

Universidade Fernando Pessoa

Arquitetura e Urbanismo

Dissertação de Mestrado



A Evolução da R. Augusto Luso:  
Um eixo entre Liceus

Diogo Barbosa Carvalho

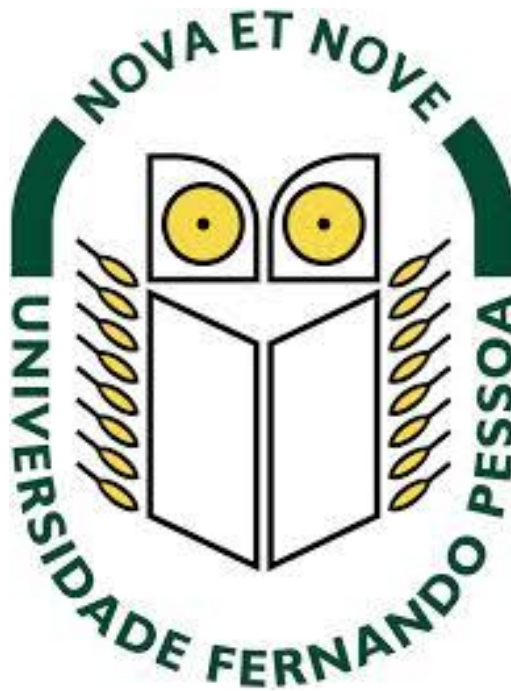
Porto, Outubro de 2018



Universidade Fernando Pessoa

Arquitetura e Urbanismo

Dissertação de Mestrado



A Evolução da R. Augusto Luso:  
Um eixo entre Liceus

Diogo Barbosa Carvalho

Porto, Outubro de 2018

**A evolução da R. Augusto Luso:  
Um eixo entre Liceus**

Universidade Fernando Pessoa  
Faculdade de Ciência e Tecnologia

Declaro que este trabalho é de autoria original

---

(Diogo Carvalho)

Dissertação apresentada à Universidade Fernando Pessoa como parte integrante dos requisitos necessários para a obtenção do grau de mestre em Arquitetura e Urbanismo, sob a orientação do professor João Ferreira.

## Sumário

O presente trabalho analisa o processo de desenvolvimento de um dos vários espaços públicos da cidade do Porto, em concreto o eixo entre o Liceu Rodrigues de Freitas e o Liceu Carolina Michaëlis.

O objetivo principal consiste em identificar as vontades e os intervenientes responsáveis pelo processo de idealização do eixo. Desta forma, a análise deste espaço público vai abordar a relação do eixo com os instrumentos de planeamento da cidade e com o edificado adjacente ao mesmo e vai analisar cronologicamente os diferentes momentos de construção das várias peças que constituem o caso de estudo.

O resultado da análise dos diferentes temas propostos a analisar, demonstram que a elaboração deste eixo urbano, com uma significativa importância formal e funcional não apresenta uma relação direta com nenhum instrumento de planeamento da cidade, foi ainda possível constatar que apesar da ausência de um plano pré-determinado, os vários intervenientes foram capazes de articular coerentemente as suas ações ao longo do processo de desenvolvimento do eixo.

Palavra-Chave: “Rua Augusto Luso”; Desenho Urbano; Porto; Forma Urbana; Espaço Público

## **Abstract**

The present work analyses the process of development of one of the several public spaces of the city of Porto, namely an axis between Rodrigues de Freitas high school and Carolina Michaëlis high school

The main objective is to identify the wishes and the actors responsible for the process of idealization of the axis. In this way, the analysis of this public space will approach the relation of the axis with the instruments of planning of the city and with the edification adjacent to the same one and will also analyze chronologically the different moments of construction of the several parts that constitute the case of study.

The result of the analysis of the different themes proposed to analyze, demonstrate that the elaboration of this urban axis, with a significant formal and functional importance, does not present a direct relation with any planning instrument of the city and it was also possible to verify that despite the absence of a plan, the various actors were able to coherently articulate their actions throughout the development process of the axis.

Keywords: “Rua Augusto Luso”; Urban Design; Porto; Urban Form; Public Space

## **Agradecimentos**

Desde já desejo expressar a minha gratidão a todos os intervenientes que de uma forma mais direta ou indireta me influenciaram positivamente desde o momento de realização da tese e durante todo o percurso académico.

Ao orientador da tese de mestrado, o professor e arquiteto João Ferreira, quero agradecer por toda a disponibilidade e apoio que demonstrou ao longo de todo o processo e também por todo o conhecimento e orientação que me transmitiu.

Aproveito para agradecer a todos os docentes que cruzaram o meu percurso académico, onde cada um com a sua própria maneira, me transmitiu conhecimentos e métodos, cruciais para ao desenvolvimento da melhor aprendizagem possível.

Por último, quero agradecer aos meus pais, pois sem o apoio, compreensão nos momentos mais duros no decorrer de todo o percurso académico, pois sem esse apoio não seria possível alcançar as etapas já conquistadas e as etapas que irei conquistar. Quero ainda deixar uma palavra de apreço aos meus amigos pela compreensão e apoio que demonstraram ao longo de todo o percurso académico.

## Índice Geral

<b>Sumário</b> .....	I
<b>Abstract</b> .....	II
<b>Agradecimentos</b> .....	III
<b>Índice Geral</b> .....	IV
<b>Índice Figuras</b> .....	VI
<b>Introdução</b> .....	1
<b>Capítulo I - Contextualização Histórica do desenvolvimento de Cedofeita</b> .....	4
<b>Capítulo II - Análise dos Planos da Cidade do Porto, entre 1784 e 2006</b> .....	8
<b>II.1 - Plano de Melhoramentos de 1784</b> .....	8
<b>II.2 - Plano de Melhoramentos de 1881</b> .....	11
<b>II.3 - Plano de Melhoramentos de 1916</b> .....	18
<b>II.4 - Plano de Urbanização de 1932</b> .....	21
<b>II.5 - Anos 30, O Plano dos Italianos</b> .....	29
<b>II.6 - Plano Regulador da Cidade do Porto de 1952</b> .....	36
<b>II.7 - Plano de Melhoramentos de 1956</b> .....	41
<b>II.8 - Plano Diretor da Cidade do Porto de 1962</b> .....	45
<b>II.9 - Plano Geral de Urbanização de 1987</b> .....	50
<b>II.10 – PDM, Porto Projeto Cidade Nova de 1993</b> .....	54
<b>II.11 - Plano Diretor Municipal de 2006</b> .....	60
<b>Capítulo III - Análise do edificado inserido na zona de estudo</b> .....	66
<b>III.1 - Liceu Rodrigues de Freitas</b> .....	66
<b>III.1.1 - Praça Pedro Nunes</b> .....	70
<b>III.2 - Junta de Freguesia de Cedofeita</b> .....	72
<b>III.3 - Instituto de Genética Médica D<sup>o</sup> Jacinto Magalhães</b> .....	76

<b>III.4 - Hospital D. Maria Pia</b> .....	79
<b>III.5 - Construção a Este do Hospital D. Maria Pia</b> .....	83
<b>III.6 - Liceu Carolina Michaëlis</b> .....	85
<b>III.6.1 - Enquadramento do Liceu</b> .....	85
<b>III.6.2 - Área envolvente do Liceu</b> .....	88
<b>III.6.2.1 - Pontos de Acesso</b> .....	88
<b>III.6.2.1.1 - Acesso A</b> .....	88
<b>III.6.2.1.2 - Acesso B</b> .....	89
<b>III.6.2.1.3 - Acesso C</b> .....	90
<b>III.6.2.1.4 - Acesso D</b> .....	91
<b>III.6.2.2 - Escadas do Liceu Carolina Michaëlis</b> .....	92
<b>III.6.2.3 - Edificado</b> .....	95
<b>III.6.2.3.1 - Análise Compositiva dos Edifícios</b> .....	96
<b>Capítulo IV - Análise cronológica do desenvolvimento do eixo</b> .....	98
<b>Conclusão</b> .....	102
<b>Bibliografia</b> .....	111
<b>Anexos</b> .....	118

## Índice Figuras

Figura 1 – Cedofeita em 1825 .....	5
Figura 2 – Cedofeita com os limites atuais .....	7
Figura 3 - Plano de Melhoramentos de 1784.....	10
Figura 4 - Planta da cidade do Porto de 1844.....	13
Figura 5 - Planta da Cidade do Porto de 1881 .....	16
Figura 6 - Parte da Planta da Cidade do Porto de 1892.....	17
Figura 7 - Planta das Avenidas do Plano de 1916 .....	18
Figura 8 - Proposta de novo centro do Plano de 1916.....	19
Figura 9 - Plano de Melhoramentos da Póvoa do Varzim.....	21
Figura 10 - Descarga do Carvão no Porto .....	23
Figura 11 - Construção do Porto de Leixões .....	25
Figura 12 - Sistema de Vias Proposta por Ezequiel de Campos .....	27
Figura 13 - Obras de melhoramento do porto de Leixões .....	30
Figura 14 - Esquema de Vias de 1939.....	31
Figura 15 - Esquema de Vias proposto por Baccin .....	32
Figura 16 - Esquema de Vias proposto por Piacentini .....	33
Figura 17 - Solução de rede viária.....	37
Figura 18 - PLanta de Zonamento .....	40
Figura 19 - Plano de Melhoramentos de 1956.....	42
Figura 20 – Diferentes Tipologias de Habitação Social .....	43
Figura 21 - Proposta da futura rede de circulação .....	46
Figura 22 - Planta com novas divisões administrativas e religiosas .....	47
Figura 23 - Eixo Principal Este-Oeste .....	48
Figura 24 - Localização dos Liceus e Proposta de Localização dos novos Liceus .....	49
Figura 25 - Grupos de Moradias Populares .....	51
Figura 26 - Articulação da rede viária principal com interfaces multimodais e estacionamentos propostos .....	58
Figura 27 - Unidades de ordenamento e dimensionamento de equipamentos e educação (escolas primárias).....	59
Figura 28 - Tecidos Urbanos do Porto .....	62
Figura 29 - Critérios de Regulamentação .....	63

Figura 30 - Sistema de Espaços Coletivos .....	65
Figura 31 - Área de Estudo no Sistema de Espaços Coletivos.....	65
Figura 32 - Liceu Rodrigues de Freitas .....	66
Figura 33 - Planta das duas zonas escolares do Porto em 1906 .....	67
Figura 34 - Planta do rés-do-chão do Liceu Rodrigues de Freitas .....	68
Figura 35 - Plantas da Igreja de S. Martinho de Cedofeita, antes e depois do restauro de 1934.....	70
Figura 36 - Proposta para o arranjo da Praça Pedro Nunes e Largo da Igreja de 193	71
Figura 37 - Junta de Freguesia de Cedofeita .....	72
Figura 38 - Localização do antigo edifício da Junta de Freguesia sobre a proposta do arranjo da Praça pedro Nunes.....	73
Figura 39 - Planta do Rés-do-chão da Junta de Freguesia.....	74
Figura 40 - Planta do 1º andar da Junta de Freguesia.....	75
Figura 41 - Instituto de Genética Médica Dr. Jacinto Magalhães .....	76
Figura 42 - Planta de localização do Instituto de Genética Médica Dr. Jacinto Magalhães .....	77
Figura 43 - Alçado do piso a aumentar .....	78
Figura 44 - Hospital Dª Maria Pia .....	79
Figura 45 - Planta da cave e do rés-do-chão do hospital.....	81
Figura 46 - Planta do 1º andar e do sótão do hospital .....	82
Figura 47 - Edifício do gaveto entre a R. Augusto Luso e Av. da Boavista .....	83
Figura 48 - Localização do edifício do gaveto .....	83
Figura 49 - Alçado virado para a R. Augusto Luso do edifício do gaveto.....	84
Figura 50 - Liceu Carolina Michaelis.....	85
Figura 51 - Planta de Localização do Liceu Carolina Michaelis.....	87
Figura 52 - Acesso "A" ao Liceu Feminino .....	88
Figura 53 - Acesso "B" ao Liceu Feminino.....	89
Figura 54 - Acesso "C" ao Liceu Feminino.....	90
Figura 55 - Acesso "D" ao Liceu Feminino .....	91
Figura 56 - Propostas da Escadaria do Liceu Carolina Michaelis; 1 e 2 propostas mais antigas, 3 proposta recente.....	93
Figura 57 - Escadaria Carolina Michaelis .....	94
Figura 58 - Vista sobre a plataforma da escadaria.....	94
Figura 59 - Moradias em frente ao Liceu Carolina Michaelis.....	95

Figura 60 - Moradias do lado Este da Escadaria .....	97
Figura 61 - Moradias do lado Oeste da Escadaria .....	97
Figura 62 - Planta de 1825.....	98
Figura 63 - Planta de 1844.....	99
Figura 64 - Planta de 1881.....	100
Figura 65 - Planta de 1920.....	100
Figura 66 - Planta entre 1921-1935 .....	101
Figura 67 - Planta entre 1936 e 1955.....	101
Figura 68 - Planta recente.....	102
Figura 69 - Organização dos elementos compositivos do eixo.....	106
Figura 70 - Representação dos 5 momentos de desenvolvimento do eixo.....	108

### Índice Tabelas

Tabela 1 - Tabela de comparação entre moradias adjacentes à escadaria Carolina Michaelis...	96
---	----

## **Introdução**

A presente dissertação de mestrado, intitulada de “A evolução da Rua Augusto Luso: um eixo entre Liceus”, apresenta como objetivo principal, compreender a idealização deste eixo singular da cidade do Porto. Um eixo localizado na freguesia de Cedofeita, que apesar de integrar a malha adjacente à Avenida da Boavista, apresenta um carácter distinto.

A escolha em abordar este tema, inserido no âmbito do urbanismo, encontra-se ligado com o desejo pessoal em conhecer e compreender melhor os espaços públicos da cidade do Porto. A escolha do espaço a analisar, recaiu sobre a R. Augusto Luso, por a mesma representar um espaço público com pouca notoriedade comparativamente com outros espaços públicos do Porto, (Avenida dos Aliados, Praça da República, R. Santa Catarina...), e por ser um eixo com um carácter excecional, conferido pelos elementos que o compõem. A singularidade do eixo que o tornou convidativo a analisar assenta numa série de elementos, tais como; o eixo conecta dois equipamentos públicos que partilham a mesma função (escolar); a presença de elementos compositivos semelhantes nas duas extremidades do eixo, através de espaços públicos em frente aos liceus em forma de arco, permitindo um afastamento entre os equipamentos e a restante urbanização, oferece uma melhor visibilidade aos equipamentos e entre equipamentos; por ser possível manter a axialidade do eixo apesar de o mesmo vencer três vias com diferentes orientações, utilizações e dimensões, (nomeadamente a linha ferroviária, uma via com características diferentes da rede viária dominante, a Avenida da Boavista, uma via de grande dimensão, com um grande volume de trânsito e a Rua Oliveira Monteiro, que apresenta uma orientação diferente da orientação dominante na malha viária inserida); e por enfrentar uma diferença de cotas considerável entre as duas extremidades. Aliado à excecionalidade dos elementos que compõem o eixo entre os Liceus, o facto de existirem poucos trabalhos bibliográficos referentes a este espaço, reforçou a intenção de o analisar em detrimento de outros.

