Carlos Manuel dos Santos Vieira

Arquitetura e Turismo –
Espaço público na cidade do Porto

Trabalho realizado sob orientação do

Professor Doutor Arquiteto
Vítor Manuel Araújo de Oliveira

Outubro 2021

Carlos Santos **Arquitetura e Turismo – Espaço público na cidade do Porto**

ULP | 2021

www.ulp.pt

UNIVERSIDADE
LUSÓFONA
DO PORTO

Carlos Manuel dos Santos Vieira

Arquitetura e Turismo –
Espaço público na cidade do Porto

Dissertação de Mestrado em Arquitetura

Dissertação defendida em provas públicas na Universidade Lusófona do Porto no dia 18/10/2021
perante o júri seguinte:
Presidente: Prof. Doutor Pedro Cândido Almeida de Eça Ramalho
Arguente: Prof.ª Doutora Ligia Paula Simões Esteves Nunes Pereira da Silva
Orientador: Prof. Doutor Arquiteto Vítor Manuel Araújo de Oliveira

Outubro 2021

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

AGRADECIMENTOS

Finalizada uma etapa particularmente importante da minha vida, não poderia deixar de expressar o meu profundo agradecimento a todos aqueles que me apoiaram nesta longa caminhada e contribuíram para a realização deste trabalho.

Em primeiro lugar, o maior agradecimento é endereçado ao meu orientador, Professor Doutor Arquiteto Vítor Manuel Araújo de Oliveira por todo o apoio e interesse sobre as temáticas abordadas, bem como, as críticas muito construtivas e o sentido prático que permitiram orientar-me da melhor forma para a conclusão deste trabalho. Quero expressar a minha gratidão por corrigir-me sempre que necessário sem nunca me desmotivar.

Pretendo agradecer, igualmente, aos meus pais e irmãos pelo apoio incondicional que me deram e pela inabalável confiança que sempre depositaram nas minhas capacidades.

Agradeço também aos meus familiares mais diretos, especialmente, à minha avó Ana, aos meus tios Susana e Leonel e aos meus primos por todo o ânimo que me deram durante todo o meu percurso universitário.

Um agradecimento especial ao meu amigo e companheiro Rui Gabriel Veloso por todo o auxílio prestado e pelo incentivo constante ao longo do meu percurso académico, como também, na verificação do conteúdo semântico e gramatical da dissertação.

Por último, mas não menos importante, agradeço aos meus amigos, especialmente, à Ana Pinto, ao Carlos Teixeira, à Cidália de Sá e à Joana Oliveira, como também, aos colegas de curso e a todos os professores que me transmitiram o seu conhecimentos ao longo dos últimos cinco anos.

RESUMO

Esta dissertação aborda a relação entre arquitetura e turismo, tomando como caso de estudo a cidade do Porto.

Numa primeira fase, o enfoque é colocado na história da cidade do Porto ao longo do tempo, com especial destaque para a zona outrora delimitada pelas duas muralhas da cidade, desde a sua origem até às constantes modificações de que foram alvo.

Posteriormente, são identificadas algumas construções de grande relevância no interior da zona muralhada que conferiram um forte impacto em todo o desenvolvimento do centro histórico da cidade. A forma urbana e a localização privilegiada junto ao Rio Douro, sustentaram o desenvolvimento da área tornando-a muito apelativa para residentes, trabalhadores e visitantes.

Na última fase deste estudo, é abordada a relação existente entre as áreas da arquitetura e do turismo, com uma breve introdução sobre esta última e com a identificação dos vários impactos, positivos e negativos, sobre o Porto, sobretudo, devido à requalificação urbana da cidade e à adaptação da cidade e aos turistas.

Por fim, de modo a fundamentar as considerações sobre esta ligação entre as duas áreas, é apresentado um inquérito realizado a habitantes da cidade e/ou profissionais do setor do turismo, com o objetivo de recolher uma opinião mais alargada sobre o desenvolvimento turístico e respetivos impactos na cidade.

Palavras-chave: arquitetura; turismo; Porto; centro histórico; forma urbana.

ABSTRACT

This dissertation addresses the relation between architecture and tourism, taking Porto as case study.

Firstly, the focus is on the history of Porto over time, with special emphasis on the area surrounded by the two city walls, from their origins to the constant changes it has suffered.

Secondly, some relevant constructions within the walled area, with a strong impact on the development of historical centre are identified. The urban form and the privileged location near the Douro River, supported the development of the area making it very appealing to residents, workers and visitors.

Thirdly, the relationship between architecture and tourism is addressed including a brief introduction to the latter and the identification of the positive and negative impacts on Porto, mainly in terms of urban requalification and adaption to tourists.

Finally, in order to support the considerations about this relation between the two areas, a survey is carried out, among city residents and tourism industry's professionals, aiming at collecting wider opinion on tourism development and its impacts on the city.

Keywords: architecture; tourism; Porto; historical centre; urban form.

ÍNDICE

AGRADECIMENTOS……...……...iii
RESUMO……...…….…..v
ABSTRACT…….....vii
ÍNDICE DE FIGURAS…….....xi
ÍNDICE DE TABELAS……...……xii

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO……...…….……...…15

CAPÍTULO II –AS ORIGENS DA CIDADE…….……...……...……..…….19
2.1 A primeira muralha……...…….……..…..20
2.2 A segunda muralha……...…….……..…...22

CAPÍTULO III – O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO URBANO…….……27
3.1 Evolução e Atualidade…….…….28

CAPÍTULO IV –
O TURISMO E UM NOVA DEFINIÇÃO URBANA E ARQUITETÓNICA……41
4.1 Introdução ao Turismo……...……...……..…..42
4.2 Turismo na cidade do Porto……...…….……..46
4.3 A evolução da cidade com o Turismo……..…….……47
4.4 Introdução ao Inquérito……...……..…….…...52

CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS…….…….……...…57

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFIAS……...……...……..……61

ANEXOS……...……...……..……..63

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1: Cidade do Porto – Muralhas medievais do Porto.
Fonte: A cidade Medieval - Centro Histórico do Porto Património Mundial (portopatrimoniomundial.com).

Figura 2 : Localização das quatro portas da muralha primitiva e localização aproximada da Casa N.º 5 da Rua de D. Hugo.
Fonte: http://portoarc.blogspot.pt/2012/06/.

Figura 3: Escritura do recibo de 7250 libras pagas pelo concelho do Porto ao pedreiro Fernão Garcia pelo seu trabalho nas obras da muralha.
Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figura 4 : Postigo dos Banhos. Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figura 5: Planta topográfica do muro da cidade no Cais da Ribeira.
Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figura 6: Rua das Flores. Fonte: Google Earth.

Figura 7 : Locais onde se encontraram troços da muralha romana. 1. Largo do Colégio e Rua de Santana, 2. Largo de Penaventosa, 3. Rua de Penaventosa, 4. Quarteirão da Bainharia, 5. Casa N.º 5 da Rua de D. Hugo.
Fonte: Centro Histórico do Porto Património Mundial (portopatrimoniomundial.com).

Figura 8: Maquete da cidade do Porto medieval.
Fonte: www.portopatrimoniomundial.com/a-cidade-medieval.html

Figura 9: O Porto dentro da Muralha Fernandina. Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figura 10: Largo de São Domingos. Fonte: Google Imagens.

Figura 11: Rua Mouzinho da Silveira e Rua das Flores nos inícios do século XX.
Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figuras 12: Fotografias dos finais do século XIX, início do século XX.
Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figuras 13: Fotografias de 2021. Fonte: Arquivo Autor.

Figuras 14: Demolições do Postigo dos Banhos no cais da Ribeira.
Fonte: Arquivo Municipal do Porto.

Figuras 15: Casas n.º 55 à esquerda e n.º 59 à direita na Rua da Reboleira.
Fonte: Google Imagens.
Figura 16: Planta de demolições em 1930.
Fonte**:** Dissertação de Silvia Ferreira, FAUP, 2012.
Figura 17: Planta de demolições em 1948.
Fonte**:** Dissertação de Silvia Ferreira, FAUP, 2012.
Figura 18: Entrada Rua do Corpo antes das demolições.
Fonte**:** Arquivo Municipal do Porto.
Figura 19: Vista das demolições. Fonte**:** Arquivo Municipal do Porto.
Figura 20: Planta tipo - Quarteirão no cais da Ribeira.
Fonte**:** Livro Francisco Barata Fernandes.
Figura 21: Alçado tipo da habitação burguesa.
Fonte**:** Livro Francisco Barata Fernandes.
Figura 22: Fotografia de habitações burguesas.
Fonte: Livro Francisco Barata Fernandes.
Figura 23: Fotografia do Cais da Ribeira no século XXI.
Fonte: Google Imagens.
Figura 24: Vista aérea da cidade do Porto.
Fonte: A Cidade Surpreendente, blog de Carlos Romão.
Figura 25 : Turistas de visita ao Porto. Fonte: Arquivo Autor
Figura 26: Implantação, Cortes, plantas e alçados do demolido (amarelo) / construído (vermelho), consultado na Dissertação de Mestrado, *Reconversão da habitação burguesa portuense*, de Rita Gomes, Porto, 2014.

ÍNDICE DE TABELAS

Tabela 1: Impactos físicos-ecológicos do turismo urbano. Fonte: CE (2002); Dumont et al. (2005).
Tabela 2: Impactos sociodemográficos do turismo urbano. Fonte: CE (2002); Dumont et al. (2005).
Tabela 3: Impactos político-económicos do turismo urbano. Fonte: CE (2002); Dumont et al. (2005).

CAPÍTULO I – INTRODUÇÃO

A presente dissertação, no âmbito do curso de Mestrado Integrado em Arquitetura da Universidade Lusófona do Porto, constitui o resultado da análise territorial da cidade do Porto, mais concretamente, do seu centro histórico, e contou com a orientação e o apoio do Professor Doutor Vítor Manuel Araújo de Oliveira.

Debruçada sobre o Rio Douro, a cidade do Porto desenvolveu-se durante a Idade Média. Um dos aspetos mais significativos do centro histórico da cidade é o seu enquadramento paisagístico, resultado da harmonia entre território e forma urbana. Esta simbiose contribuiu para a classificação da cidade como Património Mundial da UNESCO no ano de 1996.

O interesse por este tema surgiu ao longo do meu percurso académico, sobretudo, por ter escolhido esta cidade para desenvolver a minha aprendizagem. A frequência diária da cidade despertou o meu interesse em explorar e saber um pouco mais sobre o seu centro histórico, bem como, em apreciar a sua qualidade paisagística, arquitetónica e cultural.

O facto de conhecer um pouco sobre a cidade em resultado de visitas anteriores e de opiniões daqueles que a frequentavam, motivou-me a explorar as suas forças e fragilidades, nomeadamente, toda a evolução arquitetónica no seu enquadramento morfológico e urbano e, numa etapa posterior, a compreender os impactos da atividade turística (crescente, até ao inicio da pandemia de Covid-19) no dia-a-dia da cidade.

Desta forma, a realização deste estudo também me permitiu compreender o porquê da cidade ter perdido alguma da sua identidade e, até mesmo, algum património cultural, devido à priorização da atividade económica como resultado da evolução turística.

Os parágrafos seguintes descrevem o conteúdo da dissertação.

Relativamente às temáticas da arquitetura e do turismo, identificam-se as ligações existentes entre as duas áreas; a importância da arquitetura para uma das atividades económicas de maior relevância em Portugal, destacando-se a adaptação e o desenvolvimento urbano da cidade do Porto com o objetivo de a tornar mais atrativa, sem menosprezar as suas origens históricas e culturais e o contexto socioeconómico onde se insere.

