e Xavier Esteves, definem conjuntamente com a 3.^a Repartição da Câmara Municipal, uma proposta de ligação de espaços centrais da cidade através de quatro avenidas que se ligariam entre si: a Praça da Liberdade à Trindade, daí à Praça da República, desta à Praça Carlos Alberto, da qual partiria uma quarta avenida em direção ao Palácio de Cristal.

Deste processo resultará, mais tarde, a proposta de um concurso público para o «Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto» feita por Elísio de Melo no fim do ano de 1914¹⁸⁷.

Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto por Eliseo de Melo

Na sessão de 31 de dezembro de 1914, numa iniciativa de Elísio de Melo, grande impulsionador de obras na Cidade, dá-se início ao processo de abertura do concurso para o “Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto”, sendo estabelecido algumas medidas com o objetivo de disciplinar, a ação da construção, obrigando a que os projetos de obras particulares passassem a ter de ser assinados por um Engenheiro Civil, um Construtor de Obras Públicas ou um Arquiteto.

A abertura da Avenida da Cidade é a primeira grande decisão de planeamento urbano, que se pretendia de acordo “com os princípios da moderna arte de construção das cidades”, e e cujas propostas seriam apreciadas “(…)em *mérito absoluto e relativo, sob o quántuplo ponto de vista higiénico, técnico,*

186 - (Tavares, 2013, p. 67)

187 - (Tavares, 2013, p. 68)

artístico, económico e social por uma comissão idónea (...) da qual fará parte, se esta comissão executiva o tiver por bem, um profissional estrangeiro de nome consagrado nesta arte”, como refere a Acta da sessão de 31 de Dezembro de 1914 da Comissão Executiva da CMP¹⁸⁸.



Figura 29 - Projeto da Avenida ligando as Praças da Liberdade e Trindade, realizado pela 3ª repartição da CMP - Fonte: AHMP

O vereador Elísio de Melo irá mesmo orientar a 3.ª Repartição Técnica na elaboração de um processo ligando a Praça da Liberdade à Praça da Trindade. Do qual saíria mesmo um projecto em 18 de Janeiro de 1915, “colhendo o visto do Vereador responsável Elísio de Melo em 20 de Janeiro e apresentado à Câmara onde foi aprovado em 3 de Fevereiro de 1915”¹⁸⁹. O projecto depois de apresentado em Agosto de 1915 a uma Comissão, formada pelos engenheiros Joaquim Gaudêncio, Casimiro Barbosa e Aníbal de Barros, e pelos architectos José Marques da Silva, Correia da Silva e Miguel Ventura Terra), e onde esteve presente Barry Parker o “(···)ilustre técnico inglês que se encontra no Porto a convite da Câmara(···)”, terá recebido críticas pouco abonatórias, de tal forma que “embora aprovado e publicitado, fosse esquecido e que fosse Barry Parker a ser convidado para elaborar o Plano da Avenida”¹⁹⁰.

188 - (Vale et al., 2013, pp. 105 –106)

189 - (Vale et al., 2013, pp. 106 –107)

190 - (Vale et al., 2013, pp. 106 -107)

Renovação da área Central por Barry Parker

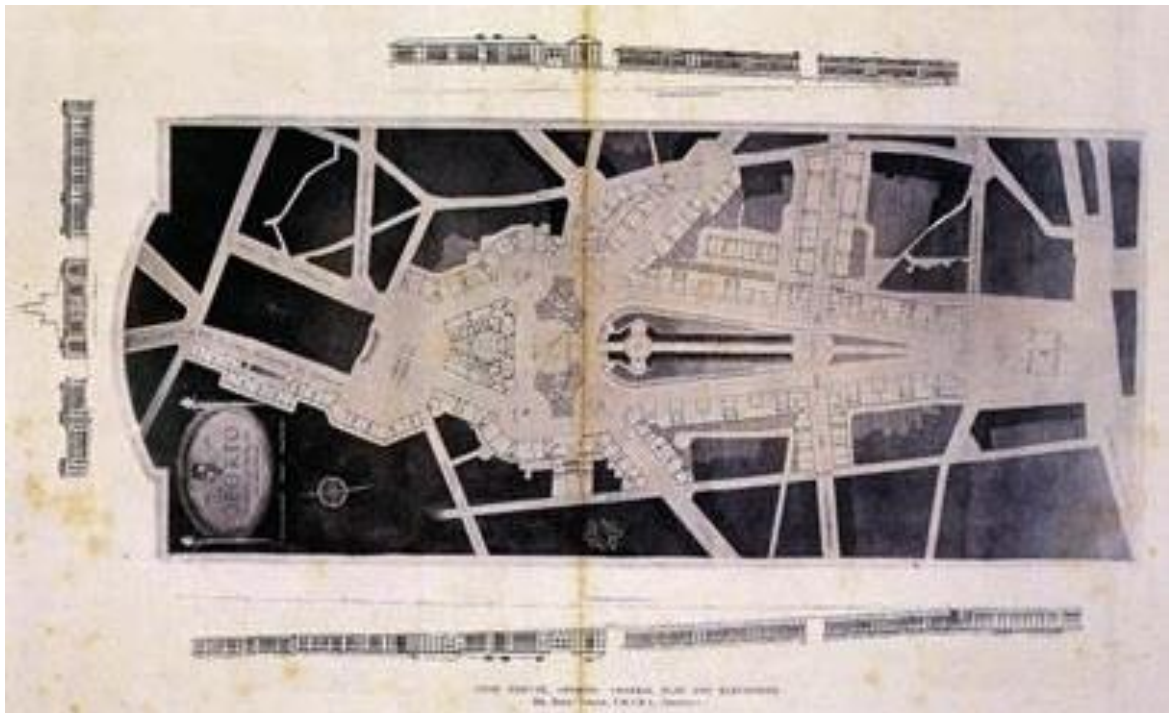


Figura 30 - O Projeto para a Avenida da Cidade de Barry Parker publicado em “The Builder” 1916 - Fonte: (Vale et al., 2013, p. 117)

No Seguimento da sua participação como jurado no concurso público lançado pelo vereador do Pelouro de Obras, Elísio de Melo, para o “Plano de Melhoramentos e Ampliação da Cidade do Porto” e em resposta a um convite, permanecerá no Porto até ao final do ano de 1915 onde elaborará a sua proposta. Já em Inglaterra em 1916, ampliará o seu plano, desde a ponte Luiz I até à zona norte da Praça da Trindade.

Elaborou o documento “Memórias sobre a projetada Avenida da Cidade (Da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade)” datado de setembro de 1915. O documento apresenta dois desenhos (um do plano de Barry Parker para o conjunto da Avenida e envolvente; e o outro da Avenida dos Aliados tal como será efetivamente construída). Possui ainda três textos da sua autoria referindo a evolução do projeto da Avenida, e a “Acta da última reunião de Technicos”, promovida pela Camara Municipal, para apreciar o projeto da Avenida da Cidade.

Numa publicação da Câmara Municipal do Porto de 1915 e intitulada 'Memórias sobre a projectada Avenida da Cidade' (Da Praça da Liberdade ao Largo da Trindade), Parker refere como objectivos do seu Plano: *«Abrir uma Avenida larga, que deverá ser, antes que tudo, muito dignificante. Abrir e alargar uma parte da cidade que está muito congestionada. Proporcionar sítios convenientes para que a collocação de edifícios de valor, estatuas, etc., possa contribuir devidamente para a decoração da vossa Avenida, completando-a na sua concepção architectural. Ao mesmo tempo, de cada ponto de vista se deverá destacar um quadro agradavelmente proporcionado em comprimento, altura e largura, sem prejuízo da ideia de grandeza ou da impressão de amplitão»*¹⁹¹.

Após críticas ao seu primeiro estudo, nomeadamente do engenheiro Gaudêncio Pacheco e do arquitecto Marques da Silva, Barry Parker aproveitará para reformular o seu projecto para a Avenida,¹⁹² aproveitando as valiosas sugestões e colaboração de Marques da Silva, acabará por conseguir chegar ao seu desenho final.

Melhoramentos da Cidade do Porto por Augusto C. Cunha Morais

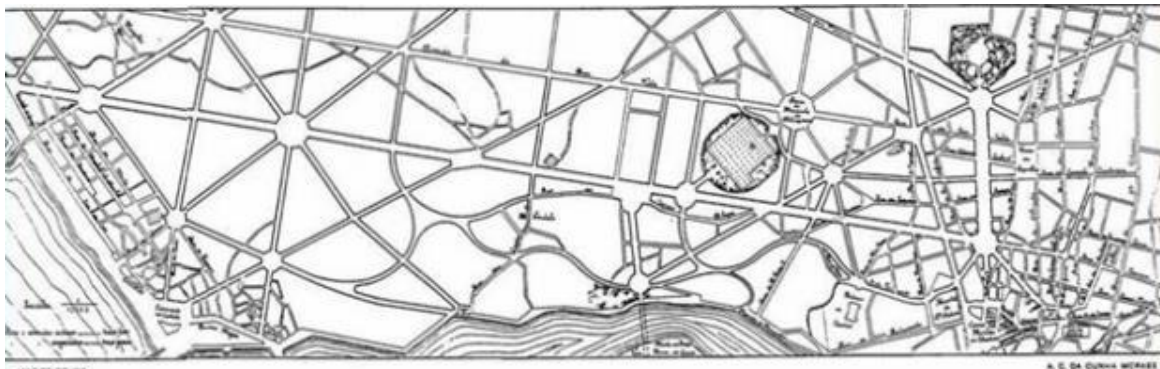


Figura 31 – Plano de Melhoramentos segundo proposta de Augusto Cunha Morais, 1919 - Fonte: CMP

Em 1916, sob a autoria de Cunha Morais, surge o primeiro plano global para a Cidade do Porto, com a designação de “Os Melhoramentos da Cidade do

191 - (Vale et al., 2013, pp. 107-108)

192 - (Vale et al., 2013, p. 110)

Porto”, no qual é proposta uma expansão em direção à parte ocidental da Cidade, sobrepondo uma estrutura em retícula à malha urbana existente.

Este plano, reflete uma iniciativa pessoal do seu autor, um opositor ao Plano definido por Barry Parker para a Avenida da Cidade e por conseguinte, também á vontade municipal da sua realização, reflete o debate iniciado no período entre 1910-1926 em torno do planeamento urbano, já sob a alçada da República e em que se verificou o reforço do papel da Administração Municipal

Esta sobreposição de uma malha sobre a estrutura preexistente, com reminiscências, nas realizações urbanísticas de Haussman, em Paris, e de Cerdà, em Barcelona, procurava a criação de uma nova centralidade, em substituição do velho centro histórico, e que consistiria “num eixo de ligação ao mar, constituído por duas avenidas. O centro cívico passaria a estar integrado numa avenida monumental, traçada entre a Cordoaria e o Monte Pedral, espaços que seriam ajardinados”.¹⁹³

Além desta proposta, também definia a criação, “uma nova ponte sobre o rio Douro, já na Arrábida, e ligações céleres ao porto de Leixões e entre a Cidade antiga e a Foz e Matosinhos”.¹⁹⁴

193 - (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, pp. 50–51)

194 - (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, pp. 50–51)

Prólogo ao Plano da cidade do Porto por Ezequiel de Campos

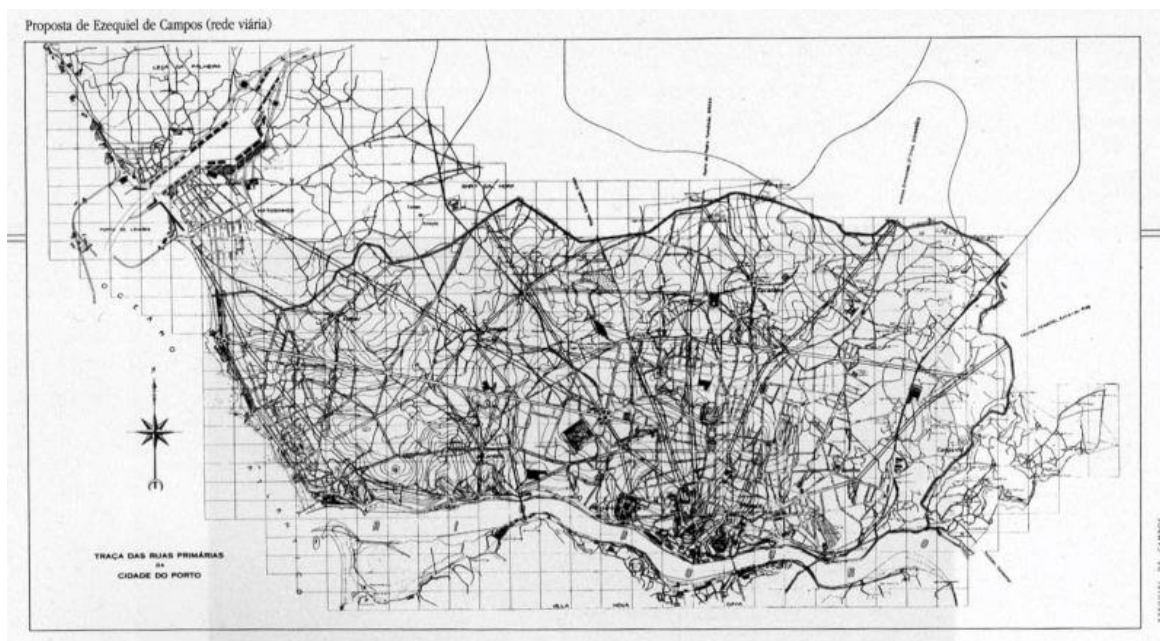


Figura 32 - Prólogo ao Plano da Cidade do Porto; Traça das Ruas Primárias da Cidade do Porto - Fonte: AHMP

Em 1932, com o seu Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, Ezequiel de Campos, apresenta uma proposta, para o que deveria ser o novo plano para a cidade.

O Prólogo, consistia numa publicação, composta por um texto de 50 páginas, estruturado por uma introdução, seguida de cinco capítulos¹⁹⁵, com duas plantas anexas: a “Traça das Ruas Primárias da Cidade do Porto” à escala 1: 25 000 e o “Esquisso de Reforma do Centro Actual da Cidade do Porto”¹⁹⁶ à escala 1:10 000.

Nele, o Eng.º Ezequiel de Campos, estabelece a forma, de como se deveria estruturar o novo plano, estabelecendo uma metodologia, que dividida em três fases, consistiria:

195 - Inclui uma Introdução - “No Limiar”, seguida dos Capítulos I – “Questão Prévia do Plano da Cidade do Porto”, Capítulo II – “O Ambiente Natural do Porto”, Capítulo III – “Traça Geral da Cidade do Porto”, Capítulo IV – “Como se poderá elaborar o Plano da Cidade do Porto” e Capítulo V - “Como se poderá realizar as obras do Plano da cidade do Porto”.

196 - Com limites desde o Hospital de Santo António a poente e o Jardim de S. Lázaro a nascente e desde a margem sul até à Praça da República a norte.

Numa primeira fase¹⁹⁷, na “elaboração de uma planta actualizada da cidade”¹⁹⁸, em que fosse possível refletir:

- o estudo enquadrado do ambiente natural, económico e social;
- estudo enquadrado do relacionamento, interno e regional;
- estudo da expansão interna e sua relação com os povoamentos periféricos;
- estudo de enquadramento, na política da região e na política do país.

Na segunda fase¹⁹⁹, na elaboração, de um Plano Geral da Cidade que compreendesse:

- estudo da traça da cidade e do seu arranjo, nomeadamente, ruas, caminhos-de-ferro, campos de aviação, jardins, parques, centros urbanos, e de “toda a urdidura da cidade”²⁰⁰.
- estudo dos recursos financeiros disponíveis, quer através das atribuições municipais, quer das atribuições do Estado, para a realização do planeado para a cidade, segundo um “plano de prioridades e de sequência das obras da cidade”²⁰¹.

A terceira fase²⁰², consistiria na elaboração do Plano final da cidade, vertendo em “escala adequada”²⁰³, na planta definitiva da cidade, os objectivos do

197 - “(...) faz-se o estudo do ambiente natural, económico e social da cidade, do seu valor urbano em si e no seu relacionamento regional; a avaliação do seu destino futuro, da sua grandeza de expansão e do rumo que deve levar dentro de si e em relação com os povoados periféricos: tudo enquadrado na política geral e própria do país e da região.” (Campos, 1932, p. 8)

198 - (Campos, 1932, p. 8)

199 - “(...) compreende o estudo cuidado da traça da cidade e do seu arranjo — ruas, caminhos de ferro, estações ferroviárias e dos veículos das estradas, campos de aviação, jardins, parques, centros urbanos (...) e toda a urdidura da cidade” e “(...) paralelamente, o estudo dos recursos financeiros para a realização da cidade nas atribuições municipais e do Estado, segundo o plano de prioridade e de sequência das obras da cidade” (Campos, 1932, p. 8)

200 - (Campos, 1932, p. 8)

201 - (Campos, 1932, p. 8)

202 - “(...) organiza-se o plano final, traçando em escala adequada na planta definitiva da cidade, e elaborando-se os pormenores de execução para cada fase de obras: trabalho afecto à repartição municipal que cuida da planta e das obras da cidade, e às repartições das obras públicas e dos portos, em sequência do critério organizador da traça da cidade.” (Campos, 1932, p. 8)

203 - (Campos, 1932, p. 8)

plano, bem como a definição dos pormenores de execução devidos a cada fase de execução do mesmo²⁰⁴.

Esta metodologia apontada por Ezequiel de Campos, relativamente à prática vigente, em anteriores planos, revela vários princípios inovadores, ressaltando, a sua visão integrada do desenvolvimento urbano da cidade, “resultante de uma análise parcelar, de vários aspectos com ele relacionados”²⁰⁵.

Esta sua visão, de um desenvolvimento urbano mais integrado, leva-o a criticar os planos “de intervenção pontual” que condicionaram o desenvolvimento urbano da cidade do Porto, assim como defender, a necessidade de elaboração de um outro plano de desenvolvimento, mais abrangente, a uma escala regional, numa visão metropolitana que englobaria “pela fatalidade da influência do Porto nas vilas e cidades limítrofes, especialmente Espinho, Gondomar, Valongo, Maia, Santo Tirso, Vila do Conde e Póvoa de Varzim (...)”²⁰⁶ e englobando ainda um conjunto de núcleos urbanos periféricos à cidade do Porto, S. Mamede de Infesta, Senhora da Hora, Matosinhos, Leça da Palmeira e Vila Nova de Gaia no conjunto do Plano da Cidade do Porto²⁰⁷.

Esta integração, dos designados núcleos urbanos periféricos, Gaia, Matosinhos e Gondomar, realizaria a visão, que Ezequiel de Campos tinha, relativamente ao que entendia, como “Futura Cidade do Porto”²⁰⁸, à semelhança das cidades de “Madrid, Barcelona, Paris, Berlim... Nova York... Bilbao, Valência” que “fizeram de há muito, ou há pouco tempo, o enquadramento urbano das povoações satélites, definindo zonas vastas de cidade”²⁰⁹.

A importância da integração destes núcleos, reforçava-se ainda mais, devido ao facto, de tanto “Vila Nova de Gaia, com os seus vinhos do Porto e o seu movimento comercial, nos cais fronteiriços aos que vão da Ribeira até à

204 - (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, pp. 59-61)

205 - (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, p. 61)

206 - (Campos, 1932, p. 35)

207 - (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, p. 63)

208 - *“Cheguei à conclusão de que no terreno da futura Cidade do Porto, de Gaia a Infesta, de Gondomar a Leça da Palmeira, há uma grande variedade de relevo e de aspectos que permitem traçar uma cidade não só cheia de perspectivas diversas, mas também de típica individualidade. — Metade do Porto está ainda por descobrir; é mistério para a gente do Porto”* (Campos, 1932, p. 29)

209 - (Campos, 1932, p. 21)

Alfândega”, assim “como Matosinhos e Leça da Palmeira, com o porto de Leixões,” serem “uma parte da vida económica do Porto”²¹⁰.

Além desta proposta de fusão de municípios²¹¹, este plano tinha como principal objetivo o melhoramento viário, através da criação de um maior número de eixos de ligações a cidade²¹², no contexto da sua estrutura concêntrica, bem como entre as cidades mais próximas, promovendo a sua interligação. As continuações da Rua da Constituição, assim como o planeamento da Via Nun’Alvares de ligação a Matosinhos, constituem as propostas mais importantes do seu plano.

Relativamente á regulação dos solos, propõe um clássico zonamento funcionalista, com a definição de “um centro universitário, zonas residenciais, jardins e parques, zonas desportivas, zonas industriais e uma zona central,” para a qual propõe um prévio arrasamento do edificado existente.²¹³

Também as acessibilidades Portuárias e Ferroviárias, tiveram propostas refletidas no prólogo, nomeadamente a melhoria do porto Fluvial do Douro²¹⁴ e a conclusão do porto Marítimo de Leixões²¹⁵, bem como as suas interligações e ligações ferroviárias (quer por via estreita, quer por via larga).

Na sequência da interligação ferroviária entre os dois portos, defende também a construção de uma travessia (nova ponte) de via larga na Arrábida²¹⁶ e a construção da estação Terminal do Porto, na zona do “(...) Campo Alegre (ou na Avenida de Ramalde)”²⁰⁹, permitindo as ligações norte/sul.

210 - (Campos, 1932, p. 21)

211 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 127)

212 - “Estes eixos (acessos à cidade, directamente até ao seu centro) seriam estruturados em forma de leque pela articulação através de vias transversais, as Ruas da Circulação Concêntrica”. (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, p. 66)

213 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 127)

214 - No início dos anos trinta do século XX, o porto fluvial do Douro era ainda o principal porto da Cidade e da região, daí Ezequiel de Campos propor, a sua “actualização”, através de “*um terremoto desde o Beco das Panelas até ao Bicalho*” de forma a permitir um “*porto marítimo do Douro para navios de 4.000 a 5.000 toneladas: acabando-se de quebrar e extrair as pedras e os restos pouco profundamente submersos dos penedos, já em parte desaparecidos, que ainda atravancam o leito do rio Douro junto à foz e (...) fazendo-se o resguardo rígido do Cabedelo, pelo Norte, para a entrada no Douro*”, e criando “*...cais e o seu apetrechamento de guindastes e armazéns, desde a ponte D. Luís até Massarelos na margem direita*”. (Campos, 1932, p. 22)

215 - “*Em Leixões começou-se um porto era eu infante. Mas ainda não há porto. Os velhos arremedos de portos no Douro e em Leixões estão ligados com a Cidade e entre si por estradas e ruas que bastam; mas no futuro devem ser melhores.*” (Campos, 1932, p. 18)

216 - “A ligação directa por caminhos de ferro de via larga e de via estreita de Leixões e do porto do Douro na margem direita, para o Sul do Douro, exige uma ponte nova no rio Douro, pela Arrábida.” (Campos, 1932, p. 23)

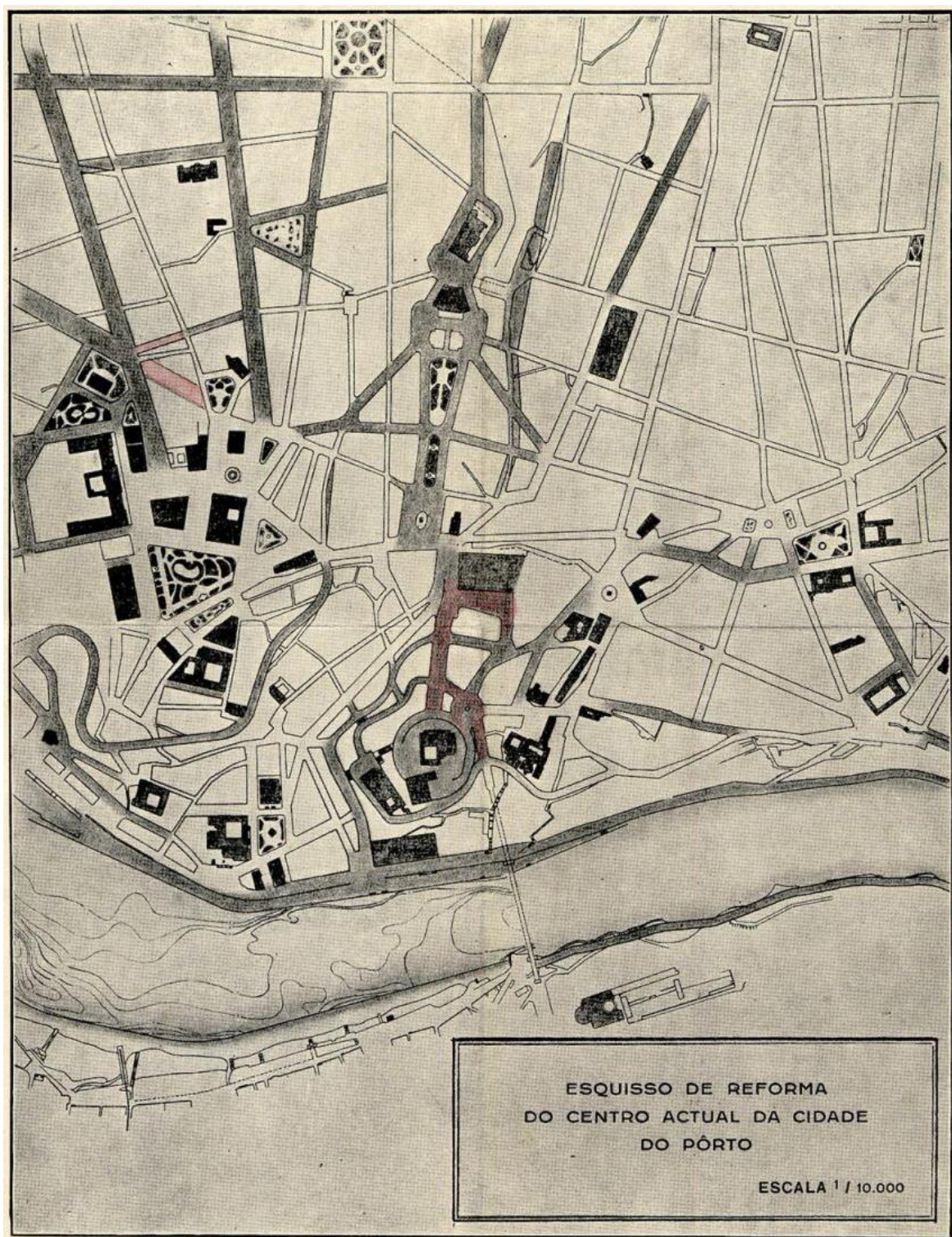


Figura 33 - Prólogo ao Plano da Cidade do Porto; Esquisso de Reforma do Centro Atual da Cidade do Porto - Fonte: AHMP

1938-1940 – Plano Geral de urbanização pelo Arq.to Marcelo Piacentini

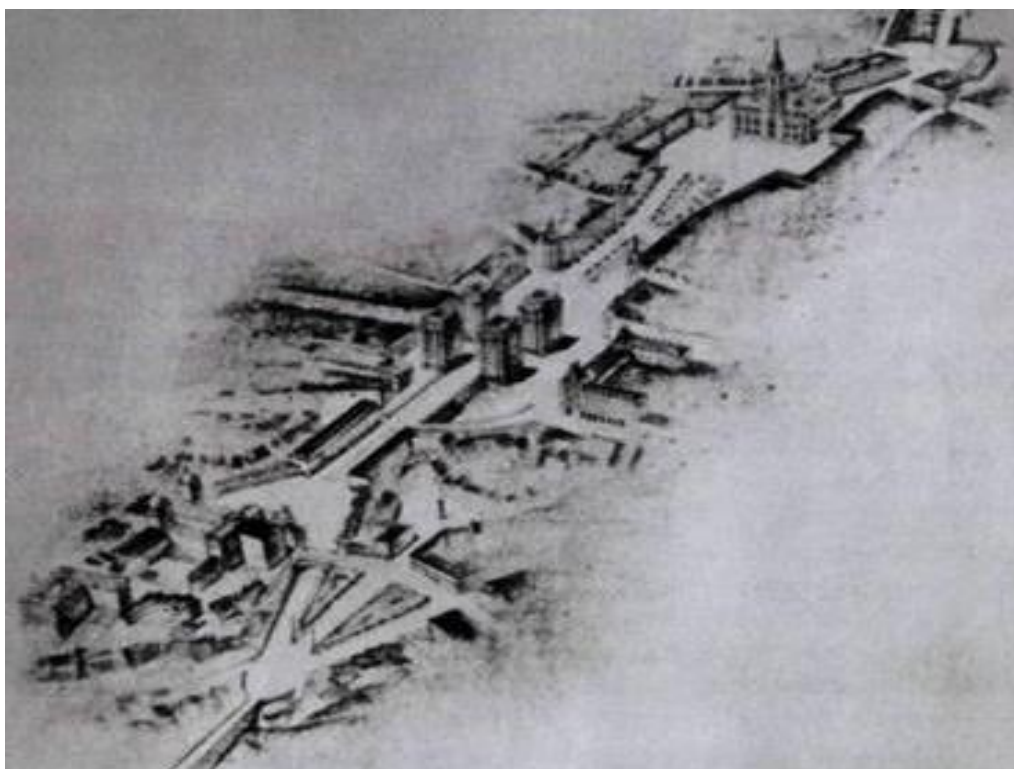


Figura 34 – Proposta de Ligação entre a ponte D. Luiz e a Praça da Liberdade - Fonte: CMP

Seguindo as orientações do Decreto-Lei 24802 de 21/12/1934 que obrigava as Câmaras Municipais a elaborarem os seus Planos Gerais de Urbanização até ao final de 1939, a Câmara municipal do Porto contrata o Arq.to Marcello Piacentini, juntamente com os seus colaboradores Arq.to Giorgio Calza Bini e o Eng.º Vincenzo Cívico, para a elaboração do Plano Geral de Urbanização do Porto.

Esta contratação sofreu, contudo, vários revezes, porque se por um lado a Câmara Municipal não havia executado os inquéritos sugeridos pelo técnico, nem havia fornecido as necessárias, plantas atualizadas de forma a auxiliar a elaboração do trabalho, por outro lado, da parte do Arq.to Piacentini, verificaram-se atrasos nas entregas dos seus estudos e foram sistematicamente recusadas deslocações ao Porto.

A este propósito, Garret referiria que as razões do fracasso tinham sido “(...) a dispersão de pormenorização rodoviária, fora do âmbito de um plano de

massima” e também, "terem-se visto premidos pelo estudo de casos particulares de grande interesse para arquitetos" e "sem dúvida necessários para a Câmara, mas que deviam só ter lugar após a estrutura básica estudada, impossível com os elementos postos à sua disposição e sem contacto permanente ou longo com a cidade".²¹⁷

Como resultado, o estudo não foi concluído, não se tendo conseguido desta forma chegar ao documento final, que seria o plano Geral de Urbanização do Porto.

1940-1942 – Plano Geral de urbanização pelo Arq.to Giovanni Muzio



Figura 35 – Estudo desenvolvido por Muzio onde é possível visualizar os aspetos mais importantes do seu Estudo - Fonte: AHMP

No ano de 1940, o Arq.to Giovanni Muzio foi convidado para consultor urbanista da Câmara Municipal do Porto, em substituição do Arq.to Marcello Piacentini com a missão de concluir os trabalhos desenvolvidos pelo seu antecessor. De acordo com o Decreto-Lei 24802 de 21/12/1934, era necessário organizar esses trabalhos recorrendo à estrutura formal de um Plano Geral de Urbanização, que aquela data não havia sido possível formalizar.

217 - (Garrett, Antão de Almeida, 1974)

Durante a sua colaboração com a Camara Municipal, desenvolveu uma série de estudos, ao nível de especificações de zonamento e de regulamentação, tendo concedido especial atenção à rede viária principal, em que propôs dois eixos viários principais, norte/sul e nascente/poente, bem como uma rede viária complementar, além de ter previsto, a principal zona de desenvolvimento da cidade a poente, na área do Campo Alegre, mais propriamente na atual zona de implantação da Ponte da Arrábida.

O seu trabalho também se focalizou, na preocupação, com desenho urbano da zona central da cidade, nomeadamente na ligação ponte D. Luiz I /Praça da Liberdade, tendo-se verificado nas suas propostas alguma desadequação, devido ao desconhecimento revelado com a orografia local.

Quando em 1943, com os estudos definitivamente adiantados, o plano Geral da Cidade do Porto se encaminhava finalmente, para a sua concretização, “a evolução da II Guerra Mundial e, sobretudo, a morte do ministro Duarte Pacheco, irão condicionar a elaboração do plano e cessa a colaboração de Giovanni Muzio com a Câmara Municipla do Porto”²¹⁸.