Na tentativa de compreender da melhor maneira possível a idealização do eixo entre os Liceus, a presente dissertação vai tentar responder a três objetivos; (1) estabelecer uma relação entre o processo de desenvolvimento do eixo com os instrumentos de planeamento da cidade do Porto, (2) identificar a relação entre edificado e a forma do espaço público que compõe o eixo e por último, (3) reconstituir a ordem cronológica de construção dos elementos que compõem o eixo.

De maneira a responder aos três objetivos propostos anteriormente, a metodologia da presente dissertação de mestrado vai consistir; primeiro, numa análise sucinta dos instrumentos de planeamento da cidade do Porto, nomeadamente os “Planos da Cidade” entre 1748 e 2006, verificando em cada um deles, os elementos relativos à área em estudo, em segundo, vão ser realizadas análises às memórias descritivas de uma série de edifícios que integram este eixo, com o intuito de compreender a relação entre a forma e a construção do espaço público. Por último, vai ser realizada uma análise de vários elementos cartográficos produzidos ao longo deste período temporal, aliada às datas de construção dos edifícios, já levantados na análise das memórias descritivas de modo a possibilitar a produção de mapas demonstrativos do desenvolvimento cronológico do eixo. Com este registo, pretendemos aferir se existe ou não uma lógica sequencial de construção/consolidação do eixo.

Como resultado da metodologia atrás exposta, a presente dissertação encontra-se dividida em quatro capítulos, o primeiro, “Contextualização histórica do desenvolvimento de Cedofeita”, o segundo, “Análise dos Planos da Cidade do Porto entre 1748 e 2006”, o terceiro, “Análise do edificado inserido na zona de estudo” e por último, o quarto, “Análise cronológica do desenvolvimento do eixo”.

No primeiro capítulo, é realizada uma breve contextualização histórica do desenvolvimento da freguesia de Cedofeita, identificando os principais momentos de expansão e alterações urbanas.

No segundo capítulo, são analisados os diferentes Planos da Cidade do Porto, publicados entre 1748 e 2006. A escolha deste período resulta da análise do primeiro elemento de planeamento global da cidade do Porto, até 2006, data do Plano Diretor Municipal que com alterações pontuais ainda serve de base para o planeamento atual. A análise dos Planos encontra-se organizada em quatro partes, contextualização da época, principais problemas, propostas de melhoramento para a cidade e identificação da existência ou não de propostas para o eixo em análise.

No terceiro capítulo, é realizada uma análise às memórias descritivas dos projetos de edifícios construídos junto do espaço público em análise, com a intenção principal de identificar as razões e dificuldades que acompanharam os arquitetos no momento de projeção do edificado e de compreender a relação entre o edificado e a forma urbana do eixo a estudar. A escolha dos edifícios a analisar, recaiu em primeiro sobre os dois Liceus, por serem as peças que delimitam o eixo, de seguida baseou-se no facto de analisar edifícios localizados nas três partes do eixo, nas proximidades do liceu Rodrigues de Freitas, no cruzamento com a Avenida da Boavista e nas proximidades do liceu Carolina Michaëlis. O último fator de escolha, baseou-se na função não habitacional, pois são os edifícios públicos prestadores de serviços, os principais dinamizadores do espaço público, de referir a exceção de dois edifícios analisados com função habitacional, o primeiro por estar agregado ao projeto de urbanização do liceu Carolina Michaëlis e o segundo caso, no cruzamento entre a R. Augusto Luso e Avenida da Boavista, pois representa um edifício que passa a fechar um gaveto, uma vez que já existia antes da abertura da Rua Augusto Luso.

No quarto capítulo, são analisados vários elementos cartográficos de diferentes épocas, cruzando essa informação com a data de construção do edificado, a partir dos quais são produzidos mapas, que representam diferentes momentos de desenvolvimento do eixo em análise e da zona onde está inserido, o que vai possibilitar a identificação da existência ou não de uma lógica sequencial de desenvolvimento.

Por último, na conclusão, dá-se resposta aos três objetivos da dissertação, bem como serão identificados os principais causadores responsáveis pela idealização do eixo em análise.

## Capítulo I

### Contextualização Histórica do desenvolvimento de Cedofeita

É desde o séc. XIII, de acordo com o que se pode constatar nos documentos das Inquirições do Rei Afonso III, de 1258, que grande parte da rede de freguesias que atualmente conhecemos, já existiam, salvo algumas alterações que resultaram da divisão de certas freguesias com maior dimensão.

A freguesia de Cedofeita, de acordo com o Projeto de Lei n.º930/XII/4.ª de 20 de Maio de 2015, vê a sua origem ligada a um pequeno mosteiro, fundado pelo rei suevo Teodomiro, no ano de 559. É no decorrer do séc. XII, durante o reinado de D. Afonso Henriques, que se processa à reconstrução e ampliação da Igreja, dando origem à Colegiada de S. Martinho de Cedofeita, que manterá os direitos senhoriais das terras daquela zona até meados do séc. XIX.

Segundo Pereira (1986), a cidade amuralhada concentrada entre a Praça de D. Pedro e o Rio Douro, não perdeu as suas características essenciais com a abertura radiocêntrica do urbanismo de João Almada no fim do séc. XVIII, essa abertura da cidade veio reforçar a ligação com o mundo rural envolvente, através de fluxos de gentes e produtos.

Em 1800, Cedofeita era uma zona de concentração de artesãos têxteis, segundo Magalhães (1992), que com a abertura de vias de circulação extramuros, propostas pelo plano dos Almadás, veio ajudar a integrar a freguesia de Cedofeita com a cidade do Porto, através do aumento dos fluxos de produtos e gentes referidos em cima por Pereira (1986), o que originou com que a partir de 1836, a cidade do Porto fosse constituída por sete freguesias, sendo uma delas Cedofeita.

No início do séc. XIX, conforme foi referido anteriormente, a Colegiada de São Martinho de Cedofeita, para além do controlo dos direitos senhoriais das terras, era a proprietária de um conjunto de edifícios de carácter significativo na zona, eram os responsáveis pela Igreja, pelo cemitério, pela quinta e residência do D. Prior. Já durante os anos de 1800, segundo Magalhães (1992), as terras anexas à quinta, começaram a ser empraçadas, permitindo a construção de casas e quintais, sendo a Colegiada de São Martinho de Cedofeita a assumir a iniciativa de explorar e urbanizar diretamente as novas áreas da freguesia.

De referir que o processo de empraçamento da Colegiada entrava em conflito com uma intenção definida no Plano dos Almadãs, que pretendiam construir casas nos terrenos já empraçados, ou seja queriam impor um subempraçamento às pessoas que detinham o domínio dos terrenos (Magalhães, 1992). Este processo de empraçamento dos passais é iniciado nos “Passais de Baixo”, chamados “Campos da Arioza”, “Campo do Lameiro”, Ruas de Asneiros (onde se encontra atualmente o Largo de Sá Pinto) e no Priorado, entre a Rua da Torrinha, Largo do priorado e Carvalhosa. Mais tarde ocorre nos “Passais de Cima” a Noroeste e Norte e “Passais de Fora” a Nordeste e Leste, que vão sofrendo diferentes divisões nas parcelas dos seus terrenos.

As sucessivas situações de crise que assolavam a cidade do Porto entre finais do séc. XVIII e meados do séc. XIX, nomeadamente; a crise alimentar, as invasões francesas, a guerra civil e a cólera que juntamente com as alterações administrativas das freguesias de 1841 contribuiu para uma redução substancial da área da freguesia de Cedofeita o que representa um conjunto de fatores que travaram o crescente dinamismo demográfico registado anteriormente com forte ligação ao processo de industrialização, segundo Pereira (1986), nomeadamente a indústria têxtil algodoeira, onde a maior fábrica setecentista, dessa indústria, a *Clamouse Browne* se encontrava sediada em Cedofeita.



Figura 1 – Cedofeita em 1825  
fonte: Arquivo Municipal

Em meados do séc. XIX, a extensão da área urbanizada extramuros, ao longo das vias de circulação abertas no Plano dos Almadás, segundo Pereira (1986), pode representar o momento da origem do desenvolvimento urbanístico da freguesia de Cedofeita, que graças à abertura e regularização de ruas e praças, desenvolve-se a fase mais importante de imposição de uma estrutura urbanizada numa zona com um carácter rural tão dominante.

A segunda metade do séc. XIX, marca o período de maior transformação da freguesia, que graças ao dinamismo da população urbana que ocorria entre o centro e a periferia, com a chegada de cada vez mais habitantes aos meios rurais, parte da população que não se conseguia encaixar nos centros, e que vinham em busca de espaços de residência mais amplos e mais baratos, explicam o aumento do desenvolvimento demográfico registado em Cedofeita.

Desde os inícios do séc. XX, que é possível observar, através de cartografias da época, que o processo de desenvolvimento das freguesias localizadas na periferia, ocorre preferencialmente ao longo das vias de comunicação que saem do centro da cidade. No caso concreto de Cedofeita, é possível identificar a presença de grandes vias de comunicação de atravessamento nos sentidos Norte-Sul e Este-Oeste. Esta axialidade promove um desenvolvimento mais alargado pela freguesia, mas mantém grande parte dos terrenos centrais desocupados.

Em meados do séc. XX, a freguesia de Cedofeita demonstra cada vez mais sinais de consolidação urbana, onde é possível notar um desenvolvimento uniforme, a Sul da Avenida da Boavista, o desenvolvimento é mais forte, em grande parte pela proximidade com o centro da cidade e com o rio Douro, numa época onde as atividades marítimas eram muito importantes para a sociedade (Pereira, 1986). Com o decorrer dos anos, a criação de novos eixos, veio permitir a subdivisão de terrenos de grandes dimensões, possibilitando a exploração e construção do interior dos mesmos.

A partir da década de 60 do séc. XX, graças ao processo de melhoramentos nas necessidades gerais da parte ocidental do Porto, com a construção da Ponte da Arrábida e da autoestrada até aos Carvalhos, a centralidade e importância da Boavista passa a ganhar maior dimensão, favorecendo as freguesias adjacentes, que é o caso de Cedofeita.



Figura 2 – Cedofeita com os limites atuais  
fonte: Google Earth

O processo de expansão de Cedofeita vai continuando a ser desenvolvido ao longo dos anos. Cedofeita representa uma área com um desenvolvimento tardio, em relação ao resto da cidade do Porto, pelo facto de grande parte dos terrenos estar em situação expectante, devido ao domínio sobre as terras da Colegiada de S<sup>o</sup> Martinho, até aos inícios do séc. XIX. Na década de 80 do séc. XIX, é iniciado um processo de expansão urbana, associado a uma fase mais funcional do que demográfica, onde as vias de comunicação funcionavam como o principal impulsionador do desenvolvimento e expansão urbana, onde de acordo com Magalhães (1992) o eixo da Boavista, é a via que mais contribui para o desenvolvimento de Cedofeita, uma via que atravessa a freguesia e cria uma conexão com o centro da cidade.

## Capítulo II

### Análise dos Planos da Cidade do Porto, entre 1784 e 2006

#### II.1 - Plano de Melhoramentos de 1784

João de Almada chega ao Porto, em 1757, a mando do ministro Sebastião José de Carvalho e Melo para reprimir a revolta que se vivia na região, entre a população retalhista e a Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro. Em 1756, o Marquês de Pombal cria a Companhia Geral das Vinhas do Alto Douro, com o intuito de desenvolver a produção do vinho do Porto, defender a qualidade do mesmo e claramente aumentar a exportação (Alves, 1988). Esta companhia tinha em sua posse o monopólio da exportação de vinho, vinagres e aguardentes, o que resultava num encarecimento do custo do vinho na região e conseqüentemente um conflito com os interesses dos retalhistas e taberneiros da região do Porto.

Nos finais do séc. XVIII e sob a orientação de João de Almada e Melo, é iniciada a definição de uma estratégia para a renovação da cidade do porto, que até à altura não tinha um plano formalizado para o ordenamento da cidade. João de Almada começa a definir a sua estratégia por planificar o ordenamento das zonas que se estendem para fora das muralhas, seguindo a influência dos planos pombalinos criados para a reconstrução de Lisboa (Alves, 1988).

Em 1761, João de Almada sintetiza num relatório enviado a D. José, as necessidades de abordar a cidade do Porto de uma maneira diferente, através de um planeamento da malha urbana da cidade, algo que nunca tinha sido realizado.

Entre as causas encontradas por João de Almada, é de enumerar:

- Em primeiro, o comércio da cidade atinge o seu auge, o aumento da população que já não cabia no espaço limitado às muralhas e por último o aparecimento de novos bairros que resultaram da escassez de espaço e apresentam uma dimensão maior do que a cidade antiga.

- Em segundo, a falta de planificação das novas zonas, os novos espaços habitacionais, os bairros que vinham a ser construídos seguindo os caprichos das pessoas que os construíram.

- Em terceiro, a continuidade do traçado irregular da cidade, as estradas que se dirigiam às portas e postigos das muralhas passam a ser consideradas estradas principais, que apesar da sua subida na hierarquia, mantiveram-se as desigualdades do pavimento e a forma irregular.

- Por último, em quarto, a abertura de novas ruas e travessas, que apresentavam semelhanças e os mesmos defeitos que as existentes.

De maneira a resolver os problemas encontrados na análise realizada por João de Almada, e com o intuito de criar uma cidade nova e regularizada, é desenhada uma proposta que se desenvolve em três etapas, a primeira, a ligação entre a zona ribeirinha da cidade com a parte alta da cidade intramuros. A segunda etapa era expandir a cidade para norte e simultaneamente regulamentar as novas construções e finalmente a terceira etapa de atuação consistia em regularizar as construções dos bairros desenvolvidos extramuros (Alves, 1988).

É durante este período de renovação que se abrem novas praças e criam-se e restauram-se alamedas e jardins públicos. Dois pontos com maior protagonismo nas intervenções do presente plano, são a Praça da República e a Rua do Almada, juntamente com o prolongamento para poente, da rua da Boavista, com início no Campo de Sto. Ovídio, atualmente designado de Praça da República. É ainda durante este plano que se constroem múltiplos edifícios religiosos (Igreja de S. Ildefonso, Igreja da Lapa, Igreja de N. S<sup>a</sup> da Vitória...), edifícios civis (Hospital de Santo António, Teatro S. João, Tribunal da Relação...), casas e palácios (casa das Águas Férreas, casa dos Ingleses, casa das Cardosas...).

Sem esquecer que ao nível de tratamento e unificação da imagem urbana, recuperam-se os cais, os pavimentos e as calçadas e introduzem-se nos arruamentos os primeiros passeios de uso de peões, em 1771 na rua dos ingleses, é efetuado o primeiro esboço de iluminação pública e existe ainda um projeto de regularização da Rua de Cedofeita.

No espaço onde se localiza o eixo em análise, não existem intervenções para o mesmo, uma vez que este ainda não existe, mas é necessário evidenciar alguns pontos de atuação na zona evolvente, nomeadamente, a abertura da Rua da Boavista (atual Avenida da Boavista) e a regularização da Rua de Cedofeita, que transformou essa via numa Rua Urbana.