Destaca-se a relevância de alguns temas pertinentes na nova definição urbana e arquitetónica da cidade, ou seja, é colocado um enfoque no espaço público da cidade (incluindo espaços de permanência e circulação) e dos edifícios singulares e comuns (maioritariamente residenciais).

Identificam-se alguns locais que são parte da nova definição urbana e arquitetónica da cidade do Porto e que podem ser considerados como diferenciadores numa oferta turística que se quer cada vez mais versátil; isto é, apesar das arquiteturas monumentais (edifícios singulares) determinarem as vontades do turista comum, é importante adaptar essa procura às necessidades da sociedade, idealizando locais, como por exemplo, a zona Ribeirinha, as principais ruas e praças do centro histórico da cidade, entre outros.

A opinião dos portuenses, tanto os que vivem na cidade como os que a frequentam por questões profissionais, é considerada através da realização de um inquérito com o objetivo de recolher as suas apreciações e alguns comentários sobre a evolução turística e os impactos positivos e negativos na cidade do Porto. Na generalidade, os inquiridos destacaram o desenvolvimento, o 'embelezamento' dos edificados, e a ideia de uma cidade renascida.

Em termos de objetivos, este estudo pretende identificar os impactos que estão associados a uma intervenção urbana, numa leitura que deve considerar a essência da cidade, quer do ponto de vista cultural, quer do ponto de vista arquitetónico.

Em primeiro lugar, importa perceber o papel das muralhas do Porto, começando assim por um breve enquadramento histórico, clarificando a sua importância enquanto elemento defensivo e enquanto limite da área construída, identificando de seguida as razões que levaram à sua progressiva demolição ao longo do tempo.

Seguidamente, aborda-se a área do turismo, começando por uma introdução teórica ao tema, seguindo-se uma análise centrada no centro histórico da cidade do Porto. Desta forma, procuram-se identificar as problemáticas de intervenção que surgem durante a reabilitação da cidade considerando impactos positivos e negativos.

CAPÍTULO II – AS ORIGENS DA CIDADE

2.1 A primeira muralha

A primitiva ocupação humana da cidade do Porto num lugar elevado na margem norte do Rio Douro surge no final da designada Idade do Bronze – período conhecido pelo desenvolvimento de ferramentas e utensílios feitos com recurso a esta matéria-prima – por volta do século VIII a.C. No entanto, a 'formalização' da cidade do Porto surge apenas em 1123 com a atribuição do 'foral'.

A cidade contida pela primeira muralha (românica; a chamada Muralha Primitiva do Morro da Sé) ocupava apenas uma pequena área com cerca de 3,5 hectares como exemplificado, na página seguinte, na linha a vermelho na figura 1. Esta muralha tinha quatro portas, sendo estas, "Vandoma" que era a porta principal a nascente do burgo entre o Largo da Sé e a rua Chã, "São Sebastião", "Santa Ana" ou "Arco de Santa Ana" e a porta das "Mentiras". Construída no século VI, a muralha incluía uma catedral, um edifício residencial para o Clero, um pequeno mercado e um conjunto de pequenas casas, sendo que, no exterior dessa fortificação, o território era, essencialmente, usado para atividades agrícolas [1].

No interior da muralha encontrava-se a rua mais importante à data, a Rua D. Hugo com uma dimensão algo irregular, e com cerca de 300 metros de extensão. A rua era composta por 20 parcelas diferentes com várias frentes de dimensões entre os 3,5 e os 30 metros, onde era igualmente visível a diversidade de edifícios. Quanto a estes, eram compostos de um a quatro pisos embora a maioria apresentasse apenas dois, com especial destaque para a atualmente denominada Casa Museu Guerra Junqueiro, desenhada pelo arquiteto Nicolau Nasoni que incluía um generoso jardim, e para a casa mais antiga da cidade do Porto datada do século XIV que apresentava duas frentes, uma das quais virada para a rua D. Hugo. De acordo com um levantamento do Porto Vivo SRU, prévio à sua intervenção, apenas 75% dos edifícios tinham um estado de conservação razoável [2].

[1] OLIVEIRA, Vítor (2014) The urban form of Porto, *U+D Urbanform and Design 2*, 10-19.
[2] OLIVEIRA, Vítor (2014) The urban form of Porto, *U+D Urbanform and Design 2*, 10-19.

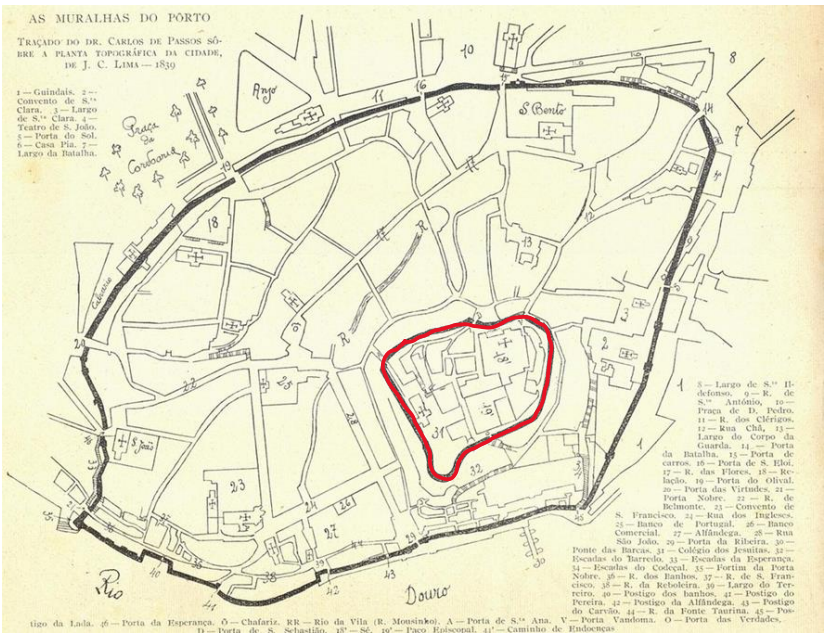


Figura 1 : Cidade do Porto – Muralhas medievais do Porto.

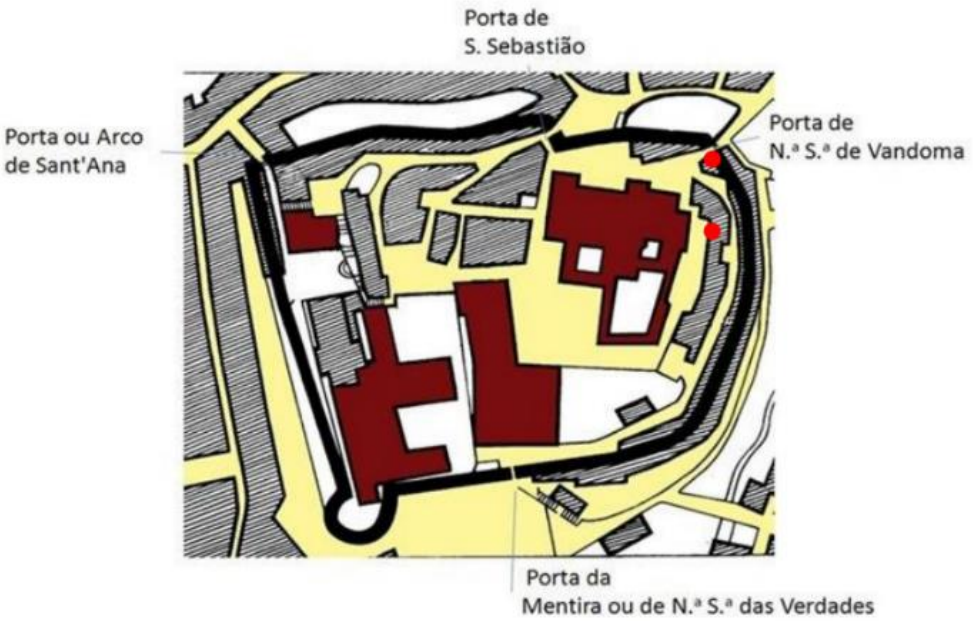


Figura 2 : Localização das quatro portas da muralha primitiva e localização aproximada da Casa N.º 5 da Rua de D. Hugo.

2.2 A segunda muralha

A Cerca Primitiva do Morro da Sé não oferecia as condições de defesa necessárias à época e, em consequência disso, a mesma foi alvo de inúmeras invasões. Devido a estes ataques, D. Moninho Viegas – capitão da Armada dos Gascões – contou com a ajuda dos irmãos e de D. Nonego – bispo da "Vandoma" – para construir os muros da segunda muralha, o que apenas se concretizou 175 anos depois da destruição da primeira Cerca.

Em 1335, o Porto foi invadido por um exército castelhano e também sofria constantes ameaças por parte de piratas que entravam pela Ribeira de Massarelos. As obras para ampliar as muralhas e, consequentemente, a proteção da Cerca, começaram em 1336 mas nem D. Afonso IV, nem o seu filho D. Pedro I, conseguiram concluí-las. Dessa forma, 31 anos depois do início da obra, o Rei D. Fernando chegou ao trono e encontrou-a ainda muito atrasada. Com apenas 22 anos de idade, D. Fernando ordenou, de imediato, o recomeço das obras. Para que isso se concretizasse, contou com as ofertas monetárias dos moradores da cidade e do cofre da Câmara, sendo que, todos os habitantes da cidade contribuíram (foram obrigados a pagar impostos ou a trabalhar na construção caso não tivessem posses suficientes). Em 1376, a ampliação da muralha ficou concluída e os portuenses atribuíram-lhe o nome de "Muralha Fernandina" [3].

A nova muralha media quase 3000 passos de comprimento, ou seja, cerca de 2500 metros, e cerca de 30 pés de altura, isto é, aproximadamente 10 metros. A muralha estava guarnecida de parapeitos interiores, como exteriores reforçados por numerosas torres quadradas cuja altura variava entre os 14 e os 21 metros. A muralha possuía dezoito portas e postigos [4].

[3] FARIA, Miguel Bonifácio de Pinho – Princípios de ação para a revalorização das capelas da Muralha Fernandina do centro histórico do Porto, ESG, 2014.
[4] A Cidade Surpreendente, blog de Carlos Romão.

Figura 3: Escritura do recibo de 7250 libras pagas pelo concelho do Porto ao pedreiro Fernão Garcia pelo seu trabalho nas obras da muralha.

O seu traçado seguia pela margem ribeirinha do Douro até ao limite com Miragaia, subia pelo Caminho Novo e São João Novo até ao cimo do Morro do Olival onde, posteriormente, tomava a direção leste passando junto às hortas do bispo e continuava para a Rua de Cimo de Vila, onde existia a Porta de Cimo de Vila. Por fim, a nascente, contornava os morros da Cividade e da Sé e descia pela escarpa dos Guindais até à Ribeira, próximo da saída do tabuleiro inferior da atual Ponte Luís I [5]. A subir pela margem do rio Douro, iniciava-se junto às escadas do Codeçal e, lá no alto, era visível a grande torre erguida sobre a porta "Postigo do Carvalho" construída ao lado do Convento de Santa Clara. Esta porta conheceu várias mudanças de nome, entre as quais, "Porta de Santo António do Penedo" e "Porta do Sol", tendo sido com esta última designação, reedificada em 1768 e destruída poucos anos depois por José de Almada e Melo com o objetivo de erguer uma nova porta em 1774. No âmbito de um plano de remodelação urbanístico, a Câmara Municipal destruiu definitivamente a porta no ano de 1875. A muralha passava junto da Igreja de Nossa Senhora da Batalha até à Porta de Cima de Vila e depois começava a descer ao longo da Calçada da Teresa (atual Rua da Madeira) até à atual estação ferroviária de São Bento. Aqui, existia a Porta dos Carros que foi construída 145 anos depois da conclusão da Muralha Fernandina. Esta porta foi aberta por António Corrêa em virtude da necessidade de escoar o trânsito que então começou a sentir-se devido à existência, unicamente, da Porta de Santo Elói que se localizava entre a Batalha e a Igreja dos Clérigos, mais concretamente na atual Rua dos Caldeireiros. Em 1827, a Câmara ordenou a demolição desta porta, sendo que, apenas restou uma torre destruída, posteriormente, em 1894.