1947-1952 – Plano Regulador da Cidade do Porto por Antão de Almeida Garret

O Plano Regulador aprovado em 1954 constituiu o primeiro exercício exaustivo de planeamento da cidade. Os principais objetivos deste plano eram a resolução das ligações oriental-ocidental, deixando de fora a zona comercial da cidade e a zona histórica da cidade, e definia um zoneamento através da divisão da cidade em cinco tipos de áreas: a residencial, a rural particular, a verde e o espaço público e industrial.

Caracterizando-se fundamentalmente como um plano de zonamento, de grandes comunicações e de organização administrativa e social, sendo que o zonamento definido tinha como objetivo a indexação territorial às diferentes atividades, num período definido de expansão previsível, para trinta anos, bem como as intervenções, nas grandes vias de comunicações, tinham como objetivo

218 - (Vale et al., 2013, p. 149)

ordenar, pela hierarquização, as vias existentes e efetuar o complemento da rede ²¹⁹. Define também uma segmentação habitacional entre “bairros” e “unidades Residenciais”, que permite de alguma forma, identificar um inerente princípio segregação social.

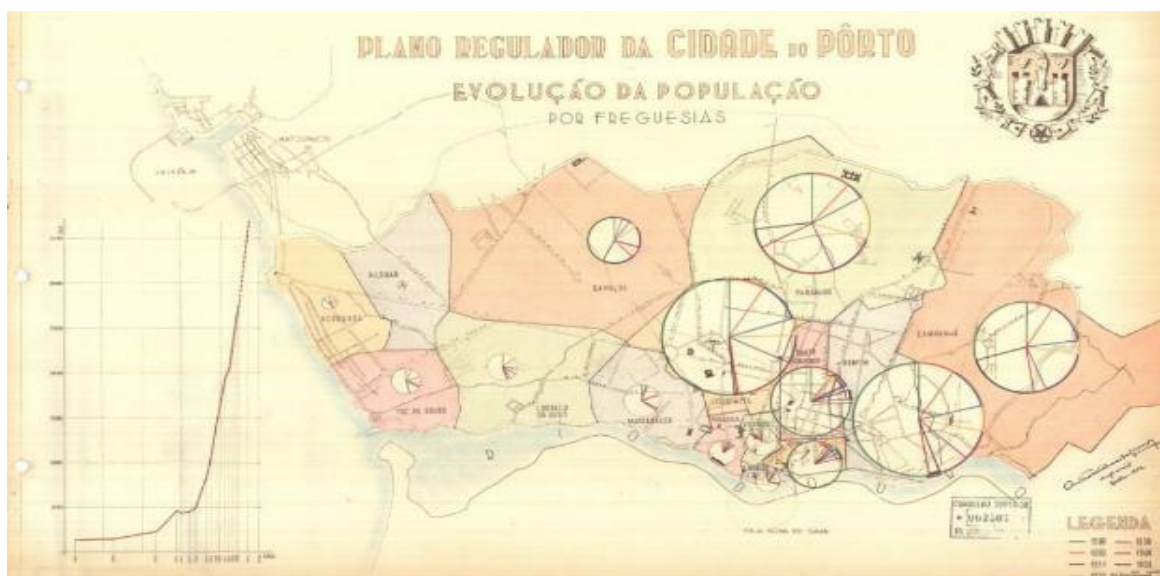


Figura 36 — Cartograma do Plano Regulador da Cidade do Porto, relativo a Evolução Populacional - Fonte: CMP

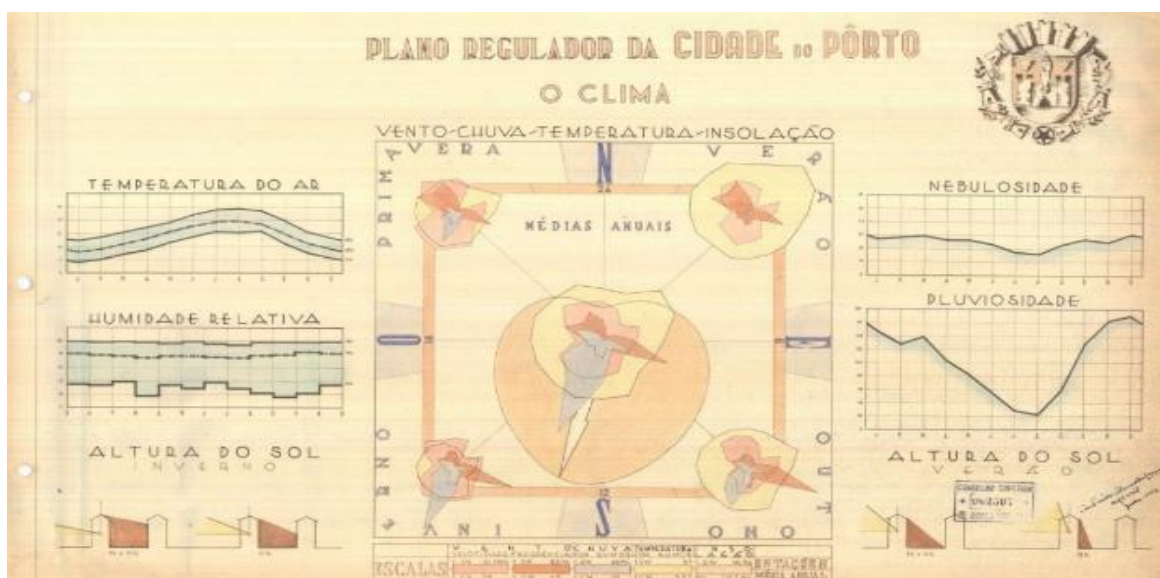


Figura 37 - Cartograma do Plano Regulador da Cidade do Porto, relativo ao Clima - Fonte: CMP

219 - (Amorim, Maria A. M. S. de, 1998, p. 150)

1956-1966 – Plano de Melhoramentos por José Albino Machado Vaz

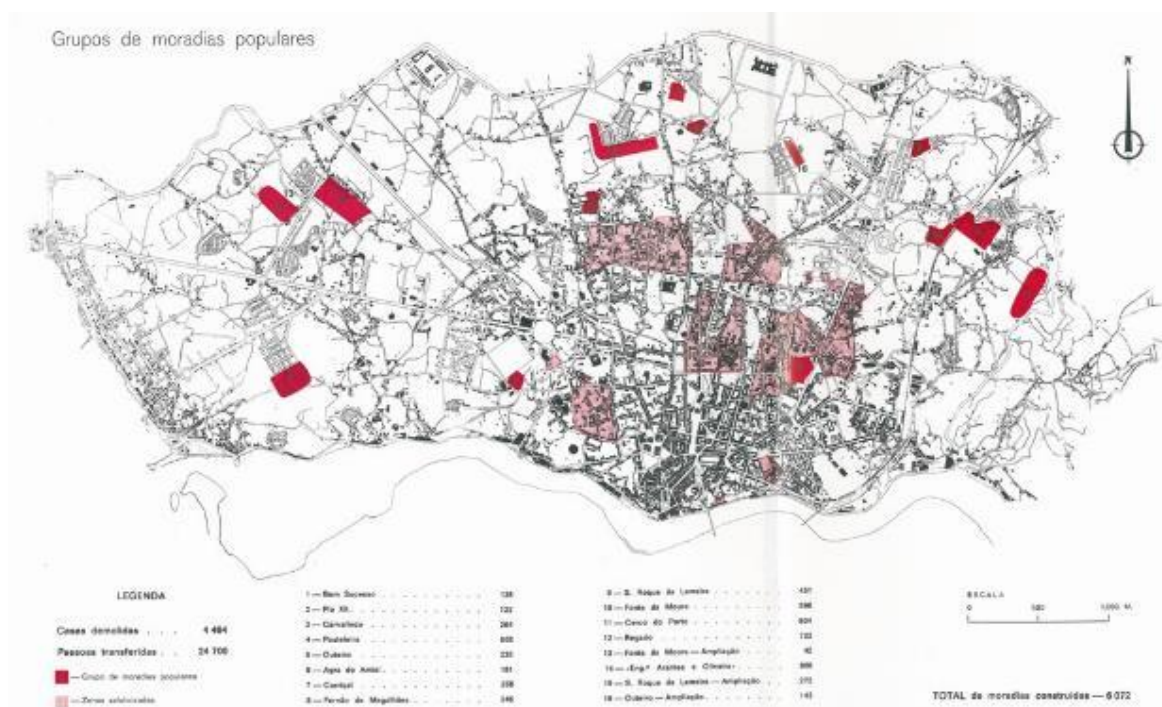


Figura 38 – Planta do Plano de Melhoramentos de 1956 - Fonte: CMP

O "Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto" de 1956 tinha como objetivo principal a extinção das ilhas, através da criação de novos bairros com melhores condições de salubridade e determinou a deslocalização da população do centro da cidade e pretendia dar resposta a definido no Decreto-Lei 40616, de 28 de Maio de 1956, que objetivava a resolução do problema da habitacional no centro da cidade, através da comparticipação financeira do Estado e da Câmara Municipal do Porto para a construção de aproximadamente 6000 fogos.

Os objetivos principais do Plano eram os da criação de zonas de expansão que promovessem o desenvolvimento da cidade e contribuíssem para o descongestionamento das zonas centrais, bem como a demolição das construções dos bairros denominados "ilhas" e outras formas de habitação consideradas insalubres.

O Plano de Melhoramentos constituiu um valioso instrumento urbanístico, propondo um novo zonamento para a cidade, novas acessibilidades e valorizando

os terrenos da zona periférica da área central, permitindo a expansão do comércio e serviços

A entanto, o plano não conseguiria concretizar na sua totalidade os seus objetivos, permanecendo, ainda hoje na morfologia urbana, ilhas e edifícios que retratam este período da evolução da cidade

1962 – Plano Diretor da Cidade do Porto pelo Arq.to Robert Auzelle

O aumento das construções sociais encorajado pelas políticas do "Estado Novo", a partir da segunda metade dos anos 50, veio romper com a filosofia do Plano Regulador de Almeida Garrett. É neste contexto que a Autarquia contrata Robert Auzelle, como consultor.

O Plano Diretor elaborado por Auzelle sistematiza e organiza o trabalho iniciado por Almeida Garrett. As perspetivas de modernização da cidade e de construção são apoiadas num sistema de vias rodoviárias funcionais. O primeiro Plano Diretor da Cidade do Porto define as funções essenciais da cidade e a evolução pretendida. Problemas económicos associados à realização das infraestruturas rodoviárias e a pressão de certos investidores conduziram à não concretização total deste Plano. Caso tivesse sido executado na íntegra, a zona da Ribeira-Barredo - hoje classificada como Património Mundial - teria sido demolida para permitir o fluxo automóvel e construção de parques de estacionamento.

O I Volume, configura na sua introdução, um verdadeiro retrato, do Porto do princípio dos anos 60, seguindo-se-lhe a estrutura do Plano e a sua apresentação. A sua primeira parte está dividida em 3 capítulos, ilustrados com algumas fotografias, e onde, num primeiro capítulo se apresentava, genericamente, alguns dados geográficos e históricos e num segundo capítulo, um levantamento do estado da cidade e dos seus principais problemas, sendo lançado propostas e perspetivas para uma ideia de Porto. Este capítulo, segundo está estruturado em 5 objetivos:

- Porto, centro administrativo;

- Porto, centro de negócios financeiros, comerciais e industriais;
- Porto, centro intelectual e artístico;
- Porto, centro de repouso, de diversões e de turismo e
- Porto, centro de comunicações.

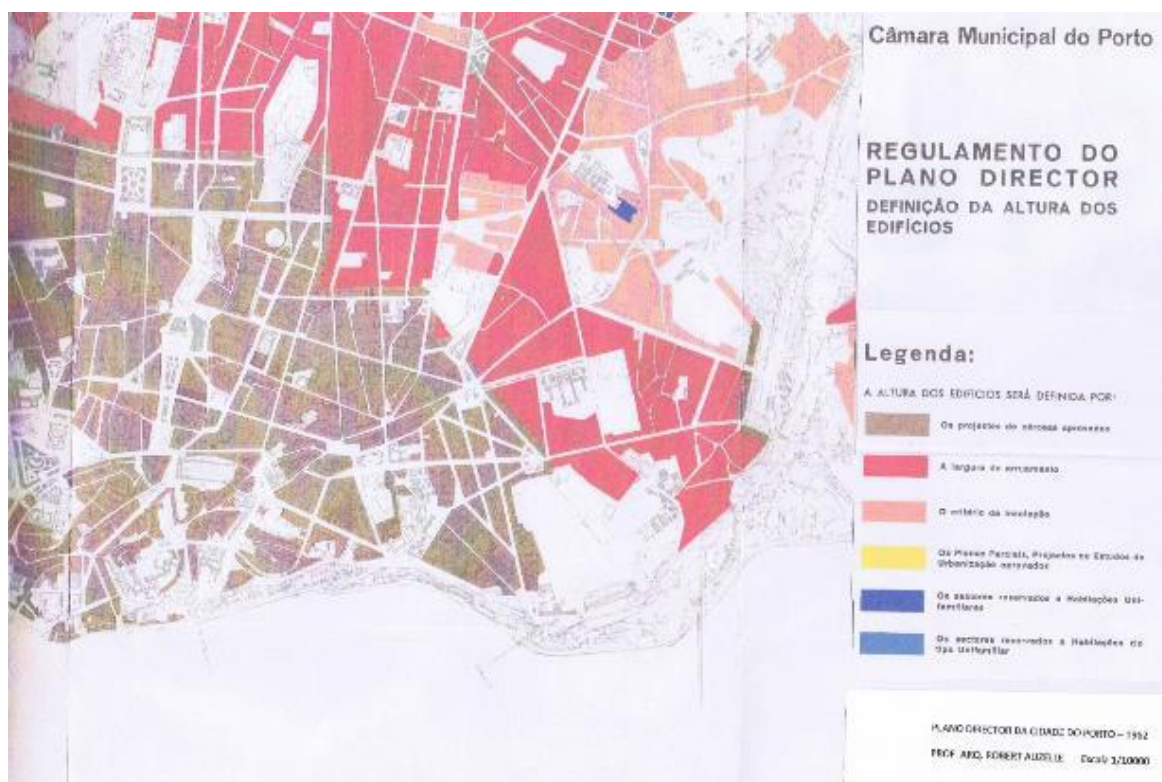


Figura 39 – Extrato do Livro sobre o Plano Diretor da Cidade do Porto 1962 - Fonte: edição da CMP/GU

Segue-se-lhe um terceiro capítulo de estudo sobre a População e Previsões Demográficas.

Todos estes capítulos encontravam-se, referenciados à segunda parte do “Plano Inventário do Estado Atual, Primeiras Sínteses e Propostas”, um inquérito exaustivo, onde era apresentado um conjunto de 101 documentos gráficos acompanhados por textos explicativos, no verso, onde se procurava descrever a cidade, desde a sua localização em termos geográficos, até caracterização das suas redes de eletricidade, água e saneamento.

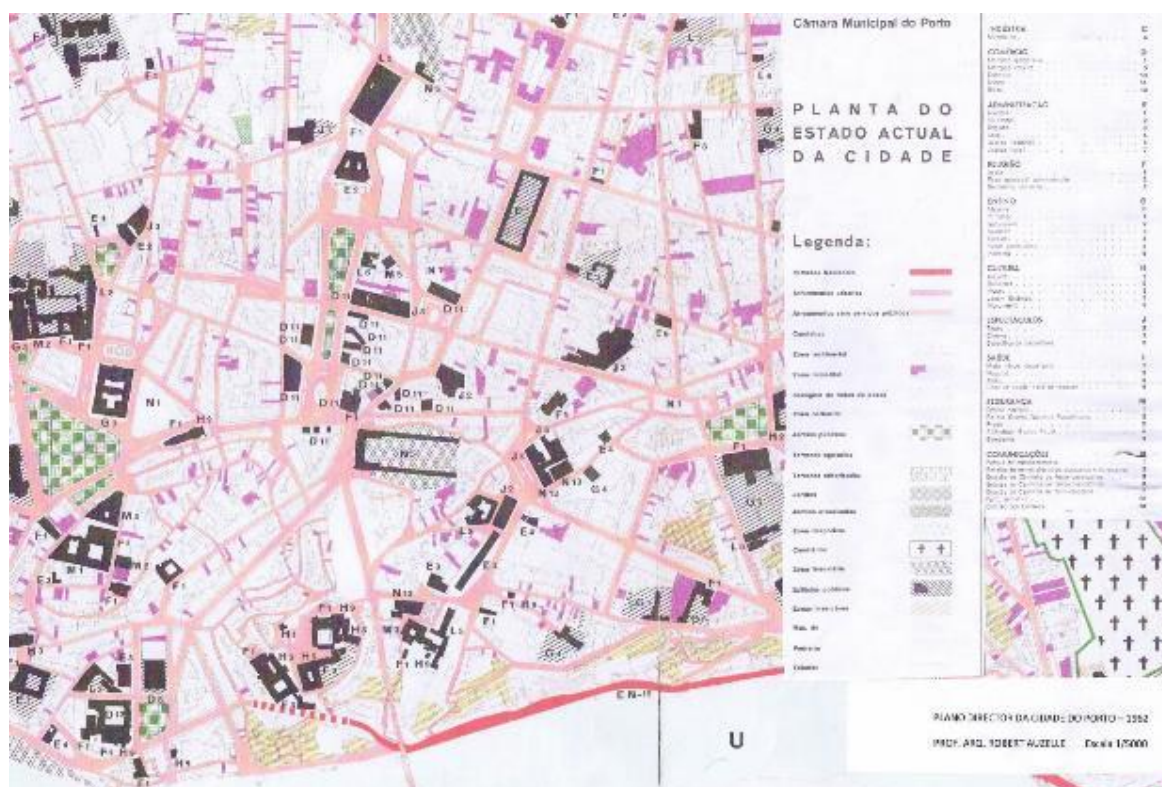


Figura 40 - Extrato do Livro sobre o Plano Diretor da Cidade do Porto 1962 - Fonte: edição da CMP/GU

No II Volume, encontrava-se a terceira parte do Plano, que era constituída pelas “Grandes Linhas do Plano Diretor”, um texto, acompanhado de duas plantas gerais da cidade, a “Planta do Estado Atual” e a “Planta Síntese”, ambas apresentadas em 8 folhas á escala de 1:5000, ás quais se juntam mais duas plantas, as de “Sistemas Viários do Plano Diretor e do Plano Regulador” e “Planta da Definição da Altura dos Edifícios” á escala de 1:10 000. Encerrava este volume, o “Regulamento de Aplicação do Plano Diretor”, composto por 44 Artigos, divididos em 4 Capítulos, que tendo em conta o grau de desenvolvimento gráfico do Plano, se apresenta bastante conciso e de fácil apreensão e aplicação.

Finalmente, o III Volume com mais duas partes, sendo que a quarta parte do Plano, aquela onde se encontrava “A Justificação das Alterações Introduzidas no Sistema Viário Previsto no Plano Regulador²²⁰”, e que constituída por 20 documentos justificativos, revela a análise e procede a uma comparação, entre sistemas viários, bem como as alterações introduzidas no sistema viário do “Plano

220 - Plano Regulador do Porto do Eng.º Antão de Almeida Garret

Regulador por Planos Parciais de Urbanização e Projetos, aprovados ou estudados”, ou por “outros novos traçados previstos, referentes à malha fundamental e à malha secundária do Plano Diretor” e ainda as “Vias previstas no Plano Regulador que sofreram alterações”. Seguindo-se-lhe um conjunto de alterações referentes aos “Túneis rodoviários e a Novos tipos de cruzamentos”, e ainda um conjunto de documentos referentes a Pormenores dos traçados das vias mais importantes do Plano Diretor, Esquemas e perfis longitudinais dessas vias e de cruzamentos principais.

- Na Quinta Parte deste III volume apresentavam-se, 8 Estudos de Pormenor:
- Valorização da zona de interesse arquitetónico,
- Arranjo da Avenida Afonso Henriques,
- Arranjo da zona da Trindade,
- Arranjo da Praça dos Poveiros,
- Arranjo da zona da Cordoaria,
- Arranjo da zona a sul das Antas,
- Zona da Pasteleira. Sector a nascente do Bairro Rainha D. Leonor e
- Novo Cemitério Oriental da Cidade

Seguindo-se-lhe um conjunto de documentos respeitantes à Implantação das Construções em Função da Insolação, reveladores das conceções higienistas que neste período presidiam aos projetos de urbanismo, com 8 exemplos de aplicação (4 folhas na escala de 1:1000), findando o Plano com a habitual Conclusão.

Plano Geral de Urbanização pelo Arq.to Duarte Castel-Branco

O Plano Geral de Urbanização (PGU) foi o resultado de vários documentos municipais tais como as "Opções do Plano" de 1984, as "Opções Políticas" de 1985 e a "Proposta do Plano" de 1986, enquadrado pelo Decreto-Lei nº 560/71.

A proposta de PGU funcionou como documento base para a aprovação do Plano Diretor Municipal de 1993, ao abrigo do D.L. nº 69/90, de 2 de março.



Figura 41 – Planta Síntese do Plano Geral de Urbanização, de 1987 - Fonte: CMP

1993 – PDM do Porto, “Projeto Cidade Nova” , coordenado pelo Arq.to Duarte Castel-Branco

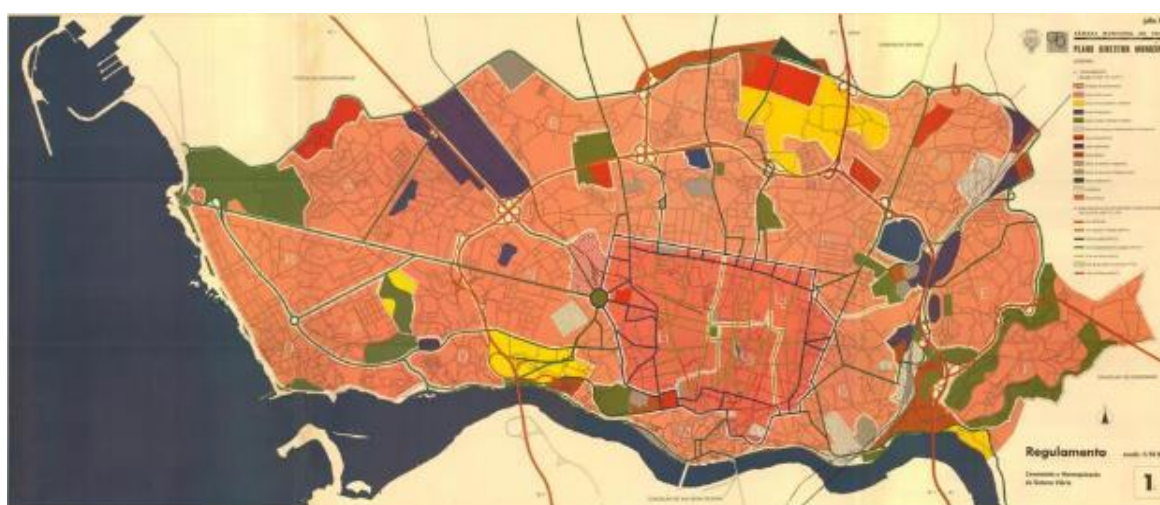


Figura 42 – Planta Síntese do PDM de 1993 - Fonte: CMP

Em 1993, foi aprovado o Plano Diretor da Cidade, que resultou da transformação do Plano Geral de Urbanização, elaborado pelo Arq.to Duarte Castel-Branco, nos anos 80, enquadrado pelo Decreto-lei 69/90, de 2 de março,

referente ao Regime Jurídico dos Planos Municipais de Ordenamento do Território.

Este plano privilegia a definição de eixos de intervenção, nele se incluindo uma particular referência à execução da VCI. Propõe uma divisão da cidade em 19 Unidades de Ordenamento (UNOR's) para a elaboração de Planos Municipais de Ordenamento do Território, nomeadamente Planos de Urbanização e de Pormenor, e um Regulamento que definia os parâmetros volumétricos para a construção.

Este Plano previa ainda, uma articulação da cidade, com os municípios vizinhos, em matéria de infraestruturas viárias e de saneamento básico, bem como a localização de equipamentos a nível regional. Define áreas centrais como zonas de vocação terciária.

2005 – PDM do Porto “coordenado pelo Arq.to Manuel Fernandes de Sá

O plano e correntemente em vigor foi elaborado através de uma consultoria de uma equipa chefiada pelo professor Manuel Fernandes Sá, a partir de 2000, tendo sido aprovado em 2005.

Este plano procura o desenvolvimento da cidade, tendo em conta a morfologia dos tecidos urbanos, das edificações e dos espaços públicos. Assim, propõe uma gestão urbana, com diferentes regras para cada um dos tipos de zona: “histórica, consolidada, em consolidação, de habitação unifamiliar e de habitação colectiva”²²¹. Estrutura também os espaços coletivos, segmentando-os em “áreas de equipamentos, áreas verdes, percursos e corredores de elétricos”²²², bem com define ainda a hierarquização do sistema viário, assente numa rede nacional e num conjunto de eixos urbanos de articulação intermunicípios. Propõe também a criação de um sistema de transportes que promova intermodalidade (Autocarros/Elétricos), procurando também introduzir

221 - (Vale et al., 2013, p. 191)

222 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 134)

uma estratégia de estacionamento dissuasor, relativamente ao transporte individual²²³.

Em termos viários, as principais propostas, referem-se ao desenvolvimento, de dois eixos viários, já avançados em planos anteriores e nunca concretizados, a Via Nun'Álvares e a ligação por túnel subterrâneo entre a rua Gonçalo Cristovão e a Rua Santos Pousada.

3.3.2.1 **Conclusão**

Em conclusão, importa referir, que estes planos dizem respeito a três instrumentalizações legais:

- Os Planos Gerais de Melhoramentos, em 1865;
- Os Planos Gerais de Urbanização, em 1934;
- Os Planos Directores em 1982²²⁴.

Em termos de implementação, há que referir, que os Planos, relativos aos arquitetos Marcelo Piacentini e Giovanni Muzio, não se chegaram a concluir e por essa mesma razão, a implementar.

O plano do Arquitecto Barry Parker, apesar da sua implementação, corresponde mais ao que hoje designaríamos, de um Plano de Pormenor, no caso a reformulação de um sector da cidade, do que a um planeamento integrado da cidade.

Relativamente ao plano, do arquiteto Cunha Moraes, parece ter correspondido, mais a um exercício de elevada abstracção, de um estudioso, que não teve qualquer impacto verificável no desenvolvimento urbano da cidade²²⁵.

Todos os outros planos, mesmo apesar de alguns terem sido aprovados, sucedeu que por razões de vária ordem, normalmente de âmbito económico, nunca foram totalmente implementados, ou foram-no de forma tardia e/ou parcial.

223 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 135)

224 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 53)

225 - (Oliveira, Vítor M. A. de, 2013, p. 53)



Figura 43 - Projeto do Porto comercial de Leixões por Adolpho Loureiro dos Santos Viegas (1907) - Fonte: (Botelho, Nuno Luís C. de S., maio 2014)

3.4 PORTO SEM PORTO

A partir de 1895, a cidade perdeu definitivamente um dos fatores que esteve na génese do seu desenvolvimento, quer comercial, quer industrial ao longo de vários séculos e que caracterizou também a morfologia da cidade, especialmente a ribeirinha, o seu porto fluvial.

Esta perda do porto do Porto, reflete um processo gradual, secular, derivado a condicionalismos naturais, que condicionavam quer questões operacionais quer exigências do desenvolvimento do transporte e comércio marítimo e comprometiam o desenvolvimento económico da cidade.

Segundo Salgueiro²²⁶, as razões deveram-se ao “assoreamento e a alteração do litoral”, que foram “responsáveis pela decadência de diversos portos”, mas também aos “efeitos da deslocação da barra por crescimento do cabedelo”, o que dificultava a navegação, sendo que, “a partir de certa altura, a barra do Douro tornou-se muito perigosa”, afetando a vida económica da cidade e levando

226 - (Salgueiro, 1999)

á decisão de “construir um porto artificial, em Leixões, um pouco mais a norte, aproveitando a foz do rio Leça”²²⁷.

Também Blot²²⁸, citando Daveau²²⁹, refere que “a posição geomorfológica que se foi revelando não só incerta (estuário de dimensões inferiores, de barra incerta e porto fluvial inseguro em situação de cheias)”, mas também, “limitada, perante as exigências da modernidade”, obrigou que “a cidade do Porto, sem deixar de ser fluvial e mantendo-se com funções portuárias, delegasse no porto artificial de Leixões o papel portuário mais relevante”²³⁰.

Cleto, refere mesmo que *«desde sempre a foz do rio Douro foi um obstáculo particularmente penoso para as embarcações que, penetrando através da sua barra, procuravam alcançar, a montante, os diversos cais do Douro, os mais importantes dos quais implantados na margem direita, junto às zonas ribeirinhas e históricas da cidade do Porto, como era o caso do cais da Ribeira, do Bicalho, do Ouro, da Cantareira»*²³¹ e identificando as razões dessa perigosidade na entrada na barra do Douro, o mesmo autor, refere que se deviam aos “inúmeros e inesperados penedos, emergentes uns, encobertos outros” e que eram a razão de “repetidos e trágicos naufrágios”, mas também “às grandes e cíclicas cheias, que impediam a sua navegabilidade durante largos períodos, concorrendo para que o rio Douro fosse, efetivamente, um porto de grandes perigos e dificuldades para o trânsito marítimo”²³².

A necessidade de promover melhorias quer na entrada da barra quer nos cais acostáveis para os barcos de forma a transformar o porto de abrigo natural numa estrutura portuária remontam ao reinado de D. João V, onde já se encontram algumas referências, como é o caso de um estudo da autoria de Simão de Ruão, datado de 1567.

Mas, será já na segunda metade do século XVIII, a fase “em que os planos para esta zona se multiplicam”²³³.

227 - (Salgueiro, 1999, p. 157)

228 - (Blot, Maria Luísa B. H. P., 2003)

229 - (Daveau 1995)

230 - (Blot, Maria Luísa B. H. P., 2003, p. 187)

231 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

232 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

233 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

Ainda a este propósito, John Rennie, engenheiro inglês responsável por um dos projetos para a barra do Porto, referia num dos seus relatórios, datado de 14 de junho de 1855, que:

*«os perigos existentes e as perdas de vidas que tinha havido, bem como os prejuízos que tinha sofrido o comércio pela dificuldade na entrada da barra, que no inverno e no começo da primavera estava fechada às vezes por semanas e meses seguidos, tendo-se dado casos de um navio fazer viagem de ida e volta ao Brasil, enquanto outro esperava fora da barra que se lhe oferecesse ensejo de entrar no porto. No próprio verão, o mar às vezes não deixava comunicar os navios com o interior do porto»*²³⁴



Figura 44 - A Foz do Rio Douro: atividade portuária na ausência de equipamentos portuários. O ancoradouro e o varadouro fluviais permitiam, ainda no início do século XX, a ligação, através de pequenas embarcações num serviço de vaivém, entre a rede de transportes marítimos e a rede terrestre - Fonte: Fotografia de autor anónimo (1890/1900).

Será, pois, na segunda metade do século XVIII, “(...) numa altura em que o Porto sentia (...) em risco toda a urdidura económica e social da cidade, dada a crescente impraticabilidade (obstáculos naturais, assoreamento) da barra do Douro face aos novos desafios de navegação (navios maiores, intensidade de tráfego)” e “para não se resignar ao estiolamento, o Porto teve que prolongar a viabilidade das suas estruturas portuárias, para sobreviver como cidade com funções de metrópole regional”²³⁵.

234 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

235 - (Alves & Dias, 2001, p. 94)

Assim e “num desespero de sobrevivência, vão multiplicar-se projetos e obras, cruzam-se teorias e utopias (...)”²³⁶.