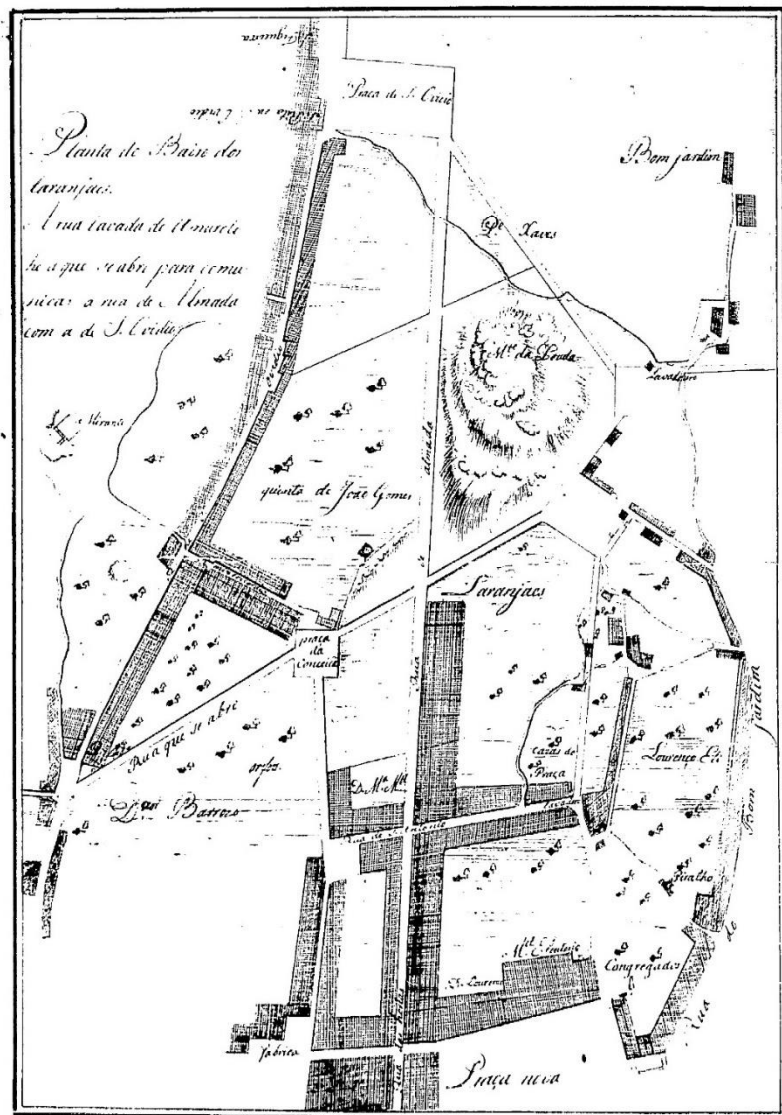


Figura 3 - Plano de Melhoramentos de 1784  
fonte: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/teste\\_133](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/teste_133) (acedido a 25 de Maio de 2018)

## II.2 - Plano de Melhoramentos de 1881

Em 1881, após o desenvolvimento acelerado da cidade do Porto, ocorrido durante os reinados de D. Maria II, entre 1819 e 1853, e dos seus filhos D. Pedro V (1837-1861) e D. Luís I (1838-1889), o presidente em função da Câmara do Porto, Correia de Barros começa a desenvolver um Plano de Melhoramentos para a cidade. Este plano desenvolvido por Correia de Barros acontece no mesmo período cronológico que a execução da carta da cidade, concluída em 1892 pelo General Telles Ferreira.

Durante este período, é notável o aumento da produção industrial, agrícola e por consequência o aumento do comércio. Os transportes públicos sofrem um grande desenvolvimento, criam-se novas linhas férreas e mais transportes urbanos, aparecem os primeiros bancos, em 1858, a cidade notou um aumento da dimensão das classes trabalhadoras, nomeadamente os operários da indústria e da construção civil de acordo com Figueiredo (2010). Nesta época, a cidade estava a desenvolver-se e a economia crescia juntamente com ela.

Durante a segunda metade do séc. XIX, segundo Figueiredo (2010), o Porto começa a sentir as dificuldades que apareciam nas grandes cidades europeias, cidades que sofriam um desenvolvimento urbano acelerado, devido ao fato do aumento do crescimento populacional, da alta densidade populacional e habitacional nos centros das cidades o que levava à degradação do sistema sanitário e consequentemente à oferta de uma baixa qualidade de vida aos seus habitantes. A presença cada vez mais constante destes fatores originou a necessidade da expansão para a periferia, que juntamente com o desenvolvimento dos transportes e das vias provoca um movimento que elimina os limites antecedentes que pertenciam à cidade tradicional.

Na planta de Perry F. Vidal de 1844, que acaba por ser corrigida em 1865, por causa da chegada do caminho de férreo a Vila Nova de Gaia e do Palácio de Cristal, tinha o objetivo de ser usada na Exposição Universal do Porto de 1865, para que todos que se deslocassem à galeria da exposição pudessem perceber a cidade do Porto da época (Figueiredo, 2010).

Através da planta de Perry Vidal, é possível observar o desenvolvimento periférico da cidade do Porto, onde o comércio, que se encontrava associado ao centro da cidade, passa a funcionar como uma das mais significativas funções urbanas, este processo cria novos

empregos e novas profissões, como consequência desta expansão, resultou a obrigação em criar novos estabelecimentos de ensino e novos equipamentos, que acompanhem as necessidades e concentração da população.

Na área periférica da expansão, possível de observar na planta de Perry F. Vidal, pode-se referir quatro zonas de desenvolvimento:

- A primeira, a norte, com o prolongamento da Rua do Pombal, atual Rua Adolfo Casais Monteiro e a edificação dos eixos Nascente Poente, nas ruas do Breiner e do Príncipe, agora designada de Rua Miguel Bombarda.
- A segunda, no Bonfim onde são abertas duas novas ruas, Rua Santos Pousada e Rua Moreira
- A terceira, na rua da Boavista, que começou o seu prolongamento na planta de melhoramentos de 1784 de João Almada e Melo e continua a crescer e vê ser implantado o Hospital Militar nas suas margens.
- A quarta e última, a implantação do Palácio de Cristal na zona ocidental da cidade e a implantação da Nova Alfândega.

“Foi fundada pelos suevos e é Cidade episcopal desde o século V, está situada na margem direita do rio Douro a uma pequena légua da sua foz, sobre dois morros que são o da Sé e o da Vitória, formando um grande *amphiteatro*. E Capital da Província do Douro, sendo pela sua população (calculada em mais de 80 mil habitantes) e pelo seu *commercio* a segunda capital do reino. Tem 7 freguesia, Sé – S.to Ildefonso – Victoria – S. Nicolau – S. Pedro de Miragaia – S. Martinho de Cedofeita e S. Marinha de Vila Nova de Gaya. Os *principaes* edifícios públicos são o hospital real – a *cathedral* – a soberba igreja dos clérigos cuja torre é a mais alta do reino e excede as de Hamburgo – Bristol – Bolonha e Riga, sendo de altura até o assento da *bolla* 70 metros e 30 centos, e descobrindo-se a distancia de 10 léguas as mar, serve de marca para se dirigirem por *ella* todas as embarcações que entram pela barra do rio Douro. A casa da Relação e cadeia, o grande quartel de *S.to Ovidio*, com capacidade para admitir 3000 homens, o paço episcopal, o palácio da Camara Municipal, na praça de D. Pedro, a Igreja de N. S.a da Lapa onde está depositado o coração do Duque de Bragança, o real *theatro* de S. João, comparável com os *milhores de Italia*, o Tribunal e praça do *Commercio*, pela sua *bella architectura e riquza* das suas salas, ornatos e pavimentos. São dignas de mencionar as *bellas* e novas praças do Anjo, e Bulhão, que servem para venda de frutas, hortaliça, ves, &, o Campo de Regeneração, a Praça da Cordoaria pelo seu tamanho, o *bello* palácio de *christal* e o magnifico ponto de *vita* do seu parque, o museu *Allen Municipla*, os palácios particulares – dos Carrancas – hoje pertencentes à Casa Real; - da Feitoria Inglesa; do Visconde de Beire e o de Joaquim Pinto Leite, de *bellissima architectura* e recentemente concluído com *manificiencia*.” *In Legenda da Planta de Perry F. Vidal de 1844.*

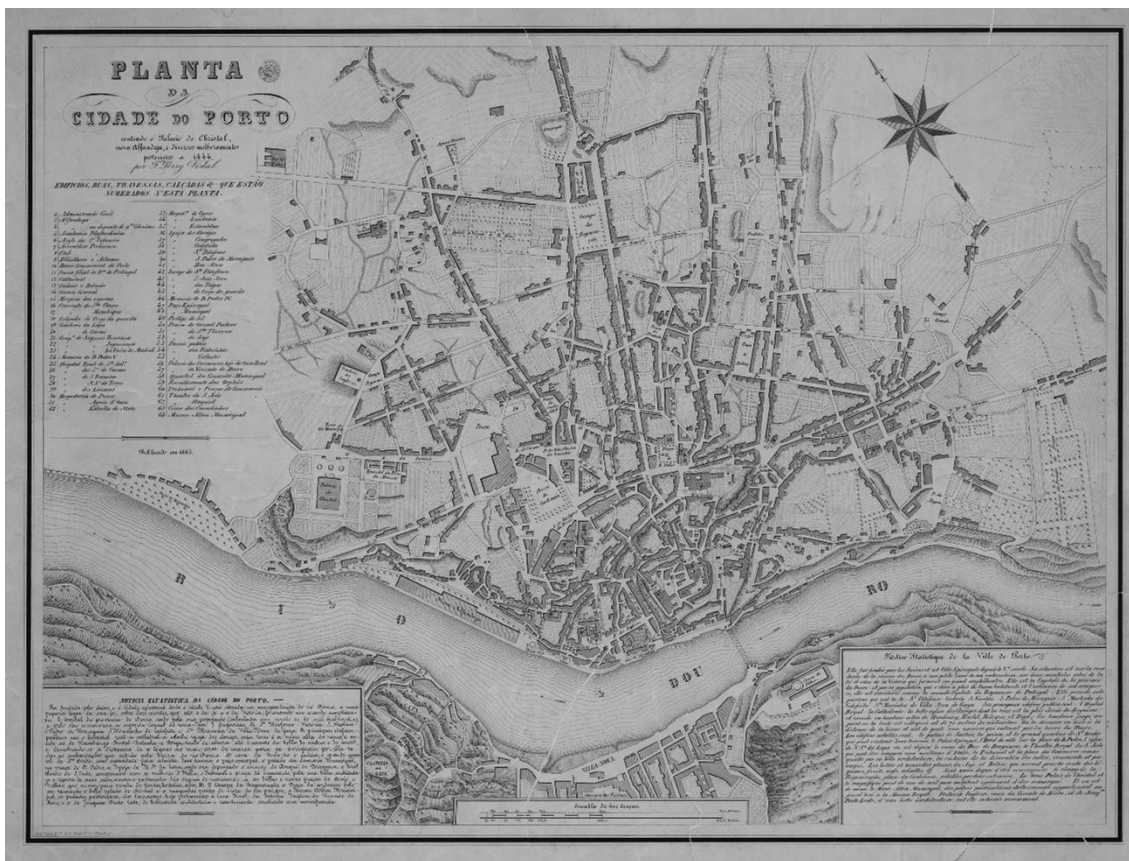


Figura 4 - Planta da cidade do Porto de 1844  
 fonte: Arquivo Municipal

Após a leitura da legenda da planta, podemos observar que a mesma apresenta um caráter turístico, onde as principais prioridades são a enumeração das melhores construções que existiam na cidade do Porto, criando sempre pontos de comparação com exemplos de grandes países europeus.

Durante a segunda metade do séc. XIX, as cidades europeias foram-se desenvolvendo planos de reconversão e expansão, estes modelos foram mais tarde utilizados como elemento base dos planos a realizar.

Os dois principais modelos de inspiração são as cidades de Paris e de Barcelona. A primeira, Paris, onde as intervenções ficaram a cargo do Barão de Haussman (1809-1891), tornou a cidade no expoente máximo no que toca à renovação das cidades europeias. De acordo com o plano de intervenção de Haussman que consistia sucintamente num conjunto de intervenções nos seguintes campos: vias, redes, edificado e administração.

Os quarteirões passam a ser ocupados na totalidade pelos edifícios, onde os mesmos vêm a sua cêrcea ficar definida em função da largura da via de circulação, geralmente os edifícios eram de 5 pisos onde o rés-do-chão encontrava-se destinado à prática do comércio (Figueiredo, 2010).

A cidade vê adições ao seu leque de parques urbanos e jardins e também presencia uma remodelação dos existentes é ainda aplicada a arborização de todas as avenidas, com exceção da avenida da ópera. O plano previa e concretizou a construção do edifício da ópera, de Charles Garnier, que passa a representar o expoente máximo da arquitetura parisiense bem como a abertura da avenida da ópera.

É construída uma rede de esgotos e de águas, onde os esgotos são duplos, arejados e inodoros, e encontram-se distribuídos ao longo de oitocentos quilómetros, oferecendo maior qualidade e condições de vida dentro das cidades aos habitantes. Ainda em relação às intervenções na cidade de Paris, existe uma grande construção, a criação do matadouro de La Villette, que aparece para substituir os sete matadouros existentes que se encontravam dispersos à volta da cidade.

O último ponto de atuação do plano é ao nível administrativo, onde existe uma reestruturação dos núcleos existentes na periferia onde dos doze existentes, passam a ser vinte. Este modelo de atuação e transformação da cidade, de acordo com Figueiredo (2010), vai representar a base do modelo a utilizar no desenvolvimento do plano da cidade do Porto.

Na cidade do Porto, face ao aumento da população em zonas específicas, que de acordo com os censos de 1864 e 1890, é possível observar um grande aumento demográfico nas freguesias de Bonfim que passa de 10 712 para 22 512 habitantes, Campanhã que passa de 4 314 para 9 908 habitantes, Cedofeita que passa de 11 614 para 22 668 habitantes e Paranhos que passa de 3 309 para 9 805 habitantes, enquanto no resto das freguesias, a média de habitantes rondava os 2 000, que juntamente com as transformações nos transportes e na industrialização, impulsionaram a concretização do primeiro plano para a cidade do Porto, apresentado pelo Presidente da Câmara José Augusto Correa de Barros “... à Câmara em Sessão Extraordinária de 26 de Setembro de 1881, o Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto”.

Correa de Barros começa por identificar os principais problemas que afetam a cidade do Porto em 1881 e retira dessa análise quatro aspetos fundamentais, o isolamento da cidade face ao reto do país, as más condições sanitárias, a falta de abastecimento de água e má qualidade dos géneros alimentares. Após a análise e identificação dos principais pontos problemáticos da cidade, o plano é elaborado assente em quatro objetivos:

- Reformulação e abertura de ruas
- Construção de novos mercados e laboratório municipal
- Construção de uma rede de saneamento e melhoria da rede de abastecimento de água ao domicílio
- Reorganização dos serviços de limpeza de caráter municipal e de combate a incêndios.

Desta forma, o plano passa a atuar em três eixos, a rede viária; infraestruturas (saneamento, abastecimento de águas e equipamentos) e por último a nível administrativo, criando várias semelhanças de atuação quando comparado com o plano de Haussman em Paris.

A nível de acessibilidades, as principais preocupações eram o desenvolvimento de ligações com a estação de caminho-de-ferro de Campanhã, ligações com os dois tabuleiros da Ponte Luís I, ligações entre cidade ribeirinha e cidade alta, ligações entre cidade oriental e ocidental, estas ligações deveriam ser possíveis de obter através do prolongamento das vias existentes segundo Barros (1881).

Ainda no plano de 1881, estavam previstas aberturas e melhoramentos de ruas, de praças e construção e recuperação de equipamentos. O plano de melhoramentos da cidade do porto de 1881, é o primeiro, a apresentar uma visão global da cidade, da estruturação territorial e do sistema de comunicações viárias dentro da cidade.