[5] A Cidade Surpreendente, blog de Carlos Romão.

A muralha seguia da Porta dos Carros até à Porta de Santo Elói, em frente à Rua do Almada. Em seguida, a muralha começava a subir pela Calçada da Natividade (atual Rua dos Clérigos), onde existia a Porta do Olival, construída em meados do século XIV. A Porta do Olival era uma das mais importantes para quem vinha do norte, sendo a entrada principal no burgo medieval. Do Campo da Cordoaria (atual Campo dos Mártires da Pátria), a muralha passava pela Igreja de São José das Taipas e descia em direção ao rio pelo lado da Rua do Calvário. Aqui, ficavam situadas a Porta das Virtudes e a Porta da Esperança, ao descer no caminho para o rio. Entretanto, existia o "Postigo da Praia" junto à margem do Rio Douro. Em 1522, foi-lhe atribuído por António Corrêa, o nome de "Porta Nova" ou "Porta Nobre", pois era uma das principais portas da cidade, acolhendo bispos e governadores. No entanto, a Câmara destruiu-a em 1872 para a construção da Rua da Alfândega, do túnel e da estação ferroviária que levava as mercadorias até a Estação de Campanhã. Na margem do rio, a população comunicava através dos vários postigos, o dos Banhos, o da Lingueta, do Terreirinho, do Carvão, do Peixe, da Ribeira, do Pelourinho e da Forca [6].

Figura 4 : Postigo dos Banhos.

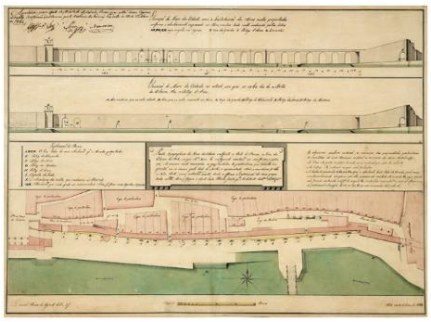


Figura 5: Planta topográfica do muro da cidade no Cais da Ribeira.

[6] ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira, *O Porto na época dos Almadas*: Arquitetura, Obras Públicas, vol. I., Porto, 1988.

Através do Postigo do Carvão era feita a ligação da Rua da Fonte Taurina ao cais e, por aí, entrava o combustível que abastecia toda a cidade [7]. A muralha chegava assim ao fim, junto às escadas do Codeçal; estas com mais de 400 degraus ligam, até aos dias de hoje, a zona da Sé à Ribeira. Os famosos vinhos, uma das várias razões pela qual a cidade é conhecida, tiveram um grande impulso no século XVIII, durante a época dourada do Porto. A cidade sofreu grandes alterações, nomeadamente, económicas, devido, em grande parte, ao desenvolvimento da indústria vitivinícola, como também, às construções de novas ruas e algumas melhorias na própria muralha. Uma dessas novas ruas foi a Rua das Flores que, em termos morfológicos, é diferente da Rua D. Hugo (comparando as principais ruas das duas áreas muralhadas). Esta rua começou a ser construída em 1521 e liga duas praças existentes: o Largo de S. Domingos e a Praça de S. Bento da Avé Maria; esta última incluía uma das portas da muralha. Inicialmente, a rua era dividida em duas partes com nomes diferentes, ou seja, Rua das Flores na parte poente e Rua dos Canos na parte nascente. Com 350 metros de comprimento e 9 metros de largura, a rua era constituída por 100 parcelas, sendo que, a atual estrutura manteve a sua originalidade até aos dias de hoje. Relativamente às frentes das parcelas, verifica-se uma menor diversidade comparativamente com a Rua de D. Hugo; no entanto, existe também alguma variedade. De um modo geral, as frentes das parcelas são mais largas na Rua das Flores do que na Rua dos Canos. Desta forma, o que distingue a Rua das Flores da Rua de D. Hugo é a variedade de tipos de edificados pois a cércea dos edifícios é mais elevada do que no interior da muralha românica, variando entre dois a seis pisos [8].

Figura 6: Rua das Flores.

[7] FARIA, Miguel Bonifácio de Pinho – Princípios de ação para a revalorização das capelas da Muralha Fernandina do centro histórico do Porto, ESG, 2014.
[8] OLIVEIRA, Vítor (2014). *A forma urbana do Porto*. n.02, Centro de Investigação do Território, Transporte e Ambiente, Faculdade da Engenharia Universidade do Porto, Porto.

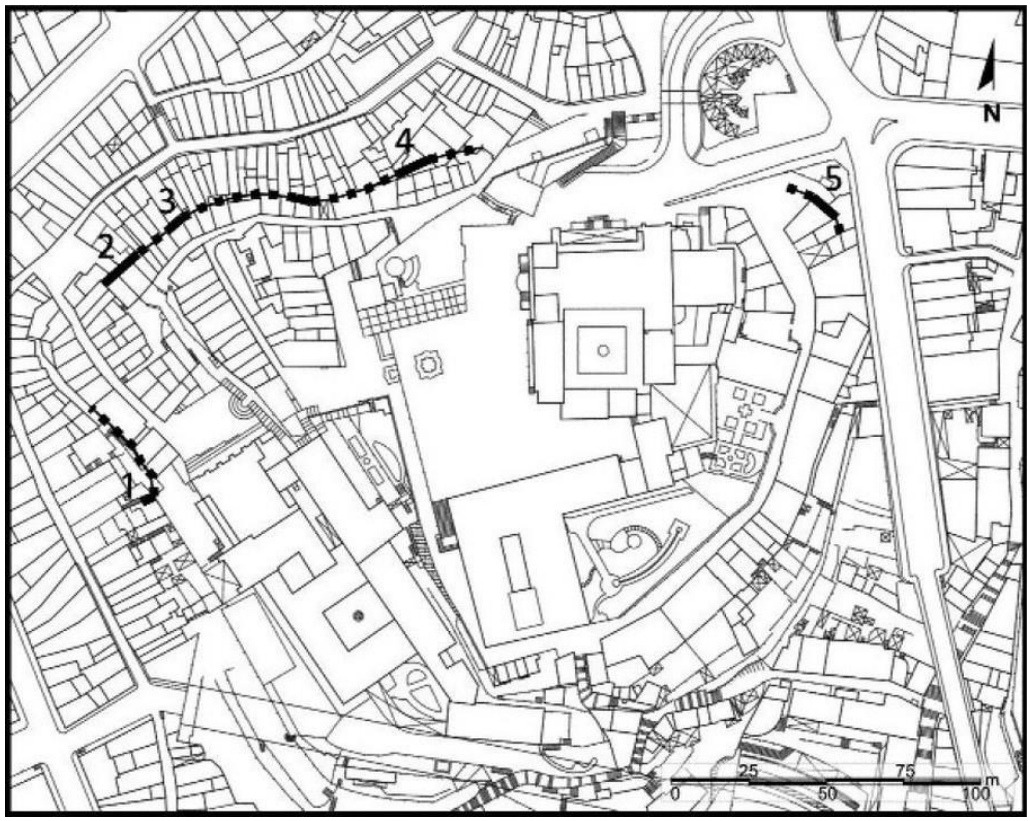


Figura 7 : Locais onde se encontraram troços da muralha romana. 1. Largo do Colégio e Rua de Santana, 2. Largo de Penaventosa, 3. Rua de Penaventosa, 4. Quarteirão da Bainharia, 5. Casa N.º 5 da Rua de D. Hugo.

É, também, fundamental, realçar que a população portuense se destaca pela sua especificidade cultural e gastronomia. Uma das perguntas habituais e mais frequentes que se coloca é o porquê do povo portuense ser chamado de "Tripeiros". A questão explica-se pelo apoio inequívoco dado pelo povo ao Mestre de Avis em 1385 para a expansão ultramarina. Da relação inquebrável com o Douro e o Atlântico, e deste comprometimento, o povo portuense cedeu todas as carnes limpas da cidade às naus e apenas sobraram as tripas como alimento, daí receberem o título referido. Como curiosidade, um dos pratos típicos da cidade continua a ser as "Tripas à Moda do Porto" [9].

[9] Consultado em: www.agendaculturalporto.org

CAPÍTULO III – O PROCESSO DE DESENVOLVIMENTO URBANO

3.1 Evolução e Atualidade

A forma urbana da cidade determinou a constituição e o seu desenvolvimento numa região onde o próprio Rio Douro é, simultaneamente, vetor económico, eixo de comunicação e elemento agregador. A par dos importantes valores evidenciados pela arquitetura e pela paisagem envolvente, o Porto possui uma identidade própria, reflexo das vivências humanas ao longo dos tempos, que se revê no seu próprio Centro Histórico que o torna num polo vivo, tendo sido este, um dos principais critérios que o elevou à classificação de Património Cultural da Humanidade pela UNESCO e, mais recentemente melhor destino europeu [10].

A área histórica apresenta-se hoje relativamente bem conservada, no entanto, com algumas construções mais recentes. Esta parte mais antiga e uniforme da cidade abrange as freguesias de Miragaia, Vitória, São Nicolau e Sé, que se encontram, em traços gerais, no interior da Muralha Fernandina, cujo património construído tem características medievais, e nas áreas adjacentes valorizadas por significativos trabalhos posteriores. Desta forma, destacam-se o quarteirão e Passeio das Virtudes, a Torre e Igreja dos Clérigos, a Rua 31 de janeiro e o conjunto envolvente do Teatro São João e do Governo Civil.

Ligada à memória do Infante D. Henrique e dos Descobrimentos, os antigos bairros situados no interior da muralha do século XIV, apresentam, no conjunto das ruas, uma forma urbana de cariz medieval e abrigam os principais monumentos e espaços que marcaram a fisionomia da cidade nos séculos XIV e XV. Estes marcos históricos foram cenário de importantes acontecimentos da época, apesar das modificações posteriores. Alguns vestígios da muralha primitiva que correspondia ao sistema defensivo construído durante a Alta Idade Média e reforçada no século XII, podem ser percetíveis nos elementos construídos e no traçado das ruas, particularmente, na Calçada de Vandoma e ao longo da Rua de D. Hugo. Todo o conjunto que se ergue ao longo da colina, nesta área envolvente da Sé, é de cariz popular, com mercados tradicionais e constante ocupação das ruas que são assumidas como espaço coletivo e de relação social. Pelas Escadas das Verdades, é possível fazer-se o percurso de ligação com a zona ribeirinha [11].

[10] Em 2017, foi galardoado com o título de melhor destino europeu pelo *European Costumer Choice*.
[11] ALVES, Joaquim Jaime B. Ferreira, *O Porto na época dos Almadas*: Arquitetura, Obras Públicas, vol I., Porto, 1988.

A urbanização, em crescendo rápido a partir, sobretudo, do século XIX, quase apagou o largo traçado superior dos vales dos pequenos afluentes. Estes, na sua grande maioria, foram encanados ou cobertos por fortes aquedutos entre os anos de 1765 e 1875, sobre os quais passam algumas ruas portuenses, tais como, a de São João e a de Mouzinho da Silveira, sob o rio da Vila [12]. Em alguns casos, foram também edificadas amplas construções.