Foi, deste conjunto de obras e projetos, que saíram alguns desenvolvimentos e realizações, que chegados aos nossos dias, marcaram a morfologia da relação cidade/rio, e que aqui referenciamos:

- Em 1779 José Monteiro Salazar (Proposta de Projeto)
- Em «1790, por iniciativa da Real Companhia Velha, é iniciada a construção, junto à Arrábida, da estrada marginal que ligará o Porto à Foz-do-Douro e que permitirá, nos anos seguintes, o aparecimento e a sua ligação também por via terrestre de novos e melhores cais, como o da Arrábida, Cantareira, Monchique, Massarelos e a própria Ribeira»²³⁷.
- Entre 1789 e 1793, Reinaldo Oudinot, “incrementa a construção do paredão da Cantareira até à zona do salva-vidas e o prolongamento às Felgueiras, desenhando-se um perfil, que define aproximadamente o panorama atual dessa área (incluindo a previsão de uma praça que corresponde ao Jardim do Passeio Alegre), determinando-se ainda a construção de um cais em Massarelos”²³⁸.
- “Estas obras, iniciadas em 1790, arrastam-se durante muito tempo tendo continuado posteriormente, sob a direção de Luís Gomes de Carvalho, o qual propõe também uma intervenção (1820) na margem esquerda, com a construção de um dique, regularização do Cabedelo e emparedamento até à Afurada”²³⁹ e que que viria a ser implementada.
- Em 1838 Andrea Sheerboon (Proposta de Projeto)
- 1840 Joseph Gibbs (Proposta de Projeto)
- Em 1843-1844 Bigot (implementado)
- Em 1855 William Jates Freebody (Proposta de Projeto)
- Em 1855 John Rennie (Proposta de Projeto) Lazeu-1863
- Em 1866 Manuel Afonso Espregueira (Implementado)

236 - (Alves & Dias, 2001, p. 94)

237 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

238 - (Alves & Dias, 2001, p. 95)

239 - Alves & Dias, 2001, p. 95)

- A partir de 1869, Nogueira Soares, como responsável pelo serviço autónomo das Obras da Barra, concretiza “os emparedamentos e a construção de molhes e cais na margem direita do Douro, dando-lhe a configuração que hoje é visível (com algumas intervenções posteriores, das quais se destacam as ocorridas por altura da construção da Ponte da Arrábida e a mais recente, na zona da Cantareira)”²⁴⁰.
- Em 1878-1879 William Trery (parcialmente e com alterações)
- Em 1879 Carlos Marnay (Proposta de Projeto)
- Em 1880 Russel Aitkens (Proposta de Projeto)
- Em 1881 Afonso Joaquim Nogueira Soares (Proposta de Projeto)
- Em 1881 John Coode (Proposta de Projeto)
- Sem data Eduardo Augusto Falcão (Proposta de Projeto)
- Em 1903 Artur Guimarães (Proposta de Projeto)

Segundo Alves & Dias, a grande maioria, dos projetos subsequentes para o porto do Douro não se afastaram das” (...) linhas gerais de encanamento do rio, manutenção e aprofundamento do canal de navegação (com quebra de rocha e desassoreamento) e criação de cais acostáveis, dos quais tiveram mais projeção e concretização os da margem direita, ou seja, o lado da Cidade”²⁴¹.

Assim, mesmo após o “trágico naufrágio”, ocorrido no dia 29 de março de 1852 com o vapor ‘Porto’, “arremessado pelo mar alteroso para as pedras da Forcada, em frente ao Castelo de S. João da Foz, e no qual morreram 66 pessoas, [...] as autoridades empenham-se na procura de uma solução (...) que se continua a centrar, ainda, no rio Douro”²⁴².

A razões desta continua e vã tentativa de viabilizar o porto do «Porto» através de diferentes projetos e melhorias, segundo Cleto, devem-se “particularmente à dificuldade da burguesia portuense, abdicar do porto do Douro” no qual “a cidade se habituara a desenvolver a sua atividade comercial de uma forma particularmente privilegiada, quase cúmplice, com o rio”, com o qual “ (...) crescera mesmo em íntima relação” e em cujas “zonas ribeirinhas que

240 - (Alves & Dias, 2001, p. 95)

241 - (Alves & Dias, 2001, p. 95)

242 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

encontramos as principais estruturas económico-comerciais da cidade”, (...) “A bolsa, a alfândega, a feitoria inglesa, as sedes e armazéns das principais empresas comerciais do burgo” e já “na segunda metade do século XIX, em nítida articulação com os cais fluviais, é também a fixação industrial que vai moldar e estreitar uma vez mais a ligação da cidade com o seu rio”²⁴³.

Será a partir de 1865, que se equacionará “a hipótese de criação de um sistema portuário, congregando o porto do Douro com um porto artificial a criar em Leixões, com funções iniciais de anteporto ou porto de espera”²⁴⁴.

Será a 13 de julho de 1884, que o porto de abrigo natural de Leixões, começará a converter-se, num enorme porto artificial, projetado pelo engenheiro Nogueira Soares e construído pela empresa francesa “Dauderni et Duparchy”, que realizou a sua entrega provisória em 1892 e a definitiva em 1895.

3.5 **REALIZAÇÕES, OPORTUNIDADES E CONTINUIDADES**

3.5.1 **REALIZAÇÕES**

Após um processo em que o desenvolvimento industrial e a perda de importância central, bem como algumas políticas de Higienização, camufladas de promoção habitacional, conduziram a uma quebra na qualidade urbana do Centro Histórico do Porto, levando num movimento centrífugo a deslocação, de grande parte seus habitantes, para áreas de expansão territorial, de carácter mais periurbano da cidade.

Hoje vive-se exactamente um fenómeno de sentido, contrário, de carácter endógeno e centrípeto: o regresso ao centro tradicional da cidade, numa tendência que verificada em quase todas as grandes cidades, com centros históricos da Europa e de outras regiões do Mundo²⁴⁵.

243 - (Cleto, Alves, Alvão, & Biel, 1998)

244 - (Alves & Dias, p. 95)

245 - (Carvalho, Maria J. E. de, 2011, p. II)

Esta valorização da centralidade histórica, e a necessidade de nela intervir impôs a necessidade de encontrar metodologias, técnicas e conceitos que permitissem perspectivar, quer novas formas, quer novos mecanismos de intervenção urbana, que transcendessem os paradigmas ligados aos conceitos de monumento, em tecidos fortemente sedimentados e de grande valor patrimonial histórico, abrindo assim novas possibilidades na evolução do pensamento e ação arquitectónica e urbanística²⁴⁶.

3.5.1.1 - O CRUARB - Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo

No Porto nos finais da década de 1960, pela mão do Arquitecto Fernando Távora, “surge um dos mais relevantes contributos”, para a curta história da reabilitação urbana em Portugal, “um primeiro modelo de conservação do património urbano desenvolvido numa perspectiva integrada, interdisciplinar, onde a consideração dos valores históricos e artísticos se reconcilia com as suas fundamentações sociais” ²⁴⁷ , referimo-nos concretamente ao Estudo de Renovação Urbana do Barredo (ERUB).

Este estudo (ERUB) elaborado por um grupo de funcionários da 1^a Direcção de Serviços de Habitação – Repartição de Construção de Casas da Câmara Municipal do Porto, sob a coordenação do Arquitecto Fernando Távora, antecipava algumas soluções e princípios de intervenção, em tudo idênticos aos adotados em Itália, no Centro Histórico de Bolonha, propunha um novo processo de intervenção, a que chamaríamos hoje “uma reabilitação cautelosa, socialmente atenta e passível de poder ser alargada a outras partes da cidade” do Porto, recusando a demolição apontada a este bairro insalubre do Porto, para a sua “refundação moderna”²⁴⁸.

«Associando a actuação física à intervenção social, relevando a importância dos processos participativos da população, o cuidado na conservação do que realmente tinha valor, conciliada com a necessidade de beneficiar, bem como de permitir condições para

246 - (Carvalho, Maria J. E. de, 2011, p. II)

247 - (Aguiar, 2014, p. 61)

248 - (Aguiar, 2014, p. 61)

vidas contemporâneas, FernandoTávora propunha um “continuar-inovando”, que introduziu entre nós, na prática, os princípios da reabilitação integrada»²⁴⁹.

Mas se na verdade não produziu, resultado concretos, em termo de realizações físicas, os seus conceitos e filosofia estarão na génese, da criação do CRUARB - Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo, no período pós revolucinário, de 25 de Abril de 1974, o qual implementará muitos dos seus princípios, bem como da sua filosofia multidisciplinar.

Criado em Junho de 1974, na sequência de uma visita do Secretário de Estado da Habitação e Urbanismo, Arquitecto Nuno Portas, ao Barredo na qual seria convidado o Arquitecto Jorge Gigante a assumir o "encargo de Comissário do Governo na gestão da renovação urbana da área da Ribeira”²⁵⁰.

Assim e dando continuidade ao sugerido, seria criado, em Setembro de 1974, por despacho conjunto dos Ministérios da administração interna e do Equipamento Social e Ambiente, o Comissariado para a Renovação Urbana da Área Ribeira-Barredo.

A sua ação inicial focar-se-á, na “tão necessária reabilitação urbana da área Ribeira-Barredo”, mas esta sua função, conhecerá com o passar dos anos, um alargamento, quer da sua área de operação, bem como do âmbito das suas atribuições²⁵¹.

O seu modo de atuação consistia em substituir-se, aos proprietários na recuperação das suas habitações, bem como na criação de enquadramentos, de “dinamização²⁵² económica e social pelo arranjo e reanimação do espaço urbano e do comércio, materializada por parcerias com organizações locais”²⁵³.

A atribuição da classificação, do Centro Histórico do Porto como Património Mundial, a 5 de dezembro de 1996, representou o reconhecimento da ação

249 - (Aguiar, 2014, p. 61)

250 - (Pinto & Santos Teresa, 2011, p. 224)

251 - (Pinto & Santos Teresa, 2011, pp. 224–225)

252 - “A dinamização social e económica era tomada em conta com a articulação a organizações locais por meio de parcerias para o realojamento dos residentes, por exemplo. Neste capítulo, destaca-se o importante papel da Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto.” Pereira (2008, p. 43)

253 -(Pereira, 2008, p. 42)

desenvolvida pelo CRUARB, no centro histórico, mas também significou uma alteração fulcral, no âmbito, nas estratégias e nos objectivos da sua ação.

O Centro Histórico do Porto e a cidade, em geral, passaram a ser o domínio da sua actuação, numa assumida responsabilidade, perante a UNESCO, da incumbência de dar continuidade, a sua ação reabilitadora, alargando a sua escala ao âmbito da reabilitação da cidade, intervindo em varias áreas e sectores.

As intervenções protagonizadas pelo CRUARB na cidade do Porto podem dividir-se em quatro grandes grupos/áreas:

Ribeira-Barredo; Projecto-Piloto da Sé; Operação Miragaia e Operação Vitória.

De referir que será no âmbito do CRUARB, que se desenvolverão algumas das ações de requalificação de espaços públicos no âmbito da preparação da candidatura a “Porto Capital da Cultura 2001”.

Dois anos após esta iniciativa, em 2003, dá-se a extinção do CRUARB.

3.5.1.2 FDZHP - Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto

Instituição criada em 1990 que tinha por objectivo corrigir desequilíbrios de carácter económico e social, numa complementariedade com a ação de reabilitação física do CRUARB, através de iniciativas de dinamização económica e social dos residentes da sua área de actuação

Inserido no âmbito do Programa Europeu de Luta Contra a Pobreza, tinha como objectivo o desenvolvimento, inicialmente nas freguesias da Sé e de São Nicolau, e a partir de 1995 também nas freguesias de Miragaia e Vitória, do Centro Histórico do Porto, de um modelo de acção pioneiro, que corporizasse e assegurasse a efectivação de um Programa integrado de regeneração urbana, que articulasse a componente de reabilitação física e a do desenvolvimento social²⁵⁴.

254 - (Pereira, 2008, p. 47)

Fundada pelo Ministério da Segurança Social e pelo Município do Porto, dos quais eram canalizados os meios de financiamento necessários, provenientes na sua maioria de fundos comunitários.

Após Esgotado esse financiamento, os dois órgãos administrativos fundadores assinaram vários protocolos de modo a prosseguir com o trabalho até então desenvolvido, financiando a Fundação.

A Fundação era constituída por um Conselho Geral, com lugares de representação, da parte administração central, feita através do Instituto do Emprego e Formação Profissional, da Administração Regional de Saúde do Norte, do Centro Regional de Segurança Social do Porto, do Comissariado Regional do Norte da Luta Contra a Pobreza (extinto) e da Comissão de Coordenação da Região Norte (à actual CCDR-N) e por parte do poder autárquico, através da CMP e das juntas das quatro freguesias da área de intervenção e ainda de algumas Instituições Particulares de Solidariedade e Segurança Social e associações recreativas e desportivas sediadas em cada uma das quatro freguesias ²⁵⁵.

Durante a sua ação, a Fundação, dinamizou um conjunto de ações que concretizaram 3 Projectos: o projecto “Qualificar, formar, desenvolver, integrar” que visava a realização de acções de formação de modo a proporcionar condições sustentáveis de inserção no mercado de trabalho.

O projecto “Viver no centro histórico” (Tabelas e Quadros 3), que procurava resolver a degradação e insalubridade de algumas habitações, através da sua aquisição pela Fundação de forma a poder regularizá-los, evitando o avolumar de encargos e responsabilidades adicionais que as famílias não estariam aptas a suportar²⁵⁶.

255 - (Pereira, 2008, p. 46)

256 - (Pereira, 2008, p. 44)

Projecto	Iniciativas principais	Objectivos	Principais actividades
'Viver no Centro Histórico'	Identificação e avaliação de imóveis para aquisição		Realização de pré-diagnóstico social; Elaboração de pré-diagnóstico patrimonial; Levantamento jurídico-patrimonial dos imóveis
	Condução de processos de reabilitação patrimonial	Desenvolver um Plano Integrado de Reabilitação que concorra para a melhoria das condições de vida das famílias a realojar; Desenvolver um plano adequado de acompanhamento das famílias no âmbito dos processos de realojamento; Dotar os moradores dos instrumentos necessários à sua auto-organização; Aperfeiçoar as práticas e os procedimentos técnicos dos processos de reabilitação;	Desenvolvimento de trabalhos preparatórios de informação e reconhecimento; Elaboração de projectos Preparação e lançamento de empreitadas Fiscalização e acompanhamento de empreitadas Constituição de propriedades horizontais Realização de obras de manutenção e conservação de edifícios
	Acompanhamento das acções de realojamento	Implementar processos de gestão colectiva dos espaços reabilitados; Promover campanhas de manutenção e conservação dos edifícios recuperados	Apoio técnico às famílias a realojar; Condução de processos de realojamento
	Acompanhamento de um programa informativo		Elaboração e aplicação de instrumentos: Dossiê de habitação; Manual de condomínio; Realização de sessões informativas; Manutenção das habitações; Organização dos condomínios; Outras temáticas.
	Gestão de centro de realojamento temporário do Outeirinho		Acompanhamento de famílias desalojadas, que se encontram a aguardar o realojamento

Tabelas e Quadros 2 - O projecto "Viver no centro histórico" - Fonte: (Pereira, 2008, p. 45)

Em 2007 e no seguimento de várias dificuldades de financiamento, foi proposta a sua extinção em julho de 2007 pelas entidades signatárias: Centro Distrital da Segurança Social, Câmara do Porto, Instituto de Emprego e Formação Profissional e da união das Instituições Particulares de Solidariedade Social.

A formalização da extinção viria exarada em despacho governativo publicado em Diário da Republica a 14 de julho de 2008.

3.5.1.3 **Sociedade Porto 2001**

Na sequência da candidatura à realização da Capital Europeia da Cultura (CEC) em 2001, foram nomeadas, para a sua execução, pelo Conselho de Ministros da União Europeia, a cidade do Porto e a de Roterdão.

Com 4 anos de antecedência, o estado nomeou uma comissão instaladora que conjuntamente com a CMP, definiu um programa de ação que foi muito além do âmbito estritamente cultural do evento.

A sociedade Porto 2001, foi constituída como sociedade anónima de capitais exclusivamente públicos, em 1998 com o objectivo de "conceber, planear, promover, desenvolver e executar todas as ações que integrassem o evento Porto

- Capital Europeia da Cultura ou as que com ele se relacionassem no âmbito da requalificação urbana” (conforme o Decreto Lei n.º 418 B/98, de 31 de dezembro de 1998)

A sociedade tinha como acionistas o Estado e a Câmara Municipal do Porto e os seus objetivos eram, (de acordo com o referido nos documentos de candidatura da CMP) o de capitalizar o evento a favor da cidade, de forma a ultrapassar uma alegada posição periférica em relação a Lisboa e de afirmar-se num contexto europeu de forte competição interurbana²⁵⁷.

O seu ambicioso programa de requalificação urbana incluía, como principais eixos estruturantes:

A requalificação e edificação de infraestruturas culturais

- Construção da Biblioteca Almeida Garrett;
- Casa da Música
- O desenvolvimento de um projeto especial de habitação
- Não foi aceite pelo Governo

A requalificação urbana de diferentes áreas da cidade

- Frente Marítima - Ligação do Parque da Cidade ao mar - Arquitecto Manuel Solá-Morales
- Caminhos do Romântico - Arquitecta Graça Nieto
- Baixa do Porto

A requalificação da Baixa do Porto, promoveu actuações de Projeto Urbano, com preocupações ao nível da qualidade do desenho urbano, de ruas, praças, adequando-se de forma a integrar o novo sistema de transportes e de mobilidade, num objectivo estratégico de impulsionar e revitalização do comércio tradicional destas zonas centrais.

Esta área de intervenção da Baixa do Porto, estava definida por um território estruturado em quatro unidades de intervenção:

- Jardim da Cordoaria - Rua dos Clérigos;

257 - (Alves, 2017, p. 45)

- Praça Carlos Alberto - Rua do Almada;
- Rua de 31 de Janeiro – Praça de Batalha - Guindais e
- Santa Catarina – Rua P. Manuel – Rua Sá da Bandeira.

Para as quais, foi promovido um Concurso de Ideias, por convite endereçado a 16 equipas de Arquitectura, distribuídas em número de 4 por cada unidade de intervenção a concurso.

3.5.1.4 **Porto Vivo - Sociedade de Reabilitação Urbana**

Apesar da validade do trabalho de natureza assistencialista desenvolvido tanto pela CRUARB como pela FDZHP, a pouca visibilidade de resultados extraídos destes modelos de regeneração integrada (nomeadamente no que se refere à incapacidade da instituição para garantir uma dinâmica consistente de recuperação do edificado na sua área de intervenção) levou a questionar-se o retorno do esforço de investimento público na área. Além disso, tinha-se tornado também evidente, que os modelos anteriores não se tinham revelado suficientemente eficientes para inverter a tendência de declínio do edificado da cidade, facto verificado na reiterada prática dos proprietários privados em que continuaram a deixar ruir os seus imóveis²⁵⁸.

Em 2002, quando é decidido introduzir uma ruptura no modelo de reabilitação urbana que vinha sendo seguido na cidade, com base no CRUARB, estabeleceu-se, que era necessário criar uma estrutura jurídica, financeira e orgânica, que respondesse em simultâneo, a vários desafios: escala na intervenção, celeridade nos procedimentos, investimento privado, gestão rigorosa e transparente²⁵⁹.

A Porto Vivo, SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuguesa S.A., é uma empresa de capitais exclusivamente públicos, cujos acionistas são o Estado, representado pelo IHRU - Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana, IP, e a Câmara Municipal do Porto, que tem como missão promover a

²⁵⁸ - (Pereira, 2008, p. 47)

²⁵⁹ - (Branco, 2006, p. 35)

reabilitação urbana da Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU) da cidade do Porto.

Constituída a 27 de novembro de 2004, à Porto Vivo, SRU cabe o papel de promover a reabilitação da respetiva zona de intervenção e, designadamente, orientar o processo, elaborar a estratégia de intervenção e atuar como mediador entre proprietários e investidores, entre proprietários e arrendatários e, em caso de necessidade, tomar a seu cargo a operação de reabilitação, com os meios legais de que dispõe.

Estatutariamente a Porto Vivo-SRU tem, como área de intervenção, a Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU), com cerca de 1000 hectares, ou seja, cerca de um quarto do concelho do Porto. Por razões operacionais, foi delimitada uma área menor, denominada Zona de Intervenção Prioritária (Z.I.P.), onde está concentrado o esforço de reabilitação urbana.

Por constituir uma área de grande extensão foi definida uma outra, a Zona de Intervenção Prioritária (ZIP) onde se concentram, as ações de reabilitação, “definida a partir do tratamento cartográfico de um conjunto de indicadores estatísticos e critérios de agrupamento, além das condições de qualificação da área em estudo em função de atributos variados relacionados com a população residente e o parque edificado” ²⁶⁰.

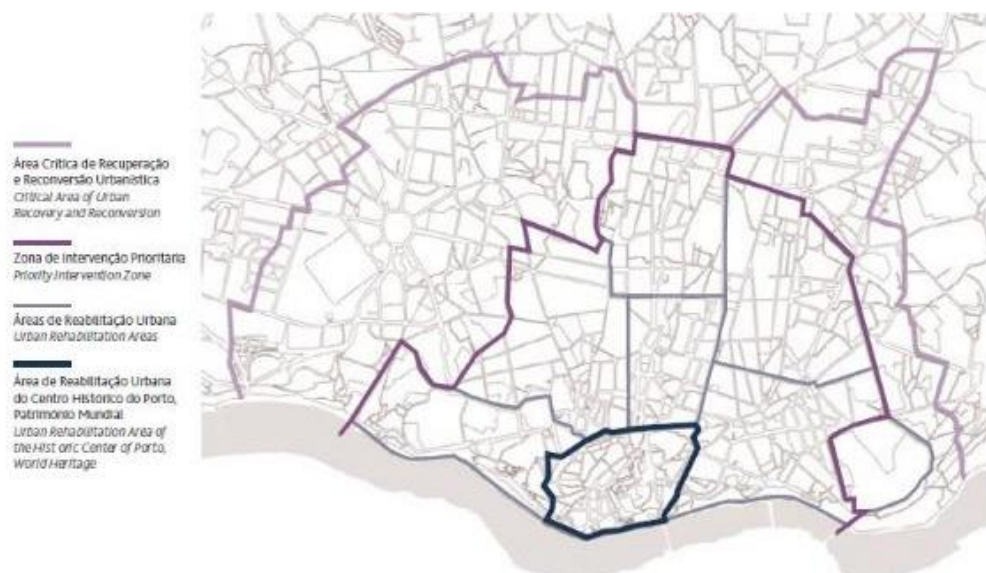


Figura 45 – Áreas de intervenção do CHP – Porto Vivo – Fonte: SRU

260 - (Pereira, 2008, p. 48)

A ZIP, é por sua vez, composta por sete Áreas de Reabilitação Urbana (ARU), as ARU do Centro Histórico do Porto, dos Aliados, do Bonfim, de Santo Ildefonso, de Massarelos e de Cedofeita perfazendo uma área de 500 hectares.

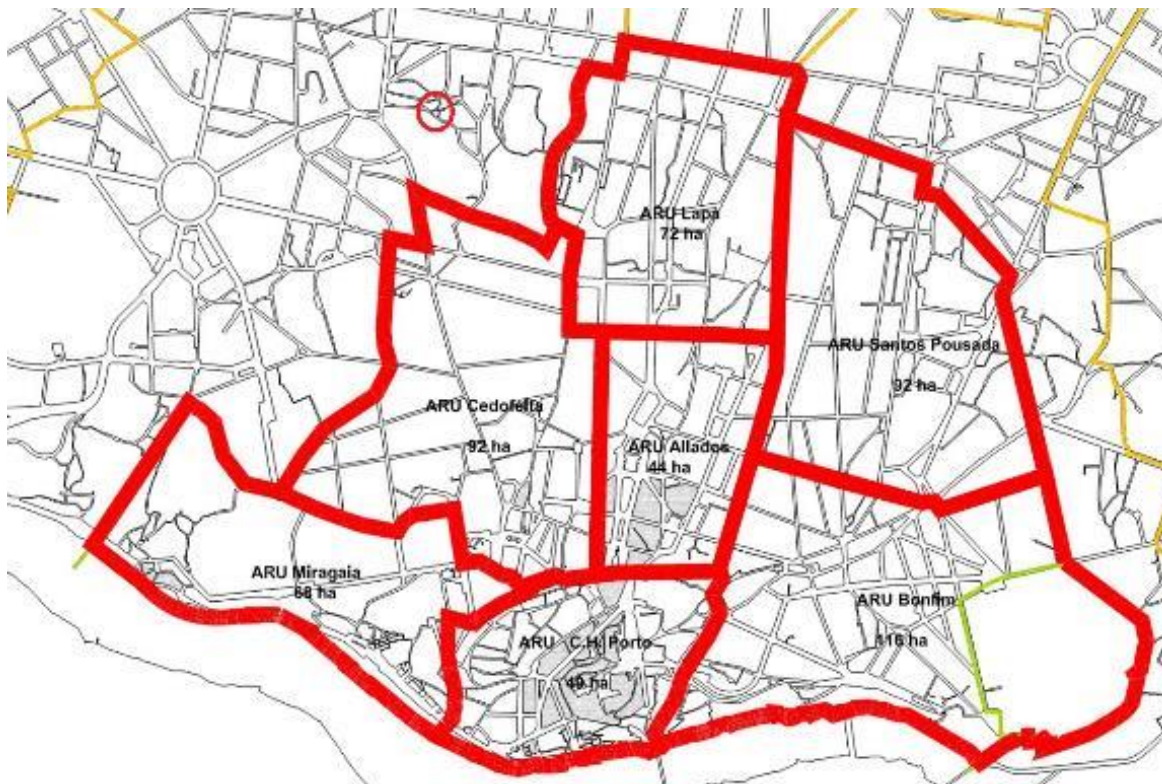


Figura 46 - Áreas de Reabilitação Urbana (ARU) da Zona de Intervenção Prioritária (ZIP) do CHP - Fonte: Porto Vivo - SRU

O nível de intervenção definido pela Sociedade Porto Vivo – SRU, para actuar nas ARU, foi o de unidade de bairro, tendo em conta, que intervenções, ao nível do espaço público e das fachadas, revelaram-se no passado, insuficientes para a dimensão dos problemas, de degradação física e de declínio social e económico, evidenciados no interior dos bairros e que exigem uma atenção tal, que a mera intervenção na face visível da malha urbana não conseguiria remediar²⁶¹, mas também por questões de agilização da ação, rentabilização de meios e racionalização económica.

Como instrumentos de actuação a Porto Vivo - SRU, tem definidos por lei:

261 - (Pereira, 2008, p. 50)

- Licenciamento e admissão de comunicação prévia de operações urbanísticas e autorização de utilização;
- Inspeções e vistorias;
- Adoção de medidas de tutela da legalidade urbanística;
- Cobrança de taxas;
- Receção das cedências ou compensações devidas;
- Imposição da obrigação de reabilitar e obras coercivas;
- Empreitada única;
- Demolição de edifícios;
- Direito de preferência;
- Arrendamento forçado;
- Servidões;
- Expropriação;
- Venda forçada;
- Reestruturação da propriedade.

Resumidamente a sua estratégia global passa pela intervenção a nível do quarteirão, com objectivos no qual deverá ser privilegiada:

A re-habitação da Baixa do Porto:

- os habitantes presentes e aqueles a atrair, como pilares fundamentais de uma área urbana viva;

O desenvolvimento e promoção do negócio na Baixa do Porto:

- os negócios, como oportunidade para a afirmação da Baixa na cidade e da cidade na região;

A revitalização do comércio:

- o comércio, como fator determinante na revitalização da cidade;

A dinamização do turismo, cultura e lazer:

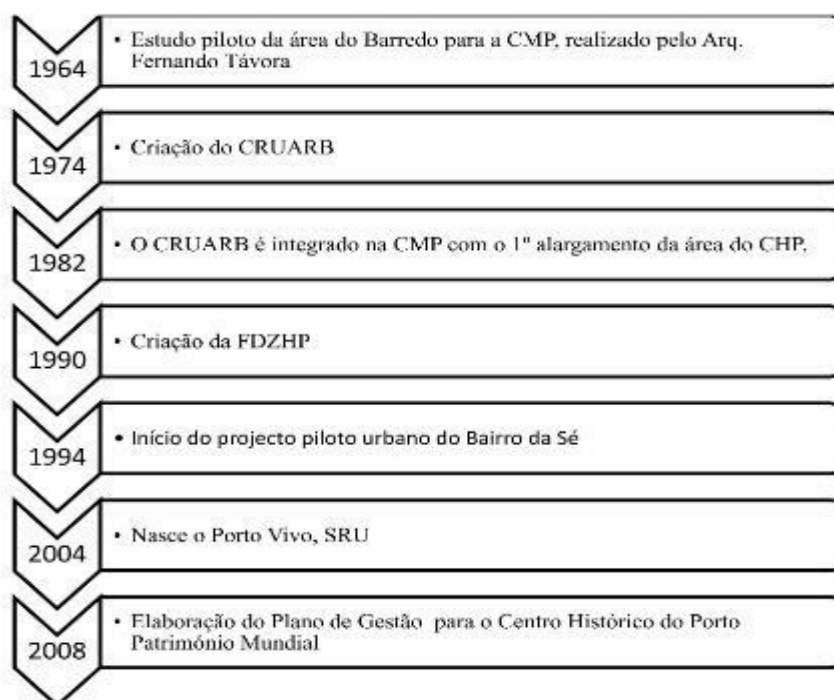
- o turismo, cultura e lazer como forças intrínsecas à cidade;

A qualificação do domínio público:

- o espaço público como suporte de convivências;

Ações Estratégicas:

- como determinantes para o sucesso da operação



Tabelas e Quadros 3 - Esquema representativo das figuras de gestão, planeamento nos últimos anos no CHP - Fonte: Porto Vivo – Sru



Tabelas e Quadros 4 – Três Gerações de Políticas Urbanas no Porto - Fonte: (Queirós, 2007, p. 105)

3.5.2 OPORTUNIDADES

Entre 1998 e 2001, no período que precedeu a realização da “Capital Europeia da Cultura”, foi introduzida, no Porto, uma nova dinâmica no que a reabilitação diz respeito, nomeadamente na requalificação do espaço público, verificando-se um “cuidadoso (re)desenho de ruas e praças, a melhoria das circulações, a regulação dos estacionamento e das acessibilidades ao (e no) centro histórico”²⁶².

Um período, em que ocorrem, vários projetos de reabilitação urbana, nomeadamente de reformulação de espaços públicos, produzidos por vários arquitetos consagrados, sendo de referir entre outros, porque ocorridos na frente de água, o projeto do Arq.to Manuel Fernandes de Sá (em 1998) desde a Foz até ao Barredo e o projeto da Avenida Marginal do Parque da Cidade, desenvolvido por Manuel de Solà-Morales em 2001²⁶³.

Paralelamente, desenvolvem-se outros projetos, nomeadamente de requalificação de espaços públicos centrais (Baixa), em diversas zonas, estrategicamente definidas pela iniciativa “Porto Capital da Cultura 2001”. Um processo, sob coordenação do Prof. Manuel Correia Fernandes e que abrangia um conjunto de projetos de relativo às seguintes zonas:

- zona leste, Praça da Batalha, do arquiteto Adalberto Dias (em conjunto com Fernando Távora na reformulação da Praça da Batalha);
- zona leste, Praça D. João I, do Atelier 15, arquitetos Alexandre Alves Costa e Sérgio Fernández;
- zona oeste, Praça dos Leões, com desenho dos arquitetos Mercês Vieira e Camilo Cortesão;
- e zona oeste, Praça de Carlos Alberto, do arquiteto Virgínio Moutinho.

De referir ainda, a reformulação do Aeroporto e o desenho, por Eduardo Souto de Moura, das novas estações da rede de metro, em que estas “se tornam

262 - (Aguiar, 2014, p. 63)

263 - (Aguiar, 2014, p. 63)

os novos grandes temas, as novas catedrais, da arquitetura do nosso tempo (como a Estação de São Bento, de Álvaro Siza)”²⁶⁴.

Projecto da responsabilidade do CRUARB

NOVA ALAMEDA IRÁ LIGAR A RIBEIRA À ALFÂNDEGA

• Miragaia «recupera» percurso para a prainha do Porto

Tudo vai começar com a transformação da Praça da Ribeira numa zona de peões e com o cais da estiva desobstruído de automóveis. Abriu-se, então, uma nova via, que mais não será que o prolongamento natural da marginal, até Massarelos. De permoio ficará o edifício da actual Alfândega, futuramente transformado em Museu dos Transportes. Haverá uma plataforma para atracagem de embarcações e uma nova passagem que reatará a antiga via que ligava Miragaia à prainha do Porto do fim do século.

Tudo isto é o que consta de um estudo que será apresentado na reunião de amanhã da Câmara Municipal do Porto.

O projecto de renovação e reestruturação da marginal, junto à Alfândega, tem vindo a ser estudado, até ao ínfimo pormenor, pelo CRUARB — Comissariado para a Recuperação do Centro Histórico do Porto. Os estudos preliminares, já esboçados, apontam para uma reconversão paisagística de toda uma zona que tem sido desaproveitada. Evidentemente, que há o problema das áreas de jurisdição e competência. Parte do «passo público» previsto para aquela marginal dependerá da receptividade da CP, entidade que superintende a área onde está inserida a via-férrea, junto à Ribeira/Barredo. No entanto, é a avariar nos projectos existentes, será difícil abstrair o conceito de linearidade que acompanha o projecto de renovação.