Visto que a carta topográfica da cidade do Porto de Augusto Gerardo Telles Ferreira concluída em 1892 se encontra em elaboração durante o período de execução do Plano de Melhoramentos de 1881 do Eng.º Correa de Barros, é possível observar na carta de 1892 praticamente todas as alterações relativas às propostas definidas no plano de melhoramentos de 1881, demonstrando o êxito do mesmo.



Figura 5 - Planta da Cidade do Porto de 1881

fonte:[http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/planode-melhoramentos-da-cidade-do-porto-1881](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/planode-melhoramentos-da-cidade-do-porto-1881) (acedido a 25 de Maio de 2018)

A carta topográfica desenhada pelo General Augusto Gerardo Telles Ferreira, é o primeiro elemento onde é representado todo o território administrativo da cidade do Porto, representando ainda a zona ribeirinha de Gaia, localizada na margem sul do rio Douro, a inserção da zona de Gaia na cartografia do Porto, demonstrava a importância que o rio Douro, representava para a cidade do Porto como zona de circulação de mercadorias e bens. (Tavares, s.d)

Na carta de 1892, é possível identificar algumas das propostas definidas no plano de 1881, encontra-se representada a estrada da Circunvalação, dois novos pontos de travessia sobre o rio Douro, a ponte Maria Pia, de 1877 e a ponte Luís I de 1886 (em construção durante o Plano de 1881), as estações de Campanhã e da Boavista e conseqüentemente as linhas de ferro.

A avenida da Boavista aparece aberta até à Fonte da Moura, e projetada até ao Castelo do Queijo, a rua Júlio Dinis articula o Palácio de Cristal com a Rotunda da Boavista, deste modo era possível de observar as preocupações com as ligações e acessibilidades apresentadas no plano de melhoramentos de 1881 (Ferreira, 1890).

A nível de parques urbanos e jardins, um dos objetivos presentes no plano de renovação urbana de Paris e modelo de inspiração para os planos da cidade do Porto, é possível identificar na planta de Telles Ferreira, a presença do Jardim do Passeio Alegre e do Jardim do Duque de Beja (atualmente designado de Jardim do Carregal) e os Jardins do Palácio de Cristal (Ferreira, 1890)

A nível de equipamentos é possível observar a construção de quatro edifícios que haviam sido esboçados por Perry F Vidal, na planta de 1844, a Alfândega, o Palácio de Cristal, o Palácio da Bolsa e o Hospital Militar. Foram ainda introduzidos nesta planta topográfica, os mercados dos Anjos, do Bolhão e do Peixe e ainda os cemitérios do Prado, do Repouso e de Agramonte.

De referir que em relação à zona de intervenção da presente dissertação, Correa de Barros propunha a conclusão da Praça da “Boa Vista”, designada atualmente por Rotunda da Boavista / Praça Mouzinho de Albuquerque, o local de implantação do Hospital Militar D. Pedro V é localizado, aparece a R. Oliveira Monteiro, (aberta entre o Plano dos Almadãs e o de Correa de Barros) e a metade Norte da R. Augusto Luso.



Figura 6 - Parte da Planta da Cidade do Porto de 1892  
fonte: Arquivo Municipal

### II.3 - Plano de Melhoramentos de 1916

Augusto César da Cunha Moraes, engenheiro de profissão, publica em 1916 um pequeno livro intitulado de “Os Melhoramentos da Cidade”, o primeiro plano global para a *urbe*, inserindo-se na vontade de renovação que apareceu pela mão da Primeira República, como refere Figueiredo (1994).

Através desta publicação, Cunha Moraes, pretendia traçar um projeto que demonstrasse o resultado das necessidades da cidade e da população existente, com um olhar a pensar no futuro, pois trata-se de uma atuação numa cidade que se encontrava inevitavelmente num processo de expansão. “...traçar também um projeto que, podendo ser fruto de exageradas aspirações, fosse todavia a indicação das necessidades existentes, cuja satisfação se impõe num futuro mais ou menos distante, e pela força imperiosa da expansão citadina.” Moraes (1916).

A implementação do projeto proposto por Cunha Moraes, passava pela atuação nos eixos viários da cidade, que com influência do plano de Cerdà para Barcelona, propõem a abertura de uma nova Avenida, paralela à Avenida da Boavista. Esta nova avenida tinha o intuito de responder à necessidade de criar uma comunicação rápida do centro com a Foz, que segundo Cunha Moraes (1916), a cidade “... como outras em idênticas condições, tende a caminhar, alargando-se, no sentido do ocidente (...) atraída para o mar”. Com esta expansão em direção ao ocidente, e a necessidade demonstrada por Cunha Moraes em se aproximar do mar, onde é possível encontrar mais campo aberto e próprio para expansão, gera uma tipologia na malha urbana, constituído por vias perpendiculares e diagonais, em relação à nova Avenida, que ao se intersetarem criam rotundas, como é possível de observar na figura em baixo.

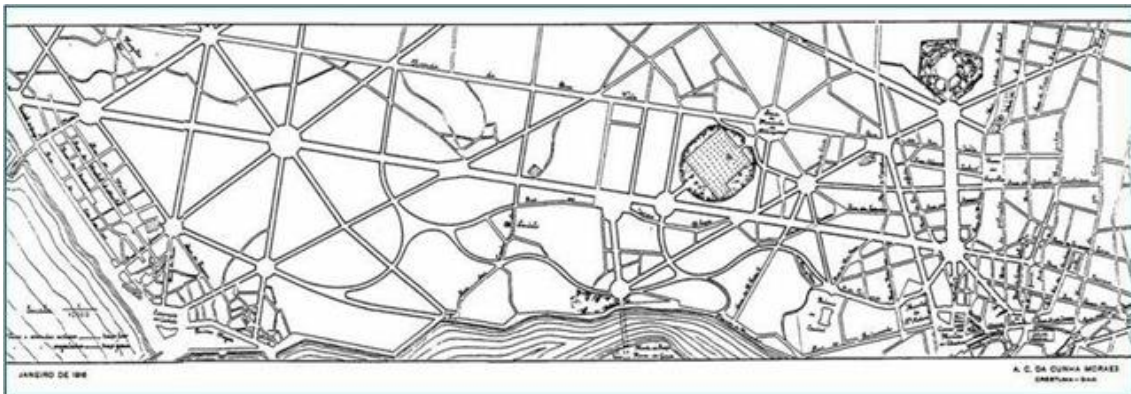


Figura 7 - Planta das Avenidas do Plano de 1916

fonte:[http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/os-melhoramentos-da-cidade-1916](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/os-melhoramentos-da-cidade-1916) (acedido a 25 de Maio de 2018)

De referir que ao promover estas alterações de circulação e de pontos hierárquicos dentro da cidade do Porto, onde a importância do centro histórico seria substituída pelo eixo com ligação ao mar, Cunha Moraes, propõem também um novo centro, “... não virá longe o dia em que o centro citadino tenha de ser a atual Praça Carlos Alberto ou as suas proximidades...”, “Não é, portanto, de supor que o centro da cidade seja, por todo o sempre, a Praça da Liberdade...”, de acordo com Amorim (1998), o centro cívico passaria a estar integrado numa avenida

Como na altura da publicação do Plano de Melhoramentos de 1916 ainda não tinham começado as obras de abertura da Avenida dos Aliados, Cunha Moraes, propõem que seja feita a deslocação do centro para a Praça Carlos Alberto, onde se encontra próximo da Cordoaria, Tribunal, Cadeia da Relação, Convento de S. Bento da Vitória, Hospital de Santo António, Universidade do Porto, Quartel da Guarda, Mercado do Peixe e de mais uma série de equipamentos, de maneira criar uma zona mais monumental na Cidade.

“...sirva de ponto de partida uma Praça Circular, situada ao norte da Praça Carlos Alberto, entre as ruas de Cedofeita, do Coronel Pacheco e do Miranda, á qual chamarei – Praça Central.” Moraes (1916).

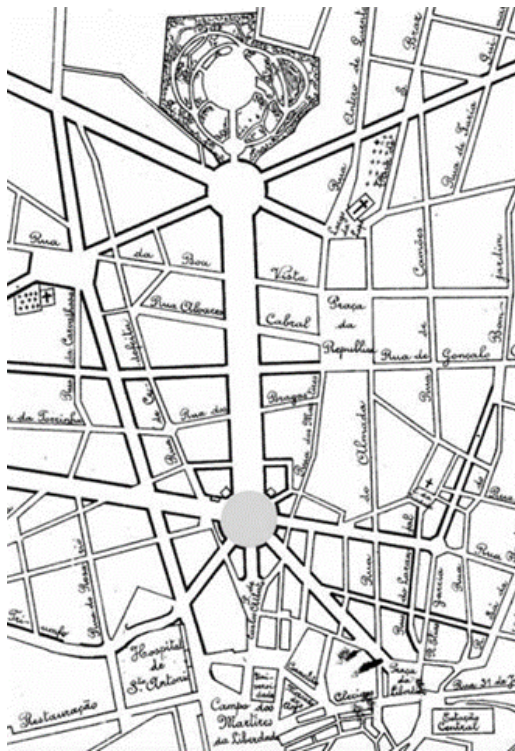


Figura 8 - Proposta de novo centro do Plano de 1916

fonte:

[http://lh6.ggpht.com/\\_FkKgTDI7ngU/THT\\_GLT4I/AAAAAAAIGE/9a8kvhlhg1g/s1600-h/cm50%5B11%5D.jpg](http://lh6.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/THT_GLT4I/AAAAAAAIGE/9a8kvhlhg1g/s1600-h/cm50%5B11%5D.jpg) (acedido a 25 de Maio de 2018)

É a partir das duas rotundas ilustradas na planta de cima, que vão ser realizadas as comunicações com as Avenidas e com os equipamentos.

Referente aos cuidados a ter no desenho das duas Avenidas principais, a Avenida da Boavista e a nova, paralela à Avenida da Boavista, Cunha Moraes, define que numa zona de 300 metros ao longo das suas laterais, não seja permitido a construção de indústria fabril, o que causaria uma depreciação na qualidade do aproveitamento do espaço, bem como a desvalorização do custo dos terrenos localizados nessas zonas (Moraes, 1916).

Um dos pontos onde é possível observar o olhar para o futuro, visão que Cunha Moraes queria introduzir na criação deste plano, é a chamada de atenção para a necessidade de criar mais espaços públicos, jardins e praças, de maneira a oferecer uma maior qualidade de vida e de higiene aos cidadãos, visto que no momento da realização do Plano, a maioria das habitações apresentavam quintal, não era visto como necessidade a construção de jardins e praças, mas devido ao rápido crescimento urbano e demográfico, esses quintais já começavam a desaparecer e a serem insuficientes.

A nível de propostas para a zona de análise, Cunha Moraes, não evidencia propostas de intervenção para o eixo em análise, mas propõe uma reconfiguração do espaço urbano situado em frente à igreja de Cedofeita. Esta proposta encontra-se associada ao projeto de construção do novo centro da cidade, como é possível identificar a cima, na figura 8. De referir que na época, já se encontrava construído o Hospital para crianças Maria Pia.

## II.4 - Plano de Urbanização de 1932

É durante o período situado entre 1918 e 1932, no decorrer do mandato de Sidónio Pais, que desempenhava a função de primeiro-ministro e durante a instauração do Estado Novo, que Ezequiel de Campos, começa a despertar notoriedade. A partir de 1918, face à crise do abastecimento do carvão e da crescente necessidade energética, consequência da guerra, o ministro do comércio Francisco Xavier Esteves, convida Ezequiel de Campos para começar a trabalhar na Junta Hidráulica Agrícola, onde realizou levantamentos de plantas do rio Douro, do rio Cávado, do rio Tejo e dos seus afluentes (Amorim, 1998).

Passados dois anos, em 1920, em S. Tomé, Ezequiel Campos desenha o plano de aproveitamento Hidroelétrico e de Rega da Sociedade Agrícola Vale Flor e elaborar no mesmo ano, para a sua terra natal, Póvoa do Varzim, o “Plano Geral de Melhoramentos da Póvoa do Varzim”. Em 1922, torna-se diretor dos Serviços Municipais de Gás e Eletricidade da Câmara Municipal do Porto, durante o período de exercício deste cargo, Ezequiel de Campos, aceita participar no governo de José Domingos dos Santos como Ministro da Agricultura (Lobo, 1995).



Figura 9 - Plano de Melhoramentos da Póvoa do Varzim

fonte: Lobo (1995)

Entre 1925 e 1927, torna-se professor no Instituto Superior do Comércio do Porto. A partir de 1927, foca toda a sua atenção na eletrificação do país e nas centrais hidroelétricas até que no ano de 1932, publica o “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, referindo a má situação urbana que se desenrolava na Cidade do Porto por falta um “... Porto Regular...” e “... Não tem diretrizes nem eixos de expansão...” Campos (1932).

O Prólogo ao Plano de 1932, ocorre numa época onde o Porto representa uma cidade em expansão, com vastas áreas por urbanizar, Ezequiel de Campos, pretende através deste Prólogo, definir o programa segundo o qual a cidade deve crescer, identificando as principais diretrizes a seguir, de maneira a tornar a cidade o melhor possível, “Todos pretendemos que a gente da Cidade do Porto seja sã de corpo e de alma; viva e trabalhe em ambiente são, de bem-estar e felicidade. Um homem melhor, na Cidade melhor possível.” Campos (1932).

De maneira a realizar o seu Plano, Ezequiel de Campos, divide-o em três etapas, a primeira passa por fazer um levantamento e estudo ambiental, económico e social da cidade, designado de “Elaboração da Planta Atualizada da Cidade”; a segunda etapa consiste em compreender o traçado da cidade, ruas, caminhos-de-ferro, jardins, parques de jogos, campos de aviação, centros urbanos, etc... designado de “Plano Geral da Cidade” e por último, a terceira etapa, designada de “Plano Final”, resultava no desenho de uma planta com a representação das alterações definitivas para a cidade e onde seriam elaborados os pormenores de execução das obras da cidade do Porto (Amorim, 1998).

Um dos pontos mais marcantes na análise realizada ao “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto” é a constante importância que Ezequiel de Campos atribui aos portos marítimos, neste caso à falta de condições dos mesmos. A inevitável chamada de atenção para os portos marítimos, devido ao facto de que na época em questão, a cidade do Porto demonstrava um aumento do consumo de energia eléctrica, em grande parte por causa da indústria e visto que essa energia era produzida pelo carvão, que juntamente com os usos domésticos, tornava impossível a cidade depender unicamente da extração nacional, existia uma necessidade de importar carvão, de acordo com Figueiredo (2010). Por causa do transporte do carvão ser realizado por via marítima, a falta de um porto regular no rio Douro e a falta de cais acostáveis, fazia com que os barcos se vissem obrigados a descarregar para as barcas, que depois se dirigiam à costa, dificultando um processo que teoricamente não era complicado.