Figura 8: Maquete da cidade do Porto medieval.

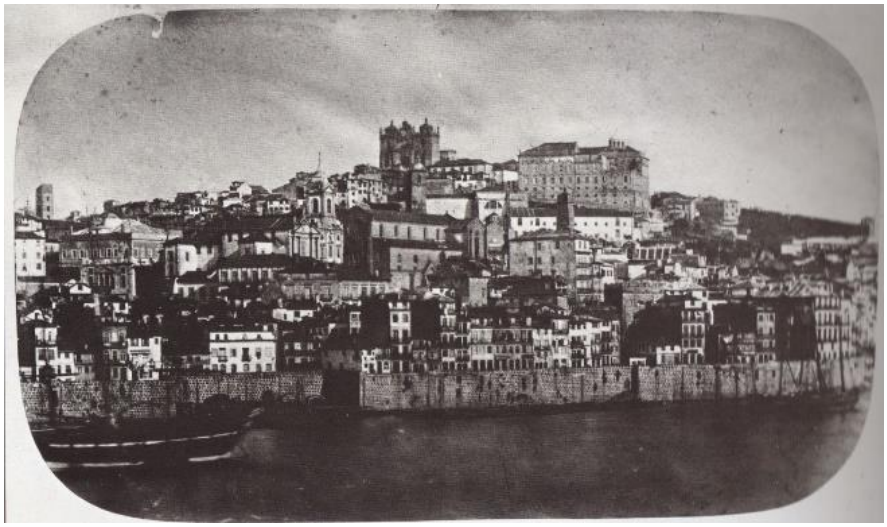


Figura 9: O Porto dentro da Muralha Fernandina.

[12] Rio da Vila fica sob as ruas de Mouzinho da Silveira e de São João, entre a Estação de São Bento e a Praça da Ribeira. O curso deste rio foi desviado para um túnel subterrâneo que ajudou a resolver uma das principais preocupações de saúde pública no centro urbano da cidade.

A abertura da Rua das Flores constitui um notável arranjo urbanístico da cidade [13]. Também designada no século XVI como Rua Nova de Santa Catarina das Flores, situa-se entre o Largo de São Domingos e a Rua da Porta Nova. Porém, tratava-se, não de uma rua, mas de duas, ou, para ser mais preciso, de ruas com duas praças nas extremidades: Rua das Flores desde o Largo de São Domingos a poente até à encruzilhada da Rua do Souto; Rua dos Canos desde esta última até à Rua da Porta Nova. Na Rua das Flores, verificava-se uma separação nítida entre o espaço público e privado, pois, as estruturas permanentes como os avanços das habitações, alpendres e/ou sacadas que existiam na cidade gótica, não foram replicados nesta nova artéria.

O quinhentista Largo de São Domingos resultou da junção de duas praças. A primeira, era quase totalmente coberta pelo grande alpendre em frente do qual se abria o adro e, a nordeste, abria-se a «Rua Defronte Deste Nosso Alpendre», urbanizada a partir de 1514. A segunda, de forma aproximadamente retangular, surge após a abertura da Rua das Flores marcada pelo chafariz de São Domingos, a primeira «fonte redonda» do Porto [14].

O Largo de São Domingos rejuvenesceu nos últimos anos, em larga medida devido ao turismo. Restaurantes, hotéis e lojas mais recentes convivem com negócios centenários.

Figura 10: Largo de São Domingos.

[13] OLIVEIRA, P. (1973) – *O espaço urbano do Porto*, Centro de Estudos Geográficos, Coimbra.
[14] AFONSO, J. (2000) *A Rua das Flores no Século XVI* – Elementos Para a História Urbana do Porto Quinhentista.

A Rua de Mouzinho da Silveira [15] (o nome é uma homenagem a José Mouzinho da Silveira, uma das mais importantes figuras políticas do Porto durante a Revolta Liberal de 1820), é paralela à Rua das Flores, e tem um desenho retilíneo com uma ligeira curva no final, tomou a rota do Rio da Vila. Foi planeada em 1872 e inaugurada em 1875, sendo que, o propósito era semelhante ao da Rua das Flores, ou seja, ligar o interior da cidade medieval à zona da Ribeira [16].

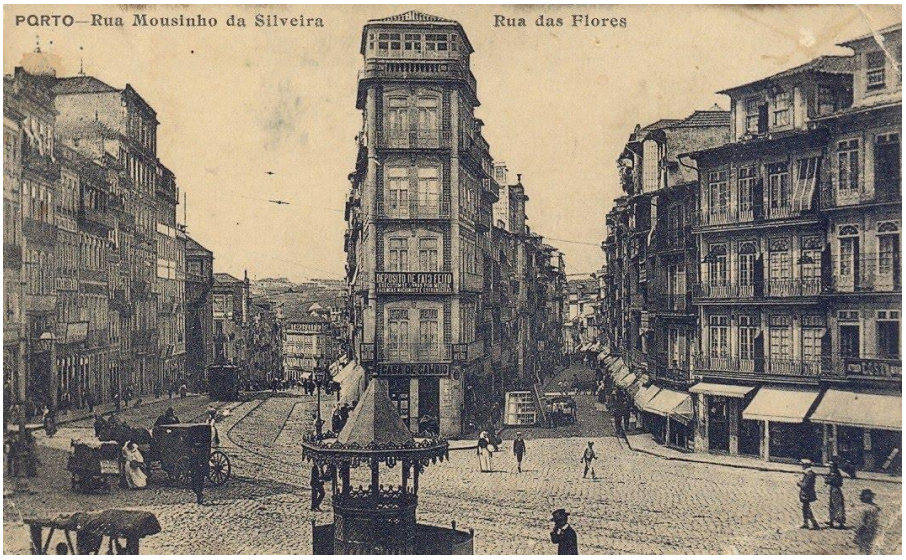


Figura 11: Rua Mouzinho da Silveira e Rua das Flores nos inícios do século XX.

Na década de 70 do século XIX, registava-se um intenso tráfego comercial na Ribeira, o que dificultava a condução nas ruas estreitas da cidade medieval. Assim, era urgente a necessidade de uma ligação entre o rio e o centro da cidade, de modo, a unir a zona do antigo Convento de São Bento da Vitória à Rua de São João. Este importante melhoramento urbano exigiu a expropriação de mais de 80 parcelas que se localizavam na área correspondente ao seu traçado, para além da demolição de alguns edifícios notáveis como, por exemplo, a Capela de São Crispim e a graciosa Capelinha de São Roque. Foram também demolidos os últimos vestígios junto à área da antiga Muralha Fernandina, próximo do Largo da Porta de Carros, em frente à Igreja dos Congregados [17].

[15] Construída em duas fases com a destruição do casario antigo e alguns arruamentos. Fase 1; Desde da Estação de São Bento até ao cimo da rua de São João, onde se localizava a Capela e o Hospital de São Crispim e São Crispiniano. Fase 2; Desaparecimento da Rua das Congostas, essa que fazia a ligação entre o Largo de São Domingos e a Alfândega Velha. Consultado em http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/.
[16] OLIVEIRA, P. (1973) – *O espaço urbano do Porto*, Centro de Estudos Geográficos, Coimbra.
[17] OLIVEIRA, P. (1973) – *O espaço urbano do Porto*, Centro de Estudos Geográficos, Coimbra.

Com a construção da Estação de São Bento [18], a Rua Mouzinho da Silveira viria a ganhar ainda mais importância e maior centralidade. A proximidade da estação fez com que surgissem várias lojas que, para além dos portuenses, tinham como clientes os habitantes das aldeias do Douro e do Minho que se deslocavam à cidade. Algumas destas lojas ainda existem constituindo um valioso exemplo do comércio tradicional portuense como é percetível nas fotografias seguintes que documentam a evolução da Rua Mouzinho da Silveira.

Figuras 12: Fotografias dos finais do século XIX, início do século XX.

Figuras 13: Fotografias de 2019.

[18] A Estação Ferroviária de São Bento, cujo projeto é da autoria de Marques da Silva, é usada pela primeira vez em 1896 embora a inauguração oficial tenha ocorrido apenas no ano de 1916.

As ruas estreitas do Barredo desenham um tecido labiríntico onde ressaltam alguns exemplares mais antigos com características medievais como, por exemplo, a Torre da Rua de Baixo datada do século XIII. Para além disso, regista-se a abertura da Praça da Ribeira que foi desafogada do pano de muralhas que a fechavam frente ao rio [19]. A Praça da Ribeira e o Largo do Terreiro são, nos dias de hoje, espaços abertos sobre o cais da Ribeira e da Estiva onde, antigamente, se erguiam os armazéns bacalhoeiros na muralha do século XIV.

As zonas da Ribeira e do Barredo, integradas na freguesia de São Nicolau, constituíam o coração da zona fluvial. A frente sobre o rio é formada por fachadas estreitas com arcadas no piso térreo, mantendo, ainda, muitos elementos de raiz medieval e uma fisionomia característica dos núcleos portuários da época dos Descobrimentos. Atualmente, os espaços de comércio estão destinados a bares e restaurantes, e a alojamento turístico nos pisos superiores.

Figuras 14: Demolições do Postigo dos Banhos no cais da Ribeira.

Na Rua da Reboleira, sobrevivem muitas construções típicas de raiz tardo-medieval e quinhentista com destaque para as frentes da rua onde se integram as fachadas n.º 55 e n.º 59.

Figuras 15: Casas n.º 55 à esquerda e n.º 59 à direita na Rua da Reboleira.

[19] AFONSO, J. (2000) *A Rua das Flores no Século XVI* – Elementos Para a História Urbana do Porto Quinhentista.

A partir do início do século XX, verificou-se a vontade de conferir ao centro uma certa modernidade que o elevasse ao nível de outras grandes cidades europeias. É importante destacar a mudança política que ocorreu com a proclamação da República em 1910, pois, as cidades de maior importância teriam de ser como que um reflexo do novo regime. Assim, o Porto, entra, no que se pode afirmar, como uma nova fase onde pretendia-se manifestar o poder municipal através da monumentalização do centro isto é, oferecer a esta área da cidade novos edifícios públicos, exaltar os monumentos antigos de maior relevância e abrir grandes eixos.

Desta forma, um dos temas que gerou diversas abordagens e diferentes pontos de vista estava relacionado com a resolução do problema urbanístico decorrente da construção da Ponte D. Luís I e da abertura da Avenida D. Afonso Henriques (Avenida da Ponte). Este assunto é desenvolvido, por exemplo, nos livros: *"A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto"* [20] e *"A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001)"* [21].

Procedeu-se a demolições de uma parte importante do centro histórico do Porto com o objetivo de abrir uma ligação que permitisse a circulação rápida de automóveis entre a Praça de Almeida Garrett e a Ponte D. Luís I, desaparecendo, assim, o morro da Cividade e, com ele, os vestígios medievais do Corpo da Guarda. Em 1930, o destino da edificação adjacente à Sé Catedral começou a ser traçado. Assim se sucede o início das intervenções que levaram à criação do Terreiro da Sé, para assim, desafogar o monumento. Em 1948, inicia-se outra fase de demolições que completava a restruturação urbana levadas a cabo nos anos 30. Porém desta vez a ação será mais abrangente, expandindo-se desde a Sé à Estação de S. Bento. A restante malha edificada, junto à Catedral, entretanto já desarticulada do tecido existente desaparece agora assim como os edifícios que definiam, a nascente, a travessa de S. Sebastião. Impedindo a progressão do novo eixo que ligaria o centro à ponte, tornou-se imperativa a demolição de duas frentes do quarteirão do Corpo da Guarda.