A marginal conhecerá, finalmente, a sua tendência para o trânsito automóvel. «Os turistas, ou as pessoas que gostem desta zona, poderão acompanhar o curso do rio, até Massarelos. E isto porque o projecto foi delineado de forma a recriar uma nova marginal. Depois de percorrerem a Ribeira/Barredo, os transeuntes deixarão de esbarrar com os portões do cais da estiva, ou com o terreno acidentado da via-férrea que liga à Alfândega. O Muro dos Bacalhoiros terá continuidade».

Os estudos preliminares preconizam a existência da Alameda da Alfândega. Este percurso prolongar-se-á até Massarelos, cuja marginal será entretanto alargada.

• Uma entrada directa para o museu

O edifício onde actualmente se encontra a Alfândega do Porto (serviço que, de acordo com a Administração dos Portos do Douro e Leixões será brevemente transferido para o porto de

«A fachada principal da Alfândega, pouca gente reparava nela, porque está voltada para o rio, e só é perceptível do lado de Gaia. O projecto de renovação e reestruturação da área envolvente do edifício irá permitir a valorização dessa vertente. A zona

gem ao cais e o acesso directo ao museu. «As pessoas saíam dos barcos e entravam no museu através de um túnel. Por outro lado, a plataforma convergirá com uma nova via que ligará Miragaia àquele zona. Na prática iremos recuperar o antigo acesso obstruído com a construção do edifício da Alfândega».

A nova rua atravessará em túnel a Rua da Alfândega. Ligará a calçada à igreja de S. Pedro de Miragaia. Será, de certo modo, o reencontro com um percurso que era conhecido no século passado e que ligava a então chamada zona da prainha do Porto....

• Parque de estacionamento camuflado

Se o projecto do CRUARB prevê o fim do estacionamento de automóveis no cais da estiva, (que acolhe entre 80 e 100 veículos), oferece, como alternativa, a construção de um novo parque, que terá mais do dobro daquela capacidade.

Neste sector, o projecto tem o toque mágico da originalidade, ou da inteligência aplicada às necessidades. Sobre isto, o arquitecto António Moura adiantou que a estrutura, coberta, a dois níveis, será

camuflada nas paredes já existentes junto ao túnel da Alfândega, no desnível fronteiro ao Largo da igreja de S. Francisco. «O primeiro nível aproveitará a parede que apoia o túnel. O segundo será coberto com uma placa, por cima da qual se dará o prolongamento da nova alameda, ligando ao Muro dos Bacalhoiros. O parque ficará completamente camuflado. Na zona superior, será construído um café que disporá de uma área considerável para esplanada», acrescentou o nosso interlocutor.

Estes paredões serão aproveitados para a construção de um parque automóvel, que ficará camuflado. A área superior, que será coberta, englobará a construção de um café com esplanada.

cia nata para cartão de visita da cidade.

O arquitecto António Moura, do CRUARB, autor do projecto, explicou ao JN a filosofia que tem vindo a caracterizar toda esta acção de renovação. Tudo irá começar com a transformação da Praça da Ribeira em zona vedada ao

Leixões) conhecerá uma nova vocação. Os 30 mil metros quadrados de área coberta do majestoso edifício acolherão o futuro Museu dos Transportes. As obras previstas pelo CRUARB corresponderão, na prática, à recuperação de uma «exuberância» perdida.

que lhe é fronteiria será aproveitada e duplicada com a construção de uma plataforma, concebida para a atracagem de barcos, rematada por uma escadaria em ambos os lados», revelou o responsável do CRUARB. Essa nova estrutura foi concebida de modo a permitir a atracagem



Fachada principal da Alfândega, voltada para o rio. A reestruturação de toda a alameda, projecto da responsabilidade do CRUARB, permitirá destacar a imponência do edifício.



Estes paredões serão aproveitados para a construção de um parque automóvel, que ficará camuflado. A área superior, que será coberta, englobará a construção de um café com esplanada.

Figura 47 – Recorte da imprensa no período de ação do CRUARB - Fonte: (ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002], 08-04-1991)

DA ALFÂNDEGA AO PASSEIO ALEGRE – TODA A MARGINAL VAI SER RENOVADA

Previstas vinte acções urbanísticas em que a Câmara do Porto vai investir mais de dois milhões de contos

No dia 8 de Setembro próximo, o presidente da Câmara do Porto, Fernando Gomes, vai apresentar a um conjunto de personalidades o Plano de Urbanização da Marginal do Douro, entre a Alfândega e o Passeio Alegre/Pilotos da Barra.

O trabalho foi desenvolvido ao longo de três anos (o estudo prévio foi apresentado em Julho de 94) por uma equipa liderada pelos arquitectos Manuel Fernandes de Sá e Francisco Barata Fernandes.

O documento final, que ainda está a ser ultimado pelos técnicos, aponta para um conjunto de 20 acções, estimando o seu custo total em dois milhões de contos, aproximadamente, cabendo a parte principal do esforço financeiro à Câmara do Porto, como não podia deixar de ser.

No entanto, as diversas acções programadas e quantificadas por aquele prestigiado gabinete, chamam à colaboração entidades diversas como: a Administração dos Portos do Douro e

Leixões (APDL), a Sociedade dos Transportes Colectivos do Porto (STCP), a Universidade do Porto, a Telecom, a Portgás, a EDP/Norte e os Serviços Municipalizados de Águas e Saneamento (SMAS).

Foi por essa razão que a equipa técnica quantificou todas as acções parcelares, embora a isso não estivesse obrigada pelo decreto-lei 69/90 que dá ordenação jurídica à execução dos planos de urbanização e de pormenor.

Recorde-se que alguns destes programas vão entrar de imediato em concurso, na medida em que, no próximo ano, vai realizar-se, na Casa da Alfândega, a Cimeira Ibero-Americana, contando a Câmara do Porto com alguns financiamentos da Administração Central e da União Europeia para a concretização dos projectos parcelares de requalificação dos espaços públicos.

A equipa de Manuel Fernandes de Sá propõe, em suma, o

reforço da coesão urbana, garantindo a continuidade da fachada ribeirinha, dando seguimento ao processo histórico de formação da cidade. Para tanto, requalifica-se todo o espaço público, criando-se zonas de estadia e de passeio, racionaliza-se o sistema de circulação automóvel e dá-se especial relevo às condições de funcionamento dos transportes públicos.

Por último, pretende-se melhorar as ligações automóveis e pedonais entre a parte alta da cidade e a marginal, especialmente entre esta e o Polo III da Universidade do Porto.

A divisão do plano em vinte acções permitirá à Câmara do Porto programá-las à medida das suas possibilidades financeiras, escalonando-as, portanto, ao longo dos planos de actividade anuais e tendo em conta as prioridades da cidade que, neste caso, e como já referimos, tem a ver com a Cimeira Ibero-Americana.

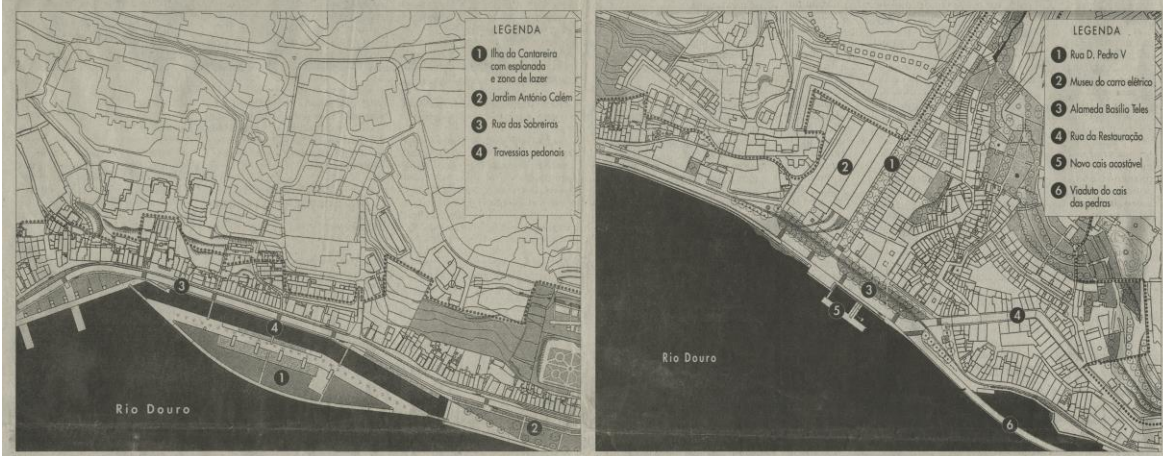


Figura 48 - Da Alfândega ao Passeio Alegre - toda a Marginal vai ser renovada - Previstas vinte acções urbanísticas em que a Câmara do Porto vai investir mais de dois milhões de contos - Fonte: (ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002], 28-08-1997)



Figura 49 - Da Alfândega ao Passeio Alegre - toda a Marginal vai ser renovada - Previstas vinte ações urbanísticas em que a Câmara do Porto vai investir mais de dois milhões de contos - Fonte: (ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002], 28-08-1997)

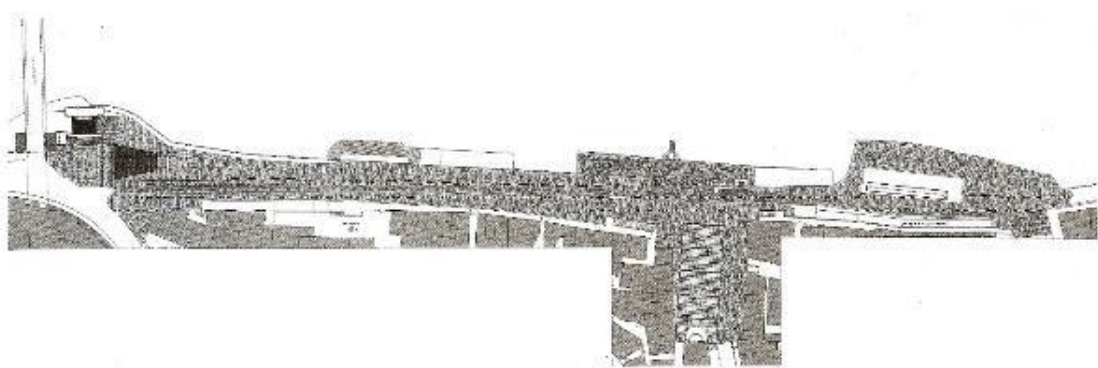


Figura 50 - Marginal do Douro, projeto da responsabilidade do Arq.to Manuel Fernandes de Sá

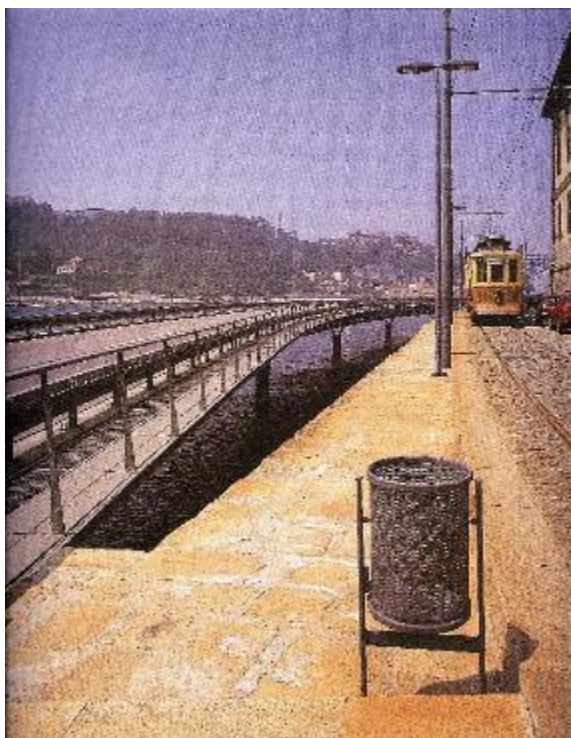


Figura 51 – Marginal do Douro, projeto da responsabilidade do Arq.to Manuel Fernandes de Sá- Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)

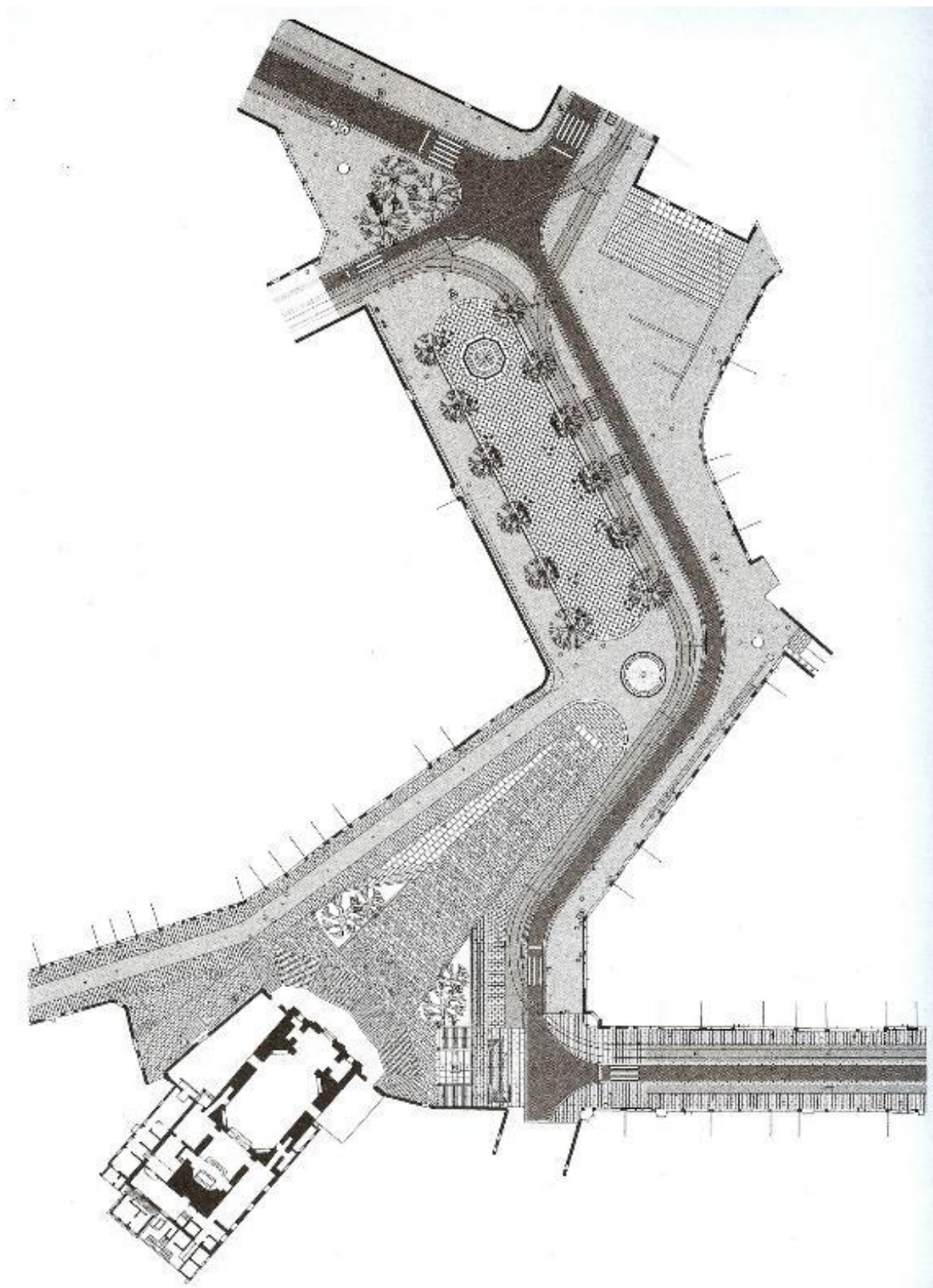


Figura 52 – Praça da Batalha, projeto dos Arq. tos Adalberto Dias/Fernando Távora e José Távora - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)



Figura 53 – Área de Intervenção Oeste A, projeto dos Arq. tos Mercês Vieira e Camilo Cortesão - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)

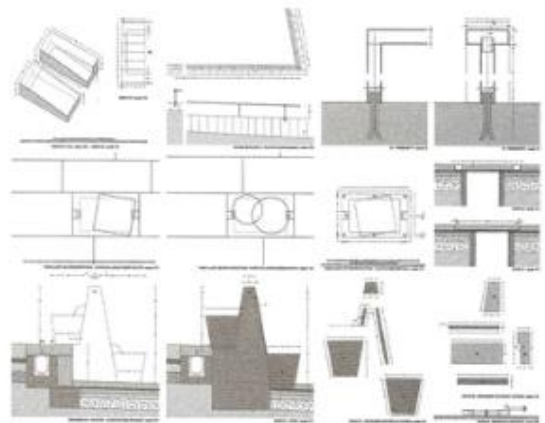


Figura 54 - Área de Intervenção Oeste A, projeto dos Arq. tos Mercês Vieira e Camilo Cortesão - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)

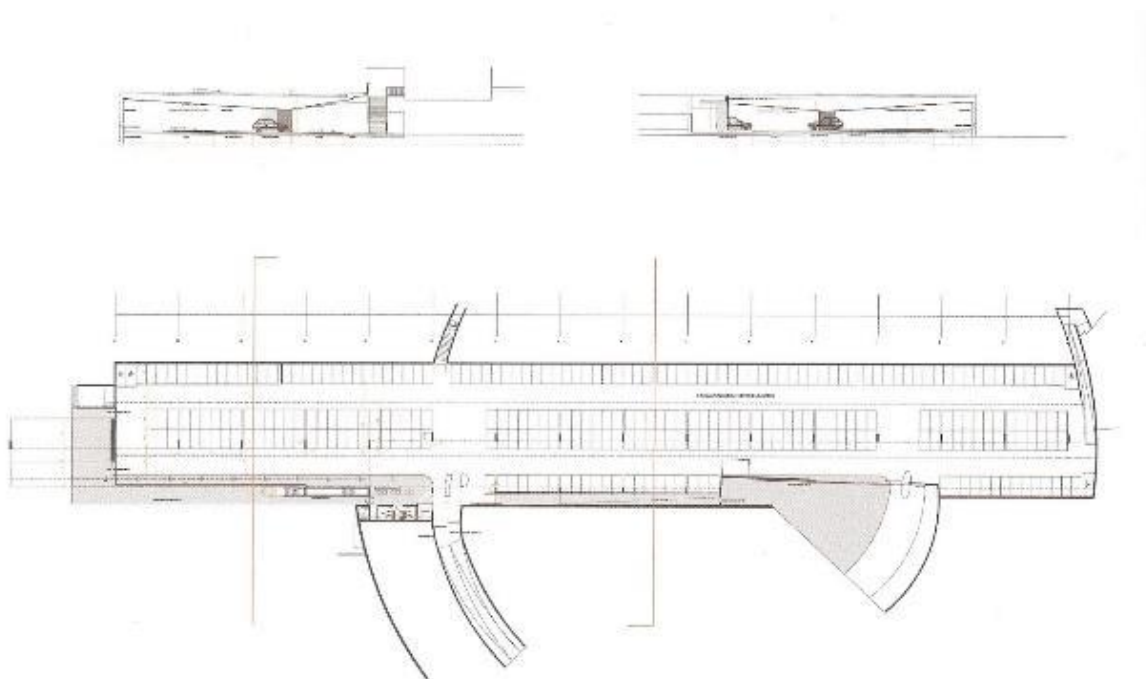


Figura 55 – Passeio Atlântico, projeto dos Arq.to Manuel de Solà - Morales - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)

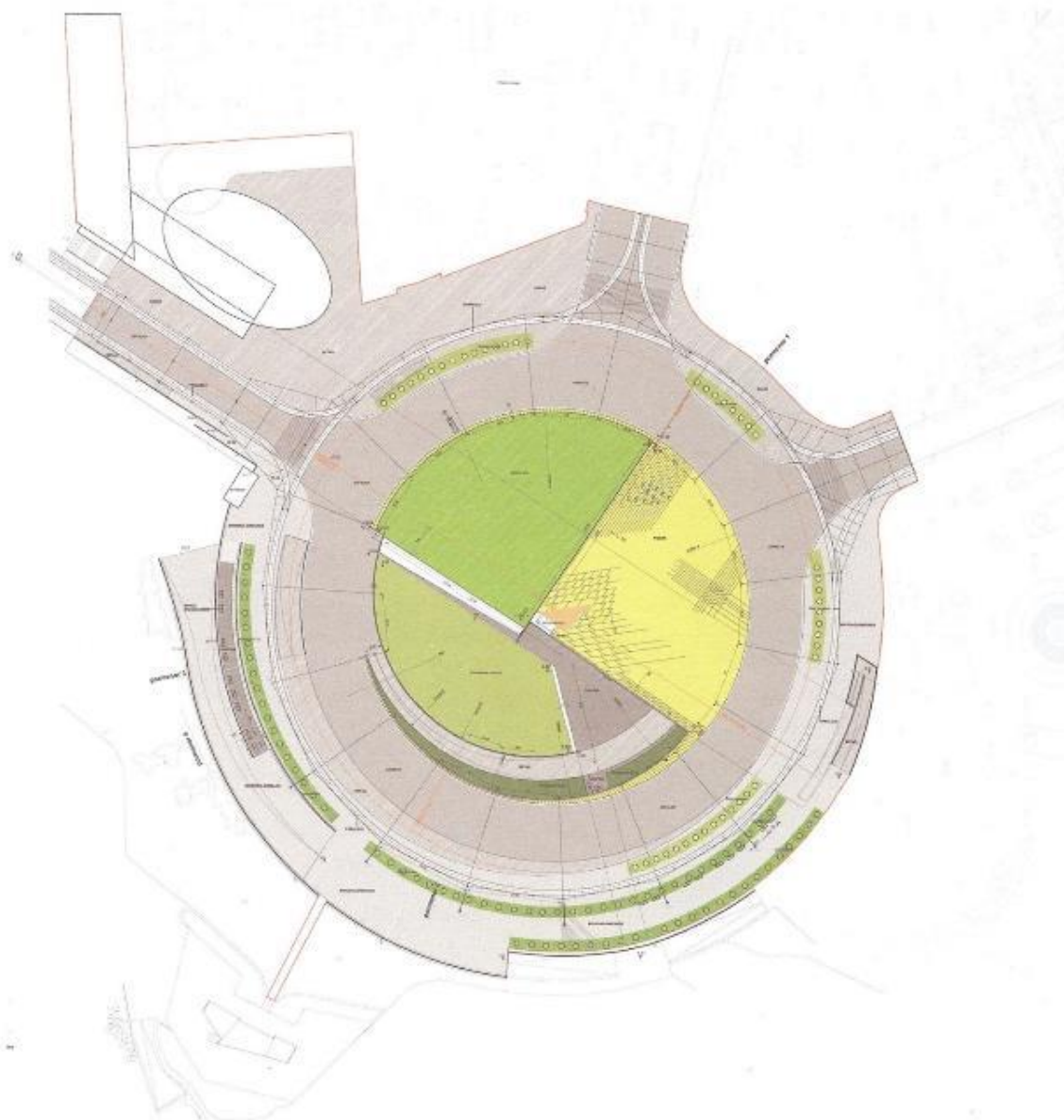


Figura 56 — Passeio Atlântico, projeto dos Arq.to Manuel de Solà - Morales - Fonte: (Cannatà & Fernandes, 2002)

3.5.3 **EXPECTANTES CONTINUIDADES**

Em 2001, o Município do Porto na sequência das intervenções para “Porto Capital Europeia da Cultura” em que uma das vertentes implicava a intervenção Arquitetónica na cidade através da reabilitação e requalificação do seu espaço público.

Agir sobre a cidade construída, exigiria a leitura atenta dos seus nexos e singularidades, numa profundidade cuja abrangência incluiria inevitavelmente a identificação dos determinismos sociais, económicos e culturais da cidade consolidada.

O inevitável evidenciar da exiguidade do investimento disponível, perante a dimensão da “doença” diagnosticada, obrigou, às sempre difíceis, mas inevitáveis seleções. Evidenciando um quase “*natural karma*”, voltou-se a verificar a priorização da zona Ocidental em desfavor da Oriental, em que uma necessária solução para os Guindais e Fontainhas ficou mais uma vez, esquecida,

Talvez pretendendo remediar o erro, ou premiar o silêncio reclamativo, a Câmara do Porto lançou em 2007, um concurso internacional, o “*Riverine Oporto 2007*”, com um programa de requalificação urbana, cuja área de intervenção, estava definida pela a frente de água da cidade entre a Ponte da Arrábida e a Ponte do Freixo, incluindo a Escarpa entre os Guindais e as Fontainhas.

Importa referir que o concurso foi ganho, mas por aí se ficou a necessária intervenção de reabilitação e requalificação dos Guindais/Fontainhas, já que ao que parece, as propostas, colocadas numa “gaveta”, aguardam o esquecimento, ou ações pontuais de carácter privado que é o que a escarpa já está habituada.

Assim e já numa necessária leitura histórica, eis aqui algumas das ideias, que estiveram a concurso e que de alguma forma, se colocam como expectantes, de serem continuidades do processo de reabilitação urbana de toda a área ribeirinha do Porto:

3.5.3.1 Arq.to Pedro Balonas (Proposta vencedora)



Figura 57 - Proposta vencedora do Atelier Balonas e Menano para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Atelier Balonas&Menano



Figura 58 - Proposta vencedora do Atelier Balonas e Menano para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Atelier Balonas&Menano

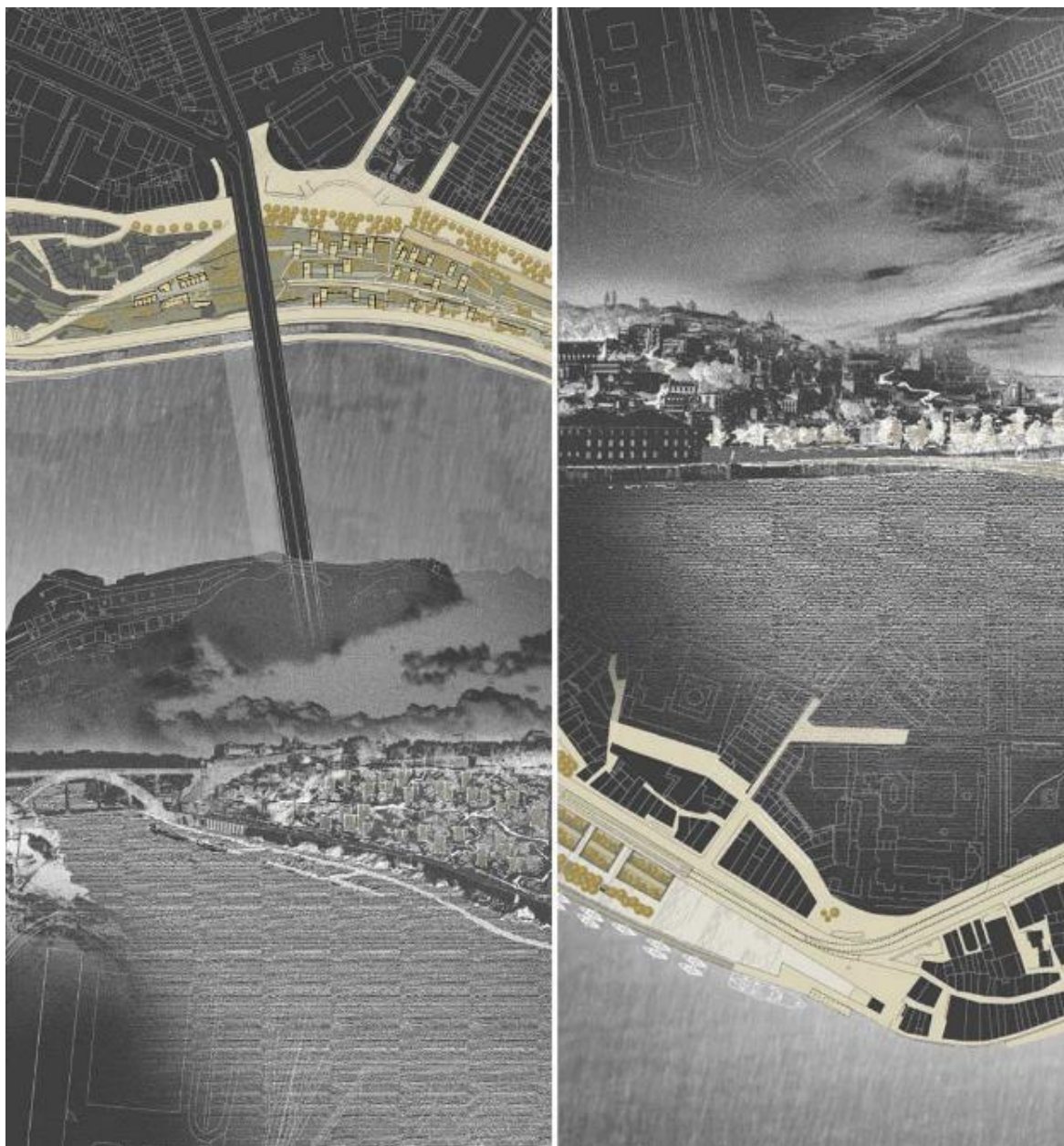


Figura 59 - Proposta vencedora do Atelier Balonas e Menano para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Atelier Balonas&Menano

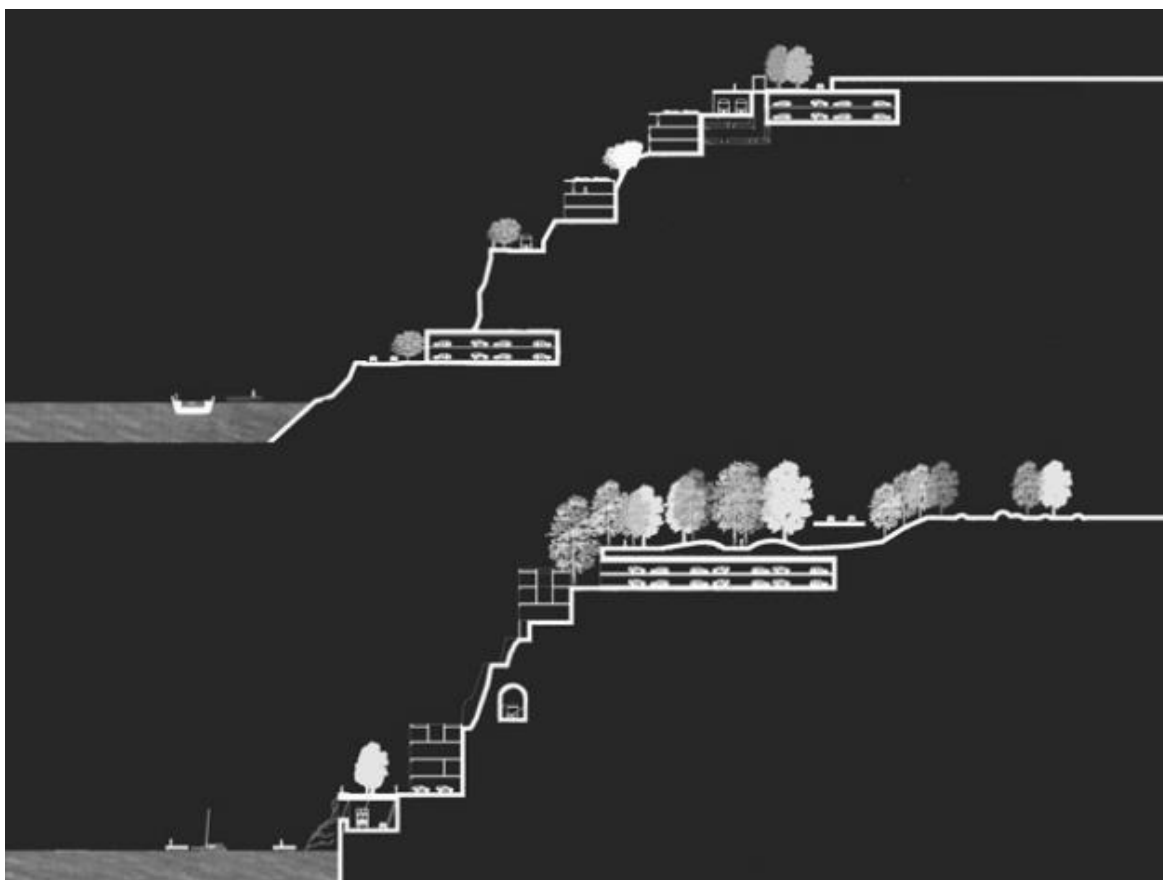


Figura 60 - Proposta (seção das escarpa das Fontainhas) vencedora do Atelier Balonas e Menano para o *Riverine Oporto* 2007 - Fonte: Atelier Balonas&Menano