Figura 10 - Descarga do Carvão no Porto

fonte:

[https://www.google.pt/imgresimgurl=http://www.lojasonline.netsnpasta\\_ficheiros\\_entidades\\_sn64305lojafoto\\_64C6A7DF-53E5-429C-BB5822F9A5724518.jpg&imgrefurl=http://www.lojasonline.netsnstoredefault.cfimgo=show&cat=269&id=2314](https://www.google.pt/imgresimgurl=http://www.lojasonline.netsnpasta_ficheiros_entidades_sn64305lojafoto_64C6A7DF-53E5-429C-BB5822F9A5724518.jpg&imgrefurl=http://www.lojasonline.netsnstoredefault.cfimgo=show&cat=269&id=2314)  
(acedido a 26 de Maio de 2018)

Ezequiel de Campos refere no Prólogo de 1932, o aspeto da mobilidade na cidade, mais precisamente, o papel dos transportes e a sua relação com a economia da cidade, chama a atenção para a falta de caminhos-de-ferro de via larga, que ainda não chegaram a Leixões, um importante ponto de comércio, de chegada de produtos e de desenvolvimento económico. A nível industrial, não existe um sistema perceptível de relação direta entre a localização das fábricas com o Porto nem com os caminhos-de-ferro, existe uma dispersão das fábricas por toda a cidade e imediações, desde Campanhã à Circunvalação.

O mercado regional do Porto, começava a ser insuficiente, existia uma necessidade de alargar e intensificar o mesmo, a vida comercial e bancária sofreu uma deslocação para uma zona mais central, passou da Rua do Infante para a Praça da Liberdade e para algumas das ruas circundantes, com a Rua Mouzinho da Silveira, Rua das Carmelitas, Rua 31 de Janeiro e Rua Sá da Bandeira.

“ A expansão da Cidade do Porto não tem diretrizes nem eixos de expansão. O crescimento da Cidade do Porto não se fez restritamente à volta de um ponto nodal, como nas vilas e cidades do Alentejo e da Meseta; mas sim ao longo do porto do Douro (do porto da citânia Cale – de Portucale) e ao longo das estradas que vinham ao vale do rio da Vila e ao porto do Douro; irradiado pelas linhas de acessibilidade.” Campos (1932).

Para Ezequiel de Campos, a expansão da Cidade do Porto era dividida em quatro circunferências, de diferentes raios, com o seu centro o Largo do Terreiro. A primeira circunferência, com 1 km, envolvia o velho burgo do Porto, na época cheio de habitações. A segunda circunferência, com 2 km, envolvia a urbanização irradiada pelas vias de acesso. A terceira circunferência, com 3 km, apanhava a periferia rural, com a presença

de núcleos urbanizados. A última e quarta circunferência, com 4 km de raio, abrangia as terras cheias de campo e aldeias rurais.

Apesar das influências e dos exemplos de inspiração de outras cidades europeias, no desenvolvimento urbano, o Porto expandia-se “... sem linhas diretrizes nem orientações axiais de crescimento com as suas praças monumentais como Paris, Berlim, Madrid...” de acordo com Campos (1932). A cidade do Porto funcionava como um conjunto de aldeias, a rodear a aldeia inicial, S. Nicolau, onde a densidade populacional ia variando de aldeia para aldeia e existia falta de traços de orientação.

De maneira a alcançar um arranjo geral e ordenar a cidade do Porto, seria necessário; enquadrar as freguesias circundantes á cidade do Porto no agregado da cidade, criar ligações entres estes núcleos urbanos; esquisar o traçado geral da cidade e o traçado geral de cada núcleo agregado; definir zonas de indústria e de bairros operários; marcar na planta zonas destinadas à área residencial, jardins, parques, campos de jogos, campos de aviação e por último, adaptar o centro antigo ao futuro. Só ao seguir estes passos, seria possível estar próximo da criação de um Plano que ajuda-se a tornar a cidade melhor. No desenvolvimento de um Plano da Cidade, este, não deve ser escrito para satisfazer apenas as necessidades atuais da cidade, mas incluir também preocupações e diretrizes que vão tomar conta da cidade no futuro. É esse ponto de vista futurístico que Ezequiel de Campos incorpora no desenvolvimento do “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, que ao perceber a cidade atual, o aumento do comércio, importações, transportes, indústria e outros, ajuda o autor do Prólogo a compreender que o futuro próximo da cidade vai passar por esses tópicos e que a cidade deve ser preparada em função dos mesmos. “...não se deve considerar cada problema urbano isoladamente, mas sim num plano inteiro de cidade, com previsão do futuro.” Campos (1932).

Tal como havia sido realizado nas cidades de Madrid, Barcelona, Paris, Berlim... as povoações satélites foram incorporadas nas unidades administrativas, na cidade do Porto, Vila Nova de Gaia, Matosinhos, Leça e Gondomar também deveriam ser incluídas nos Planos da Cidade, estas diferentes unidades deveriam funcionar como uma única unidade administrativa.

Ezequiel de Campos aproveita a ideia de Cunha Morais desenvolvida no “Plano de Melhoramentos de 1916”, onde propunha a construção de uma ponte ferroviária da Arrábida, de maneira a criar uma ligação mais forte entre a rede ferroviária nacional e os portos marítimos, (Leixões e Douro) bem como também iria servir de elemento de aproximação e união entre Vila Nova de Gaia e Porto.

Este projeto gera uma ponderação bastante pormenorizada, pois de acordo com Ezequiel Campos (1932), “...é provavelmente injustificável a interligação Douro – Leixões por caminho-de-ferro de via larga, já que entre os dois portos Leixões – Douro, não haverá grande tráfego, porque só em casos de cheia ou de carregamentos especiais valerá a pena sobrecarregar o transporte das mercadorias com transbordos e deslocações por terra. Então o transporte pela Carris ou por estrada bastará; não valendo a pena instalar, só por isso, o caminho-de-ferro.” Tendo em conta a preocupação que Ezequiel de Campos atribui aos portos marítimos e as dificuldades que os assolam desde o início do séc. XX, com o calado dos navios, as dificuldades tradicionais da Barra do Douro, as cheias do rio e a falta de equipamento dos cais, originou a necessidade de construção de um novo porto artificial, o porto de Leixões. Esta nova construção vai acentuar a expansão da cidade para Oeste, que deveria seguir a diretriz Praça dos Aliados – Praça da Boavista – Leixões, esta seria a linha axial do futuro da cidade.



Figura 11 - Construção do Porto de Leixões

fonte: [http://lh3.ggpht.com/\\_FkKgTDI7ngU/TH2TP\\_pmQDI/AAAAAAAAIMI/aWFq38rIMU0/s1600-h/pec110%5B5%5D.jpg](http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TH2TP_pmQDI/AAAAAAAAIMI/aWFq38rIMU0/s1600-h/pec110%5B5%5D.jpg) (acedido a 26 de Maio de 2018)

Em grande parte, o plano de Ezequiel de Campos, segundo Amorim (1998), assentava na importância que atribuía às ligações entre cidade e portos marítimos e são esses os pontos que vão influenciar o desenho das linhas axiais de expansão da cidade, que deveriam seguir em direção poente, a cidade desenvolve-se de Sul para Norte, através das duas pontes que atravessam o rio Douro, com uma forte concentração na Baixa e é a partir daí que se vão desenvolvendo, após as portas da “Cidade Medieval”, um conjunto de arruamentos ao longo dos quais se vão instalando as construções. O comércio tinha começado a deslocar-se para Norte, e instalou-se na Praça da Liberdade (Av. Dos Aliados) e nas ruas circundantes, enquanto que a construção de habitações estava a acontecer pelas margens da Avenida da Boavista, que deveria manter um carácter urbano em vez de funcionar como uma linha axial de circulação de trânsito entre os centros do Porto respetivamente, a Praça dos Aliados, o porto de Leixões e o porto do Douro (Amorim, 1998).

No Prólogo de 1932, Ezequiel de Campos defende que deveriam ser criados centros primários na cidade, um Centro Municipal, onde fosse possível inserir a Câmara Municipal, Serviços Municipais de Gás, Eletricidade, Água e Saneamento, uma central de caminho-de-ferro, este centro municipal seria localizado na Praça dos Aliados.

A criação de um “Centro Universitário”, entre a Praça Carlos Alberto e a Relação, dos Clérigos ao Hospital Santo António, propõe a transformação do Hospital em Tribunal, a remoção do Quartel da Guarda Republicana e a construção de novas ruas, praças e jardins, de maneira a criar um espaço harmonioso.

Relativamente à questão do ensino, Ezequiel de Campos, enuncia alguns dos edifícios de carácter educacional, que se encontram construídos recentemente ou que já se encontram pensados em projeto, criticando a localização dos mesmos, só conseguida pela falta de um “Plano de Cidade”, sendo que dois dos edifícios enunciados por Ezequiel de Campos são o Liceu Rodrigues de Freitas já construído e o Liceu Carolina Michaëlis, ainda em projeto, ambos pertencentes à área de estudo da presente dissertação.

E por último, a criação de um “Centro Mercantil”, com a remoção do mercado do Anjo, alargamento das ruas das Carmelitas e de S. Felipe de Nery, a construção de um mercado novo na Praça do Peixe, outro na Praça da Ribeira, outro na Foz, perto do Castelo do Queijo e a seu tempo outro na Boavista (Campos, 1932).

Devido ao facto de “...acessos do Porto são todos acanhados e não raro acidentados de inclinação.” Campos (1932), Ezequiel de Campos propõem a criação de novos acessos à cidade, desde Valbom, Gondomar, Penafiel, Guimarães, Braga, Viana, Senhora da Hora e Vila Nova de Gaia, permitindo um acesso mais simples e mais acessível de todas as partes localizadas nos limites da cidade até ao centro.

Para além da abertura destes novos acessos, a que Ezequiel chama de “Sistema de Ruas Principais”, é ainda planeado um conjunto de “Ruas Primárias da Circulação Concêntrica”, nomeadamente o prolongamento da rua Gonçalves Cristóvão, da Praça da República a Lordelo e à Arrábida, de maneira a permitir acesso à nova ponte. O prolongamento da rua da Constituição até à Praça de Ramalde e o Prolongamento da Avenida dos Combatentes até à Avenida da Boavista, a passar por Francos. Deste modo, para Ezequiel de Campos, “Os embaraços atuais do trânsito transversal ficam eliminados por estes prolongamentos e por outras ruas transversais novas que vão indicadas em traça geral.” Campos (1932).

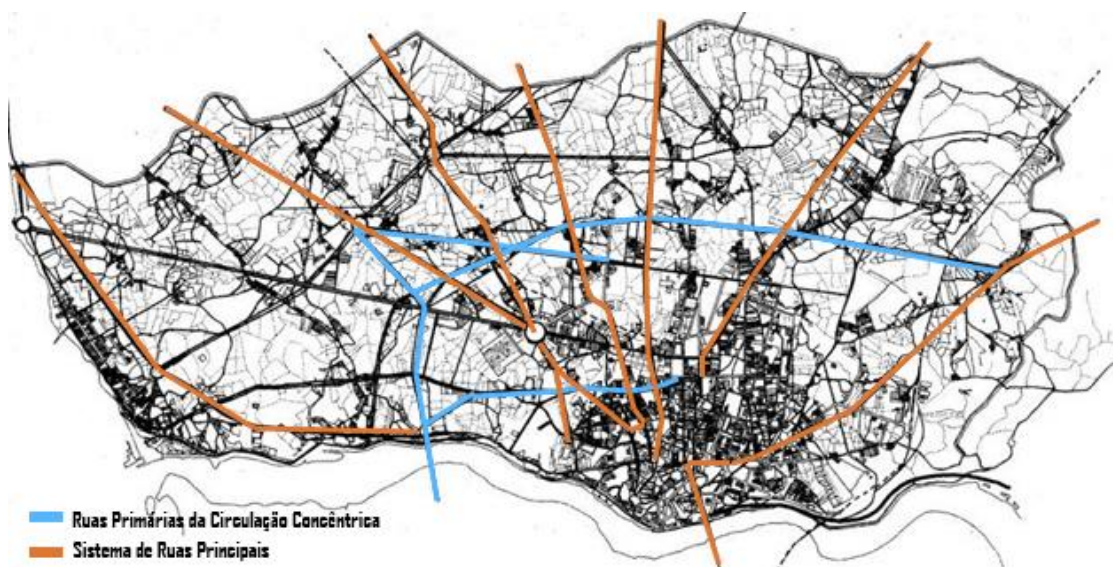


Figura 12 - Sistema de Vias Proposta por Ezequiel de Campos  
fonte: Campos (1932)

Existe um ponto revolucionário no Plano de Ezequiel de Campos, referente aos Jardins e Parques, na cidade do Porto, falta um plano de jardins e parques, “... o porto não tem os jardins nem os parques nos seus hábitos de descanso nem de exercício.” Campos (1932). Face à falta de parques e jardins, “o Porto de hoje tem somente umas amostras de jardins; e não tem nenhum parque. O parque do Palácio de Cristal, o monte do Covelo e a mata da Prelada são particulares.” Campos (1932) e por apresentar tantos terrenos sem ocupação, nomeadamente campos e pinhais, deveria ser pensada a reserva de certas áreas para que sejam exploradas para parques e futuros jardins.

Finalmente, o último ponto abordado por Ezequiel de Campos é a adaptação da parte antiga da cidade do Porto (desde a Sé a Miragaia) à atualidade, durante séculos esta parte da cidade foi-se densificando tanto ao nível populacional como ao nível de edificado.

Existe a noção de que a parte antiga da cidade não se pode adaptar a atualidade sem sofrer grandes alterações, o que dificulta o processo de renovação “...a parte antiga do Porto quase toda não se pode adaptar à vida atual e futura sem um completo arrasamento.” Campos (1932). Para Ezequiel de Campos, esta dificuldade, não apresentava verdadeiramente um entrave, pois “... tirando as igrejas e algum raro edificado respeitável, tudo é sem valor histórico ou artístico.” Campos (1932), é de fácil perceção a vontade que Ezequiel de Campos demonstra em demolir o que for necessário na parte antiga, para implementar a sua proposta. Proposta que não passa de um esboço com bastantes dúvidas, “Não seja considerada além de uma traça geral, cheia de interrogações.” e “Mas é apenas um esboço de reforma parcial.” Campos (1932).

Em relação à área de análise, não é proposto nenhuma ação específica por Ezequiel de Campos, numa altura onde já decorriam as obras do Liceu Rodrigues de Freitas. O ponto de atuação principal, os eixos viários, neste caso, o “Sistema de Ruas Principais” circunda o eixo de estudo.

## II.5 - Anos 30, O Plano dos Italianos

No decorrer de 1932, António de Oliveira Salazar, assume a função de Presidente do Conselho de Ministros e instaura o regime político designado por “Estado Novo”, um regime autoritário, soberano, onde um indivíduo gere com o poder absoluto e corporativista.

Durante este período de ditadura, Salazar pôs em prática mecanismos que permitiam o controlo total dos aspetos da vida nacional. Criou uma polícia política, criou o Partido Único a União Nacional, criou a emissora nacional, criou a Lei de Condicionamento Industrial, impôs a ocupação dos tempos livres dos jovens com a Mocidade Portuguesa entre outras medidas, tanto ao nível de propaganda como em obras públicas e educação, medidas que permitiram Salazar moldar e controlar todos os aspetos da nação portuguesa.

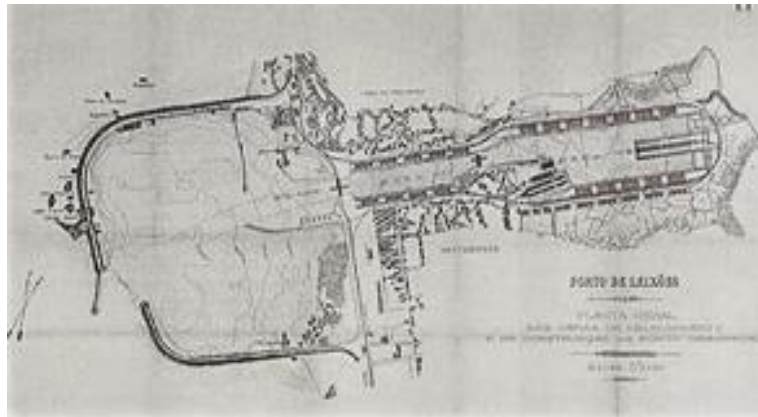
Com o aproximar do final do prazo estabelecido no Decreto de Lei nº 24 802 de 1934, para a construção de um Plano Geral de Urbanização e de Expansão da Cidade, o Presidente da Câmara Municipal do Porto, António Mendes Correia, vê-se forçado a acelerar o desenho do mesmo.