[20] REAL, Manuel Luís, coord.. A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto. 2001.
[21] COELHO, Sofia Thenaisie. A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001). 2001.

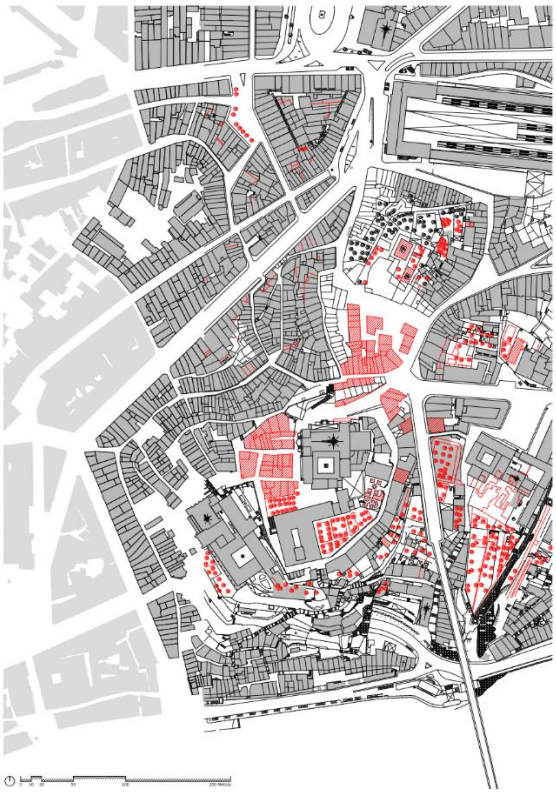


Figura 16: Planta de demolições em 1930.

Figura 17: Planta de demolições em 1948.

No seu lugar, permanece, até aos nossos dias, um enorme rasgão a separar o casario da Sé das velhas casas que subsistem nas ruas do Loureiro, Chã, Cativo e Cimo de Vila, o caminho que conduzia a uma das portas da antiga muralha medieval. Ao longo dos anos sucederam-se projetos para reparar a profunda rutura introduzida, mas nenhum avançou.

Figura 18: Entrada Rua do Corpo antes das demolições.

Figura 19: Vista das demolições

No estudo que Francisco Barata realizou sobre as transformações e permanências na habitação portuense [22], é proposta uma classificação das épocas para uma melhor análise morfológica que define três tipos de habitação burguesa da cidade: a mercantilista, a iluminista e a liberal. O primeiro tipo centra-se na área da Ribeira – Barredo, na baixa de Miragaia e nos quarteirões compactos da Sé e da Vitória; o segundo tipo localiza-se nas áreas de expansão Almadina como, por exemplo, a Rua do Almada, Rua de Cedofeita e Rua de Santa Catarina; por fim, o terceiro tipo encontra-se ainda nas áreas de expansão Almadina e nas suas posteriores extensões a partir da segunda metade do século XIX, de que são exemplo, a Rua da Boavista, a Rua de Álvares Cabral, Rua da Constituição, Rua de Costa Cabral e Rua de D. João IV [23].

Muitas das parcelas correspondentes ao século XVII, de forma irregular e de uma só frente, são herdeiros da formação urbana da cidade medieval. As casas correspondentes a estas parcelas, têm pouca profundidade entre 10 a 15 metros e larguras que não excedem, em média, os 5 metros. A escada poderia ser de um único lanço, situada longitudinalmente, ou de dois lanços, localizada transversalmente junto à parede das traseiras. Entretanto, começam a surgir neste período, lotes regulares de duas frentes com um, dois ou três pisos, em que a matriz de organização interna se pode considerar a origem das tipologias que viriam a desenvolver-se entre os finais do século XIX e o início do século XX. As casas correspondentes a estes lotes têm profundidades que variam entre os 20 e os 30 metros e larguras que atingem os 6 metros. As escadas, de dois lanços, situam-se transversalmente, a meio da profundidade das casas, sendo que, uma característica comum a estes dois tipos de lotes é a ausência de logradouros ou enchidos como eram designados nessa época. Estas casas têm ainda em comum uma tipologia que serve de habitação nos pisos superiores e local de trabalho com a oficina ou o armazém situado no rés-do-chão [24].

[22] BARATA, F. (1996) – *Transformação e Permanência na Habitação Portuense. As formas da casa na forma da cidade*, FAUP Publicações, Porto.
[23] BARATA, F. (1996) – *Transformação e Permanência na Habitação Portuense. As formas da casa na forma da cidade*, FAUP Publicações, Porto.
[24] BARATA, F. (1996) – *Transformação e Permanência na Habitação Portuense. As formas da casa na forma da cidade*, FAUP Publicações, Porto.

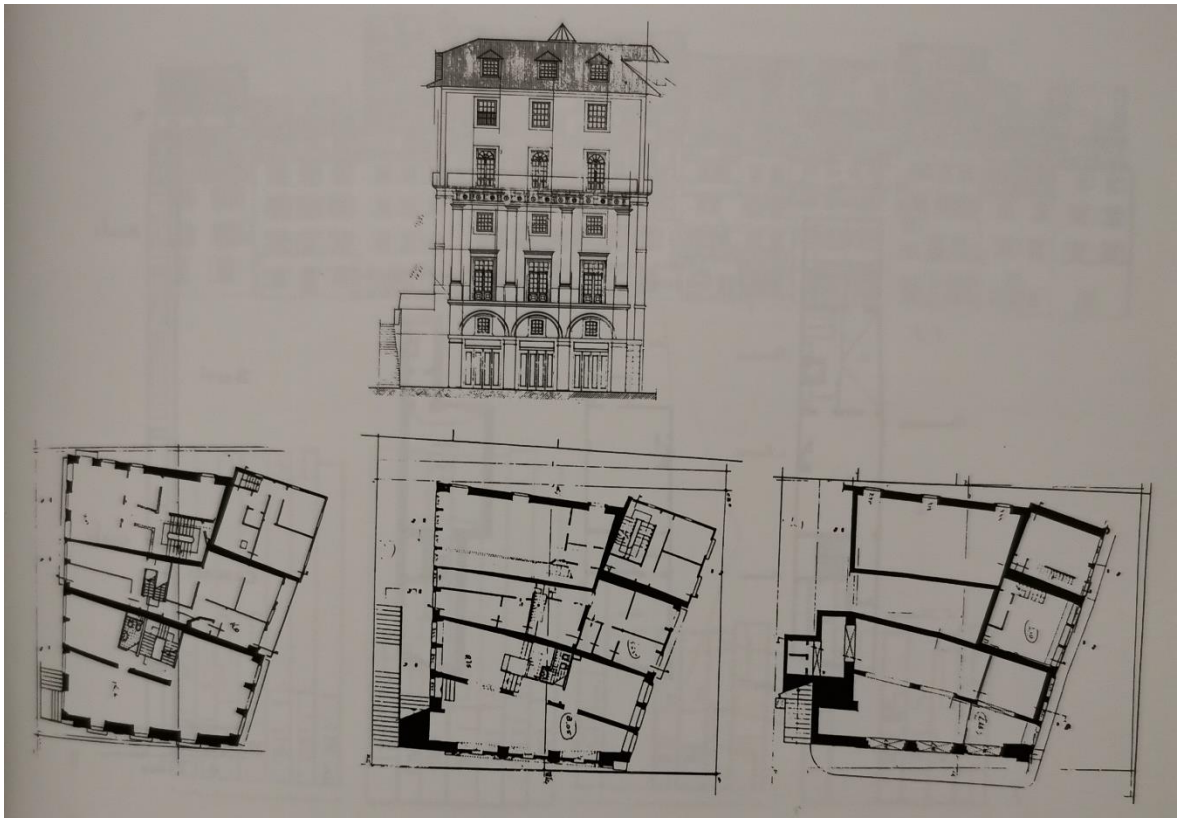


Figura 20: Planta tipo - Quarteirão no cais da Ribeira.

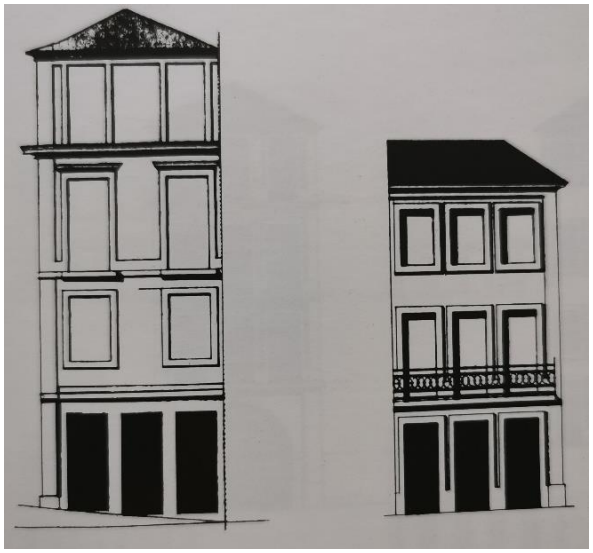


Figura 21: Alçado tipo da habitação burguesa.

Figura 22: Fotografia de habitações burguesas.

O centro histórico reúne um conjunto de paisagens contrastantes: nos circuitos turísticos observam-se edificações em obras e conjuntos renovados, com padrões globalizados destinados a hotéis e outros meios de hospedagem servidos por comércio, bares e restaurantes sofisticados. Fora das ruas principais, destacam-se edificações abandonadas ou em ruínas, conjuntos edificados e espaços públicos mal conservados, nos morros de tecido urbano medieval e na área da Ribeira – Barredo. A maioria do edificada foi renovado e convertido em alojamentos locais, tornando a zona, turisticamente, mais atraente. No entanto, este é um dos principais sinónimos da perda de autenticidade e de vivências culturais que sempre caracterizaram a cidade do Porto. A exceção são as poucas feiras que ainda se realizam e alguns restaurantes com gastronomia típica local.

Figura 23: Fotografia do Cais da Ribeira no século XXI.

Um dos projetos mais recentes emblemáticos é o *Passeio das Cardosas*, num local de grande centralidade. O quarteirão foi inteiramente renovado para integração de unidades residenciais e instalação de um hotel de luxo num antigo palacete. Foi demolido o núcleo do quarteirão para implantação de um estacionamento subterrâneo e um pátio.

As cidades estão em permanente transformação. Na figura 24, de 1997, é possível observar algumas das mudanças verificadas no centro do Porto. A observação mais interessante que a fotografia proporciona é a das duas malhas urbanas distintas: uma apertada, que corresponde ao casario que ficava dentro da Muralha Fernandina; e mais larga, com ruas e praças mais desafogadas construídas após o derrube da muralha medieval [25].

Figura 24: Vista aérea da cidade do Porto.

Hoje, o Porto é a segunda cidade de Portugal e o centro da sua área metropolitana. Tem uma localização privilegiada de frente para o mar e para o Rio Douro com especial destaque para uma parte significativa da cidade integrar a Lista de Património Mundial da UNESCO (como foi referido). Apesar de todas estas características assentes em nove séculos de história, existe um desafio permanente no sentido de preservar o seu património edificado e de saber desenhar novas formas urbanas que contribuam para reforçar o caráter da cidade e restabelecer a identidade que sempre a caracterizou [26].

[25] A Cidade Surpreendente, blog de Carlos Romão.
[26] OLIVEIRA, Vítor (2014). *A forma urbana do Porto*. n.02, Centro de Investigação do Território, Transporte e Ambiente, Faculdade da Engenharia Universidade do Porto, Porto.