3.5.3.2 **Atelier Topos**



Figura 61 – Proposta do Atelier Topos para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: AtelierTopos - Disponível em <http://toposatelier.com/en/frente-ribeirinha-do-porto/> - acedido em 17-08-2014

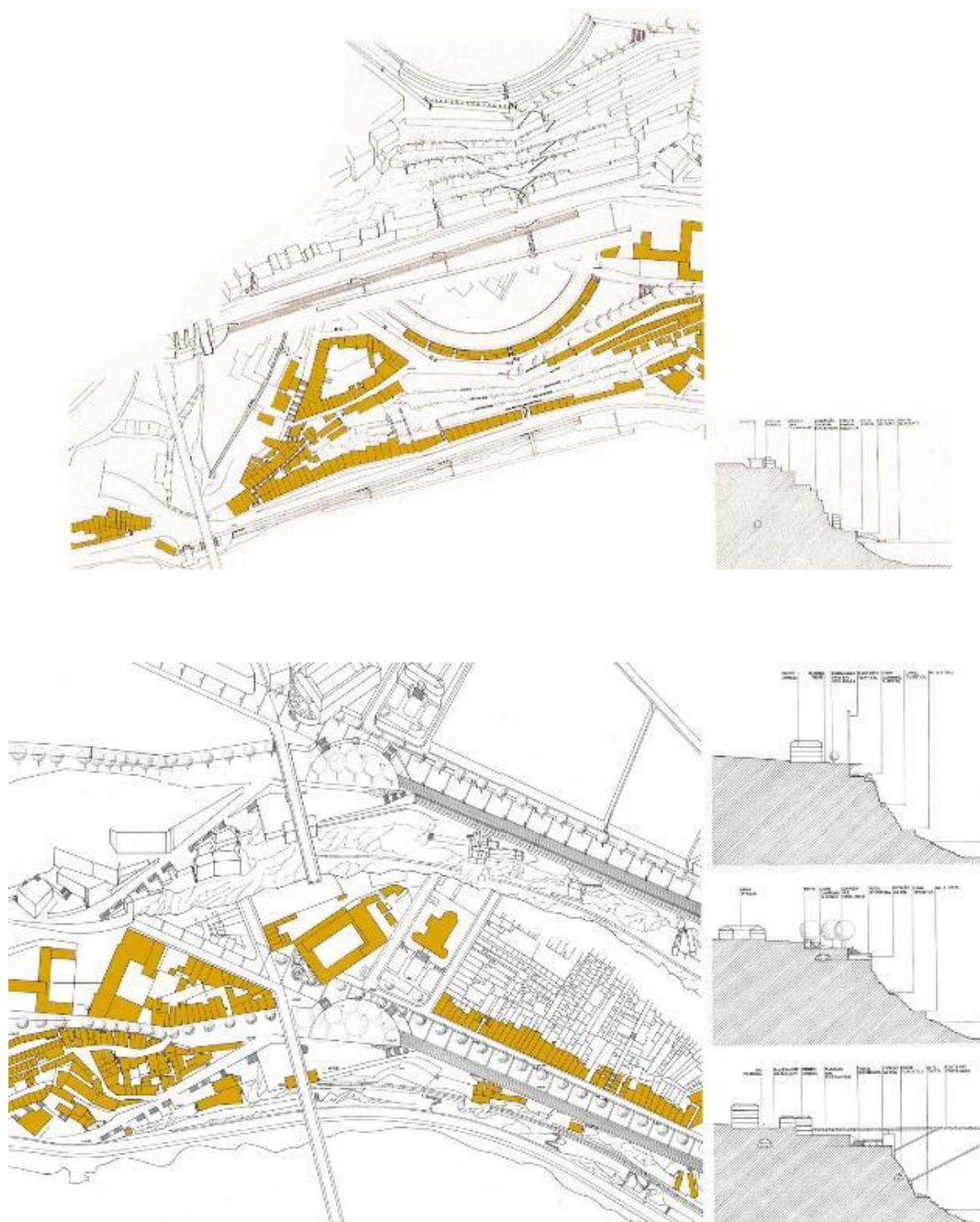


Figura 62- – Proposta do Atelier Topos para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: AtelierTopos - Disponível em <http://toposatelier.com/en/frente-ribeirinha-do-porto/> - acedido em 17-08-2014



Figura 63 - - Proposta do Atelier Topos para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: AtelierTopos - Disponível em <http://toposatelier.com/en/frente-ribeirinha-do-porto/> - acedido em 17-08-2014

3.5.3.3 Cannatà & Fernandes



Figura 64 – Visão Renderizada da Proposta de Cannatà&Fernades para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Cannatà&Fernades - Disponível em <http://cannatafernandes.com/pt/> acedido em 20-07-2014



Figura 65 - Fotomontagens da Proposta de Cannatà&Fernades para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Cannatà&Fernades - Disponível em: <http://cannatafernandes.com/pt/> acedido em 20-07-2014

3.5.3.4 Searle x Waldron Architecture

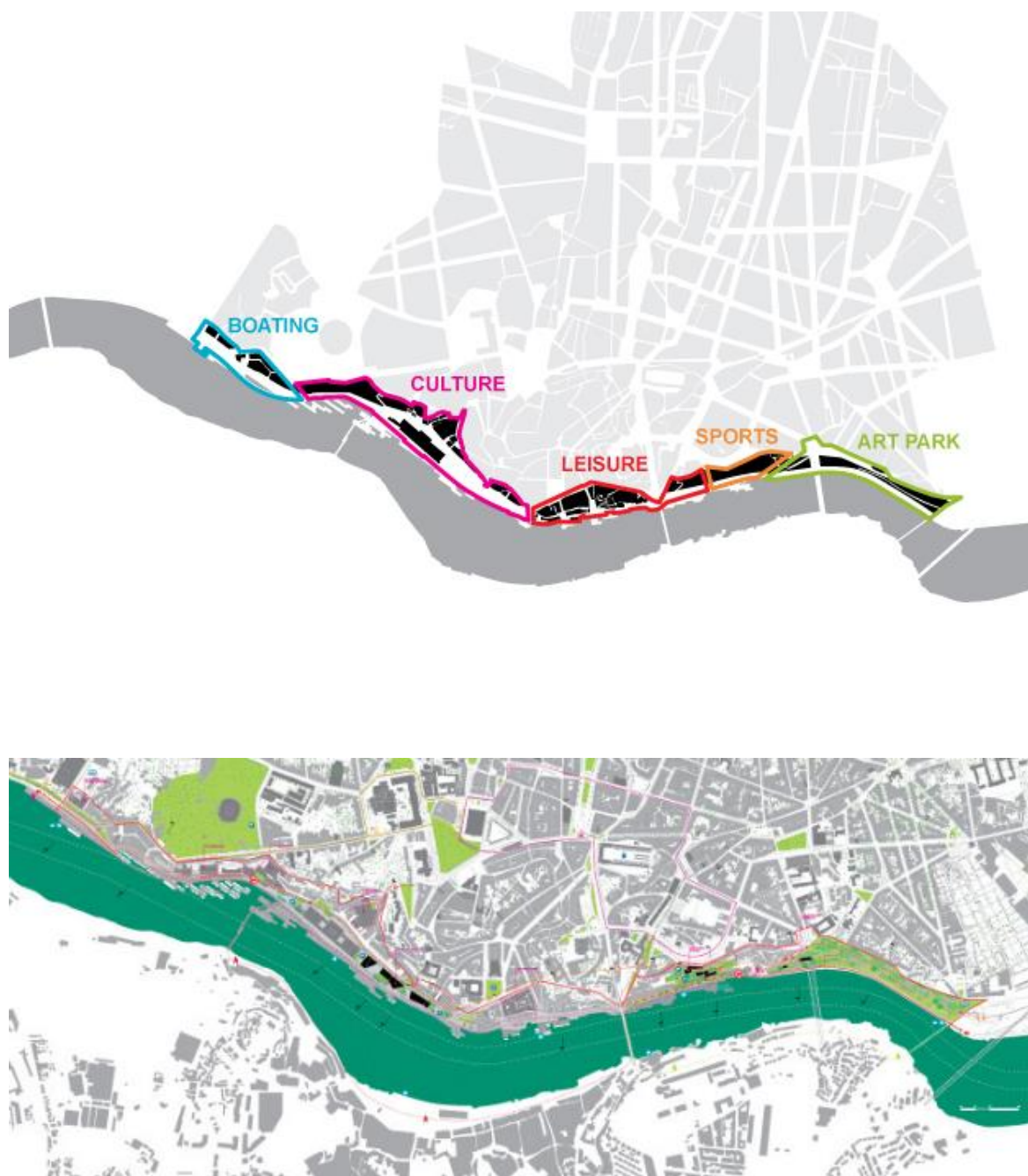


Figura 66 - Proposta de Searle x Waldron Architecture para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Searle x Waldron Architecture
- Disponível em <http://sxwa.com.au/OPORTO-RIVER-EDGE> acessado em 17-09-2017

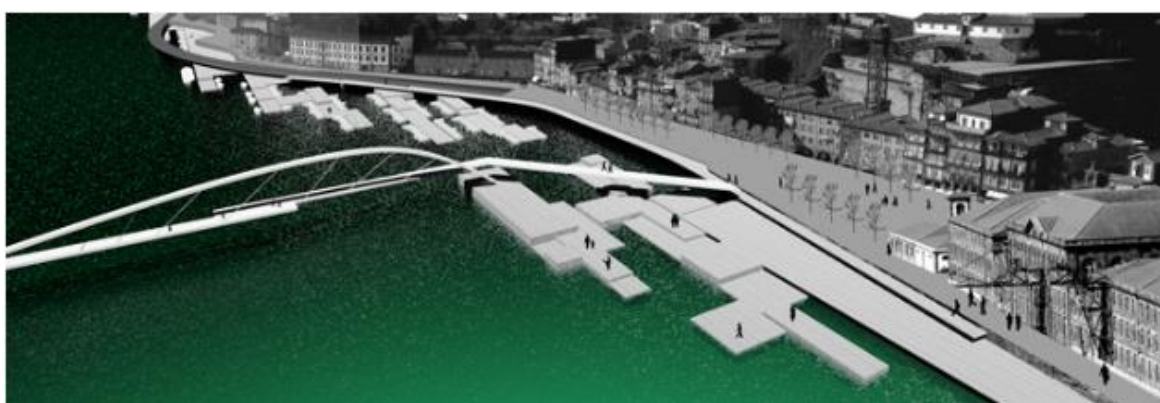


Figura 67- Proposta de Searle x Waldron Architecture para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Searle x Waldron Architecture
 - Disponível em <http://sxwa.com.au/OPORTO-RIVER-EDGE> acedido em 17-09-2017



Figura 68 - Proposta de Searle x Waldron Architecture para o *Riverine Oporto 2007* - Fonte: Searle x Waldron Architecture - Disponível em <http://sxwa.com.au/OPORTO-RIVER-EDGE> acedido em 17-09-2017

CAPITULO IV

são: Álava, Bizkaia (ou Vizcaya) e Gipuzkoa, cada um com o seu Parlamento e Governo executivo próprios.

A capital da província de Bizkaia, Bilbao nasce em 1300, como vila medieval, apoiada nos privilégios outorgados pela Carta sua de Foral, sendo já em 1511, durante a vigência do “Consulado”²⁶⁵, uma importante vila mercantil, aproveitando a sua posição privilegiada para o comércio marítimo, resguardada pelas montanhas e pela ria e rio Nervión²⁶⁶.

Nos finais do Século XIX, o seu desenvolvimento caracteriza-a como uma importante cidade industrial, cuja condição se estendia já, a toda a sua área metropolitana²⁶⁷.

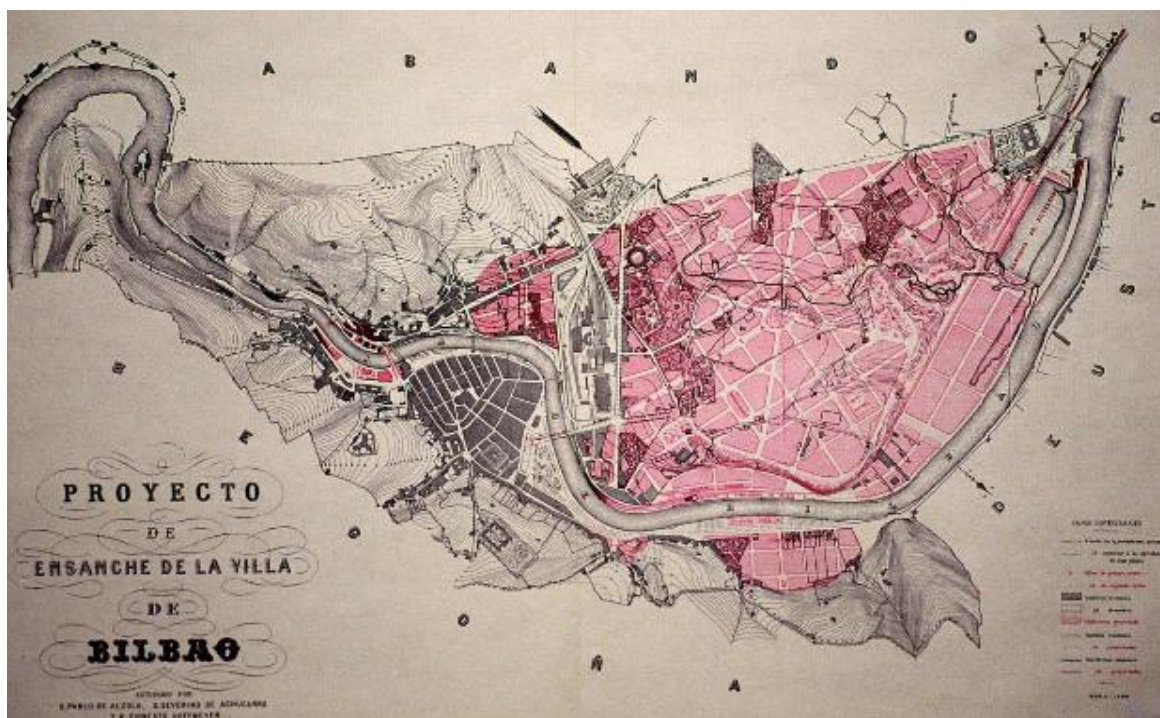


Figura 70 – Plano de Ensanche da Vila de Bilbao em 1876 – Área de Urbanismo do Ayuntamiento de Bilbao - Fonte: (Serra, 2011b, p. 6)

265 - “En 1511 se creó el Consulado de Bilbao y las tres primeras calles se convirtieron en siete. Esto se tradujo en un incremento de la actividad comercial, que vino acompañado de un desarrollo de la industria naval. En otras palabras, la ciudad y el puerto conviven en un mismo espacio físico” . Cearra (2004, p. 55)

266 - (Reis, 2011, pp. 72-73)

267 - (Otaola, 2000, p. 74)

Foi, precisamente, entre a segunda metade do século XIX e a primeira do século XX, que se produziu o maior desenvolvimento económico de Bilbao e de toda sua área metropolitana. Um impulso económico, alicerçado, na florescente indústria mineira (de extração de ferro) e nas subsidiárias e emergentes, indústrias siderúrgica e metalúrgica, bem como nas atividades portuárias e dos estaleiros navais, atingindo níveis, que a converteriam num referencial no âmbito europeu²⁶⁸.

Este desenvolvimento Industrial sustentado num crescimento demográfico, foi determinante para a sua expansão urbana, feita para lá dos seus territórios originais, alargando, o contexto da sua influência ao de uma área de metropolitana.



Figura 71 - Plano de Ampliação Ensanche da Vila de Bilbao, 1904 – Área de Urbanismo do Ayuntamiento de Bilbao - Fonte: (Serra, 2011b, p. 7)

Tendo alicerçado o seu processo de desenvolvimento industrial, essencialmente num setor da Indústria, o da chamada Indústria “pesada” , cuja

268 - (Garrido Martínez, 2004, p. 24)

base era a mineração e transformação do ferro, que lhe granjearia o epíteto de “Cidade do Ferro e também na exploração e desenvolvimento quer dos serviços portuários quer dos estaleiros de construção naval, criou toda as condições, para uma prosperidade económica não sustentável (na sua falta de diversidade) e sujeita a todo o tipo de condicionalismos, que a existirem, ditariam uma crise de alargado âmbito, que não só económico mas também social.

Importa referir que além de todo o substrato económico e social estar centrado no complexo industrio-portuário da ria, também o estavam, quase todas as principais infraestruturas urbanísticas da cidade, que para lá se direccionavam, condicionando e determinando grande parte da morfologia urbana de Bilbao, mas também de toda a zona Metropolitana.

Essa centralização será determinística de toda a trama económica e consequentemente também de todos os aspetos sociais e políticos que se seguiriam às importantes transformações derivadas do colapso do sistema organizacional industrial fordista e do seu modelo de regulação, durante a década de 1970.

Se durante mais de um século o eixo económico formado pelas indústrias Mineira, Siderúrgica, Metalúrgica e Naval, contribuiu para emergência económica de Bilbao, “foi com igual ímpeto que provocou sua derrocada”²⁶⁹.

Assim a segunda metade da década de 1970 e toda a década de 1980, ficam marcadas pelo processo de desindustrialização de Bilbao, em que o declínio industrial esteve na génese de uma profunda crise.

A recessão económica verificada, deveu-se essencialmente à excessiva especialização da indústria, que reagiu tarde às mudanças e não se adaptou às novas formas de produção. A crise levou ao encerramento de inúmeras empresas e conduziu inevitavelmente a um aumento considerável do desemprego, deixando atrás de si um contexto físico muito afetado pelo desenvolvimento industrial anterior e repleto de ruínas e obsolescências industriais²⁷⁰.

269 - (Reis, 2011, p. 74)

270 - (Garrido Martínez, 2004, p. 24)

Para agravar ainda mais a desolação prevalecente de referir as inundações de 1983, que afetaram o chamado “Casco Velho” bilbaíno e que acentuaram ainda mais as dificuldades sentidas por todo o tecido económico-social.

Um contexto bastante desolador e cujos contornos se caracterizavam; em termos económicos, pela obsolescência dos sectores produtivos, a necessitarem de uma conversão aos novos padrões de produção, pela incorporação de novas e mais sustentáveis tecnologias ; em termos urbanos por uma infraestruturação insuficiente e incapaz de responder às necessidades e contingências dos seus cidadãos, acrescida ainda de uma realidade urbana formalmente pouco atraente, carente de uma reabilitação e que por tudo isso não se constituía, como um elemento atrativo ao investimento e conseqüentemente ao desenvolvimento económico da cidade²⁷¹.

Exigia-se uma atuação rápida, mas refletida sobre as formas de desenvolvimento de uma nova metrópole que se pretendia capaz de devolver á cidade o protagonismo que havia tido enquanto cidade industrial²⁷².

A aposta na renovação urbana, nomeadamente em ações do chamado “Marketing Urbano”, cujo sucesso havia já sido comprovado por outras cidades, que nos seus processos pós-industrialização e num contexto concorrencial globalizante, haviam assim conseguido garantir, a fixação dos emergentes e economicamente importantes, sectores de serviços e novas tecnologias, que lhes garantissem uma nova era de prosperidade, parecia representar o caminho a seguir.

Tornava-se por isso essencial, adotar toda uma estratégia, que contemplasse uma importante requalificação urbana, em que fosse integrada a criação, de todo um conjunto de novas infraestruturas e serviços, definidores de uma cidade moderna de cariz metropolitano e capazes de agregar e sustentar todo um tecido económico-social necessário para a desenvolver.

“Para o fazer, foi necessário elaborar um plano estratégico que estabelecesse um conjunto coerente de objetivos a curto e longo prazos e que

271 - (Garrido Martínez, 2004, p. 24)

272 - (Garrido Martínez, 2004, p. 25)

permitisse unir vontades e coordenar as atividades das diferentes instituições (comunitárias, estatais, autonómicas e municipais)” 273.

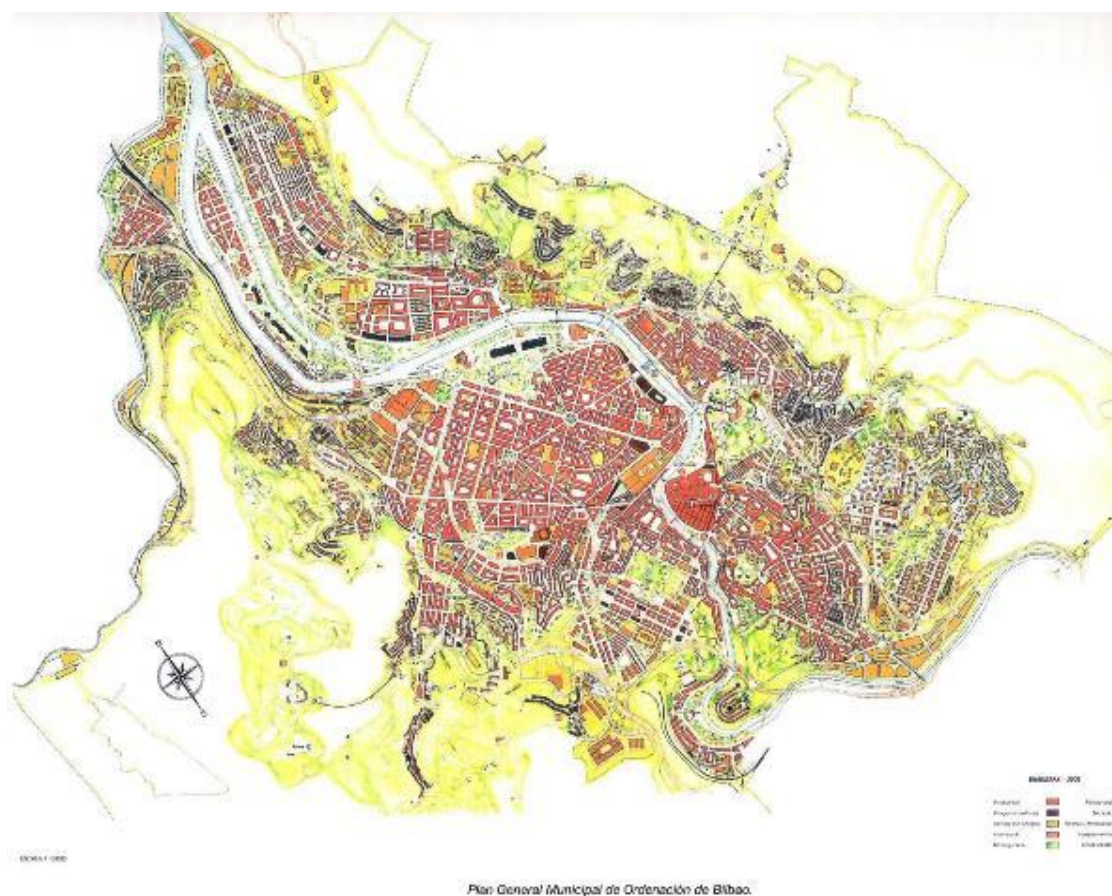


Figura 72 – Plano Geral de Ordenamento Urbano de Bilbao, 1994 - Fonte: Ayuntamiento de Bilbao (Serra, 2011b, p. 27)

4.1.2 INSTRUMENTOS DE PLANEAMENTO

A década de 1990, marcaria o início de uma fase” surpreendente, de atividade frenética, marcada pela proliferação de propostas, planos, projetos, diretrizes, após um longo período de incrível inércia e passividade” 274. O foco e o discurso das múltiplas iniciativas centravam-se na regeneração urbana, como principal instrumento, da intervenção pública na cidade e articulava-se em torno de três instrumentos:

273 - (Garrido Martínez, 2004, p. 25)

274 - (Rodríguez, 2002, p. 77)

- Planeamento territorial, urbano e metropolitano;
- Planeamento estratégico; e
- Grandes operações urbanas e de infraestrutura²⁷⁵.

4.1.2.1 **Plano Geral de Planeamento Urbano**

Assim e no seguimento dessas muitas iniciativas, a municipalidade de Bilbao, apresenta em 1989, o Plano Geral de Planeamento Urbano (PGOU), que marcava um ponto de viragem na política urbana e estratégias de revitalização, na definição da regeneração urbana como eixo central das propostas do Plano.

O plano partia do reconhecimento do processo de declínio urbano e perda de centralidade da cidade e definia como um objetivo fundamental, interromper esse processo e transformar Bilbao no centro dinâmico, financeiro e terciário do eixo atlântico, estabelecendo para o efeito, uma série de propostas com o duplo objetivo de melhorar a qualidade urbana e fortalecer a capacidade de Bilbao para exercer funções de capital regional²⁷⁶.

O plano apontava também para o aproveitamento de um conjunto de vazios, como áreas de oportunidade, deixada, quer pela deslocalização da atividade portuária para a foz do Nervion, quer pelo encerramento de atividades industriais e infraestruturas ferroviárias e destinava-os para exercer funções quer de carácter residencial, produtivo como de melhoria do espaço público e do carácter urbano, identificando para isso quatro zonas de oportunidade:

Abandoibarra uma zona central da cidade, situada na frente de rio, que se transformaria no CBD de Bilbao, assumindo a Figura de sucesso do plano de desenvolvimento iniciado na cidade

Zorrozaurre, uma área, também resultante do abandono de áreas portuárias e industriais, mas mesclada de zonas habitação social muito degradadas, e que se assumiria como um prolongamento de *Abandoibarra* na fixação das funções residenciais e de serviços.

275 - (Rodríguez, 2002, p. 77)

276 - (Rodríguez, 2002, p. 78)

Ametzola/Eskurtze, uma área cortada por uma rede ferroviária de mercadorias, para qual se definia, um papel de centralização e racionalização de todo o traçado, atuando como nó intermodal de vários tipos de transporte ferroviário, mas também um papel de desenvolvimento de novas áreas residenciais, terciárias e comerciais.

Miribilla e El Morro, áreas abandonadas de mineração, definidas como unicamente para usos residenciais²⁷⁷.



Figura 73 – Espaços de Oportunidade - Fonte: Diputación Foral de Bizkaia - Fonte: (Serra, 2011a, p. 37)

Sintetizando o plano conformava o aproveitamento de vazios urbanos de oportunidade, inserindo algumas operações singulares nos territórios limites das zonas centrais com a linha de água e através de ações de recuperação e reabilitação de bairros mais antigos, construção de habitação de qualidade, criação de equipamentos culturais e desportivos, parques e zonas verdes, de forma a equilibrar as desigualdades entre territoriais, bem como o desenvolvimento de um ambicioso programa de melhoramento de toda a infraestrutura de transportes²⁷⁸.

277 - (Rodríguez, 2002, p. 78)

278 - (Rojas, 2004, pp. 102–103)

4.1.2.2 Plano Estratégico para Revitalização de Bilbao

Paralelamente, em 1988, desenvolvia-se um processo que nasceu sobre o nome de “Perspetivas 2005” e criado pelo governo Basco, objetivava uma reflexão estratégica de longo prazo, em que um dos eixos principais da reflexão era a Revitalização Económica de Bilbao Metropolitano.

Os desenvolvimentos resultantes deste processo, estiveram na génese, do “Plano Estratégico para a Revitalização de Bilbao Metropolitano”, apresentado três anos depois.



Figura 74 – Desenvolvimento metodológico do Plano Estratégico de 1992 - Fonte: (Serra, 2011b, p. 32)

O seu desenvolvimento compreendeu quatro fases sucessivas:

- Fase 1 - Organização, exploração do contexto de identificação de temas críticos. (janeiro 1989-1990).
- Fase 2 - Análise interna e externa. (de fevereiro a junho de 1990).
- Fase 3 - Definição de metas e objetivos. Desenvolvimento de estratégias. (julho a dezembro 1991).
- Fase 4 - Plano de Ação (janeiro a junho 1992)²⁷⁹.

279 - (Serra, 2011b, pp. 33–34)

E, delineava uma estratégia de revitalização, que assentou primeiro na identificação dos eixos de atuação, através do reconhecimento das potencialidades e debilidades, de que enfermava a área Metropolitana e articulou-os em 8 áreas de ação consideradas primordiais para o sucesso:

- Investimento em Recursos humanos
- Metrópole de serviços avançados numa região industrial moderna
- Mobilidade e acessibilidade
- Regeneração do Meio-ambiente
- Regeneração urbana
- Centralidade Cultural
- Gestão coordenada entre administrações públicas e privadas
- Articulação da ação social

Após a definição dos eixos de atuação, foi possível avançar para a da identificação e análise das realidades agregadas a cada um desse eixos, para as quais foram deduzidas as metas, objetivos e estratégias atribuíveis a cada uma delas.

Mas a implementação desta “visão global e integrada dos problemas e das ações a desenvolver nos diferentes âmbitos” que era Plano Estratégico para a Revitalização, exigia também uma “ação de forma coordenada por parte dos diferentes atores nela implicados, sociais económicos e políticos” que foi ultrapassada pela criação de entidades que congregaram no seu seio, as vontades cooperantes, que permitiram a ação da estratégia.

4.1.3 INSTRUMENTOS DE ATUAÇÃO

Os diversos planos desenvolvidos para Bilbao, concertados a partir da visão do seu Plano Estratégico para a Revitalização, necessitava de entidades que permitissem quer a sua gestão, coordenação e fiscalização como também a sua implementação através da agilização dos instrumentos próprios e necessários á sua execução.

Neste âmbito viriam a ser criadas 2 entidades que de forma diferenciada contribuíram para o desenvolvimento e promoção de Bilbao.

Assim em 9 de Maio 1992 foi criada a sociedade Bilbao Metropoli 30, participada por entidades e instituições públicas e privadas e cuja orientação está focada na realização de estudos, debates e atividades promocionais, *“desempenhando um papel importante na formulação e projeção de uma visão futura para a área metropolitana é, em grande medida, responsável pela nova visão urbana e ‘Figura de marca’ de Bilbao como uma cidade competitiva, moderna, aberta, criativa, social e cultural”*²⁸⁰ e em 19 de Novembro de 1992 será constituída a Bilbao Ria 2000 S.A., participada também por instituições públicas e regionais Bascas e que tinha como objetivo “coordenar e executar os primeiros projetos previstos, na altura para Abandoibarra, Ametzola e Variante Sul Ferroviária”²⁸¹ e conseguir financiá-los a partir de meios próprios e também da angariação e gestão de fundos orientados da Comunidade Europeia.

4.1.3.1 Bilbao Metropoli - 30



Em 9 de maio de 1992 e coincidindo com o início da Fase III, do “Plano Estratégico para a Revitalização de Bilbao Metropolitano”, nasce a Associação para a Revitalização de Bilbao Metropolitano - Bilbao Metropoli-30, respeitando o instituído nesse mesmo Plano, no qual se previa a constituição de uma organização “que agrupando Empresas Privadas e Administrações Públicas seria a impulsionadora do plano como elemento instrumental e revitalizador de Bilbao Metropolitano”²⁸². A sua denominação remete para os conceitos inerentes a Bilbao e á sua Metrópole constituída por trinta municípios que por sua vez, formam parte da Assembleia Geral da Fundação.

280 - (Rodríguez, 2002, p. 82)

281 - (Serra, 2011a, p. 44)

282 - (Garrido Martínez, 2004, p. 28)

4.1.3.1.1 **Constituição**

A associação Bilbao Metropoli 30 foi constituída sob a forma jurídica de Associação de Promoção e investigação, com o objetivo de proceder á revitalização da área Metropolitana de Bilbao, “entendida como toda a aglomeração urbana do baixo Nervion definida como uma realidade social, económica sem limites territoriais precisos e cuja existência se projeta no âmbito regional e internacional”²⁸³.

4.1.3.2.1 **Objetivos**

O âmbito dos objetivos da Bilbao Metropoli 30, interligam-se com o cumprimento e execução das funções que lhes estão associadas e entre as quais, estavam a de concluir “a elaboração do Plano Estratégico para a Revitalização de Bilbao Metropolitano” e colocar “em andamento as suas estratégias prioritárias”²⁸⁴, bem como a de “Orientar a visão do futuro desejada para a Área Metropolitana de Bilbao, identificada no seu Plano de Revitalização, promovendo a competitividade económica internacional da metrópole e melhorando a qualidade de vida de seus cidadãos, através de a união de esforços públicos e privados” ²⁸⁵.