Ao longo do desenrolar dos anos 30, a cidade do Porto continuava a apresentar uma série de problemas urbanísticos que precisavam de ser resolvidos, muitos deles abordados por Ezequiel de Campos no “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”. A população continuava a crescer, entre 1930 e 1940, a população do Porto, segundo o INE, aumentou 12.5 %, passando dos 229 794 (1930) para os 258 548 (1940) habitantes com residência oficial. O aumento populacional e a construção cresciam de mãos dadas, resultando num aumento de habitações e ilhas com fracas condições e a habitação social não conseguia dar resposta as necessidades que eram apresentadas.

As mercadorias que chegavam e partiam do Porto, continuavam a ser realizadas preferencialmente pelos caminhos-de-ferro pelo rio e pelo mar, reforçando a necessidade de construção da Ponte da Arrábida, já marcada no Plano de Cunha Moraes em 1916, referenciada por Ezequiel de Campos em 1932, mas que só haveria de ser concluída em 1963. Por outro lado, o porto do Douro era o mais utilizado, pois apesar dos fortes investimentos realizados no porto de Leixões, foi necessário esperar até 1940, para que fosse inaugurada a doca nº1, com 550 metros de comprimento e 175 metros de largura, com dois cais acostáveis.

Figura 13 - Obras de melhoramento do porto de Leixões

fonte: Loureiro & Viegas (1908)



A importância dada às atividades portuárias como elementos essenciais no desenvolvimento da cidade por Ezequiel de Campos, começava a ser explorada, um dos exemplos é a construção, dos Armazéns Frigoríficos do Peixe, em Massarelos, junto ao rio.

Com o desenvolver da cidade do Porto nos anos 30-40, existem ainda mais problemas que necessitavam de uma resolução urgente; a ligação da Ponte Luís I com a área central da cidade; a Praça dos Aliados que se foi completando ao longo dos anos necessitava de um projeto para a sua parte Norte, onde o Estado Novo pretendia colocar o Palácio dos Correios; resolver a inserção dos bairros de Casas Económicas e planear acessos e os respetivos arranjos ao Hospital Escolar da Asprela e ao Liceu Feminino, na Ramada Alta, o Liceu Carolina Michaëlis, cuja localização havia sido criticada por Ezequiel de Campos no prólogo de 1932.

Em finais de 1938 e com a necessidade de encontrar uma solução para estes problemas e com a necessidade de realizar um Plano de Urbanização com data limite de 31 de Dezembro de 1939, a Câmara Municipal do Porto, vê-se forçada a procurar um técnico estrangeiro, de acordo com Garrett (1974). Em Espanha está instaurada a Guerra Civil, o regime político desconfia da França da Frente Popular e face a uma Alemanha cada vez mais imersa num regime nazi, a escolha do técnico recai por Itália. Marcello Piacentini, urbanista italiano, aceita o convite da Câmara Municipal do Porto, mas devido ao fato de ser o responsável pela supervisão da “Exposição Universal de Roma”, prevista para 1942, (que acaba por não se realizar devido à II Guerra Mundial), Marcello acaba por não viajar para o Porto, mas envia os seus adjuntos Giorgio Calza Bini e Vincenzo Civico.

Os arquitetos italianos, começam por traçar uma estrutura das vias de comunicação da cidade, onde destacam a Sul, a possibilidade de seguir em direção a Lisboa pela Ponte Luís I, para Poente, a ligação com Matosinhos através da Avenida da Boavista e da Marginal e a Norte, as vias para Viana, Braga, Guimarães, Penafiel e Gondomar.

Após o traçado do esquema de vias de comunicação da cidade, Bini e Civico, procedem para a elaboração do Futuro Esquema de Vias de Comunicação, de maneira a responder às necessidades de articular o território com a cidade do Porto, e as suas circulações internas.

No sentido Sul – Norte, reacendem a ideia da construção da Ponte da Arrábida e a construção de um atravessamento desde a Ponte até à estrada da Circunvalação, seguindo depois para Viana. Pretendem também melhorar a articulação entre o Ponte Luís I, centro da cidade e Rotunda da Boavista, onde depois é prolongada a Avenida de França até à Circunvalação, seguindo para Braga. A partir da Ponte Luís I, é proposto a criação de uma via, a partir da estação de Campanhã, que se prolonga paralela à linha férrea, até à Circunvalação, bifurcando nas direções de Guimarães e Penafiel.

No sentido Este – Oeste, de maneira a resolver um dos maiores problemas de ligação com o porto de Leixões, é proposto, o prolongamento da Rua da Constituição até Francos, que depois fletia para noroeste até Leixões. Desenharam ainda a extensão da Avenida da Boavista na direção nascente, até à Rua Pinto Bessa e à estação de Campanhã. Por último, propunham um novo eixo, desde a Avenida Marechal Gomes da Costa, pelo Campo Alegre até à Praça da Galiza e ligação á Ponte Luís I, retomando a ideia de uma nova Avenida na cidade.



Figura 14 - Esquema de Vias de 1939

fonte:[http://lh5.ggpht.com/\\_FkKgTDI7ngU/TN2i9IJV8I/AAAAAAAKTc/nwuDcroe4G4/s1600-h/pp4%5B2%5D.jp](http://lh5.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TN2i9IJV8I/AAAAAAAKTc/nwuDcroe4G4/s1600-h/pp4%5B2%5D.jp) (acedido a 26 de Maio de 2018)

O esquema de vias de comunicação que os italianos propunham, era simples, regular e funcional, mas encontravam dois grandes entraves, era necessário a expropriação de uma grande quantidade de terrenos e as condicionantes topográficas do território. No entanto, a partir desta proposta, os arquitetos italianos, apresentam a ligação entre as vias urbanas da cidade com as estradas nacionais.

Em Maio de 1939, os dois arquitetos regressam a Itália e em Julho, Marcello Piacentini, envia para o Porto, outro ajudante, o arquiteto Augusto Baccin. Este jovem arquiteto, chega portador de uma nova versão do “Esquema de Vias de Comunicação” desenhado por Bini e Civico.

Nesta nova proposta, o eixo Sul – Norte pela ponte da Arrábida mantinha-se, mas tinha como objetivo prolongar-se até ao aeroporto, que ainda não tinha localização definida.

É desenhada uma nova via em direção a Braga, que nasce da Praça Carlos Alberto, repescando a ideia de Cunha Morais e de Ezequiel de Campos. A Avenida Fernão Magalhães é prolongada até a rua Costa Cabral e é mantida a via para Penafiel, paralela ao caminho-de-ferro e o prolongamento da rua da Constituição, estabelecendo a ligação com Leixões.

Figura 15 - Esquema de Vias proposto por Baccin

fonte:  
[http://lh3.ggpht.com/\\_FkKgTDI7ngU/TN2jC7G2u1I/AAAAAAAAAKT8/mF8s2Pf0gWU/s1600-h/pp6%5B2%5D.jpg](http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TN2jC7G2u1I/AAAAAAAAAKT8/mF8s2Pf0gWU/s1600-h/pp6%5B2%5D.jpg) (acedido a 26 de Maio de 2018)



Em Agosto de 1939, o arquiteto Marcello Piacentini, entrega ao delegado da Câmara do Porto, um último estudo para o Plano de Urbanização da cidade. Este estudo, já não procura uma malha formal, mas apresenta um aspeto orgânico no que toca aos eixos da rede viária, existe um excesso de acessos ao Hospital Escolar e o prolongamento da Avenida Fernão Magalhães até à Circunvalação deixa de existir.

A zona ocidental apresenta um carácter residencial, nomeadamente a Avenida da Boavista, Gomes da Costa e Lordelo. É ainda proposto, a construção de um estádio e de um Hipódromo na zona do Castelo do Queijo.

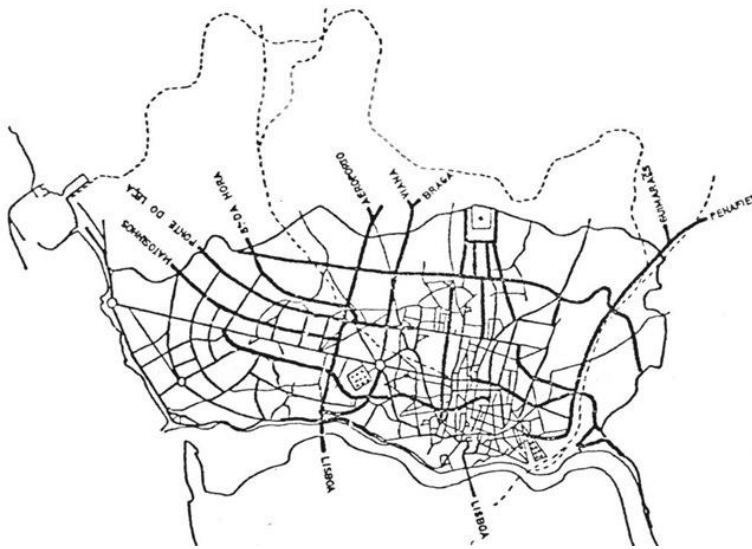


Figura 16 - Esquema de Vias proposto por Piacentini

fonte:  
[http://lh4.ggpht.com/\\_FkKgTDI7ngU/TN2jJHo6AKI/AAAAAAAAAKUg/kbyZJug3RH8/s1600-h/pp8%5B2%5D.jpg](http://lh4.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TN2jJHo6AKI/AAAAAAAAAKUg/kbyZJug3RH8/s1600-h/pp8%5B2%5D.jpg)

Em Novembro de 1939, a Câmara do Porto, recebe um conjunto de propostas, desenhadas pelo arquiteto Marcello Piacentini, para intervir no centro da cidade, entre Ponte Luís I e Praça da Liberdade. Para a Avenida dos Aliados, era proposto a construção, a Norte, os Paços do Conselho, mas faltava ainda uma proposta da implantação do Palácio dos Correios, um dos desejos do Estado Novo. Ainda na Praça da Liberdade, constroem-se nas suas margens, o Banco de Portugal e uma Filial da Caixa Geral de Depósitos.

Nas imediações, na Trindade, é construída a estação terminal da Linha da Póvoa, que se vê prolongada desde a Avenida da Boavista até ao centro, Aparece ainda a construção do Mercado do Bolhão, completam-se edifícios universitários. Ao nível simbólico e monumental, Piacentini procura valorizar os edifícios históricos existentes e esculturas como a “Menina Nua” e “Os meninos” ambos de Henrique Marques.

Um dos aspetos marcantes da cidade e da arquitetura da mesma, é o desenho de estabelecimentos comerciais e de edifícios, que surgem através de iniciativas privadas, onde coexistem atividades comerciais, serviços e habitação no mesmo edifício. Desta maneira e graças ao investimento privado, foi possível a construção de edifícios de carácter cultural e económico no centro da cidade. Outro aspeto marcante foi o aparecimento progressivo da arquitetura moderna, com menos ornamentação e com edifícios que tiram maior vantagem do tamanho do lote.

Em 1940, e apesar de o entusiasmo gerado pelos estudos realizados pelos arquitetos italianos, o contrato com Marcello Piacentini termina. O urbanista, falha o prazo de entrega dos casos de estudo, a Câmara demora algum tempo a preparar os documentos pedidos por Piacentini e a envia-los para Itália e o facto de o arquiteto nunca se ter deslocado ao Porto, originando uma série de questões urbanas, representadas em desenho, mas que não correspondiam á realidade atual, levaram a este desfecho.

Após a cessão de contrato com Marcello Piacentini, em Março de 1940, chega ao Porto o arquiteto Giovanni Muzio, como consultor urbanista do Gabinete de Urbanização da Câmara do Porto. Muzio, juntamente com o Gabinete de Urbanização, analisa as propostas apresentadas por Marcello Piacentini e pelos seus ajudantes, e desenvolvem um esquema da Futura Rede de Comunicações da Cidade, onde vão ser realizadas em dois sentidos, Norte-Este e Este-Oeste.

No sentido Norte-Este, previa-se a construção da Ponte da Arrábida e de uma ligação desde a Ponte até à estrada da Circunvalação e depois até Viana; a construção de uma ligação da Rotunda da Boavista até à Circunvalação e depois até Braga; e uma ligação até Guimarães e Penafiel, que surgia após a Circunvalação, vias paralelas às linhas férreas do Douro e Minho.

No sentido Este-Oeste, propunha-se o prolongamento da Rua da Constituição até Leixões; o prolongamento da Avenida da Boavista até à estação de Campanhã; uma ligação entre a Avenida Marechal Gomes da Costa `Praça da Galiza, seguindo depois para o Palácio de Cristal, continuando pela Rua da Restauração, Loio, Praça Almeida Garrett, até à Ponte D. Luís onde acabaria por seguir para Sul.

Visto que de acordo com Amorim (1998), Giovanni Muzio trabalha sobre os levantamentos e propostas já realizadas, o esquema da futura rede de vias, enfrenta os mesmos problemas que os planos dos italianos, o fato de ser preciso realizar um grande número de expropriações de terrenos e habitações, que segundo um levantamento e as características topográficas dos terrenos onde querem abrir as novas vias.

Tal como Antão de Almeida Garrett (1952), refere, o “esquema era claro nas intenções e a falta de viabilidade, contida em algumas das suas propostas, resulta do facto de Bini e Cívico apenas terem permanecido dez dias no Porto. Este esquema constituía um programa a desenvolver e não uma solução final”.

Desta forma, resulta um esquema de vias, apelidado de Rede Futura das Grandes Comunicações, onde são propostas as ligações à E.N 13 para Viana; à E.N 14 para Braga; à E.N 105 para Guimarães; à E.N 15 para Penafiel e à E.N 1 para Lisboa.

Em Janeiro de 1941, Giovanni Muzio aproveitou a sua visita ao Porto, para discutir uma série de propostas planeadas pelo Gabinete de Urbanização, nomeadamente; o acesso ao Hospital Escolar; a localização e articulações da Ponte da Arrábida; os sistemas do Campo Alegre e Marechal Gomes da Costa; as Zonas Industriais de Ramalde e Campanhã; a ligação entre Ponte D. Luís e Praça da Liberdade; a circulação do trânsito dentro do centro da Cidade e estabeleceu-se uma metodologia para a apresentação do Plano, que devia ser estruturado segundo os seguintes pontos; Localização, População, Terreno, Comunicações e Zonamento (Amorim, 1998).

Após a cooperação entre o Gabinete de Urbanização e Giovanni Muzio, foi possível identificar uma série de medidas e pontos a ter em consideração, o primeiro, ficou definida uma metodologia para servir de base na realização de um Plano. Em segundo, a vontade em reestruturar a rede viária era uma vontade que permanecia. Em terceiro, existe um reconhecimento das carências habitacionais que assolam a cidade nomeadamente as “ilhas” e a necessidade em erradicá-las. Em quarto, diferenciar o território, era preciso criar um zonamento para o Porto segundo Amorim (1998).