CAPÍTULO IV – O TURISMO NA NOVA DEFINIÇÃO URBANA E ARQUITETÓNICA

4.1 Introdução ao Turismo

O turismo transformou-se numa das atividades mais dinâmicas em especial nas duas últimas décadas, quer de ponto vista económico, quer do ponto de vista social e cultural. Nestes termos, o turismo é uma das formas de ocupação dos tempos livres que integra o conceito de recreio. Geralmente, ao falar-se em lazer pensa-se em tempo livre, mas cada vez mais as pessoas procuram ocupar os seus tempos livres como forma de distração, evasão, divertimento e, até mesmo desenvolvimento pessoal. Assim sendo, pode-se considerar, o lazer como um tempo ocupado [27].

Para perceber os impactos e questões em torno do turismo a nível urbano importa, primeiramente, definir o seu conceito. Como tal, segundo a OMT (2018) [28] o "*turismo urbano é um tipo de atividade turística que tem lugar num espaço urbano com os atributos inerentes, caracterizados por uma economia de base não-agrícola com administração pública, indústria, serviços e comércio, e por constituir um ponto nodal de transportes. Os destinos urbanos oferecem um conjunto abrangente e heterogéneo de experiências culturais, arquitetónicas, tecnológicas, sociais e naturais bem como produtos para lazer e negócios*". Este tipo de turismo diz respeito a viagens efetuadas por visitantes a cidades ou lugares com alta densidade populacional por um curto período de tempo, logo, é usual referir-se ao turismo urbano como mercado de curto prazo. As cidades são epicentros que reúnem herança cultural e comércio que ao atrair visitantes reforçam o desenvolvimento da economia local através da criação de emprego e da promoção de investimentos em infraestruturas.

[27] CUNHA, Licínio, *Introdução ao Turismo*, 2.ª Edição, Editorial Verbo, Lisboa – São Paulo, 2003.
[28] OMT (2018), *Urban Tourism*. Disponível em Home | UNWTO

Quanto aos impactos resultantes do turismo em meio urbano, segundo Dumont (2006) [29] e Ruelle e Teller (2005) [30], é possível agrupá-los em três diferentes categorias: impactos físicos-ecológicos, sociodemográficos e político-económicos, como apresentado nas Tabelas 1, 2 e 3.

Tabela 1: Impactos físicos-ecológicos do turismo urbano

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Regeneração urbana	Perda da atratividade da paisagem
Espaços públicos melhor cuidados	Problemas de estacionamento e congestionamento
Maior proteção do património	Poluição e barulho
	Expulsão de atividades económicas do centro para as periferias

[29] Dumont, E. (2006), *Strategic Urban Governance Framework for the Sustainable Management of Cultural Tourism*. Bélgica, Comissão Europeia. Consultado na dissertação; *O impacto económico do Turismo – o caso da cidade do Porto*, Mestrado em Economia de Olena Bondarenko, Porto 2018.

[30] Dumont, E., Ruelle, C. e Teller, J. (2005), *Pro-active management of the Impact of Cultural Tourism upon Urban Resources and Economies*. Bélgica. Comissão Europeia. Consultado na dissertação; *O impacto económico do Turismo – o caso da cidade do Porto*, Mestrado em Economia de Olena Bondarenko, Porto 2018.

Tabela 2: Impactos sociodemográficos do turismo urbano

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Fortalecimento dos sentimentos de orgulho pela cidade	Abandono de atividades tradicionais
Intercâmbios transculturais e seus benefícios	Conflitos entre turistas e residentes
Manutenção de valores e tradições	Irritação da população local
Sentimento de segurança devido ao melhor cuidado do domínio público	Aumento da criminalidade
	Perda de identidade sociocultural local

Tabela 3: Impactos político-económicos do turismo urbano

Impactos Positivos	Impactos Negativos
Criação de emprego e rendimento	Maior custo de vida para os moradores e gentrificação
Estimulo do empreendedorismo	Aumentos dos custos e das despesas públicas para o desenvolvimento de infraestruturas
Contribuições para as receitas	Distribuição desigual dos benefícios económicos
Efeito multiplicador	Alta dependência do turismo que leva à monocultura
Produtos mais competitivos	Perda de benefícios económicos caso o setor turístico não se relacionar com outras atividades económicas locais

No que diz respeito ao setor turístico na região do Porto e Norte de Portugal, de acordo com a entidade que gere esta atividade nesta área, os principais produtos estratégicos que a representam são: Turismo de Negócios, *City & Short Breaks*, Gastronomia e Vinhos, Turismo de Natureza, Turismo Religioso, Turismo Cultural e Paisagístico e também Saúde e Bem-estar. Os objetivos desta segmentação de produtos são definidos para cada temática, isto é, o Turismo de Negócios procura prepara-se para acolher reuniões, congressos e conferências; o produto *City & Short Breaks* concentra-se, essencialmente, nas infraestruturas de mobilidade e no comércio local; a Gastronomia e Vinhos pretende colocar a cidade como um paraíso para os respetivos apreciadores; o Turismo de Natureza procura enaltecer a experiência de visitar paisagens montanhosas, florestas seculares e rios que marcam a paisagem; o Turismo Religioso defende a origem de importantes fluxos migratórios na Europa e é, sem dúvida, uma das formas de turismo mais antigas verificadas, ainda que, antigamente não fosse definido como tal; o Turismo Cultural e Paisagístico destaca o sentido cultural da cidade e das suas paisagens; a Saúde e Bem-estar destaca-se, essencialmente, nas termas locais existentes em toda a região. Desta forma, existe uma nova estratégica de marketing turístico da região do Porto e Norte de Portugal com os objetivos de aumentar a atratividade do destino e elevar os seus níveis de notoriedade, harmonizar e consolidar, transversalmente, a qualidade da oferta, melhorar os indicadores do turismo e estimular um espírito colaborativo entre os vários intervenientes em toda a atividade turística para a adoção de uma abordagem alinhada ao nível do desenvolvimento e promoção do destino. [31]

[31] Consultado em www.portoenorte.pt

4.2 Turismo na cidade do Porto

Numa época anterior à pandemia que vivemos [32], o Porto estava a tornar-se um destino turístico cada vez mais atrativo e eleito por um maior número de turistas devido ao *boom* cultural que se verificou na última década, graças a uma nova gestão municipal [33] ou ao aparecimento de companhias aéreas de baixo custo com novas rotas, como por exemplo, a easyJet ou a Ryanair. A qualidade da infraestrutura aeroportuária, o aparecimento do alojamento local e ainda diversos eventos e conferências internacionais, permitiram novas oportunidades e motivos para as pessoas viajarem para a cidade do Porto.

Existem inúmeros atributos da cidade que levam os turistas a visitar o Porto com especial destaque para o seu centro histórico. Em termos culturais, a cidade possui 24 museus, dos quais, 14 pertencem à Rede Portuguesa de Museus (Barros, 2008); 95 monumentos classificados, dos quais, 39 abertos ao público e 19 monumentos nacionais; um número significativo de lugares de interesse turístico, tais como, a Torre dos Clérigos, a Casa da Música, as Caves do Vinho do Porto, o Coliseu do Porto, o Jardim Botânico, o Jardim de Serralves, o Jardim do Palácio de Cristal, o Palácio da Bolsa, a zona da Ribeira e da Foz do Douro [34]. De realçar que as infraestruturas para acolher os visitantes e melhorar as acessibilidades desenvolveram-se, nomeadamente, com a construção do metro do Porto que também permitiu melhorar a qualidade de vida dos residentes da cidade.

Figura 25 : Turistas de visita ao Porto.

[32] Pandemia mundial que surgiu no final de 2019 com o novo Coronavírus que foi detetado na China, com o nome de SARS-CoV-2, que significa "síndrome respiratória aguda grave – coronavírus 2". Consultas em www.sns24.gov.pt
[33] Rui Moreira liderou uma candidatura independente à Câmara Municipal do Porto, tendo sido eleito a 29 de setembro de 2013. Tomou Posse como Presidente da Câmara Municipal do Porto a 22 de outubro de 2013.
[34] Consultado em Turismo do Porto e Norte de Portugal.

4.3 A evolução da cidade com o turismo

A cidade está em constante transformação e no contexto geográfico em análise nesta dissertação, a "casa burguesa portuense" provou a sua importância e persistência ao longo de um vasto período da história de fazer cidade; evoluiu como tipologia, modelo e objeto acompanhando sempre as necessidade e exigências da sociedade. Vivem-se tempos de grandes alterações e o edifício do lote portuense deve, novamente, assumir toda a sua preponderância na revitalização da cidade, mostrando uma vez mais, a sua capacidade de adaptação e versatilidade. Os edifícios necessitam de adaptar-se às necessidades atuais pois a utilização inicial rapidamente torna-se inapta assim que as condições da envolvente se alteram. Deste modo, é de grande importância, a consciencialização da dimensão temporal da arquitetura e do inevitável processo de transformação do tecido edificado. Atualmente, o turismo tem sido o motor no processo de reabilitação urbana da cidade do Porto e o aparecimento de alojamentos locais adaptados às habitações burguesas do Porto tem vindo a transformar o território urbano degradado da cidade e a responder ao grande aumento da procura turística. [35]

O investimento e a oferta de alojamento local, adaptado às tipologias de habitação burguesa do Porto, têm vindo a transformar o território urbano degradado, não só no centro histórico mas também nas áreas de expansão nos séculos XVIII e XIX. Contudo, não é só devido ao aumento do número de turistas, cada vez mais jovens, que se dá o crescimento deste tipo de alojamento. Este facto é decorrente dos mesmos não serem classificados como turismo, mas sim como Alojamento Local, criado pela portaria n.º 517/2008, de 25 de Junho [36], não estando sujeitos ao regime complicado de licenciamento dos empreendimentos turísticos e permitindo uma maior facilidade de transformar uma habitação num negócio de alojamento.

[35] Consultado na: Dissertação de Mestrado, *Reconversão da habitação burguesa portuense*, de Rita Gomes, Porto, 2014.
[36] Portaria n.º 517/2008 de 25 de Junho. Diário da República, 1.ª Série - n.º 121 em http://dre.pt/pdf1s/2008/06/12100/0381503817.pdf. 67- Decreto-Lei 39/2008 de 7 de Março. Diário da República, 1.ª Série - n.º 48 em http://dre.pt/pdf1sdip/2008/03/04800/0144001456.pdf, pág. 2.