Mas também no âmbito das três grandes áreas de atuação da Associação:

- No Plano Estratégico de Revitalização de Bilbao
- Nas Relações Externas e Internas
- Na Figura e Comunicação

Surgem como objectivos o desenvolvimento de seis tipos ações:

- Promover ações de estudo, pesquisa, investigação e de formação sobre as questões críticas identificadas no Plano de Revitalização.
- Realizar ações de Marketing interno e externo que promovam interesses objectivos, relativos á Figura da área metropolitana.

283 - (Garrido Martínez, 2004, p. 26)

284 - (Garrido Martínez, 2004, p. 26)

285 - (Garrido Martínez, 2004, pp. 29–30)

- Promover a disseminação e consciencialização em relação às estratégias implícitas no Plano de Revitalização.
- Promover ações de financiamento e patrocínio de atividades relacionadas com as estratégias do Plano.
- Coordenação e intermediação de ações conjuntas entre diferentes agentes sociais.
- Criar mecanismos de pressão e influência sobre Instituições e empresas de forma a alcançar os objetivos do Plano.

Sintetizando um objetivo final segmentado, de “posicionar a área metropolitana de Bilbao, no mundo, como uma cidade *‘World Class’* e posteriormente de a colocar no que se designa de *‘Best in World’*”²⁸⁶.

4.1.3.3.1 **Estratégia**

A estratégia da Bilbao Metropoli 30, para o desenvolvimento Metropolitano de Bilbao, assentou, como não podia deixar de ser, no Plano Estratégico para a Revitalização do Bilbao Metropolitano e nos seus sucessivos realinhamentos. Assim, o seu foco incidiu nas oito áreas estratégicas de desenvolvimento, definidas no plano e para as quais deveriam ser desenvolvidas ações, que permitissem a implementação da ação (projetos) com vista á concretização das metas afixada neste.

- Investimento em Recursos humanos
- Metrópole de serviços avançados numa região industrial moderna
- Mobilidade e acessibilidade
- Regeneração do Meio-ambiente
- Regeneração urbana
- Centralidade Cultural
- Gestão coordenada entre administrações públicas e privadas
- Articulação da ação social

286 - (Garrido Martínez, 2004, pp. 29–30)

De referir que tendo a estratégia sido definida em 1992, muito das realidades consideradas sofreram várias transformações, entre elas as verificadas ao nível da estruturação social e económica, da evolução das novas tecnologias de informação e comunicação, mas também da emergência de uma sociedade multicultural fundada no fenómeno da globalização e que obrigaram ao longo dos anos uma redefinição e ampliação quer da estratégia como dos objetivos fixados anteriormente, num esforço sustentado de estar sempre na vanguarda como cidade Global.

Assim em novembro de 1999 foi apresentado o documento “Bilbao 2010. Reflexión Estratégica” que concentrou a sua reflexão nas alterações subjacentes na sociedade e procurava respostas para os desafios inerentes a essas mesmas mudanças. Revelou que a estratégia residiria numa visão de otimismo e confiança no futuro e na capacidade de atrair pessoas à cidade.

Posteriormente, em abril de 2001 a associação apresentou um plano estratégico denominado “Bilbao 2010 la Estrategia” que visava conduzir a reflexão estratégica e seus pontos fundamentais a projetos que permitiriam a Bilbao aproveitar as mudanças sociais de forma a projetar a sua metrópole como uma cidade reconhecida mundialmente.

Este documento centrava-se em três eixos base (as pessoas, as funções da cidade e a atratividade da metrópole) e teve como objetivo identificar uma estratégia que permitisse, a Bilbao alcançar um nível elevado de competitividade e de qualidade de vida até ao ano 2010, com o objetivo de conseguir-se enquadrar entre as cidades europeias mais modernas e vanguardistas do momento.

Em maio de 2011, na comemoração dos seus vinte anos, a Bilbao Metropoli – 30, apresentou numa visão prospetiva, o documento “*Bilbao Metropolitano 2030: Es Tiempo de profesionales*”, num exercício, para manter permanentemente o foco de Bilbao no desenvolvimento e em futuros novos desafios, na inovação, em ideias, em projetos, valorizando a aposta nas pessoas, através da valorização das suas competências profissionais como chave para o sucesso a alcançar.

Em maio de 2016, procedeu-se a uma atualização da visão prospetiva anterior alargando o seu alcance a 2035 no documento “*Bilbao Metropolitano 2035. Una mirada al futuro*” , onde se faz referência a procura da excelência, refletida nos parâmetros e indicadores socioeconómicos e da qualidade vida através da sua colocação ao nível dos cinco melhores em toda a europa, procurando projetos que potencializem, as qualidades inerentes do povo basco, às realidades atuais.

Às preocupações sociais, através da apologia a uma justa distribuição da riqueza, como forma, reforçar a coesão, a convivência e a solidariedade e reforça a importância da qualidade de liderança e de competência profissional, como valores essenciais quer á gestão de novos projetos, quer na procura e criação de respostas ás expectativas dos cidadãos, reforçando a identificação destes com todo o processo de desenvolvimento.

4.1.3.4.1 Realizações

- Plano de Revitalização
- Mapa ativo
- “*Bilbao 2010. Reflexión Estratégica*”
- “*Bilbao 2010 la Estrategia*”
- “*Bilbao Metropolitano 2030: Es Tiempo de profesionales*”
- “*Bilbao Metropolitano 2035. Una mirada al futuro*”

4.1.3.2 **Bilbau Ria 2000**



A necessidade de agilizar os ambiciosos objetivos de reestruturação urbana, levou que a administração central do estado e as administrações Bascas criassem em 19 de novembro de 1992, a Sociedade Anónima Bilbao Ria 2000, como um instrumento capaz de concretizar as diferentes políticas urbanísticas para o desenvolvimento de Bilbao.

Bilbao Ria 2000 assumirá, fundamentalmente e quase exclusivamente, uma ação executora das diferentes políticas urbanísticas emanadas, pelo Plano Estratégico e pelo Plano Geral de Ordenação Urbana de Bilbao e mais tarde pelo Plano Territorial Parcial do Baixo Nervión²⁸⁷.

4.1.3.1.1 Constituição

Bilbao Ria 2000 é uma sociedade anónima de capital público, participada em partes iguais, pela Administração Central do Estado, através do seu ministério de Fomento e das várias empresas dependentes deste, nomeadamente a Autoridade Portuária, SEPES, RENFE FEVE, bem como pelas administrações regionais bascas – Governo Basco, Conselho Provincial da Biscaia e os Municípios de Bilbao e Barakaldo²⁸⁸.

4.1.3.2.1 Objetivos

Tem como principais objetivos, proceder á recuperação de zonas degradadas e/ou áreas Industriais obsoletas, dos municípios com proximidade da ria, coordenando, gerindo e executando ações de recuperação ambiental desses territórios, que possibilitem atuações urbanísticas de interesse para Bilbao, que integrem, quer o desenvolvimento de infraestruturas de transporte e mobilidade, bem como o desenvolvimento de equipamentos e espaços públicos de qualidade, no cumprimento das diretrizes definidos para a zona metropolitana, pelos planos Estratégicos e Plano General de Ordenação Urbana de Bilbao.

287 - (Serra, 2011b, p. 47)

288 - (Serra, 2011b, p. 43)

4.1.3.3.1 Estratégia

A estratégia de ação da Sociedad Bilbao Ria 2000, consiste na cedência, á Sociedad, por parte dos acionistas, dos solos que possuem nas zonas centrais de Bilbao e Barakaldo, paralelamente estes municípios, procedem ás alterações necessárias aos usos previstos para as ditas áreas, permitindo á sociedade promover ações de urbanização e loteamento, para posterior venda, dos lotes em concurso público.

As mais valias realizadas com a venda destes terrenos, bem como as participações dos fundos europeus entretanto conseguidas, são direcionadas para ações de valorização urbanística em Bilbao, Barakaldo e municípios vizinhos, como a criação e/ou modernização de Infraestruturas, a criação de novos equipamentos e o desenvolvimento e recuperação de espaços de usufruto público.

4.1.3.4.1 Realizações

As ações da Bilbao Ria 2000, contemplam a generalidade do território metropolitano, mas incidem de uma forma mais intensa nos territórios relacionados com a frente de água, dentro das suas atribuições desenvolveu ações em:

Abandoibarra: que reflete uma operação emblemática da sociedade, não só pela sua escala, mas também devido á heterogeneidade, das intervenções urbanísticas e arquitetónicas.

É uma operação que reuniu um conjunto de projetos, que visou dotar esta zona com cerca de 35Ha, das condições necessárias, para se assumir como uma nova centralidade de Bilbao, concentrando na sua área equipamentos de turismo e lazer, equipamentos culturais, escritórios, espaços verdes, áreas residenciais e a Ria como elemento de coesão da cidade. Define por isso, uma típica intervenção de renovação urbana, característica de Frentes de Água e baseada numa estratégia de tematização cultural. Assim e no âmbito das suas ações em Abandoibarra podem-se referir as seguintes realizações:

- O “*Azkuna Zentroa*” – Centro *Azkuna* (ócio e cultura)
- A Estação de “*Zabalburu*” da ADIF (Variante Sul de “*RENFE Cercanías*”)
- A renovação da estação ADIF de Abando “*Indalecio Prieto*” (Variante Sul de “*RENFE Cercanías*”)
- A remodelação da estação de “*Bilbao-Concordia*”
- A ampliação do Parque de “*Doña Casilda*”
- A Avenida “*Abandoibarra*”
- A Avenida “*Lehendakari Leizaola*”
- A Avenida das Universidades
- O Centro Comercial “*Zubiarte*”.
- O Centro de Recursos para a “Aprendizagem e Investigação da Universidade de “*Deusto*”.
- Vários edifícios residenciais.
- A escadaria e elevador entre *Abandoibarra* - Ponte de “*Deusto*”.
- O Hotel “*Sheraton Bilbao*”.
- A linha A de “*Euskotren Transvia*” (transvia de Bilbao).
- O Paraninfo da Universidade do País Basco.
- O parque “*Campa de los Ingleses*”.
- O parque de “*Ribera*”.
- A ponte pedonal “*Pedro Arrupe*”.
- O passeio da Memoria (arte urbana).
- A Praça “*Euskadi*”.
- A Torre “*Iberdrola*”.



Figura 75 - Abandoibarra - Fonte: DigitalCities Disponível em: http://www.uclg-digitalcities.org/app/uploads/old-blog/abandoibarrafotofinish_mg_5353_fa0268.jpg

Ametzola: Situado entre o Ensanche de Bilbao e o bairro de Rekalde, representa atuação numa zona central de Bilbao que estava cortada por um canal ferroviário de mercadorias, composto por três estações. A intervenção consistiu na passagem de uma estrutura ferroviária, a céu aberto, para uma estrutura subterrânea. A sua cobertura permitiu a construção do Parque de Ametzola (com 36.000m²) e a construção de 900 habitações. Das realizações mais importantes em Ametzola devemos referir:

- O elevador de “*Ametzola-Irala*”
- A cobertura do canal Ferroviário ADIF (antiga FEVE e RENFE)
- A estação de “*Ametzola*”
- Novos Arruamentos
- O parque de “*Ametzola*”
- O Sistema pneumático de coleta de lixo
- Habitação

Infraestruturas Ferroviárias: são uma área em que a sociedade Bilbao Ria 2000, deu grande ênfase na sua atuação, devido á sua de primordial importância

para a ligação entre as municipalidades integrantes do arco metropolitano e o centro de Bilbao, promovendo o reordenamento de um sistema ferroviário operado por diversas empresas ferroviárias que utilizavam diferentes sistemas ferroviários, fornecendo um serviço disfuncional e pouco sustentável em termos ambientais para a cidade, que obrigou mesmo em alguns casos ao cobrimento da trincheira ferroviária que atravessava alguns bairros da cidade. Assim e no âmbito da sua atuação na denominada Variante Sul, procedeu á:

- Construção de uma nova avenida a Avenida Ferrocarril, que permitiu a melhoria de circulação entre os bairros de *Basurto* e *Rekalde* e o Ensanche.
- Estação Intermodal de “*Abando*”
- Nova Estação de “*Ametzola*”
- Nova Estação Autonomia
- Estação de “*Concordia*”
- Estação “*La Peña*”
- Estação de “*Miribilla*”
- Nova Estação de “*San Mamés*”
- Estação “*Santurtzi*”
- Nova Estação de “*Zabalburu*”
- O Roteamento Sul Suburbano
- Alterações à linha ferroviária FEVE através de “*Ametzola*”
- Nova Estação em “*Desierto-Barakaldo*”

Bilbao la Vieja: A ação neste bairro do centro histórico, pretendeu ter um carácter social, através e ações que eliminassem o carácter marginal que foi adquirindo. A ação de regeneração urbana que se pretendeu realizar incluiu uma série de projetos que consistiram em:

- Nova Escola pública de “*Miribilla*”
- Trabalho de paisagismo na Praça do “*Corazón de María*”
- Ampliação da Ponte “*Cantalojas*”
- Reabilitação das docas junto ao rio

- A urbanização da Praça de *“Bilbao la Vieja”*
- A urbanização da Praça Três Pilares
- A urbanização da Rua *“Bilbao la Vieja”*

Barakaldo - A intervenção urbana em *Barakaldo* visou a renovação de algumas Praças e espaços públicos, bem como a concretização de alguns novos arruamentos e a construção de alguns equipamentos, entre as realizações estão a:

- A execução do Centro de serviços sociais
- Edifício *“Inguralde”*
- Regeneração da Praça *“Herriko”*
- Novas infra-estruturas rodoviária
- Novos arruamentos
- Novas áreas residenciais
- Centro Comercial e instalações de Lazer
- Reabilitação e pedonalização do passeio de *“Fueros”*
- Praça *“Pormetxeta”*

Galindo-Barakaldo – *Galindo* é uma das áreas de intervenção, no município de Barakaldo, situada na confluência do estuário do rio Galindo, com o estuário do rio Nervion, num território anteriormente ocupado, pelo antigo colosso industrial dos *“Altos Hornos de Vizcaya”*, representa uma área de expansão dos limites deste município de encontro as frentes de água do rio *Galindo* e do *Nervion*.

Os objetivos e características da atuação de Bilbao Ria 2000 em *Galindo*, aproximam-no de *Abandoibarra*, no sentido de desenvolvimento de uma zona de cariz terciário, servida por novos arruamentos e ligações ferroviárias, rodeadas por zonas verdes de pedonalização, de lazer e recreação.

A sua projeção na frente de água ainda não atingiu a qualidade de *Abandoibarra*, porque ainda se encontra em desenvolvimento, no entanto muitas das infraestruturas urbanísticas já se encontram definidas como:

- A construção da Avenida de *“Altos Hornos”*
- Nova área de negócios
- Praça *“Desierto”*
- Reabilitação Edifício Industrial *“Ilgnier”*
- Parque Ribeirinho em *“Galindo”*
- Percursos ao longo da *“Ribera do Rio Galindo”*
- Reabilitação das Docas de *“Portu”*
- Recuperação de antigo embarcadouro da Companhia Franco-Belga
- Cobertura da linha ferroviária ADIF
- Campo de futebol *“Lasesarre”*
- Complexo Desportivo
- *“Lasesarre Park”*



Figura 76 – Galindo – Barakaldo – Fonte: BilbaoenConstrucion Disponível em: <https://bilbaoenconstruccion.files.wordpress.com/2012/11/urbangalindofinal.jpg>

4.1.4 **AS GRANDES REALIZAÇÕES EM BILBAU**

- Regeneração das Margens do Rio.
- Estação Intermodal.
- Novas Acessibilidades.
- Museu *“Guggenheim – de Frank Gehry”*.
- Nova Frente Marítima / *“Abandoibarra – de César Pelli”*.
- Palácio *“Euskalduna”*.
- Metro Bilbao – de *Norman Foster* (estações)
- Aeroporto de *“Sondika”* (Ampliação e modernização) – de *Santiago Calatrava*.
- Reabilitação da Zona de *“Barakaldo”*.
- Parque Tecnológico do País Basco.
- Instituto Europeu de *Software*.
- Ponte *“Zubizuri - Santiago Calatrava”*
- O Paraninfo da Universidade do País Basco – de Siza Vieira
- A Torre *“Iberdrola – de César Pelli”*.

4.1.5 **SÍNTESE GERAL**

A recuperação dos antigos espaços industriais e a transferência das atividades portuárias para um novo complexo portuário, na abrigada foz da ria, foram dois fatores catalisadores da recuperação da frente fluvial e o início do processo de transformação e regeneração da cidade e de toda a área Metropolitana Bilbao.

Estes espaços que congregavam um carácter obsoleto, incoerente e desligado da morfologia urbana de Bilbao, converteram-se em elementos catalisadores, de uma estratégia de regeneração e qualificação urbana, promotora de um processo de desenvolvimento e crescimento económico e social.

A conversão urbanística, destas zonas, que segregavam a cidade do contacto com a sua frente de água, implicaram a demolição das estruturas industriais e portuárias existentes, a recuperação de algumas (cais, molhes,

ancoradouros), para uma posterior integração, histórico-culturalmente contextualizada, mas também a recuperação ambiental dos solos e da ria, que permitiram a execução de grandes espaços públicos de qualidade, onde se integraram, novas áreas de comércio e de serviços, áreas habitacionais e espaços de cultura e lazer, alimentados por uma arquitetura de autor, como fator chave de renovação e valorização destes mesmos espaços.

Como zona emblemática, de todo o desenvolvimento implementado em Bilbao, *Abandoibarra* assume a ligação identitária, dos cidadãos com o sucesso de Bilbao e representa, uma característica ação de reconversão de frentes de água, com todos os ingredientes necessários para o sucesso, garantindo a satisfação de todos os objetivos, mas também de todos os interesses por detrás destas realizações. O sucesso económico de Bilbao parece alcançado, o social satisfatoriamente (apesar da dificuldade em contornar as inevitáveis questões ligadas à gentrificação), o cultural também.

Abandoibarra, para além de ícone do planeamento urbanístico e de desenho urbano, transformou-se também, num contentor de arquiteturas emblemáticas, com a assinatura de “arquitetos estrela” e também num “hub” cultural, vinculado no importante contributo do Museu *Guggenheim*, como materialização, da tematizada ação de marketing urbano, nele ancorada.

Em suma, o processo de regeneração urbana foi alicerçado na arquitetura contemporânea, na inovação e cultura e impulsionado pela globalização, na necessidade e urgência de recuperação e renovação dos espaços industriais e de um crescimento económico de base sustentada e inovadora e ainda pela reconquista do título de cidade de referência, que já lhe havia pertencido, mas noutros contextos.

4.2 HAMBURGO – HAFENCITY



Figura 77 - Figura tridimensional do Plano Diretor da Cidade Hafen - Fonte: KCAP, Rotterdam, 2001

4.2.1 CONTEXTUALIZAÇÃO

Entre a zona histórica de *Speicherstad* e o rio Elba, desenvolve-se uma nova centralidade de Hamburgo, *Hafencity* cujo desenvolvimento representou uma janela de oportunidade e a recuperação de um território obsoleto cuja história remonta à sua anterior função como Cais de desembarque, do complexo Portuário de Hamburgo.

Os processos que concorreram para a sua obsolescência remete-nos para o momento em que deixou de ser técnica e economicamente viável, a sua função e que tem origem nas constantes variações da profundidade do leito do rio Elba, que obrigavam as autoridades portuárias de Hamburgo, a constantes operações

de dragagem, para assegurar um corredor navegável, que permitisse o acesso de embarcações aos diversos cais do complexo portuário.

Mas, em 1911, foi construído um túnel²⁸⁹ submarino, com o objetivo de facilitar o acesso, entre as margens norte e sul do rio Elba, mais a poente de Hamburgo, facilitando assim o acesso aos imensos trabalhadores que na margem sul trabalhavam no complexo portuário que para aí²⁹⁰. O problema daí resultante, tem a ver com o facto, de que a profundidade a que esse túnel, se encontravam no leito do rio, se tornou impeditiva, de assegurar, através de dragagens, a necessária cota²⁹¹ de profundidade, que permitiria a acessibilidade em segurança, dos novos navios porta contentores, que passaram a funcionar desde 1956, o que obrigou a um processo de deslocalização das principais operações portuárias, mais para poente da cidade, condenando este setor portuário, que hoje se conhece como *Hafencity*, a operações portuárias muito residuais.

Assim durante os anos 90 do século passado deparava-se a oportunidade de ter mesmo na zona central da cidade um território que permitiria á cidade retomar os seus limites com o rio Elba e que não seria desperdiçada.

Assim no ano de 1991, a edilidade de Hamburgo, solicitaria a execução de um estudo não oficial, de avaliação da possibilidade de transformar “as franjas portuárias da zona central da cidade”²⁹² (o setor portuário conformado por *Hafencity*) numa adição ao centro da cidade. Este estudo feito de uma forma discreta²⁹³ serviria para o iniciar o processo de aquisição de controlo territorial de *Hafencity*, quer através da negociação²⁹⁴, como ocorreu com a cedência, de terrenos detidos pelas autoridades portuárias, a favor de um “fundo especial de

289 - O *Elbtunnel* ou *St. Pauli Elbtunnel* (nome oficial), é um túnel (constituído por 2 tubos definidores das vias), aberto em 1911, de circulação pedonal e de veículos, com 426 m de comprimento, construído sobre o leito do rio Elba a 24 m de profundidade (contados a partir da cota da margem), que após o de desconto dos seus 6m de diâmetro o colocavam a apenas 3m do leito do rio e que pretendia facilitar a ligação entre margens dos bairros de *Landungsbrücken e Steinwerder*

290 - A partir de 1890 foi-se verificando uma transposição para a margem sul do Elba.

291 - A utilização dos novos porta contentores obrigava a uma profundidade de leito em maré baixa de aproximadamente 15m

292 - (HafenCity Hamburg GmbH, 2017)

293 - De forma a evitar resistências com as negociações e a especulação com as aquisições de parcelas de território

294 - Basicamente procedeu-se a uma troca entre a libertação dos terrenos de *Hafencity* pela autoridade portuária a favor do fundo gerido pela municipalidade e em troca esta inseria o financiamento da construção de um novo terminal de contentores em *Altenwerder*, no fundo.

direito público”²⁹⁵ quer através da aquisição²⁹⁶ de algumas empresas privadas que aí operavam sob concessão.

Em 1996, é solicitado ao Arquiteto “*Volkwin Marg*”, que procedesse de uma forma camuflada²⁹⁷, a um estudo de viabilidade para a construção faseada de uma nova zona urbana, a ser construída entre “*Kehrwiederspitze e Norderelbbrücken*” , precisamente na zona correspondente a *Hafencity*.

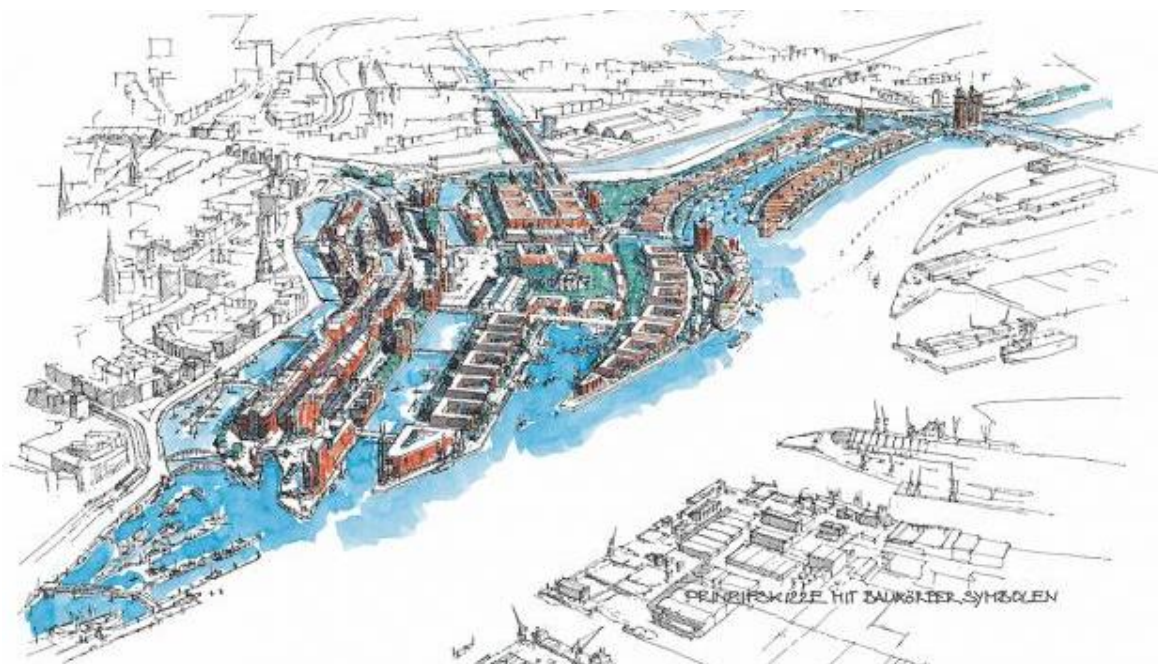


Figura 78 - Estudo de “Volkwin Marg” - “*Vision Hafencity*” - Fonte: gmp Architects von Gerkan, Marg and Partners

Este estudo torna-se público em 1997, como “*Vision Hafencity*”, seguindo-se-lhe um concurso internacional de ideias em abril de 1999, do qual sairia vencedor o projeto do consórcio formado pelo arquiteto holandês *Kees Christiaanse* e o gabinete alemão ASTOC, que serviria de base do Plano Diretor (Masterplan) apresentado em 2000 e colocado a escrutínio público em variados eventos e exposições a ele destinados.

295 - (Silva, Marco Manuel Ribeiro da, 2013, p. 26)

296 - Estas empresas foram adquiridas “por duas empresas controladas na totalidade pela Cidade de Hamburgo – a HHLA Hafen und Logistik AG e a Hafencity Hamburg GmbH” . Silva, Marco Manuel Ribeiro da (2013)

297 - Este camuflaria o trabalho como uma prática académica dos seus assistentes da cadeira universitária de planeamento urbano Kähler (2016)

4.2.2 ENTIDADES

Em 1977, foi criada a GHS (*Gesellschaft für Hafen und Standortentwicklung mbH*), uma subsidiária detida em 100%, pela cidade de Hamburgo, para gerir o desenvolvimento de *HafenCity*, que em 2004, passou a designar-se por “*HafenCity Hamburg GmbH*”, tendo como função principal a gestão do “fundo especial da cidade e do porto”, que se materializa em terrenos pertencentes à cidade de Hamburgo, localizados na área de *HafenCity*.

A venda desses lotes, financia em grande parte, o investimento público em *HafenCity*, nomeadamente estradas, pontes, praças, parques, cais e passeios.

City State of Hamburg 1. Provides public guidelines 2. Prepares and grants: (Ministry of Urban Development and Environment) - development plans - urban design (guidelines) - building permits 3. State Commissions approvals: - development plans - land sales or acquisition 4. Finances and builds, partly as public-private joint venture: - schools - university - concert hall - science centre - subway 5. Finances and builds external infrastructure linkages: - streets and bridges - subway (partly financed from federal government)	Private/public sector HafenCity Hamburg GmbH (wholly-owned State of Hamburg subsidiary) 1. Acts as land owner - special asset “City And Port” - finances all its activities from land sales 2. Activities: - master developer - development planning - plans and builds infrastructure (streets, bridges, quay walls) - plans and builds public spaces (promenades, parks) - acquires investors, property sales - organises communication, marketing	Private sector 1. Private and institutional developers and investors - development of individual sites - exception of central quarter <i>Überseequartier</i> where a guided area development takes place by a private consortium
--	---	---

Figura 79 - HafenCity Hamburg GmbH, estrutura de gestão de projetos e de governança - Fonte: (OECD, 2010, p. 366)

4.2.3 REFERÊNCIAS

A atuação em *Hafencity*, resultante da requalificação urbana das antigas docas portuárias da cidade de Hamburgo, apresenta como referências quantitativas os seguintes valores:

- Superfície total: 157 hectares;
- Superfície do solo: 126 hectares;
- Distância ao centro de Hamburgo: 800m
- População: 12000 habitantes;
- 5800 novos alojamentos;
- 45000 novos postos de trabalho;
- Área de construção: 2.32 milhões de m²

4.2.4 OBJETIVOS

Como objetivos do Plano Diretor podemos identificar

- Promover a criação de uma diversidade de usos, na área de intervenção de modo a criar uma dinâmica, económica, social e cultural, promovendo uma melhor integração.
- Promover a ligação, entre o passado do centro histórico de Hamburgo e a nova realidade a desenvolver para a zona, permitindo configurar *Hafencity* como porta de entrada da cidade.
- Desenvolver e potenciar as relação da cidade com o rio.
- Solucionar o problema recorrente das cheias, adoptando novas soluções capazes de salvaguardar quer o edificado existente como todas as novas edificações.
- Fazer um melhor aproveitamento e uso dos solos.
- Apostar em espaços de qualidade assentes em princípios de sustentabilidade
- Controlar os processos de expansão urbana a ocorrer na periferia de Hamburgo.

- Estabelecer uma política de desenvolvimento e expansão urbana ordenada a pensar no futuro, usando as normas, as exigências estabelecidas para *Hafencity*, com referenciais para outras operações semelhantes.
- Desenvolver uma mobilidade sustentável

4.2.5 **ESTRATÉGIAS**

A estratégia estabelecida para o desenvolvimento integrado de *Hafencity* baseou-se num conjunto de instrumentos socioeconómicos, e no estrito cumprimento das exigências funcionais e mobilidade estabelecidas para cada uma das operações, de acordo com os objetivos e fundamentos do plano diretor:

- De preocupação social, através da aplicação de rendas de baixo valor visando diversidade social.
- De mobilidade e acessibilidade através do investimento em transportes públicos – Metro, Linha de Autocarro e Transporte Fluvial
- De *marketing*, através do tema da Sustentabilidade
- De Fiabilidade através do controlo de custos e cumprimento de objetivos em todas as fases do processo do desenvolvimento do Plano, garantindo dessa forma o seu sucesso
- De Integridade com a Pré-fixação, dos preços da maioria dos lotes residenciais, em concursos de venda, de forma a evitar as especulações sendo que o factor decisório na seleção das propostas, resulta da qualidade do conceito/proposta e da avaliação da capacidade do promotor, em conseguir cumprir com as directivas do Plano director, referentes ao objectivo de criação de uma cidade de usos mistos, heterógenea, e de maior resiliência.
- De exigência, através da definição de um processo de venda de lotes em que aos promotores selecionados, lhes é imposto, um periodo faseado para o desenvolvimento do processo de implementação do empreendimento, definindo os timigs da realização do concurso de arquitetura, da determinação de custos e adicionais e da prepararação

do licenciamento da construção. Durante este processo, a entidade gestora detém sempre a capacidade de intervenção no processo, garantindo assim que os princípios, conceitos e usos inicialmente propostos são cumpridos, bem como os respetivos timings, detendo caso ocorra alguma falha por parte do promotor, o direito de se pode reapropriar e revender o lote

- De governança, através de um modelo de gestão do plano, participativo o que inclui a auscultação, o debate de opiniões e contributo das ideias, como aconteceu com a revisão do plano relativo ao desenvolvimento da zona Este de *Hafencity*,
- De Respeito e Valorização do património edificado (*SpeicherStadt* - Património Mundial) e dos valores e simbólicos e tradicionais dos locais.
- De sustentabilidade pela aplicação de tecnologias de desenvolvimento sustentáveis no processo de regeneração urbana visando uma redução da emissão de dióxido de carbono
- De rigor pelo controlo de custos e cumprimento de objetivos em todas as fases do processo de regeneração urbana
- De Proximidade através da criação de itinerários de “facilidade” e “proximidade” de deslocamento público, através da permeabilidade da base dos quarteirões, agilizando assim os processos de mobilidade e acessibilidade em *Hafencity*.
- De valorização, através de criação de edifícios “âncora”, de forma a captar e aumentar o valor, atraindo pessoas, comércio, cultura, educação, lazer e entretenimento.
- De preocupação ambiental, através da criação de uma rede de abastecimento energético, que garanta uma gestão mais eficiente do uso da energia, bem como a utilização de energias alternativas como energia solar térmica, células de combustível de bio metano e de biomassa.



Figura 80 – Elbphilharmonie da dupla de arquitetos Herzog & de Meuron - Fonte: Hafen City Hamburg GmbH

4.2.6 **REALIZAÇÕES**

Foram criados equipamentos “âncora”, cuja heterogeneidade abrange as áreas da cultura, do ensino e do lazer, como:

- O *“Internacional Maritime Museum”*,
- O *“Science Center with Science Theater”*,
- A *“Elbphilharmonie Concert Hall”*
- A *“Kühne Logistics University”*
- A *“HCU Hafencity University”*
- O *“Hamburg Cruise Center” / Hotel*

e que permitirão um cosmopolitismo quer Económico quer Cultural, mas também :

- Foram descontaminados e reabilitados os solos, já que a instalação de *Hafencity* se estabeleceu sobre uma antiga ocupação portuária e

industrial, numa ação de reaproveitamento, de um chamado *“brownfield”*.