Na zona em análise, os “Planos dos Italianos”, apesar de trabalharem bastante na zona da Ponte da Arrábida, apenas referem a necessidade de planejar e desenhar os acessos ao Liceu Carolina Michaëlis e o conseqüente arranjo exterior destes.

## II.6 - Plano Regulador da Cidade do Porto de 1952

Antão de Almeida Garrett, vê em 1947, o seu “Plano Regulador da Cidade do Porto de 1952”, ser aprovado, um plano que viria a alterar por completo a estrutura urbana da cidade, devido às intervenções ao nível de rede viária e de zonamento do território.

“... pela análise da localidade, no seu todo físico, no ambiente que o cerca e na vida da população, procura-se definir as questões fundamentais e que poderemos julgar perenes no tempo que nos é lícito considerar. São elas: as comunicações fundamentais, a organização da cidade, o seu equipamento, os espaços livres e a regulamentação.” Garrett (1952).

Em relação às comunicações rodoviárias, é referido a má circulação e a insegurança que se vivia na cidade do Porto. As vias de comunicação não estavam adaptadas à dimensão e fluxo de trânsito que ocorria e não existia uma malha de ruas direccionadas para diferentes tipos de tráfego, por exemplo, para realizar o percurso Vila Nova de Gaia – Braga, era necessário entrar pelo centro da cidade do Porto e estar sujeito a vários tipos de tráfego automóvel.

Juntamente com a falta de vias especializadas, as vias existentes apresentavam uma largura de faixa insuficiente, muitas vezes ocupadas com estacionamento nas suas margens e passeios, impedindo uma circulação rápida, confortável e segura, tanto para os automóveis como para os peões, que muitas vezes se viam obrigados a circular nas faixas de rodagem para se desviarem dos veículos mal estacionados segundo Amorim (1998).

“Os transportes por carril dão uma rigidez de caminho que não facilita o escoamento de outras viaturas, o que ocasiona por vezes longas paragens no trânsito.” Garrett (1952).

Existiam, porém de acordo com Amorim (1998), dificuldades que impediam as soluções mais óbvias, como o alargamento de ruas, na zona central, existiam edifícios altos e “valiosos” com comércio a decorrer nos pisos do rés-do-chão, o que tornava impossível de os demolir para alargar as vias. Verificava-se cada vez mais o crescimento do uso do automóvel na cidade e a necessidade de o estacionar.

Antão de Almeida Garrett, sente a necessidade de desenhar um novo sistema de vias, que não sofram dos mesmos problemas que as existentes, estas devem apresentar larguras convenientes, estarem adequadas a diferentes tipos de trânsito e as novas vias deveriam estar integradas ou acessíveis através da malha viária existente (Garrett, 1952).

A nova rede viária regia-se pelos seguintes princípios; os novos percursos de tráfego não podiam colidir com o tráfego da cidade; criar vias de trânsito de diferentes naturezas; criar caminhos com direções a zonas específicas da cidade e adaptar os novos percursos às necessidades que cada setor exigia; a capacidade de circulação da via não podia ser afetada pelo estacionamento; e por último, organizar os cruzamentos onde decorre maior circulação, de maneira a proporcionar maior segurança (Garrett, 1952).

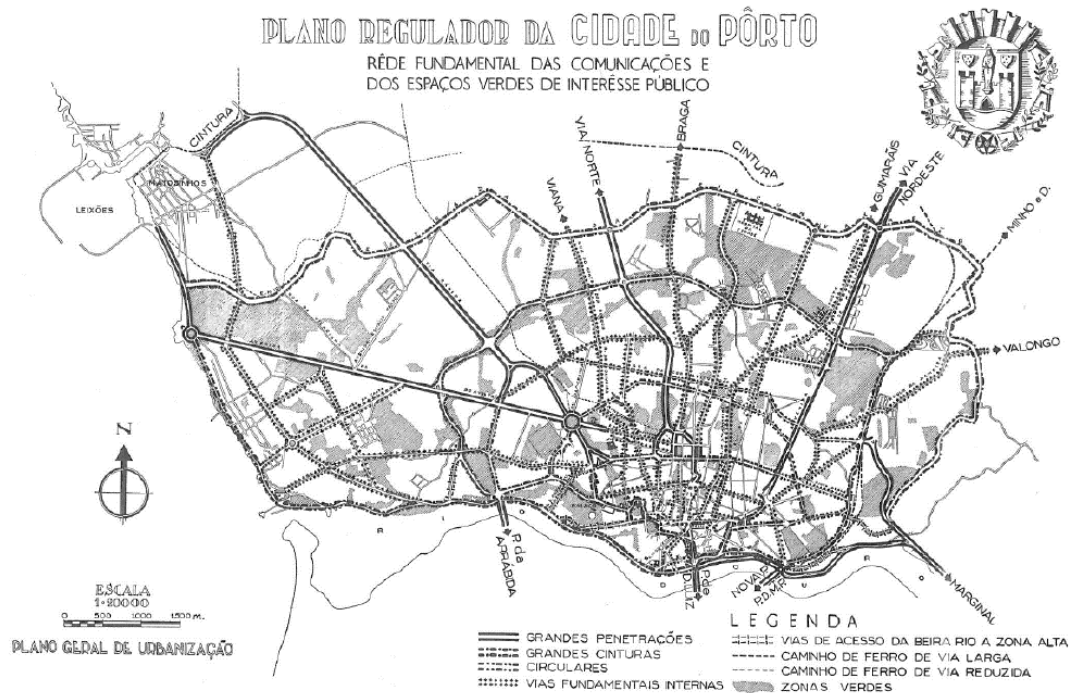


Figura 17 - Solução de rede viária  
fonte: Garrett (1952)

O novo sistema de circulação na cidade, vai continuar a ter trânsito local e lento, a ligação Porto – Leixões, vai passar a ser realizada pela Via Rápida, uma artéria que vai possibilitar uma rápida ligação com o Mar, nomeadamente com o porto de Leixões, esta nova via nasce a partir da Boavista e substitui as ligações existentes, Francos e Vilarinha, que apresentavam caminhos estreitos e permite substituir ainda o percurso pela Avenida da Boavista, um percurso extenso numa região urbana e residencial.

A criação da Via Norte, que aparecia entre as estradas de Viana, (E.N.13) e a estrada de Braga (E.N.14), a criação de uma nova via que penetra a cidade pela Areosa, a Avenida Fernão Magalhães será prolongada até à Circunvalação.

A E.N.1, até Lisboa passa a ter um novo traçado, segue pela Avenida da República até Sto. Ovídio, face ao forte movimento comercial da cidade do Porto e à insuficiência da ponte Luís I, é proposto a abertura de uma nova travessia ferroviária e rodoviária, na ponte D. Maria II. A abertura do túnel na saída do tabuleiro inferior da ponte Luís I, vai permitir uma melhor penetração de movimentos no cais da Ribeira.

Deste modo, será possível desviar o trânsito para estas novas vias, mantendo a circulação das viaturas mais lentas e dos ciclistas a decorrerem nas estradas existentes, será possível libertar o trânsito, diminuir a perigosidade e oferecer a possibilidade de circulação pedonal, que acompanha a vida moderna (Amorim, 1998).

“As maiores correntes de trânsito são da periferia para o centro e utilizam os veículos próprios, os transportes públicos e vão a pé. As atuais comunicações servirão para os dois últimos meios e as novas penetrações para os veículos motorizados particulares.” Garrett (1952).

Após a resolução dos problemas de circulação e de escoamento de trânsito, um ponto já referido anteriormente, o estacionamento não poderia afetar a capacidade de circulação da via, logo, surge a necessidade de criar mais parques de estacionamento na cidade do Porto.

A localização dos novos parques de estacionamento deveria ser bem ponderada, sendo preferido de acordo com Garrett (1952), implantá-los nos pontos de chegada à cidade e no centro da cidade, estes últimos destinados a curta duração.

“Não é indiferente a localização dos parques de estacionamento. É conveniente que existam nas proximidades do anel da zona central, junto das principais penetrações para todos aqueles que não vão utilizar o automóvel nos percursos internos. Outros deverão situar-se dentro da própria zona central, mas destinados a curta demora.” Garrett (1952).

Para além da criação de parques de estacionamento para os veículos de uso próprio, Antão de Almeida Garrett, propõem a criação de parques de estacionamento para os autocarros, localizados em três pontos da cidade, um na rua de Camões, outro na rua Alexandre Herculano e o terceiro, na Ribeira.

Com a resolução do sistema de circulação da cidade, Antão de Almeida Garrett, volta a sua atenção ao zonamento da cidade. “Cada atividade para se exercer no máximo rendimento e eficiência exige condições de meio apropriadas. Muitas vezes estas condições favoráveis a uma dada atividade são prejudiciais e nocivas a outras...” de acordo com Garrett (1952).

Deste modo seria possível atribuir uma ocupação ou atividade especial em diferentes zonas do território do Porto.

No Porto da época, apesar de ainda não existir um plano de zonamento, é possível observar que existem zonas onde uma determinada atividade domina, temos zonas nitidamente residenciais, zonas comerciais, e zonas com muito ruído e com vestígios de várias atividades. Visto que a solução mais fácil, teoricamente e em proposta, não poderia ser realizada, “... não faça tábua rasa de todo o existente...” Garrett (1952), seria necessário interligar a situação atual com as propostas de remodelação das zonas. Foram então criadas quatro tipologias de zonas, a zona residencial, zona especial, zona verde e zona rural. Por necessidade de ter em conta o existente, as zonas não eram documentos rígidos, nos quais existia margem de manobra.

A zona residencial estendia-se em três vertentes, a zona “Estritamente Residencial”, onde só existiam habitações, zona “Residencial”, onde era permitido a existência de pequenos estabelecimentos e oficinas e a zona “Residencial e de Indústria”, onde as fábricas e as oficinas coexistiam com as moradias.

Nas zonas especiais, estavam incluídas as zonas comerciais, industriais, ferroviárias, portuárias, balneares e patrimoniais. As zonas comerciais eram consideradas na “Zona Central” da cidade do Porto, mantendo esta zona, “... o grande centro comercial e cívico da cidade...” de acordo com Antão de Almeida Garrett (1952), as zonas industriais, ajustaram-se as áreas de Ramalde, Areosa, Contumil e Lordelo.

As zonas verdes, eram um elemento fundamental no aumento de qualidade de vida da população e na cidade do Porto, apesar de “...um terço do território citadino é rural...” Garrett (1952), existia falta de espaço verde público, onde fosse possível apanhar sol, respirar e sítios para as crianças brincarem e para os idosos descansarem.

“Comparando na cidade do Porto a área verde por habitante (englobando os jardins públicos, os campos de jogos e os cemitérios) com o que é geralmente atribuída em países como o nosso, nunca menos de 20 m<sup>2</sup>/hab, verifica-se não se atingir 3.8m<sup>2</sup>/hab, o que mostra bem a deficientíssima taxa do nosso património municipal em jardins e parques.” Garrett (1952).

Devido aos muitos anos de existência da cidade do Porto, o que entranhou formas e movimentos no tratamento urbano da cidade, segundo Garrett (1952), era necessário desenvolver uma proposta que fugisse ao método usado na época, a criação de espaços verdes dentro de cada unidade residencial deveria ser trocada pela criação de cinturas de jardins e parques que envolvam conjuntos populacionais, contribuindo para uma vida passada mais ao ar livre, mais desportiva e mais sã.

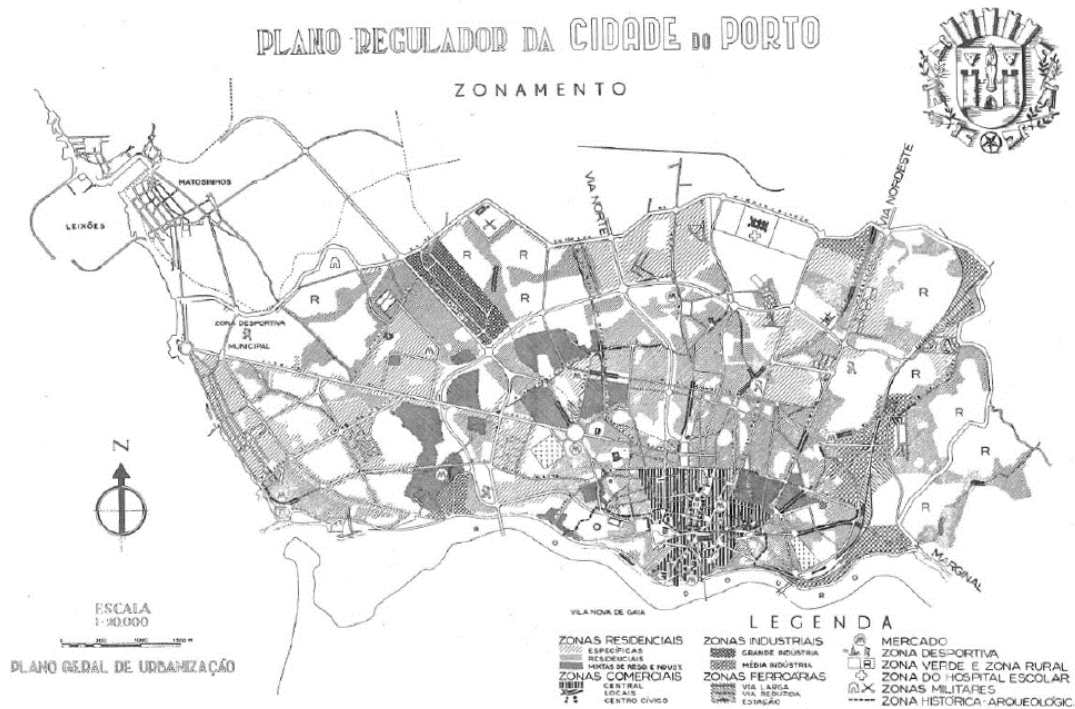


Figura 18 - Planta de Zonamento  
fonte: Garrett (1952)

Com a elaboração do Plano Regulador de 1952, a cidade do Porto dá um grande passo na preparação da cidade para o futuro e uma melhor qualidade de vida para os seus habitantes, as novas artérias de circulação viária, diminuem o trânsito e melhoram a circulação, os zonamentos criam espaços adequados a certas atividades, o que cria a possibilidade de cada habitante escolher a zona que melhor se adequa às suas próprias necessidades e vontades, que juntamente com a criação de jardins e parques criam espaços de beleza que iriam receber um grande número de pessoas que não tinha acesso a espaços verdes, nomeadamente os habitantes das ilhas do Porto, este conjunto de medidas, "... prepara um futuro melhor a toda a população, amplia a alegria de viver." de acordo com Garrett (1952).

## II.7 - Plano de Melhoramentos de 1956

Em 1956, a cargo do engenheiro José Albino Machado Vaz, é projetado o Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto, que decorre entre 1956 e 1966, acabando por ver alguns trabalhos prolongados até 1971, já no decorrer do Plano de Robert Auzelle. O presente Plano de Melhoramentos tinha como objetivo principal a extinção das “ilhas” e resolver o problema da falta de habitação económica.

Nos anos 50, alguns anos após o término da segunda guerra mundial, a Europa já demonstrava sinais de ter recuperado e ultrapassado os esforços causados pelo pós-guerra, com a destruição de grande parte das cidades e das habitações, decorria um período que demonstrava uma forte procura pela construção, proporcionando uma alteração progressiva na produção de arquitetura, que haveria de caracterizar a Europa na década de cinquenta.