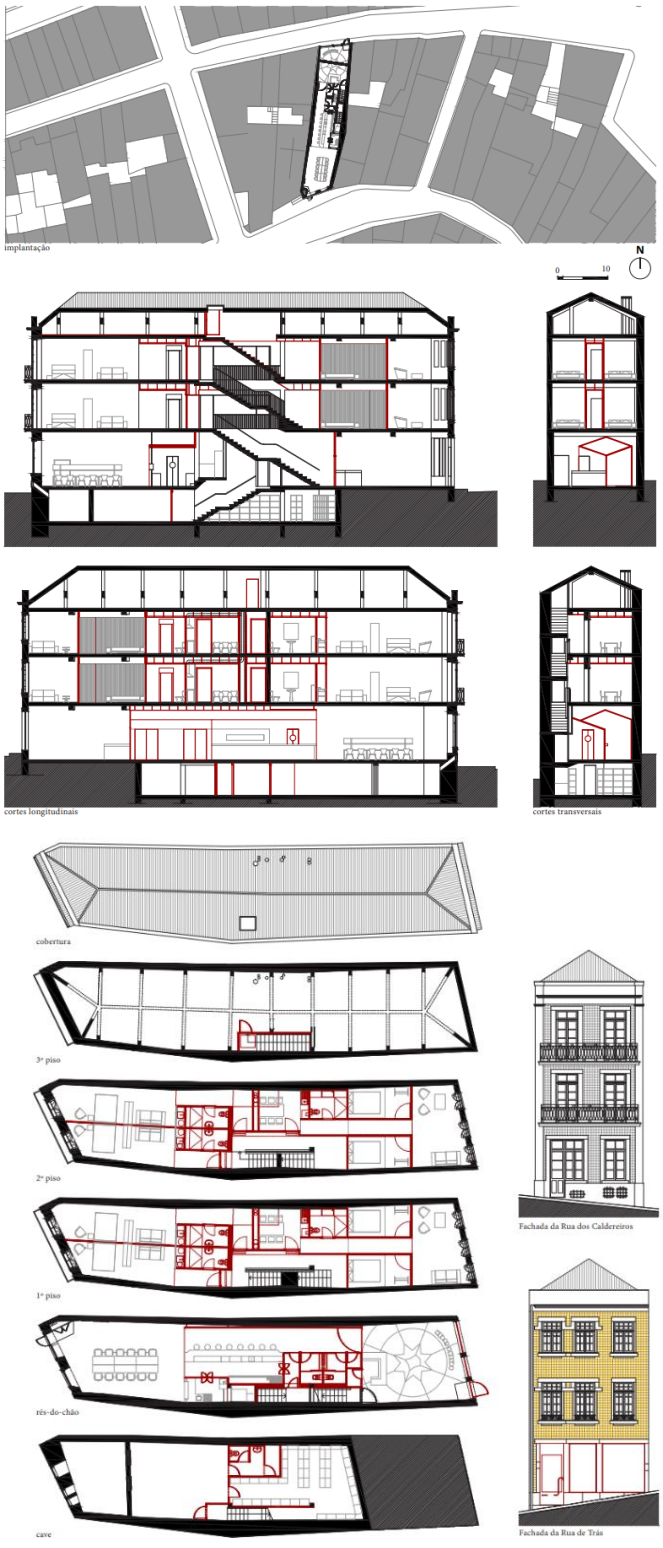
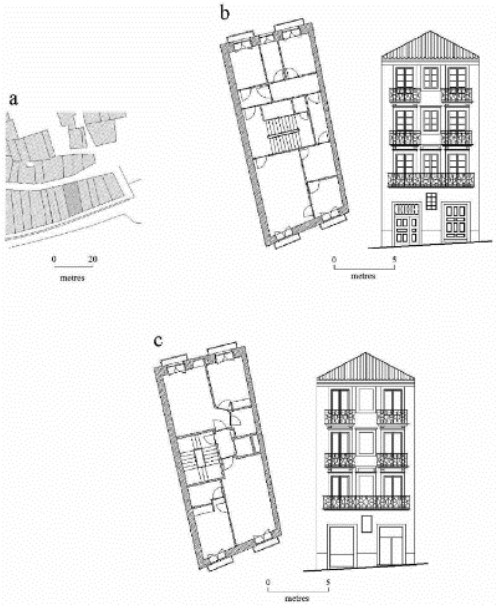


Figura 26: Implantação, Cortes, plantas e alçados do demolido (amarelo) / construído (vermelho), consultado na Dissertação de Mestrado, *Reconversão da habitação burguesa portuense*, de Rita Gomes, Porto, 2014.

Uma das questões primordiais na reabilitação dos edifícios com valor patrimonial é a capacidade da solução ao respeitar a identidade da pré-existência e ao responder às novas exigências das infraestruturas necessárias. Francisco Barata defende, a este propósito, que *"(...) uma cidade perde identidade cada vez que quem nela constrói arquitetura corrente, não entende as características do seu conjunto edificado, nem está apto a fazer uma análise tipo-morfológica da área onde é chamado a intervir*". [37] A tipologia, a morfologia, a matriz de organização interna e a escala do edifício são as características que permitem determinar uma maior ou menor capacidade de adaptação para determinado tipo de uso ou programa; como tal, uma má opção programática pode, à partida, condenar o funcionamento espacial do edifício.



Transformação de estrutura interna e fachada:

a) Planta de localização.

b) Planta do piso e fachada norte antes da transformação.

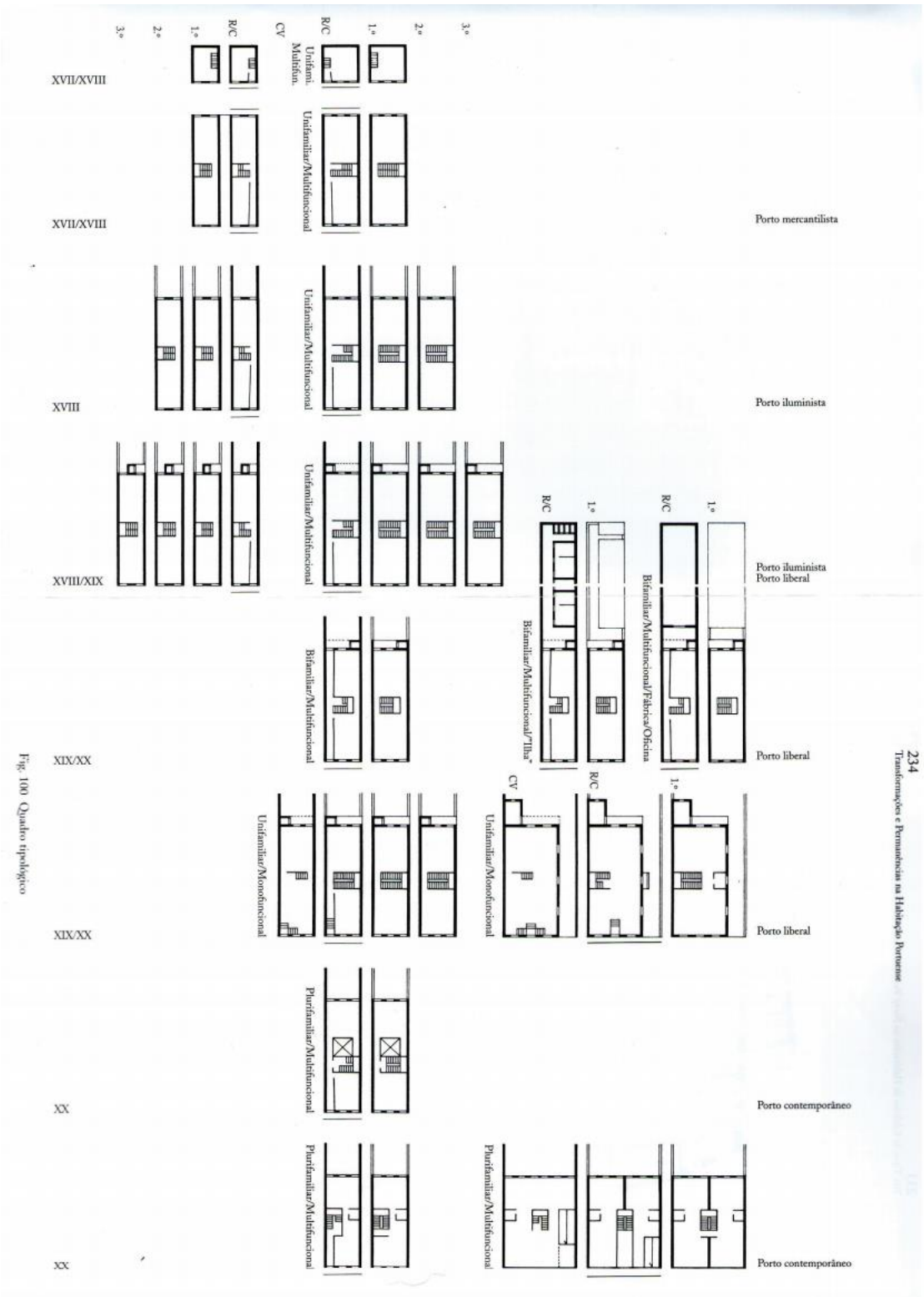
c) Planta do piso e fachada do norte após a transformação.

Fonte: OLIVEIRA V., SILVA M., Samuels I (2014) *Urban morphological research and planning practice: a Portuguese assessment*, Urban Morphology 18, 23-39.

[37] FERNANDES, Francisco Barata, *Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*, 1999, pág. 6

O grande impasse dos arquitetos prende-se, muitas vezes, com a importância e a vontade de preservação do maior número de elementos que caracterizam o edifício, e a necessidade de reformulações profundas a nível infraestrutural, para as quais, o edifício não foi pensado. Qualquer edifício reabilitado – e a habitação oitocentista não foge à regra – passa pela inevitável atualização das suas infraestruturas [38]. As condições mínimas de habitabilidade são cada vez mais exigentes e espaços como as instalações sanitárias e cozinhas, são as que mais alterações sofrem. No século XIX, as instalações sanitárias limitavam-se, geralmente, a sanitas e lavatórios que se localizavam em espaços adjacentes exteriores do edifício principal. Ao readaptar estas construções não preparadas para as exigências atuais, é obrigatório pensar-se na relocalização destes espaços e, consequentemente, nas ligações verticais para o escoamento de águas. O mesmo acontece com as cozinhas que, para além das questões técnicas, atualmente assumem muitas diferenças em relação às construídas no século XIX, pois outrora consideradas como zonas de serviço, hoje em dia adotaram um papel com um caráter de convívio social. Como refere Stewart Brand, "*A longevidade dos edifícios é normalmente determinada pela sua capacidade para absorver as novas tecnologias infraestruturais*." [39]

[38] Consultado na: Dissertação de Mestrado, *Reconversão da habitação burguesa portuense*, de Rita Gomes, Porto, 2014.
[39] Brand, Stewart – How Buildings Learn : *What happens after they´re built*, p.19.



Quadro Tipológico - RAMOS, Rui Jorge Garcia. (2004). A casa unifamiliar burguesa na arquitetura portuguesa: mudança e continuidade no espaço doméstico na primeira metade do século XX. Porto, FAUP publicações.

A cidade tem mostrado a sua forte reputação no mercado internacional, tendo sido eleita, como referido nos capítulos anteriores, como "*Melhor Destino Europeu*" em 2012, em 2014 e também em 2017 pela *European Best Destinations Awards*. Foi igualmente considerada como "*Melhor Destino Turístico*", "*Melhor City-break*" e "*Best City Attraction*" pela *World Travel Awards* (PwC, 2017). Em 2018, foi premiada com os títulos de "*World Excellence Award 2018*" e "*Best Startup-Friendly City of Europe*" pela World Business Angels Investment Forum (PwC, 2018). Finalmente, a internet assume um papel muito importante em termos de difusão da informação que desperta a curiosidade por parte de novos turistas e que, com esse recurso, podem planear a sua viagem de uma forma mais acessível e rápida.

4.4 Introdução ao Inquérito

Ao longo da realização da dissertação, optei por realizar um inquérito com o objetivo de recolher uma opinião mais alargada sobre a evolução turística e os seus impactos positivos e negativos, na cidade do Porto. Para o efeito, centrei-me em residentes locais de pessoas cuja atividade profissional se relacione com a zona mais central da cidade. De acordo com este último critério, tentei abranger diferentes áreas, nomeadamente, agentes de viagens, rececionistas hoteleiros, vendedores (comércio) e pessoas ligadas à restauração.