- Foi executada uma abrangente rede pedonal e de ciclovias, de vias largas e isoladas das estradas, que permitem também a ligação ao centro de Hamburgo.
- Foi criado um sistema de aluguer de bicicletas e um sistema de car-sharing, reforçando uma mobilidade mais sustentável não só em *Hafen City*, mas na sua ligação com o centro da cidade.
- Foram construídos, espaços de convívio e de estadia, passeios e percursos nas linhas de perspectiva com a água, mas de uma forma estratificada, com percursos paralelos entre si para permitir absorver possíveis efeitos de cheia. A maioria das estradas e passeios adjacentes de circulação pedonal encontram-se entre os 7,5 e 8 metros acima do nível do rio, os restantes percursos, passeios e praças estratificam-se até aos 4 a 5.5 metros acima do nível do rio (do nível historicamente mais baixo). Estas criam uma agradável perspetiva para a água e estão interligadas através de escadas e rampas. Além de permitirem o controlo de cheias, os desníveis também permitiram a criação nos desvãos entre plataformas de cerca de 26000 lugares de estacionamento
- Foi criada uma rede de abastecimento energético, constituída por um sistema descentralizado de células de combustível e de energia solar térmica, que liga todos os edifícios permitindo uma gestão mais eficiente do uso de energia.
- Foi construída uma nova linha de metro U4, que faz a ligação de *Hafencity* à Estação Central e à Estação de *“Berliner Tor”*.
- Foi criada uma rede de transporte fluvial, com uma rota *“hadag 62”* que serve *Dalnmannkai* e que se alargará ainda a mais locais, sendo a Universidade de *Hafencity* um dos seus pontos de paragem.

4.2.7 SÍNTESE GERAL

A recuperação do antigo espaço portuário e a transferência das atividades portuárias que ainda aí se realizavam para um novo complexo, na margem mais a margem sudoeste, foram dois fatores catalisadores da recuperação da frente fluvial e o início do processo de expansão da cidade e Hamburgo para *Hafencity*.

Este espaço que congregava um carácter obsoleto, e que desligava Hamburgo do contacto com a sua frente de água, converteu-se no elemento catalisador, de uma estratégia de expansão urbana, e de desenvolvimento e crescimento económico e social.

A conversão urbanística, desta zona, implicou a demolição das estruturas portuárias existentes, a recuperação ambiental dos solos, que permitiram a execução de grandes espaços públicos de qualidade, onde se integraram, novas áreas de comércio e de serviços, áreas habitacionais e espaços de cultura e lazer, alimentados por uma arquitetura de autor, como fator chave de renovação e valorização deste mesmo espaço.



Figura 81 – Espaço público em Hafencity - Fonte: HafenCity Hamburg GmbH

CAPITULO V

Capítulo V - **CONCLUSÃO**

5.1 **ANÁLISE**

No Porto a frente de água ribeirinha, é uma realidade historicamente feita de ganhos ao rio e também á sua orografia.

A cidade não possui uma frente portuária, nem infraestruturas Ferroviárias que “desliguem” a cidade, da sua Frente de água, mas existem territórios obsoletos de realidades Industriais e também alguns relacionados á sua orografia, que a cidade não interpreta como “espaços de oportunidade”.

A cidade consolida o seu Centro Histórico bem próximo da sua frente de água, sendo que o território que intermedeia toda a sua frente urbana, com a sua frente de água ribeirinha, tem predominantemente um caracter público, apesar de ser residual.

Importa referir que parte desse espaço público está adstrito á circulação automóvel.

A ultima grande intervenção na frente de água do Porto, remonta ao período de 1997²⁹⁸-2000, na requalificação executada, segundo o projeto do Arq.to Manuel Fernandes de Sá.

Mas em 2001, no seguimento da realização do evento, Porto Capital Europeia da Cultura, deu-se inicio a um processo de regeneração urbana, que relacionou o âmbito patrimonial do seu tecido urbano, com a lógica cultural do evento, através da reabilitação cuidada, de algumas das Praças mais importantes da sua “baixa”, em articulação com a dos seus equipamentos culturais. Além dessa reabilitação urbana, a cidade passou a contar, com mais um equipamento de valor significativo, no que aos equipamentos culturais diz respeito, uma “concert hall”, a “Casa da Música”, realizada pela “star architect”, Rem Koolhaas.

Na verdade, tanto as reabilitações do tecido urbano realizadas no âmbito do evento, bem como o seu icónico edificio, em nada contribuíram para uma nova

298 - Marginal do Douro, iniciada em 1997(1ª Fase), para Cimeira Ibero-Americana (1998), e concluída em 2000 (2ªFase)

transformação da frente de água, pois foram realizações distantes, da sua realidade.

Mas deste evento, ficou para a sua frente de água, a capitalização de uma nova imagem da cidade, no âmbito da forte competitividade interurbana europeia.

Na realidade a “*Oporto WaterFront*” não necessitava de um edifício arquitectónico de carácter singular, ele já lá estava, e concretiza-se exactamente no seu “Centro Histórico”, Património da Humanidade desde 1986.

Desta realidade, compreende-se que a materialização das transformações urbanísticas, não decorrem de um planeamento estratégico, mas partem antes de um “agarrar de oportunidades”, o que significa, que o planeamento é feito “a posteriori”, decorrente do âmbito da oportunidade, normalmente com um carácter sectorial e não integrante da totalidade do tecido urbano.

Daí, as actuações serem de pequena escala, com um carácter fragmentado e sob cidade consolidada, obrigando a uma lógica de “costurar”, realidades espacio-temporais dispares, adequando-se perfeitamente ao âmbito de actuação arquitectónica do Projecto Urbano.

Sintetizando, no Porto, aos grandes objectivos económicos de potenciar o comércio, o turismo e o Património e afirmar a cidade no contexto europeu, ligados ao Porto Capital Europeia da Cultura, correspondeu uma estratégia, assente na valorização urbana, integrando uma infraestrutura de mobilidade (o metro), na valorização do Património cultural e na construção alguns equipamentos tematizados no âmbito do evento, ancorados num edifício iconico.

Em Bilbao, o processo de desindustrialização, deixou profundas feridas no seu tecido urbano, nomeadamente naquele que se relacionava com a sua frente de água, mas também uma profunda crise de carácter económico e social.

Uma cidade profundamente industrial, com um enorme complexo Portuário, ligado a uma pesada rede ferroviária, que distanciavam o tecido urbano de qualquer aproximação da sua frente de água.

A crise trouxe o desmoronar, de todo esse complexo, mas também a necessidade de recuperação económica, social e urbana.

Para o conseguirem, tiveram de desenvolver, um plano estratégico, cujos objectivos se fixaram, na mudança do paradigma de sustentabilidade económica,

de fundamentalmente industrial, para preferênciamente de serviços, tecnologia e inovação, na transformação urbana, através da requalificação do seu “desagradável” e por isso pouco atraente, tecido urbano e na criação, de uma infraestrutura de mobilidade, que servisse todos os municípios da sua área metropolitana.

Para o fazerem, criaram duas entidades, uma que se preocuparia em criar as condições do cumprimento do plano e em desenvolver uma Figura de marca quer interna como externa, outra em operacionalizar as grandes ações do plano, sustentada financeiramente, num processo de alienação dos territórios obsoletos da derrocada industrial/portuária, cujas mais valias, eram utilizadas para executar as inerentes ações de requalificação, renovação, reabilitação e infraestruturação urbana que a cidadeurgia.

Como necessitavam, de centrar a atenção internacional, para o seu processo de desenvolvimento, tematizaram-no com a realização de um icónico equipamento cultural, o museu Guggenheim, realizado também por um “*star architect*”, *Frank Gehry*.

Ancorados nesta realização, concretizaram todas as transformações, que hoje evidenciam Bilbao no panorama internacional, uma nova frente de água em Abandoibarra, outra em Galindo-Barakaldo, uma nova rede de metro, o enterramento da trincheira ferroviária, que sectorizava a cidade, sob a qual se construíram novos espaços públicos e novo edifício habitacional, vários novos equipamentos de cultura e educação, um renovado aeroporto, vários parques e circuitos lineares ao longo das novas frentes de água, a reabilitação de algum parque habitacional de carácter económico, a criação de “*clusters*” tecnológicos e de inovação, ligando as faculdades ao sector empresarial e a definição de uma centralidade de carácter terciário em *Abandoibarra*.

Como instrumentos, para lá das duas entidades atrás referidas, estiveram o Museu *Guggenheim* e a nova rede de metropolitano.

Como se compreende, grande parte das actuações urbanas, que melhor serviram a estratégia de posicionamento de liderança de Bilbao, na competitividade interurbana europeia, foram realizadas em territórios de

oportunidade derivados do abandono industrial e da deslocação da estrutura portuária para a foz da ria de *Nérvion*.

Hafencity, desenvolve-se também sobre um território de oportunidade, de carácter portuário, mas não representa, nenhuma ação de reabilitação ou renovação urbana.

Representa uma expansão urbana, através da ocupação de um território abandonado pelas operações Portuárias, consumada na criação de um novo bairro central em Hamburgo rodeado de uma ambiência ribeirinha.

Na realidade, representa mais uma operação imobiliária, de venda de lotes urbanizados e infraestruturados, com um zoneamento funcional pré-definido, ao qual foram assegurados alguns equipamentos de integração social, culturais, educacionais, lúdicos e de lazer, rodeados de muitos espaços públicos que conformam grandes praças em zonas de água, parques e percursos ribeirinhos, bem como ainda uma grande zona comercial.

Pretendendo integrar, usos predominantemente habitacionais e de serviços, dinamizou-se também, na órbita de um icónico equipamento cultural, a *Elbphilharmonie*, realizada pela dupla de “*star architects*”, *Herzog & de Meuron*.

Além deste rótulo cultural, também juntou os rótulos da inovação e exigência ambiental.

Gerido por uma sociedade, detida pelo município, que orienta o seu desenvolvimento, seguindo um estratégia muito próxima da de Bilbao, da venda de lotes e utilização das mais valias na conclusão do plano urbanístico definido para *Hafencity*.

Sintetizando, trata-se de um processo de construção de um novo tecido urbano, um novo bairro, executado de raiz, desligado da cidade consolidada, e isento de qualquer processo de “costura” com outros tecidos urbanos.

O único processo de requalificação, relaciona-se com a recuperação de solos contaminados.

5.2 **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Da análise aos três casos depreende-se que os territórios de oportunidade são catalisadores de novas frentes de água, ou de renovação de frentes de água que apresentam alto nível de obsolescência ou mesmo na reabilitação e requalificação urbana e novos reusos, daquelas que já se encontram consolidadas.

Além destes catalisadores, também o novo paradigma económico em que assenta a sustentabilidade das cidades, o turismo, lazer, recreio e serviços, se tornou fundamental para o reconhecimento do potencial, advindo de ações de regeneração urbana destas áreas.

Em todos eles o desenho cuidado do espaço público, com a introdução de equipamentos de lazer e recreio, de espaços verdes e de percursos pedonais no limite da linha água são fatores de integração, identificação e coesão urbana, permitindo “coser” muitas vezes realidades dispares de tecido urbano que nela convergem, valorizando-as.

Também a criação de equipamentos culturais (museus, equipamentos expositivos, auditórios de música, espaços para concertos musicais, etc.), baseados em arquitetura de autor e formalmente significantes e enquadrados no desenho dos novos espaços públicos, fazem parte das estratégias de dinamização das frentes de água, assumindo-se como importantes instrumentos de atração e desenvolvimento de atividades ligadas ao turismo cultural.

Importa referir, que a forte associação identitária, entre estes icónicos equipamentos e o conjunto de transformações urbanísticas decorrentes da valorização das frentes de água, é correntemente utilizada como forte instrumento de marketing urbano.

Por outro lado, a orografia e os processos, de formação, que caracterizaram estas frentes de água, revelaram-se determinantes para escala, forma e conteúdo das ações urbanísticas aí realizadas.

Concretamente, o desenvolvimento e a duração da relação territorial, estabelecida entre estas cidades e os seus Portos, determinaram caracterização atual dos territórios em que se definiram as suas atuais frentes de água.

ETAPA	SÍMBOLO		PERÍODO	CARACTERÍSTICAS
	Cidade	Porto		
I - Porto-Cidade primitivos			Antiguidade/ Medieval Até o século XIX	Íntima associação espacial e funcional entre cidade e porto
II - Porto-Cidade em expansão			Século XIX – início do século XX	Rápido crescimento comercial/industrial, forças de crescimento para o porto desenvolver-se mais além do limite com a cidade, com cais linear e indústrias de carga fracionada.
III - Porto-Cidade industrial moderno			Metade do século XX	O crescimento industrial (especialmente as refinarias) e a introdução de contêineres/ro-ro(roll-on/roll-off) impõe ao porto a necessidade mais espaços
IV - Recuo da frente marítima			1960-1980	As mudanças na tecnologia marítima induzem o crescimento das áreas de desenvolvimento industrial e marítimo separadas
V - Remodelação da frente marítima (waterfront)			1970-1990	O porto moderno consome grandes áreas (de terra/mar): renovação urbana do núcleo original

Figura 82 – A relações entre Portos e Cidades - Fonte: (Hoyle 1997-1998, p. 268)

No Porto as dificuldades de navegabilidade impediam o acesso ao seu Porto e também, impediram qualquer possível desenvolvimento da estrutura portuária, bem como ditaram seu abandono no Século XIX.

O território ribeirinho remanescente do término das atividades portuárias, foi em grande parte apropriado pelo tecido urbano, e aquele, que ainda hoje é passível de ser apropriado para uso público, revela-se em alguns casos exíguo e com um carácter linear, sendo ainda em grande parte partilhado com o traçado rodoviário.

Como em Bilbao e *Hafencity*, a orografia propiciava o desenvolvimento portuário, esses impedimentos não existiram, permitindo que as operações portuárias, se desenvolvessem, consumindo grandes territórios ribeirinhos, que devolvidos às cidades, representaram um vasto território, para o desenvolvimento de novos planos estratégicos e urbanísticos de grande escala.

Isto serve para concluir, que a caracterização das frentes de água, está intimamente ligada, com a orografia e com o desenvolvimento no espaço/tempo, da relação territorial estabelecida entre as cidades e os seus portos, que permitiu caracterizar, os chamados territórios de oportunidade ou disponíveis e cuja escala determinou o tipo, a forma e a dimensão das operações urbanísticas aí desenvolvidas, assim como o tipo de planeamento e sua operacionalização.

Planos estratégicos, com grandes territórios para requalificar, como no caso de Bilbao, com os seus *"Brownfields"*, ou como em *Hafencity*, na execução de raiz de um sector de cidade.

Projetos Urbanos, no Porto, em ações focadas e segmentadas, executados em cidade consolidada, "cosendo" as heterogeneidades do tecido urbano e dos espaços públicos disponíveis, numa frente de água de reduzidas dimensões.

O território a definir, quer a escala da execução, quer a do planeamento.

CAPITULO VI

Capítulo VI - **BIBLIOGRAFIA**

6.1 **CONSULTADA**

Abreu, A. Barbosa de (1981). A evolução da cidade do Porto e os sistemas dos transportes. *Revista de História*, 4, 193-202.

Afonso, J. F. (2000). *A Rua das Flores no século XVI: Elementos para a história urbana do Porto quinhentista*. Porto: FAUP Publicações.

Aguiar, Fernando B., Pereira Gaspar M., Siza, Álvaro. (1999). *Álvaro Siza: Esquissos do Douro (3. ed.)*. Lisboa: Figueirinhas.

Alves, Artur da Mota. (1939). O Convento de Avé Maria do Porto. *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Vol. II, (fasc. II), (pp. 242-249).

Alves, Artur da Mota. (1942). O Convento de Avé Maria do Porto. *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, Vol. V, (fasc. 2).

Alves, F. M. B. (2003). *Avaliação da qualidade do espaço público urbano. Proposta metodológica*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Fundação para a Ciência e a Tecnologia

Alves, Joaquim J. B. F. (1992). *O Convento de Santo António da Cidade e a arquitetura no Porto na segunda metade do séc. XVIII*. Porto: Bibliotheca Portucalensis.

Alves, Joaquim J. B. F. (1993). As duas igrejas do mosteiro de São Bento da Avé-Maria do Porto. Em *I Congreso Internacional del Monacato Femenino en España, Portugal y America, 1492-1992* (pp. 745 – 754). León: Ediciones Lancia.

Alves, Joaquim J. B. F. (1993b). *Os Brasileiros, emigração e retorno no Porto oitocentista* (Tese de Doutoramento em História Moderna e Contemporânea). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto.

Alves, Joaquim J. B. F. (1994). Os teatros no Porto na segunda metade do século XVIII. Porto: *Revista Poligrafia n.º 3*, (pp. 55-90).

Alves, Joaquim J. B. F. (2014). João de Almada e Melo (1703-1786): o homem e a cidade. *População e sociedade*, n.º 16 (2008), p. 187-197.

Alves, M.; Madruga, P. (1996). Reestruturação urbana e tendências de realocação das empresas na Área Metropolitana do Porto nos anos 80. *Sociedade e Território*, 23, (pp. 62-74).

Amaral, Luís C. C. F. do. (1994). A organização do território portuense na Idade Média. Em: *Henrique o navegador. Exposição comemorativa* (pp. 67-69).

Amaral, Luís C. C. F. do. (1996). *Subsídios documentais para o estudo da propriedade imobiliária no concelho do Porto no período medieval*. Porto: Câmara Municipal.

Amorim, Maria A. M. S. de. (1998). *Porto, a cidade planeada - 1930/1980. permanências/inoações no processo e forma urbanos* (Tese Mestrado em Planeamento e projecto do Ambiente Urbano). FEUP/FAUP, Porto.

Arquivo Histórico Municipal do Porto; Gabinete de Planeamento Urbanístico (org.). (1992). *Álbum de cartografia portuense: alguns exemplares anteriores à carta de 1892 – 5 Plantas*. Porto: Pelouros de Animação da Cidade e do Urbanismo e Reabilitação Urbana

Ascher, F. (2010). *Novos Princípios do Urbanismo*. Prefácio de Nuno Portas. Lisboa: Livros Horizonte.

Barradas, S. (2015). *A produção de mobiliário urbano de fundição em Portugal. 1850 a 1920* (Tese de Doutoramento). Faculdade de Belas Artes. Universidade de Barcelona, Barcelona.

Barros, Amândio J. M. (2002). *Porto e arredores. Ed. 1*. Porto: Edições Asa.

Barros, Amândio J. M. (2004). *Porto: A construção de um espaço marítimo nos alvares dos tempos modernos*. Porto: [Edição do Autor]

Bonillo, J.-L. & Donzel, A. & Fabre, M. (eds.) (1992). *Métropoles portuaires en Europe*. Marselha : Editions Parenthèses.

Borges, António J. da S. (2004). *A área Ribeirinha de Lisboa- ligações entre a cidade e a sua frente de Rio* (Dissertação de Mestrado em Planeamento Regional e Urbano). Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa.

Borja, Jordi; Drnda, Majda (2003): *La ciudad conquistada*. Madrid: Alianza (Alianza ensayo, 228).

Broadbent, G. (1990). *Emerging concepts in urban space design*. Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold.

Bruttomesso, R. (ed.) (1993). *Waterfronts. A New Frontier for Cities on Water*. Veneza: Città d'Acqua.

Busquets, J. (1993). Los Proyectos de renovación de los "frentes de agua". *Em Pol, F. (coord.), Nueva arquitectura urbana en la ciudad europea* (pp. 74-81). Valencia: UIMP.

Campos, E. d. (1932). *Prólogo ao plano da cidade do Porto*. Porto: Emp. Industrial Gráfica.

Cannatà, M., & Fernandes, F. (2002). *Formas urbanas: Urban shapes*. Coleção Paisagens artificiais. Porto: ASA Edições.

Capel, H. (2002). *La morfología de las ciudades (vol. I, Sociedad, cultura y paisaje urbano)*. Barcelona: Ediciones del Serbal.

Careri, F. (2002). *Walkscapes. El andar como práctica estética*. Barcelona: Gustavo Gili.

Chaline, C. (dir.) (1994). *Ces ports qui créèrent les villes*. Paris: L'Harmattan.

Cleto, J., Alves, A., Alvão, D., & Biel, E. (1998). *Porto de Leixões: Fotografias Domingos Alvão, Emílio Biel*. Leça da Palmeira: Administração dos Portos do Douro e Leixões

Coelho, Carlos F. L. D. (2001). *A complexidade dos traçados [texto policopiado]* (Tese de doutoramento). Universidade de Lisboa - Faculdade de Arquitectura, Lisboa.

Costa, J. P. (2002). The New Waterfront: Segregated Space or Urban Integration? Levels of Urban Integration and Factors of Integration in some Operations of Renewal of Harbour Areas. *Em Remesar, A. (ed.), The Arts in Urban Development. Waterfronts of art II* (pp. 27-64). Barcelona: Universitat de Barcelona

Costa, J. P. (2005). Harbour Zones Spatial Dynamic and Perspectives of Land Release for Urban Renovation. *Em Remesar, A. (ed.), Art for Social Facilitation. Waterfronts of Art I* (pp. 48-63). Barcelona: Universitat de Barcelona

Daveau, S. (1995). *Portugal geográfico* (1a. ed.). Lisboa: Edições J. Sá da Costa.

Dear, M. J. (2000). *The Postmodern Urban Condition*. Oxford: Blackwell.

Dórdio Gomes. (1890 - 1976). *Centro de Arte Moderna: Dórdio Gomes - Mestre da pintura expressionista*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.

Fernandes, J. A. R., & Vasconcelos, P. A. (Agosto/2002). Porto e Salvador. As proximidades de dois percursos urbanos distintos. In *O Tripeiro* (7.ª série, ano 21, n.º 8, pp. 228–254). Porto,

Ferrão, B. J. (1997). *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almas, 1758-1813. Uma contribuição para o estudo da cidade pombalina* (3. ed.). Série 2. Argumentos: Vol. 11. Porto: Edições da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto.

Fortuna, C. (1999). *Identidades, percursos, paisagens culturais*. Oeiras: Celta.

Garrett, Antão de Almeida. (1974). *História da evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto*. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto.

Gehl, J. (1987). *Life between Buildings. Using Public Space*. Nova Iorque: Van Nostrand Reinhold.

Grande, N. (2000). Espaço público em Waterfronts. Entre o design e o desígnio urbano. Em Brandão, P.; Remesar, A. (coords.), *Espaço público e a interdisciplinaridade* (pp. 119-123). Lisboa: CPD.

Grande, N. A. L. R. (2002). *O verdadeiro mapa do universo: Uma leitura diacrónica da cidade portuguesa*. Debaixo de Telha. Série B: Vol. 4. Coimbra: Edições do Departamento de Arquitetura da FCTUC.

Guimarães, F. J. (2006 ou 2007). *Cidade portuária: O porto e as suas constantes mutações no contexto europeu e norte-americano*. Coleção Expoentes: '02. Lisboa: Parque EXPO'98.

Hall, P. (2007). *Cidades do amanhã: Uma história intelectual do planeamento e do projeto urbanos no século XX* (3ª. reimpressão da 1.ed. de 1995). São Paulo: Perspectiva.

- Hoyle, B. & Pinder, D. (eds.) (1992). *European port cities in transition*. Londres: Belhaven
- Joseph, I. (2002). *El transeunte y el espacio urbano*. Barcelona: Gedisa.
- Kähler, G. (2016). *Geheimprojekt HafenCity oder Wie erfindet man einen neuen Stadtteil?* (Marg, V., Ed.). München, Hamburg: Dölling und Galitz Verlag.
- Kostof, S. (1999) [1991]. *The City Shaped. Urban Patterns and Meanings through History*. Londres: Thames and Hudson.
- Krier, L. (2009). *The Architecture of Community*. Washington: Island Press.
- Krier, R. (1981). *El espacio urbano*. Barcelona: Gustavo Gili
- Lamas, J. & Coelho, C. D. (coord.) (2007). *A Praça em Portugal. Inventário de espaço público*. Lisboa: DGOTDU.
- Lamas, J. (1993). *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica.
- Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.
- Liça, R. M. (2008). Diluição da cidade no rio. Estudo de um percurso da cidade para o rio (Dissertação de Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Artes, Universidade Lusíada de Lisboa.
- Lynch, K. (2009) [1960]. *A Imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.
- Maderuelo, J. (ed.) (2001). *Arte público, naturaleza y ciudad*. Lanzarote: Fundación César Manrique.
- Marshall, R. (ed.) (2001). *Waterfronts in Post-Industrial Cities*. London: Spon Press
- Mattoso, José; Cunha, Mafalda S. da; Matias, Maria F.; Barata, Filipe T.; Fernandes, José M. (2010). *Património de origem portuguesa no mundo: Arquitetura e urbanismo*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian.
- Mendes, M. C. (Abril/2005). Enquadramento dos processos de reconversão dos portos e das frentes de água. In *AR: Cadernos da Faculdade de Arquitectura*, (No. 4, pp. 10–19). Lisboa: Universidade Técnica de Lisboa.
- Meyer, H. (1999). *City and Port. Urban Planning as a Cultural Venture in London, Barcelona, New York and Rotterdam*. Utreque: International Books.

Morais, J. S. (2007). *Notas sobre a (re)construção de uma disciplina no território da arquitectura*. Horizonte de arquitectura: Livros Horizonte.

Nonell, A. G. (2002). *Porto, 1763/1852: A construção da cidade entre despotismo e liberalismo*. Serie 1. Ensaios / Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto: Vol. 8. Porto: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

Ochoa, R. (2004). *A oriente das cidades. Dialéctica nascente-poente em cidades de água. O caso de Lisboa* (Trabalho para obtenção do grau de Suficiência Investigadora em Espaço Público e Regeneração Urbana). Faculdade de Belas Artes, Universidade de Barcelona, Barcelona.

Ochoa, R. (2012). The importance of the walk in the analysis of public space. *Em Eckard, Frank; Morgado, Sofia (eds.), Understanding the Post-Industrial City (pp. 176-186). Würzburg: Königshausen & Neumann.*

Oliveira, J. M. Pereira de. (2007). *Espaço urbano do Porto*. Porto: Afrontamento.

Oliveira, Vítor M. A. de. (2013). *A evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX* (1a ed). Para saber: Vol. 31. Porto: Universidade do Porto.

Pacheco, E. M. T. (2003). Os transportes coletivos rodoviários no Grande Porto. *Geografia: Revista da Faculdade de Letras*, 5-64.

Pereira, L. V. (1996). *A leitura da Figura de uma área urbana como preparação para o planeamento/acção da sua reabilitação*. Lisboa: Laboratório Nacional de Engenharia Civil.

Pinto, J. R. (2007). *O Porto oriental no final do século XIX: Um retrato urbano (1875-1900)*. Colecção cidade em questão: Vol. 15. Porto: Edições Afrontamento.

Portas, N. (2007) [1969]. *A cidade como arquitectura. Apontamentos de método e crítica*. Lisboa: Livros Horizonte.

Portas, N. (coord.) (1998). *Cities & Waterfronts. Cidades e frentes de Rio*. Porto: FAUP

Porto (Portugal). (1992). *Uma cartografia exemplar: O Porto em 1892 exposição comemorativa do 1o. centenário da carta topográfica de A.G. Teles Ferreira*. Porto: Câmara Municipal da Cidade do Porto.

Regatão, J. P. (2010). *Arte pública e os novos desafios das intervenções no espaço urbano*. Lisboa: Bond

Salgueiro, T. B. (1999). *A cidade em Portugal: Uma geografia urbana. Cidade em questão*. Vol. 8. Porto: Edições Afrontamento.

Sanson, P. (dir.) (2007). *Le paysage urbain. Représentations, significations, communication*. Paris: L'Harmattan

Seixas, A. & Couceiro, J. & Mégre, R. & Gomes, R. (1997). *Ternos passeios. Um manual para melhor entendimento e fruição dos espaços públicos*. Lisboa: IPAMB/Câmara Municipal de Lisboa.

Sennett, R. (1997). *Carne y Piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid: Alianza

Simião, J. L. de J. T. (2008). *A água como elemento fundamental na criação de cidade: a relação da cidade de Lisboa com a sua frente ribeirinha*. (Dissertação de Mestrado em Arquitetura). Faculdade de Arquitetura e Artes, Universidade Lusíada de Lisboa.

Solà-Morales, M. de (2003). *Las formas de crecimiento urbano*. Barcelona: UPC.

Trapero, J. J. (1998). *Los paseos marítimos españoles. Su diseño como espacio público*. Madrid: Akal.

Vandevyvere, A. & Daems, A. & Clette, V. (2006). Walking through the City: from Practice to Method. *A Prior Magazine, Special Issue Making Sense in the City*, 79-87.

Walser, R., & Vilas-Boas, G. (2001). *O passeio e outras histórias. Coleção "Arte de ler": no. 4*. Porto: Granito.

6.2 REFERENCIADA ONLINE

Abreu, José G. R. P. de (1999). *A escultura no espaço público do Porto do século XX. Inventário, história e perspectivas de interpretação* (Dissertação de Mestrado). Universidade do Porto. Faculdade de Letras, Porto. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/14510/2/2020TM01CJosGuilhermeAbreu000074877.pdf>.

ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002] (1991, Abril 8). Nova Alameda irá ligar a Ribeira à Alfândega: Miragaia «recupera» percurso para a prainha do Porto. *Jornal de Notícias*. Disponível em: <https://repositorio-tematico.up.pt/bitstream/10405/31866/2/RI-1991-013.png>.

ADUP FAUP - Recortes de imprensa [1987-2002] (1997, Agosto 28). Da Alfândega ao Passeio Alegre - toda a Marginal vai ser renovada: Previstas vinte acções urbanísticas em que a Câmara do Porto vai investir mais de dois milhões de contos. *Jornal de Notícias*. Disponível em: https://repositorio-tematico.up.pt/bitstream/10405/48420/1/RI-1997-342-1_2.png.

Afonso, D. B. B. (2012). A rua na construção da forma urbana medieval: Porto, 1386-1521. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/66490/2/70058.pdf>.

Aguiar, J. (2014). Reabilitação ou Fraude? Revista Património, pp. 56–69. Disponível em: https://www.researchgate.net/profile/Jose_Aguiar6/publication/284188346_Reabilitacao_ou_Fraude_Revista_Patrimonio_n2_2014_Imprensa_NacionalDGPC_2014/links/564f5fb508ae1ef9296e968d/Reabilitacao-ou-Fraude-Revista-Patrimonio-n2-2014-Imprensa-Nacional-DGPC-2014.pdf.

Alves, J. F. (2003). O Porto oitocentista: A cidade e os espaços industriais, pp. 217–222. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/19984/2/7466000083753.pdf>.

Alves, J. F., & Dias, E. B. (2001). O Fio de Água - O Porto e as Obras Portuárias (Douro - Leixões). *Revista da Faculdade de Letras - Historia*, pp. 93–106. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/2310.pdf>.

Alves, Joaquim J. B. Ferreira. (1997). Formas Urbanas do Porto Setecentista: A Praça Intramuros. Em *História, II. Revista da Faculdade de Letras* (Vol. 14, pp. 685–700). Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/8996/2/2097.pdf>.

Alves, Joaquim J. B. Ferreira. (2008). João de Almada e Melo (1703-1786): O homem e a cidade. Em *Revista População e Sociedade* (Nº16, pp. 187–197). Porto: Centro de Estudos da População, Economia e Sociedade / Edições Afrontamento. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/20416/2/revpopsoc162008jferreiraalves000085310.pdf>.

Alves, S. (2017). Conflitos institucionais no âmbito da Capital Europeia da Cultura Porto 2001. *Finisterra*, 52(104). doi:10.18055/Finis6964

Arquivo Municipal do Porto. (1790). Planta (1790) mostrando a convexidade da Praça Nova, lado sul, desde Santo Elói até à Porta de Carros: cota D-CDT/A3-165. Disponível em: <http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/332326/fullscreen>.

Blot, Maria Luísa B. H. P. (2003). Os portos na origem dos centros urbanos: Contributo para a arqueologia das cidades marítimas e flúvio-marítimas em Portugal (Trabalhos de arqueologia). Lisboa: Ministério de Cultura, Instituto Português de Arqueologia, 28. Disponível em: <http://www.patrimoniocultural.pt/media/uploads/trabalhosdearqueologia/28/1.pdf>.