O inquérito foi realizado com o objetivo de obter respostas por parte dos portuenses para, deste modo, poder aprofundar este capítulo da dissertação sobre o impacto da atividade turística na vida dos portuenses. As questões colocadas no inquérito surgiram, em parte, de dúvidas sobre os antecedentes da cidade do Porto relacionados com esta temática e, em jeito de ligação à atualidade, para tentar perceber qual a influência do turismo no quotidiano para este grupo de portuenses. Optou-se por uma amostra reduzida (7 pessoas), o que permitiu um certo desenvolvimento das perguntas.

De seguida, apresento as questões colocados no *Inquérito de opinião* [40]:

1. Qual o impacto do crescimento da atividade turística na cidade do Porto (nos anos pré-Covid) no seu dia-a-dia enquanto residente e/ou na sua atividade profissional?

2. Pode indicar-nos, por favor, um ponto forte, um ponto fraco, uma oportunidade e uma ameaça (os dois últimos seria algo que não se chegou a concretizar) associado a este crescimento turístico?

3. Sente que o excesso de turismo interfere na perda da autenticidade e de raízes culturais da cidade do Porto?

4. Para si, de que forma o elevado número de turistas tem impacto na frequência de espaços no centro histórico da cidade, nomeadamente, ruas e praças, comércio local, restaurantes, entre outros?

5. Relativamente a restaurantes, prefere continuar a frequentar os espaços de gastronomia típica portuense ou os novos restaurantes de cozinha internacional e, geralmente, associados a multinacionais?

6. O que pensa da cidade e da sua relação com o turismo neste período da pandemia?

7. Como acha que serão os próximos anos da vida da cidade e da atividade turística num cenário pós-Covid?

[40] Inquérito disponível em: https://form.jotform.com/carsantos/oporto.

A análise das respostas obtidas resume-se, de um modo geral, da seguinte forma:

1. Qual o impacto do crescimento da atividade turística na cidade do Porto (nos anos pré-Covid) no seu dia-a-dia enquanto residente e/ou na sua atividade profissional?

Na sua maioria, os inquiridos referem o enorme crescimento e desenvolvimento da cidade em consequência do aumento da atividade turística. De uma forma geral, são identificadas as melhorias nas acessibilidades ao centro da cidade, a renovação de espaços culturais e de um grande número de edifícios que melhorou, significativamente, o aspeto da cidade. Em algumas respostas, é reforçada a maior oferta de emprego que a cidade tem e o grande impacto na faturação do comércio local.

De qualquer forma, em algumas respostas foi referido o grande impacto negativo relacionado com o tráfego automóvel, a situação de alguns portuenses desalojados dos edifícios no centro histórico entretanto transformado em Alojamentos Locais [41], e o aumento significativo de preços no comércio local e espaços de restauração.

2. Pode indicar-nos, por favor, um ponto forte, um ponto fraco, uma oportunidade e uma ameaça (os dois últimos seria algo que não se chegou a concretizar) associado a este crescimento turístico?

Na generalidade, as respostas dadas pelos inquiridos foram as seguintes. Como ponto forte fundamental foi apontada a robustez da atividade económica em vários sectores. Como ponto fraco foram referidos a perda de negócios locais e de alguma autenticidade da cidade. Como oportunidade foram indicadas a recuperação da cidade a nível arquitetónico e divulgação da cidade. E, por fim, como a ameaça fundamental foi identificada a perda da essência e turismo não sustentável a vários níveis, sobretudo, ambiental e social.

3. Sente que o excesso de turismo interfere na perda da autenticidade e de raízes culturais da cidade do Porto?

Na maioria dos casos, os inquiridos sentem que o excesso de turismo interfere na perda da autenticidade e das raízes culturais da cidade do Porto. Contudo, não destacaram nenhum exemplo em particular.

[41] Os estabelecimentos de alojamento local (AL) são aqueles que prestam serviços de alojamento temporário, nomeadamente a turistas, mediante remuneração desde que não reúnam os requisitos para serem considerados empreendimentos turísticos. Disponível em: http://business.turismodeportugal.pt.

4. Para si, de que forma o elevado número de turistas tem impacto na frequência de espaços no centro histórico da cidade, nomeadamente, ruas e praças, comércio local, restaurantes, entre outros?

Os inquiridos acreditam que os maiores impactos se sentem com a presença de multidões nas ruas e praças da cidade, mas também, na subida significativa dos preços praticados pelo comércio em geral.

5. Relativamente a restaurantes, prefere continuar a frequentar os espaços de gastronomia típica portuense ou os novos restaurantes de cozinha internacional e, geralmente, associados a multinacionais?

Não existem críticas significativas relativamente à gastronomia internacional. No entanto, os inquiridos continuam a preferir frequentar espaços gastronómicos locais e com tradição.

6. O que pensa da cidade e da sua relação com o turismo neste período da pandemia?

Os inquiridos destacam a dependência de economia local face ao turismo. Consideram que a cidade se tornou deserta e triste durante este período pandémico. Contudo, acreditam que, gradualmente, a cidade vai recuperar sobretudo devido à hospitalidade e à genuinidade da sua população.

7. Como acha que serão os próximos anos da vida da cidade e da atividade turística num cenário pós-Covid?

Na opinião dos inquiridos, a cidade do Porto voltará aos índices que registava antes da pandemia considerando mesmo que se pode verificar uma maior procura pela cidade.

Em anexo encontram-se as respostas de todos os inquiridos, sendo que, estes tiveram conhecimento que as respostas seriam de uso exclusivo para esta investigação e os dados não seriam partilhados com outra finalidade.

CAPÍTULO V – CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Porto medieval foi profundamente marcado pelas cercas que o delimitavam e protegiam. As preocupações na defesa da região foram sempre mais do que uma simples vontade mas, sobretudo, uma necessidade, desde os aglomerados castrejos até toda a diversidade de povos que aqui residiram. Desde cedo, as muralhas do Porto delimitavam o perímetro e protegiam as populações residentes, tornando-se um dos fatores mais importantes para a evolução do burgo. Com exceção das cercas ancestrais, como a dos povos castrejos e romanos, a cidade e a região do Porto respondiam perante uma unidade política central, logo, as suas muralhas testemunharam as necessidades e a forma de viver na região. A importância da muralha Fernandina manifesta-se pelo facto de mesmo após a sua demolição substancial, a sua posição no território continua a distinguir tecidos urbanos claramente distintos.

É possível verificar que, atualmente, a reconversão e a reabilitação urbana são temas incontornáveis na cidade, dado que, o crescimento gradual do turismo proporciona os meios e a motivação para a regeneração, neste caso, focado no centro histórico do Porto.

Resultado de um investimento que começa a ser realizado de forma, cada vez mais, sustentada, o turismo é hoje uma área fundamental para Portugal, sobretudo, a nível económico e a cidade do Porto não escapa a este fenómeno. O crescimento do número de turistas é uma evidência que se acentua, sendo necessário tornar a cidade cada vez mais atrativa e vibrante para quem a visita, sem nunca descurar os seus residentes que constituem o seu tecido sociocultural. Assim, foi neste panorama de transformação do edificado e urbanização da cidade que surgiu o tema desta Dissertação de Mestrado, onde se procurou analisar e explorar os principais constrangimentos que surgem com a requalificação urbana, mais concretamente, nas ruas e praças e na adaptabilidade do edificado para o alojamento local, entre outros.

Para além da subjetividade que cada arquiteto possa adotar na intervenção e/ou na atuação sobre o edifício, compete aos mesmos usar a sensibilidade e o conhecimento para agir com o merecido respeito pela autenticidade, com materiais, técnicas construtivas e códigos linguísticos de uma arquitetura contemporânea, assumindo a verdade do nosso tempo, assegurando que a intervenção respeite os elementos pré-existentes.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Barata, **Francisco**, *Transformação e Permanência na Habitação Portuense. As formas da casa na forma da cidade*, Porto, FAUP Publicações, 1996.
Afonso, **José Ferrão**, *A Rua das Flores no Século XVI – Elementos Para a História Urbana do Porto Quinhentista*, Porto, FAUP Publicações, 2000.
Silva, **António Manuel**, *As Muralhas Romanas do Porto: Um balanço arqueológico Portugália*, Nova Série, vol. 31-32, Porto, DCTP-FLUP, 2010-2011.
Dionísio, **Sant'Anna**, "*Guia de Portugal (3ª ed.)*", Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1994.
"*Muralhas de D. Fernando - As Muralhas do Porto*", Boletim da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, 1936.
Oliveira, **Vítor** (2014) The urban form of Porto, *U+D Urbanform and Design 2*, 10-19.
Oliveira, **Vítor** (2013) *A evolução das formas urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX*, Edições UP, Porto.
Faria, **Miguel Bonifácio de Pinho**, *Princípios de ação para a revalorização das capelas da Muralha Fernandina do centro histórico do Porto*, ESG, 2014.
Alves, **Joaquim Jaime B. Ferreira**, *O Porto na época dos Almadas*: Arquitetura, Obras Públicas, vol. I., Porto, 1988.
Real, **Manuel Luís**, *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*, 2001.
Coelho, **Sofia Thenaisie**, *A cidade em suspenso: projectos em torno da Sé do Porto (1934/2001)*, 2001.**CUNHA**, **Licínio**, *Introdução ao Turismo*, 2.ª Edição, Editorial Verbo, Lisboa – São Paulo, 2003.
Gomes, **Rita** - Dissertação de Mestrado, *Reconversão da habitação burguesa portuense*, FAUP, Porto, 2014.
Lopes, **Flávio**, *Património Classificado - Arquitectónico e Arqueológico - inventário*, vol. II, Lisboa, IPPAR, 1993.
Da Silva, **Pedro**, *Arquitetura e Espaço Público do Turismo e Lazer*, Porto, FAUP, 2015.
Carvalho, **Patrícia da Conceição F.**, *Reconversões – A adaptabilidade de edifícios históricos a novos usos*. Porto: Prova Final para Licenciatura em Arquitetura – FAUP, 2007/2008.

Lynch, **Kevin**, *A Boa Forma da Cidade*, Lisboa: Edições 70, 2010.

Oliveira V., **Silva M.**, Samuels I *Urban morphological research and planning practice: a Portuguese assessment*, Urban Morphology 18, 2014.

Oliveira, **José Manuel Pereira de**, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, Tese de doutoramento em Geografia Humana, Coimbra, FLUC, 1973.

Portas, **Nuno**, *Funções e Exigências de Áreas da Habitação*, Lisboa: LNEC, 2006.

Porto a Património Mundial: Processo de candidatura da Cidade do Porto à classificação pela UNESCO como Património Cultural da Humanidade - 1993, Câmara Municipal do Porto, 1993.

Ramos, **Rui Jorge Garcia**, *A casa unifamiliar burguesa na arquitetura portuguesa: mudança e continuidade no espaço doméstico na primeira metade do século XX*, Porto, FAUP Publicações, 2004.

Kappert, **Joachim**, *Os desafios da gestão do turismo urbano*, Porto, FAUP, 1999.

Oliveira, **Vitor**, *URBAN MORPHOLOGY: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*, Porto, 2016.

Tomé, **Miguel**, *Património e Restauro em Portugal (1920-1995)*, Porto, FAUP Publicações, 2002.

Rossi, **Aldo**, *A Arquitetura da Cidade*, Lisboa: Edições Cosmos, 2001.

Távora, **Fernando**, *Da Organização do Espaço*, Porto, FAUP Publicações, 2004.

INTERNET

A Cidade Surpreendente, blog de Carlos Romão.

Centro Histórico do Porto Património Mundial (portopatrimoniomundial.com).

http://business.turismodeportugal.pt.

www.agendaculturalporto.org

www.ensina.rtp.pt

ANEXOS