Borja, J. (1998). *Ciudadanía y espacio público*. Disponível em: <http://www.publicspace.org/es/texto-biblioteca/spa/a011-ciudadania-y-espacio-publico>.

Borja, Jordi (1998): *Ciudadanía y espacio público*. Centro de Cultura Contemporânea de Barcelona, 1998 (Urbanitems; 7). Barcelona (Urbanitems nº 7). Disponível em <http://www.publicspace.org/es/texto-biblioteca/spa/a011-ciudadania-y-espacio-publico>, acedido em 02/11/14.

Borja, Jordi; Muxi, Zaida (2000): *El espacio público, ciudad y ciudadanía*. Barcelona. Disponível em: http://sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7129/El_espacio_p%C3%BAblico,_ciudad_y_ciudadan%C3%ADa.pdf, acedido em 10/16/2014.

Botelho, Nuno Luís C. de S. (2014). Base socio económica e empresarial do Porto e sua região. *Portus: the online magazine of RETE*, XIV (27). Disponível em: <http://portusonline.org/pt/the-corporate-and-socioeconomic-base-of-porto-and-its-region/>

Branco, J. F. (2006). Uma nova metodologia para a reabilitação urbana: Uma nova oportunidade para o Centro Histórico e a Baixa do Porto. *Cidades-Comunidades e Territórios*, pp. 35–52. Disponível em: https://repositorio.iscte-iul.pt/bitstream/10071/3430/1/Cidades2006-12-13_Branco.pdf.

Brandão, Pedro (2008). *A identidade dos lugares e a sua representação colectiva. Bases de orientação para a conceção, qualificação e gestão do espaço público*. Direcção-Geral do Ordenamento do Território e Desenvolvimento Urbano. Lisboa (Política de Cidades - 3). Disponível em: http://www.dgotdu.pt/filedownload.aspx?schema=ec7b8803-b0f2-4404-b003-8fb407da00ca&channel=86AD646C-08B0-4F63-83B9-7A41EB67DD89&content_id=EACDCE07-40AB-48D3-A69C-5FBE769002AE&field=file_src&lang=pt&ver=1.

Brandão, Pedro (2014): DISEÑO URBANO E INTERDISCIPLINARIEDAD. Em *On the w@terfront* (29), pp. 58–72. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/276667>.

Briosa, João D. R. D. P. (2012). O convento dos Lóis no Porto, 1789-1798: Um processo de projecto ocorrido no contexto das transformações políticas e urbanas do final do século XVIII. Disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/jspui/bitstream/10316/20796/1/O%20Convento%20dos%20L%3%b3ios%20no%20Porto%2c%201789-1798%20-%20Jo%3%a3o%20Briosa.pdf>.

Carlos, Ana F. A. (2013). Espaço público e “nova urbanidade” no contexto do direito á cidade. Em *confins* (18). DOI: 10.4000/confins.8391.

Carvalho, Maria J. E. de. (2011) O Centro Histórico na dinamização das cidades. O Centro Histórico do Porto. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/57334/2/MJRFINAL16SET20111000145276.pdf>.

Castells, M. (1998). Espacios públicos en la sociedad informacional. *Urbanitats*, (7), 1–7. Disponível online em: http://www.cccb.org/rsc_gene/espacios_publicos_cast.pdf

Castro, Ana R. M. Ochoa de (2011). *Cidade e frente de água. Papel articulador do espaço público* (Tese de Doutorado). Universitem de Barcelona, Barcelona. Disponível em: <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/43144>.

Cearra, M. (2004). EL CAMBIO DE INFRAESTRUCTURAS Y LA REGENERACIÓN URBANA. *Rev. int. Estud. Vascos*, 49(1), 51–75. Disponível em: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/riev/49/49051075.pdf>

Cleto, J. (1998). Leixões. Pequena História de um Grande Porto. Porto de Leixões. Disponível em: <http://www.apdl.pt/historia>.

Coelho, R. (2014). Desígnios e formas do espaço público na cidade contemporânea: Notas para pensar o projeto do espaço público na construção da cidade portuguesa. Em *RIURB: Revista Ibero-americana de Urbanismo* (11), pp. 79–98. Disponível em: linha em http://www.riurb.com/n11/11_05_Coelho.pdf.

Cordeiro, J. M. L. (1996). Empresas e empresários portuenses na segunda metade do século XIX. Em *Análise Social* (136-137, pp. 313–342). Lisboa. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223394171I7sTH7ms2Vu44XL9.pdf>

Do Porto e não Só... - Blog. Plano da Cidade do Porto de 1824 de José Francisco de Paiva urbanista. Disponível em: <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/08/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos.html> , acedido em 09/21/2017.

Duarte Francisco, M. (2005). Espaço Público Urbano: Oportunidade de Identidade Urbana Participada. Em *X Colóquio Ibérico Geografia* (pp. 1–16). Disponível em: http://www.apgeo.pt/files/docs/CD_X_Coloquio_Iberico_Geografia/pdfs/053.pdf

Ferreira, N., & Rocha, M. (2013). Etapas de consolidação da paisagem urbana do Porto contemporâneo: Da programação dos Almadas ao plano de 1952. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/78025/2/101642.pdf>

Ferreira, Vitor M. (2001). Protagonismo urbano e projecto de cidade: a condição pública e patrimonial das cidades. Disponível em: <https://repositorio-iul.iscte.pt/handle/10071/3345> <https://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/3345/1/Cidades2001-2\Ferreira.pdf>.

Figueira, Jorge (2012). Nuno Portas, Hestnes Ferreira, Conceição Silva: Sobressaltos em Lisboa, anos 1960. Em *rccs* (91), pp.77 – 89. DOI: 10.4000/rccs.4166.

Garrido Martínez, J. A. (2004). El proceso de revitalización del Bilbao Metropolitano. *Rev. int. Estud. vascos*, 49(1), 23–50. Disponível em: <http://www.euskomedia.org/PDFAnlt/riev/49/49023050.pdf>

Grande, N. A cidade entre o efeito Barcelona e o efeito Bilbao. Disponível em: <http://www.revistapunkto.com/2013/04/a-cidade-entre-o-efeito-barcelona-e-o.html>, acedido em 08/10/2017

HafenCity Hamburg GmbH. HafenCity - The genesis of an idea. Disponível em: <http://www.hafencity.com/en/overview/hafencity-the-genesis-of-an-idea.html>, acedido em 07/12/2016

Hemy, C. N. (1881). Porto óleo sobre tela, 1881: (1841-1917). Disponível em: <http://lh6.ggpht.com/-KScUmKltmcl/T5BFhgMDN6I/AAAAAAAAAYiU/WUIsoTPtlpo/s1600-h/b712%25255B2%25255D.jpg>, 10/03/2014

Hoyle, B. S. (1997-1998). Cities and Ports: Concepts and issues. *VEGUETA*, (3), 263–268. Disponível em: http://www.webs.ulpgc.es/vegueta/num_ant_vegueta/downloads/03-263-278.pdf

ISCTE-IUL. (2007). *Atas do Seminário Internacional Estudos Urbanos. Vazios Úteis.* Disponível em: https://www.academia.edu/7283768/Actas_do_Semin%C3%A1rio_de_Estudos_Urbanos_Vazios_%C3%9Eteis.

Mann, R. B. (1988). Ten trends in the continuing renaissance of urban waterfronts. *Landscape and Urban Planning*, 16 (1-2), 177–199. doi:10.1016/0169-2046(88)90042-4

Manuel de Sousa. (2015). Maqueta cidade alta. Disponível em: https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/2/2f/Maqueta_cidade_medieval_3_%28Porto%29.JPG, acedido em 27/10/2017

Martins, Carlos H. M. R. (2014). *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1789-1809 Intenção Política e Razão Técnica – o Porto do Douro e a Cidade do Porto* (Tese de Doutoramento). Universidade de Coimbra, Coimbra. Disponível em: <https://estudogeral.sib.uc.pt/jspui/handle/10316/25713>

Martins, M., Ribeiro, J., Magalhães, F., & Braga, C. (2012). *Evolução da paisagem urbana: sociedade e economia: A Influência das Atividades Económicas na Organização da Cidade Medieval Portuguesa* (CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória»). Braga: CITCEM – Centro de Investigação Transdisciplinar «Cultura, Espaço e Memória». Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/19522>

Melo, A. S. (2009). *Trabalho e produção em Portugal na Idade Média. O Porto, c. 1320 – c. 1415* (Tese de Doutoramento). Universidade do Minho, Braga. Disponível em: <http://repositorium.sdum.uminho.pt/handle/1822/9896>

Mir, M. M. T. (1996). La construcción del espacio costero, siglos XIX-XX: Del mundo portuario al mundo del ocio: el caso del puerto de Barcelona, 1856-1936. Em D. Romero & A. (c.) Guimerá (Eds.), *Puertos y sistemas portuarios (siglos XVI-XX). Actas del Coloquio Internacional el Sistema Portuario Español: Madrid, 19-21 octubre, 1995* (pp. 371–392). Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas, CEDEX. Disponível em: <http://www.ub.es/geocrit/puerto.htm>, acedido em 18/08/2015

Moutinho, M. & Mateus, D. & Primo, J. (2008). Desenho urbano. Elementos de análise morfológica. *Malha Urbana. Revista Lusófona de Urbanismo*, 5, 9-28. Consultado em 20 Nov. 2012, Disponível em: <http://revistas.ulusofona.pt/index.php/malhaurbana/article/viewFile/97/63>.

Narciso, Carla Alexandra Filipe. (2008). *Espaço público: desenho, organização e poder: o caso de Barcelona* (Dissertação de Mestrado). Universidade de Lisboa - Faculdade de Letras, Lisboa. Disponível em: <http://repositorio.ul.pt/handle/10451/1736>.

Ochoa, A. R. (2005). Dinámicas de crescimento em metrópoles portuárias. Tensões a Oriente da cidade de Lisboa. *On the w@terfront*, (7), 30–41. Disponível em: <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/download/217110/293603>

Ochoa, A. R. (2007). Da azinhaga à estrada. Memória e identidade na zona Oriental de Lisboa. *On the w@terfront*, (9), 33–41. Disponível em: <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/download/218351/297441>

Ochoa, A. R. (2008). Public Art in Waterfronts. Pretext and Recontext. *On the Waterfront*, 11, 53-63. Consultado em 12 Nov. 2012, Disponível em: <http://www.ub.edu/escult/Water/water11/Water011.pdf>.

Ochoa, A. R. (2013). Arte pública e articulação com a frente de água na cidade de lisboa. Em *On the w@terfront*, (25), pp. 57–83. Disponível em: <http://raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/263778>.

Ochoa, R. (2007). Espaço público e frente de água [repensar o limite]. Em *Actas do Seminário Internacional Estudos Urbanos. Vazios Úteis* (pp. 1–13). Disponível em: http://www.academia.edu/214130/Espa%C3%A7o_p%C3%BAblico_e_frente_de_%C3%A1gua_repensar_o_limite_

OECD. (2010). HafenCity Hamburg GmbH. Em J. Huxley, D. Mountford, & G. Clark (Eds.), *Organising Local Economic Development* (pp. 359–378). OECD Publishing. Disponível em: http://www.keepeek.com/Digital-Asset-Management/oecd/urban-rural-and-regional-development/organising-local-economic-development/hafencity-hamburg-gmbh_9789264083530-20-en#page1

Oliveira, J. M. Pereira de (1981). Directrizes Várias do Desenvolvimento do Porto. Em Instituto Nacional de investigação Científica (Ed.): *Vol. IV. Revista de História, O Porto na Época Moderna* (pp. 189–191). Porto. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/6539.pdf>

Otaola, P. (2000). El Bilbao de Bilbao Ría 2000. Bidebarrieta. *Anuario de Humanidades y Ciencias Sociales de Bilbao*, (8), 73–88. Disponível em: http://bidebarrieta.com/includes/pdf/Otaola_20141201193516.pdf.

Paz, L. (2011). Public space in culture-led historic centre. Transformation projects: porto case study. *On the w@terfront*, (18), 47–65. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/249701>

Pereira, C. M. P. (2008). *Estratégias de regeneração urbana: O posicionamento do novo modelo de acção da Baixa do Porto*. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/58659/1/Resumo.pdf>.

Pinho, Isabel M. R. T. (2000). *O Mosteiro de São Bento de avé Maria do Porto. 1518/1899: uma arquitectura no século XVIII* (Dissertação de Mestrado em História de Arte). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/18483/2/000080182.pdf>

Pinto, A. J. (2009). Cohesión Territorial. Espaço público e Coesão territorial - O caso da "Rambla de La Mina". *On the w@terfront*, (12), 149–163. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/218898>

Pinto, L., & Santos Teresa. (2011). Porto, Património Mundial – A Classificação e a Intervenção.: Encontra - se o título „Porto, Património Mundial “em risco? In Rocha, Manuel Joaquim M. da (Coord.) (Ed.), *Actas do Seminário Centros Históricos: Passado e Presente. Departamento de Ciências e Técnicas do Património da Faculdade de Letras da Universidade do Porto* (pp. 221–244). Porto: Universidade do Porto / Faculdade de Letras / Departamento de Ciências e Técnicas do Património. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/9150.pdf>

Ponzini, D. (2010). *Bilbao Effects and Narrative Defects: A critical reappraisal of an Urban Rethoric*. (Sciences Po, Ed.). Paris: Sciences Po. Disponível em: <http://blogs.sciences-po.fr/recherche-villes/files/2010/08/Ponzini-Bilbao-Effects-and-Narrative-Defects.pdf>.

Queirós, J. (2007). Estratégias e discursos políticos em torno da reabilitação de centros urbanos: considerações exploratórias a partir do caso do Porto. *Sociologia, Problemas e Práticas*, (55), 91–116. Disponível em: <http://www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/spp/n55/n55a06>.

Queirós, J. (2007). Estratégias e discursos políticos em torno da reabilitação de centros urbanos: considerações exploratórias a partir do caso do Porto. Em *Sociologia, Problemas e Práticas*, (55), 91–116. Disponível em: <http://www.scielo.oces.mctes.pt/pdf/spp/n55/n55a06>.

Queirós, J. L. (2014). O Porto - A Formação da Urbe Entre o Século XII E - Século XVIII: O Porto - The urban formation between the twelfth an the eighteenth century. Em Universidad de Valladolid (Ed.), *Revista de Historia Bajomedieval y Moderna* (Número 01). Universidad de Valladolid. Disponível em: http://www5.uva.es/revistaerasmo/wp-content/uploads/downloads/2014/03/07_O-PORTO-A-FORMA%C3%87%C3%83O-DA-URBE-ENTRE-O-S%C3%89CULO-XII-E-O-S%C3%89CULO-XVIII.pdf

Ramos, Carla Susana B. dos. (1997). *A administração municipal e as vereações do Porto. De 1500 a 1504* (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/55231/2/1040TM01P000124434.pdf>

Reis, A. C. F. (2011) *Cidades criativas*: SESI-SP EDITORA. Disponível em: <http://books.google.pt/books?id=KQW1x3okvlsC>.

Ricart, Núria; Remesar, A. (2013). Reflexiones sobre el espacio público; thoughts on public space. Em *On the w@terfront* (25), 5–35. Disponível em: <http://raco.cem/index.php/Wemerfront/article/view/263776>.

Rodríguez, A. (2002). Reinventar la Ciudad: Milagros y Espejismos de la Revitalización Urbana en Bilbao. *Lan Harremanak. Rev. Relac. Laborales*, 6(I), 69–108. Disponível em: http://www.ehu.eus/ojs/index.php/Lan_Harremanak/article/viewFile/5848/5524.

Rojas, E. (2004). *Volver al centro: La recuperación de áreas urbanas centrales*: Banco Interamericano de Desarrollo. Disponível em: <https://books.google.pt/books?id=aWdncSnd078C>.

Salis, F. (2013). A planta da Rua Nova de São João da coleção de Nussane. *Revista da FLUP. Porto, IV Série / 3*, 167–182. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/11718.pdf>

Sánchez, J. M. P. (2011). *Frente ribeirinha e a cidade. Equipamentos públicos culturais como solução de conexão e regeneração* (Dissertação de Mestrado). Universidade Técnica de Lisboa, Lisboa. Disponível em: <http://www.repository.utl.pt/handle/10400.5/4040>

Serra, E. M. (2011). Bilbao: Crisis y oportunidades. Em *I Jornadas sobre urbanismo en el norte de España* (pp. 1–61). Disponível em: <http://dadun.unav.edu/bitstream/10171/18660/1/Urbanismo%20en%20Bilbao.pdf>

Serra, E. M. (2011a). La revitalización del área metropolitana de bilbao: La gestión de Bilbao Ría 2000, aspectos territoriales. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (55), 35–57. Disponível em: <https://dialnet.unirioja.es/servlet/citart?info=link&codigo=3606457&orden=312859>.

Silva, F. R. d. (2003). Espaços Urbanos que construíram a Modernidade. Em V. O. Jorge (Ed.), *Arquitectando espaços. Da natureza à metapolis* (pp. 207–216). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/7465.pdf>

Silva, Marco M. R. da. (2013). *Eco-bairros. Análise de casos internacionais e recomendações para o contexto nacional* (Dissertação de Mestrado). Faculdade de Ciências e Tecnologia, Lisboa. Disponível em: http://run.unl.pt/bitstream/10362/10461/1/Silva_2013.pdf

Silva, Mariana G. P. A. (2012b). *O Modelo Barcelona de Espaço Público e Desenho Urbano: o Espaço Público na inserção de novos Equipamentos Culturais. O caso da Praça dels Àngels e da Praça Joan Coromines* (Dissertação de Mestrado). Universidade de Lisboa - Instituto Superior Técnico, Lisboa. Disponível em: <https://fenix.tecnico.ulisboa.pt/downloadFile/395144235437/Espaco%20publico%20na%20relacao%20com%20Equipamentos%20Urbanos%20-%20Mariana%20Silva.pdf>.

Silva, Mariana G. P. A. (Agosto/2012). *O Modelo Barcelona de Espaço Público e Desenho Urbano: o Espaço Público na inserção de novos Equipamentos Culturais. O caso da Praça dels Àngels e da Praça Joan Coromines* (Dissertação de Mestrado). Universitat de Barcelona, Barcelona. Disponível em: <http://diposit.ub.edu/dspace/handle/2445/29043>.

Sisti, Claudia (2009). Tiempo y discurso. Espaço público, tempo e espaço de uma mudança: Lisboa e Barcelona. *On the w@terfront* (12), 11–21. Disponível em: <http://www.raco.cat/index.php/Waterfront/article/view/218822>

Tavares, R. (2004). *RECENTROCIDADE: Memória e Refundação Urbana. O Centro Histórico do Porto - O caso do Plano do Centro Cívico do Porto (1916)* de Barry Parker, Arquitecto. Em V. O. Jorge (Ed.), *Conservar para quê?* (pp. 261–274). Porto: Universidade do Porto - Faculdade de Letras / Departamento de Ciências e Técnicas do Património. Disponível em: <http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/10057.pdf>

Tavares, R. (2013). *Recentrocidade. Memória e refundação urbana: Território. Cidade. Arquitetura*. Porto: [Edição do Autor]. Disponível em: <http://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/70355/2/tesedoutruitavaresrecentrocidade000216588.pdf>.

Tavares, Rui F. de J.B. (2013): *Recentrocidade. Memória e refundação urbana. Território, Cidade, Arquitetura* (Tese de Doutoramento), Porto. Disponível em: <http://www.google.pt/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0CCMQFjAAurl=http%3A%2F%2Frepositorio-aberto.up.pt%2Fbitstream%2F10216%2F70355%2F2%2Ftesedoutruitavaresrecentrocidade000216588.pdf&ei=qVJGVMCHH4LxaJPXgcAJ&usg=AFQjCNGbjxYXJpFxPtWhRrTLnenb3HXsRg&bvm=bv.77880786,d.d2s&cad=rja>.

Teixeira, H. R. L. (2010). *Porto, 1114 – 1518: A Construção da Cidade Medieval* (Dissertação de Mestrado em História Medieval e do Renascimento). Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto. Disponível em: <http://goo.gl/2f1Mg>.

Teixeira, H. R. L. (2010a). *PORTO, 1114 - 1518: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE MEDIEVAL*. Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/1558027_orig.jpg.

Teixeira, H. R. L. (2010b). *PORTO, 1114 - 1518: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE MEDIEVAL*. Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/1556880_orig.jpg.

Teixeira, H. R. L. (2010c). PORTO, 1114 - 1518: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE MEDIEVAL. Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/7969725_orig.jpg

[g](#)

Teixeira, H. R. L. (2010d). PORTO, 1114 - 1518: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE MEDIEVAL. Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/7698717_orig.jpg

[g](#)

Teixeira, H. R. L. (2010e). PORTO, 1114 - 1518: A CONSTRUÇÃO DA CIDADE MEDIEVAL). Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/4190477_orig.jpg

[g](#)

Teixeira, H. R. L. (2010f). Esquema urbano da cidade em 1114 e 1234. Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/1037851_orig.jpg

[g](#)

Teixeira, H. R. L. (2010g). Esquema urbano da cidade no início do séc. XII. Disponível em: http://www.portopatrimoniomundial.com/uploads/7/5/5/5/7555524/9743708_orig.jpg

[g](#)

Teixeira, M. C. (2009). O Património Urbano dos Países de Língua Portuguesa-portuguesa: Raízes e Manifestações de um Património Comum. Em *Anais III Simpósio Luso-Brasileiro de Cartografia Histórica. Centro de Referência em Cartografia Histórica da Universidade Federal de Minas Gerais*. Ouro Preto-Minas Gerais. Disponível em: https://www.ufmg.br/rededemuseus/crch/teixeira_o-patrimonio-urbano-dos-paises-de-lingua-portuguesa.pdf , acedido em 06/10/15

Teixeira, M. C. (s.d.). Urbanismo Português, a síntese de diferentes concepções de espaço. Disponível em: <http://revistas.ceurban.com>, acedido em 06/09/09

Vale, C. P. d., Figueiredo, R., & Tavares, R. (2013). *Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Memória, Realidade e Permanência*. Porto: Porto Vivo, SRU. Disponível em:

http://www.portovivosru.pt/1avenida/fileManager/pdf/Livro2_1Avenida_PT_Final.pdf

Vázquez, I. B. (1992). Crescimento urbano e suburbanização no Grande Porto: uma perspectiva relacional. *Análise Social*, 1992/vol. xxvii (115) (1. °), 191–205. Disponível em: <http://analisesocial.ics.ul.pt/documentos/1223049517J4dYP4dp0Sv66SE2.pdf>,
acedido em 21/10/2017.

Vincenti, T. (2012). As frentes de água da cidade portuguesa: O sistema do espaço público das Marginais do Grande Porto. Em Pinto da Silva, Madalena (Ed.), *EURAU12 Porto. Espaço Público e Cidade Contemporâneo. Actas do 6º European Symposium on Research in Architecture and Urban Design* (pp. 1–12). Porto: FAUP. Disponível em: <http://eurau12.arq.up.pt/sites/default/files/665.pdf>

ANEXOS

ANEXO 1 - CARTOGRAFIA

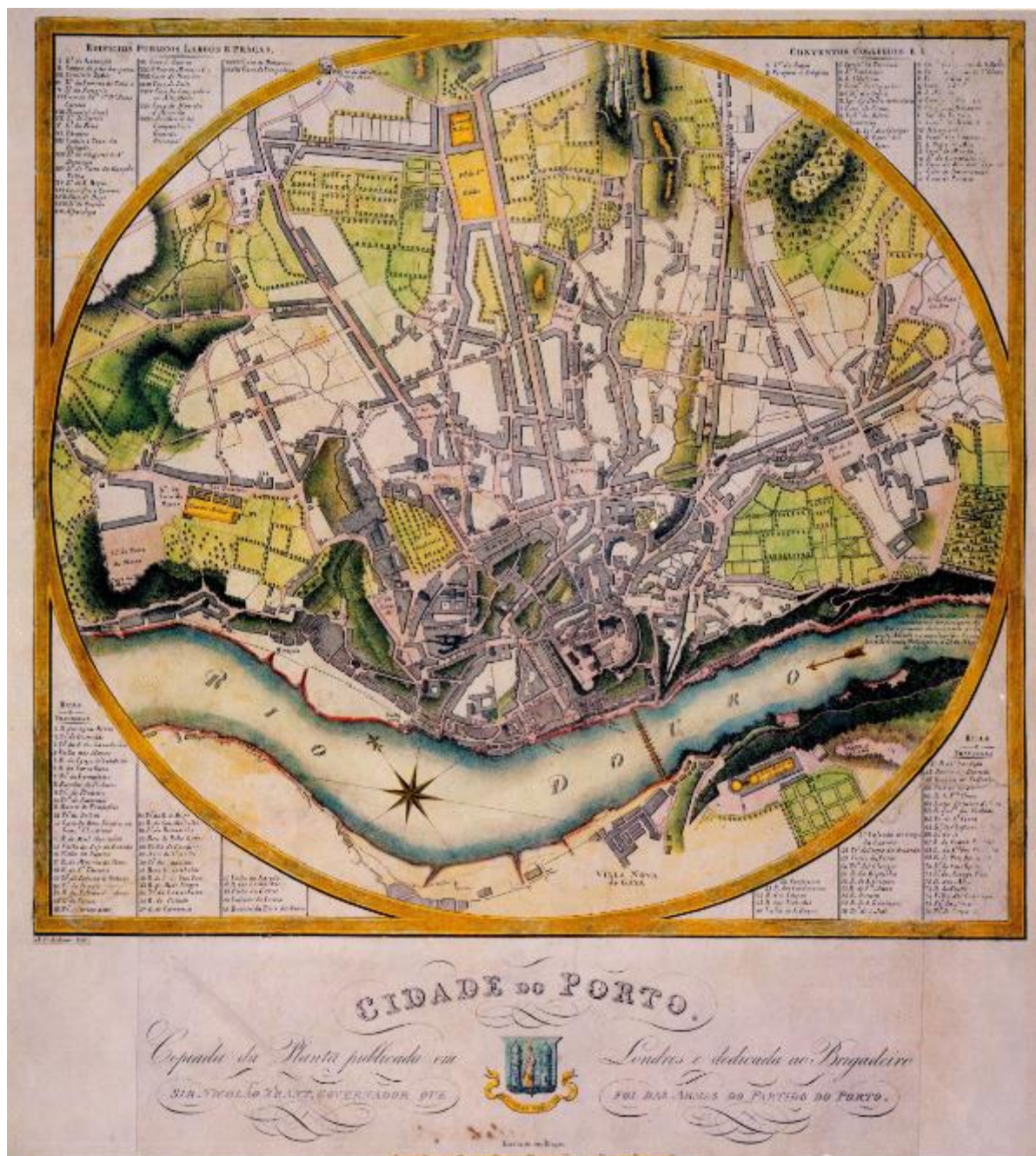


Figura 83 - Planta da cidade do Porto de 1813, por George Balck - Fonte: AHMP



Figura 84 - Plano da Cidade do Porto de 1824, por José Francisco de Paiva - Fonte: AHMP



Figura 85 - Planta da Cidade do Porot em 1833 - W. B. Clarke - Fonte: AHMP



Figura 86 - Planta Topográfica da Cidade do Porto em 1839, por Joaquim da Costa Lima (Sampaio) - Fonte: AHMP



Figura 87 - Planta da Cidade do Porto de 1865 por Frederico Perry Vidal - Fonte: BNP



Figura 88 – Extrato da Carta Topográfica da cidade do Porto em 1892 de Telles Ferreira - Fonte: AHMP



Figura 89 - Planta da Cidade do Porto 1903 – STCMP - Fonte: AHMP



Figura 91 – Extracto da Planta Cartográfica da década de 1940 - Fonte: CMP

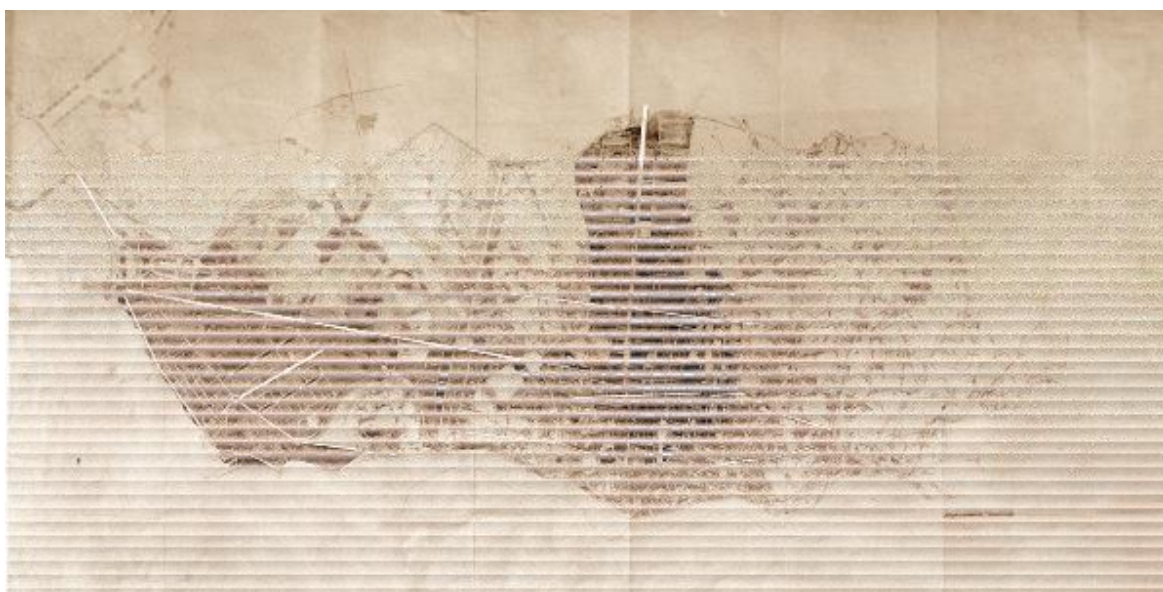


Figura 90 – Planta da Cidade do Porto 1940 -1942 – Fonte: AHMP



Figura 92 – Extrato da Planta da Cidade do Porto 1941-1951 – Fonte: AHMP



Figura 93 - Fotoplano de 1958 - Fonte: AHMP



Figura 94 – Extrato da Planta Cartográfica da década de 1960 - Fonte: AHMP



Figura 95 – Extrato da Planta Cartográfica de 1979 - Fonte: CMP

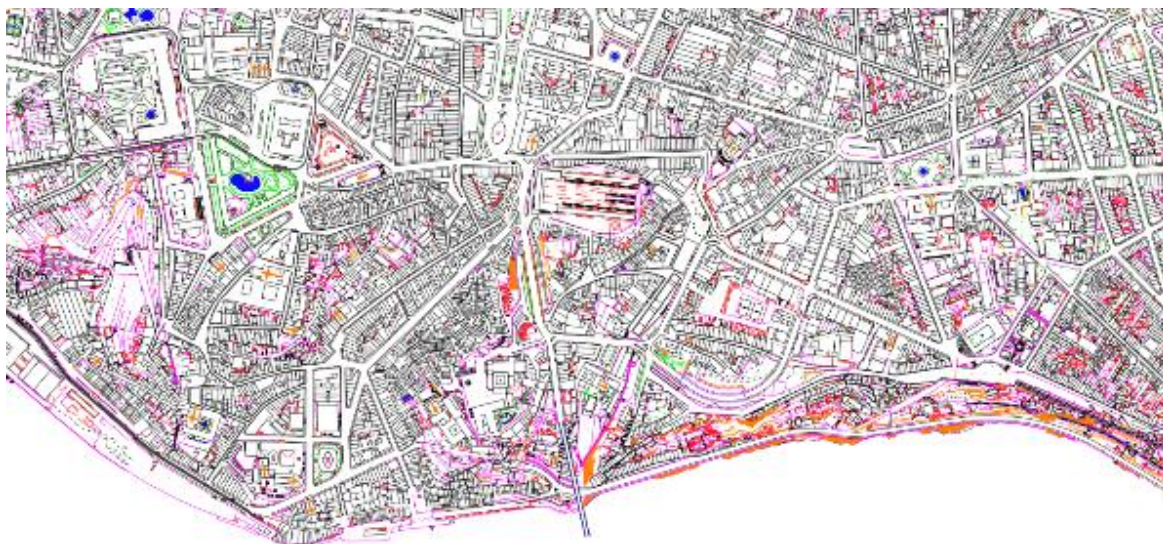


Figura 96 - Extrato da Planta Cartográfica de 1998 - Fonte: CMP



Figura 97 - Extrato da Planta Cartográfica mais actual (2015) - Fonte: CMP