Em Portugal, a Ordem dos Arquitetos Modernos (O.D.A.M), realiza em 1951 no Ateneu Comercial do Porto uma exposição das suas obras, onde mostravam os projetos dos blocos residenciais, fábricas, piscinas entre outros edifícios que demonstravam a forte presença do movimento moderno na arquitetura. Este grupo de arquitetos, O.D.A.M, acabariam por terminar em 1952.

No decorrer do III Congresso da União Internacional dos Arquitetos de 1953, em Lisboa, o arquiteto Arménio Losa, que já havia projetado o plano a Sul das Antas e da zona do Hospital Escolar do Porto, numa comunicação do congresso, chama a atenção para as más condições de alojamento da maior parte da população do Porto e Lisboa, evidenciando também a falta de uma política de habitação.

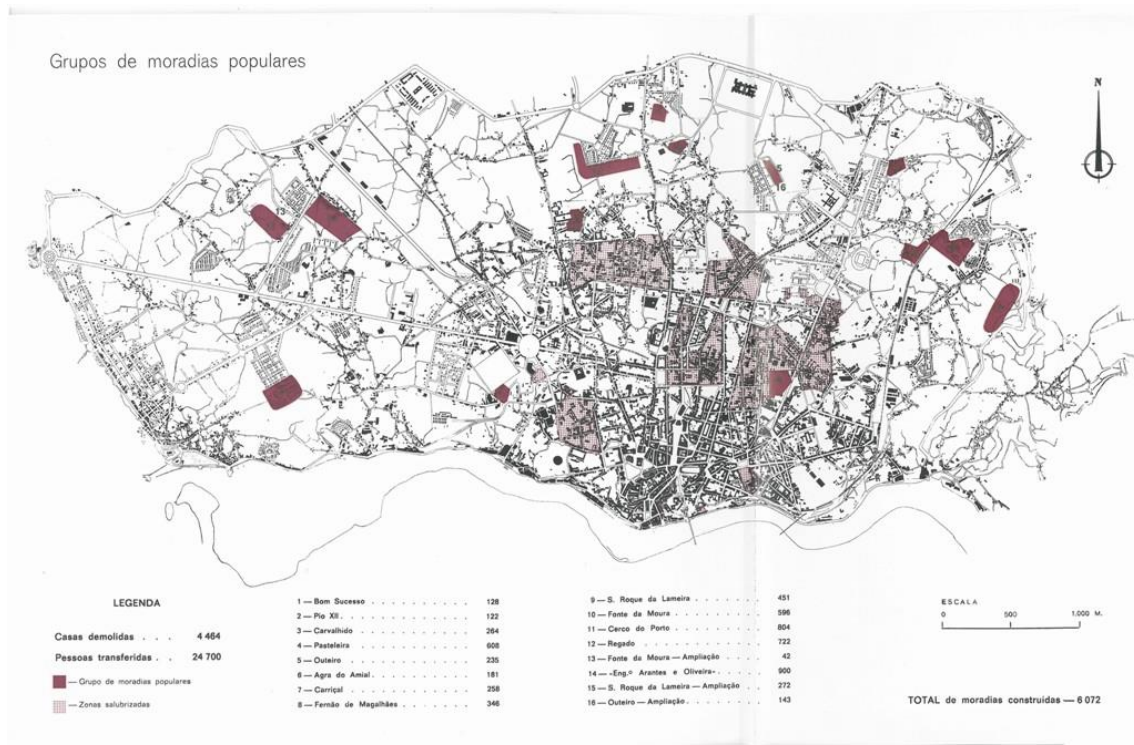


Figura 19 - Plano de Melhoramentos de 1956  
 fonte: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/plano-de-melhoramentos-para-a-cidade-do-porto-1956-1966](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-de-melhoramentos-para-a-cidade-do-porto-1956-1966)  
 (acedido a 27 de Maio de 2018)

O início do desenvolvimento industrial e a conseqüente perda de importância da agricultura, origina uma concentração urbana nos centros urbanos maiores e mais industrializados, tornando o setor imobiliário um mercado muito atrativo para investidores privados de acordo com Amorim (1998).

Esta nova perspectiva de encarar a habitação e o papel que passa a ter no desenvolvimento económico, torna necessário implementar mudanças na cidade que ajudem a dar-lhe prestígio. Os terrenos do centro da cidade precisavam de ser limpos das “ilhas”, esta remoção da habitação insalubre, funcionava como um meio de limpeza e higienização da cidade e por outro lado, abria lugar para a exploração dos terrenos. Com o regime político a inviabilizar a concentração da classe trabalhadora em edifícios de grandes dimensões no centro, juntamente com os elevados preços dos terrenos, a população com menos possibilidades e a construção dos novos bairros, vêm-se obrigados a deslocarem-se para a periferia (Amorim, 1998).

Esta deslocação encontra-se inteiramente conectada com o lançamento do Plano de Melhoramentos para a cidade do Porto em Maio de 1956, viabilizado pelo decreto-lei 40616 de 28 de Maio do mesmo ano.

O presente Plano de Melhoramentos, tinha como objetivos a construção de habitação e criação de zonas de expansão urbana, sendo que estes têm que ser alcançados sobre duas políticas base, a libertação do centro da cidade para novas construções e a salubridade das áreas pertencentes às “ilhas”.

No que se refere à construção, o Plano propunha num prazo de 10 anos, a construção de prédios urbanos destinados unicamente à habitação das famílias provenientes das “ilhas” demolidas e deviam ter uma capacidade mínima de alojamento de 6000 fogos com rendas modestas. Em relação ao tipo de moradias construídas, foram adotados quatro tipos, T1, T2, T3 e T4.

Devidos às limitações económicas, que podiam ser identificadas nos materiais e soluções construtivas, também era possível observar as restrições que estas impunham na organização interna das habitações, que eram bastante simplificadas e não respeitavam os regulamentos, devido à escassez de área dos compartimentos, onde de acordo com Amorim (1998), o índice de ocupação rondava os 8 m<sup>2</sup>/hab.

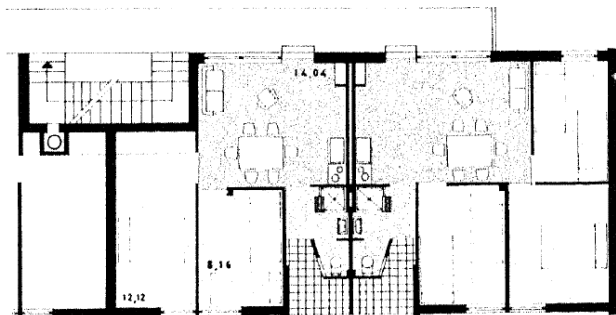
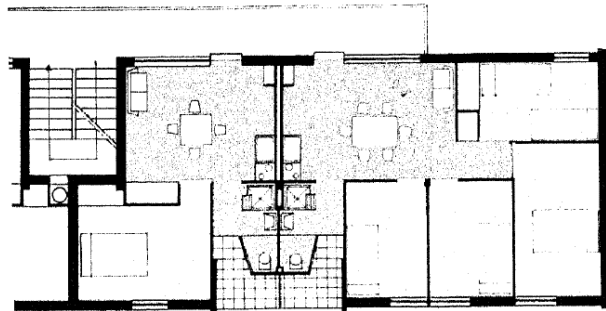


Figura 20 – Diferentes Tipologias de Habitação Social

Fonte: Amorim (1998)



Ao nível de urbanização, as zonas de expansão, deveriam ser localizadas em espaços que permitam a construção de edifícios que respeitem as necessidades definidas na construção, e devem igualmente estar localizadas num ponto que permita o desenvolvimento normal da cidade, sem causar congestionamentos nas zonas centrais.

Existia também o planeamento de demolição das construções das “ilhas” e de outro tipo de construções que estivessem designadas como insalubres, após a demolição dessas construções, deveria ocorrer uma remodelação urbanística. Por último, estava projetado a urbanização do Campo Alegre, coordenada com a construção da nova ponte sobre o rio Douro, a Ponte da Arrábida (Vaz, 1956).

Desta forma, o Plano de Melhoramentos de 1956, segundo Amorim (1998), funciona como a primeira operação que se preocupa em colmatar as carências habitacionais. Nasce também com o Plano, a generalização da utilização da habitação coletiva, através da construção de blocos de habitação dispersos pelo terreno, que face às adaptações de financiamento deste tipo de construções condizia a espaços pouco trabalhados e com carências de espaços livres exteriores.

Como consequência das ações realizadas no Plano de Melhoramentos, originou-se uma periferação da habitação social que conduziu à estimulação social de certas zonas da cidade, a consolidação dos serviços e comércio no centro da cidade, um controlo sobre as populações que residiam nos novos bairros e a perda do ambiente natural dos residentes das “ilhas”, que ao serem inseridos nos novos bairros, perdiam as interações sociais que os acompanharam ao longo das vidas.

No eixo em análise, o Plano de Melhoramentos de 1956, não projeta nenhuma ação de intervenção, numa época onde ambos os Liceus já se encontram construídos e em funcionamento e todos os trabalhos de arranjos exteriores ligados aos Liceus, já estão concluídos.

## II.8 - Plano Diretor da Cidade do Porto de 1962

No Decreto de Lei nº 40 616, a 28 de Maio de 1956, o Presidente da Câmara do Porto, José Albino Machado Vaz, escreve "...a atual fase de renovação urbanística a necessidade física e social de lutar contra a insalubridade inaceitável e perigosa, quer sanitária quer moralmente, duma forte percentagem da população de mais modestos recursos, alojada nas ilhas, e para a resolução deste problema...", "...a grande massa de habitações insalubres se situa na zona central e velha da cidade" e "a sua demolição obriga a estudar a recuperação das respetivas áreas.", Através destas palavras do Presidente da Câmara do Porto, surge a necessidade de uma revisão do plano em vigor, o "Plano Regulador da Cidade do Porto de 1952", de Antão de Almeida Garrett, era preciso desenvolver um plano que resolvesse os problemas de habitação dos moradores das ilhas do Porto, a valorização da cidade velha, o trânsito e a expansão da cidade.

O Plano de Melhoramentos de 1956, juntamente com a evolução dos aspetos demográficos, económicos e sociais da cidade do Porto que tinham evoluído para além das previsões realizadas anteriormente, influenciaram, a criação de um novo plano para a cidade, o Plano Diretor da Cidade do Porto, do arquiteto urbanista Robert Auzelle.

"...este processo de crescimento defeituoso (que se) manteve até há pouco... é consequência de uma coordenação insuficiente agravada por uma área de território que excede as necessidades de expansão imediata e pela construção de artérias importantes sem qualquer plano estabelecido." Auzelle (1962).

O plano de Auzelle apresentava como vocação principal, o reforço do Porto como capital regional, face à sua crescente importância administrativa, financeira, cultural e turística. Conforme outros autores de Planos da Cidade do Porto haviam referenciado, nomeadamente, Ezequiel de Campos em 1932 e Antão de Almeida Garrett em 1952, a vocação marítima possuía um peso considerável no funcionamento da cidade e sociedade portuense, Matosinhos, onde se localizava o porto de Leixões, juntamente com Vila Nova de Gaia, face às travessias do rio Douro e à presença das caves de vinho do Porto, deveriam ser dois concelhos fundamentais a considerar no desenvolvimento do novo plano de 1962.

No desenvolvimento do novo plano regulador, existe uma preocupação com as vias de comunicação, um elemento de elevada importância no desenvolvimento e expansão e circulação da cidade, segundo Amorim (1998). No caso em questão, Robert Auzelle, demonstrou preocupação com as vias de comunicação de entrada na cidade, o porto de Leixões, o aeroporto de Pedras Rubras, os acessos à Ponte Luís I e ponte da Arrábida, existe ainda a proposta de uma nova ponte, a Ponte do Freixo, as vias a Norte e a Nascente da cidade. Surge uma proposta de uma nova rede de circulação, que se alia a uma divisão da cidade do Porto, delimitada pela via de cintura interna, onde no centro, que se localiza dentro da VCI, estarão localizados os edifícios administrativos, jornais, associações culturais, cinemas, teatros, estabelecimentos de ensino superior e os principais estabelecimentos comerciais, criando um “Centro de Negócios”.

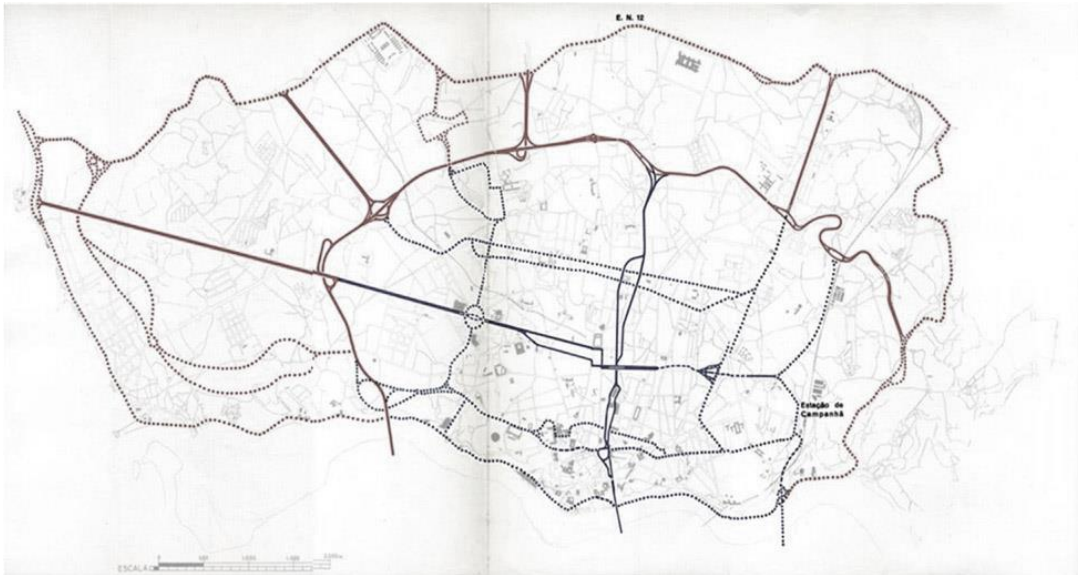


Figura 21 - Proposta da futura rede de circulação  
fonte: Auzelle (1962)

O Plano de Auzelle, apesar de apresentar uma preocupação com os pontos de entrada na cidade do Porto, não apresenta propostas para o caminho-de-ferro, não são apresentadas alternativas à ponte D. Maria, que demonstrava dificuldades de manutenção e apenas tinha uma via. Apenas é referenciado a transformação da eletrificação das linhas que chegam a S. Bento e de Campanhã, estes pontos de término de grandes linhas, deveriam assegurar ligações em todas as direções da cidade e deviam oferecer aos peões, uma dispersão que não criasse conflitos com o trânsito urbano (Auzelle, 1962).



Referente à área de estudo, localizada em Cedofeita, nas proximidades da Rotunda da Boavista, a rua Augusto Luso, o plano de Robert Auzelle, desenha uma proposta de criação de um novo troço viário, que permita criar uma ligação alternativa, mas praticamente paralela à Avenida da Boavista, entre a Rotunda e a Praça da República, o que implicava uma reformulação da zona da Igreja Românica de Cedofeita para permitir a passagem da nova via, a zona da Igreja foi arranjada, mas a passagem nunca foi concretizada, a vontade em desenvolver esta alteração, provocou um alargamento na parte final da Avenida da Boavista, que atualmente ainda se encontra em consolidação.

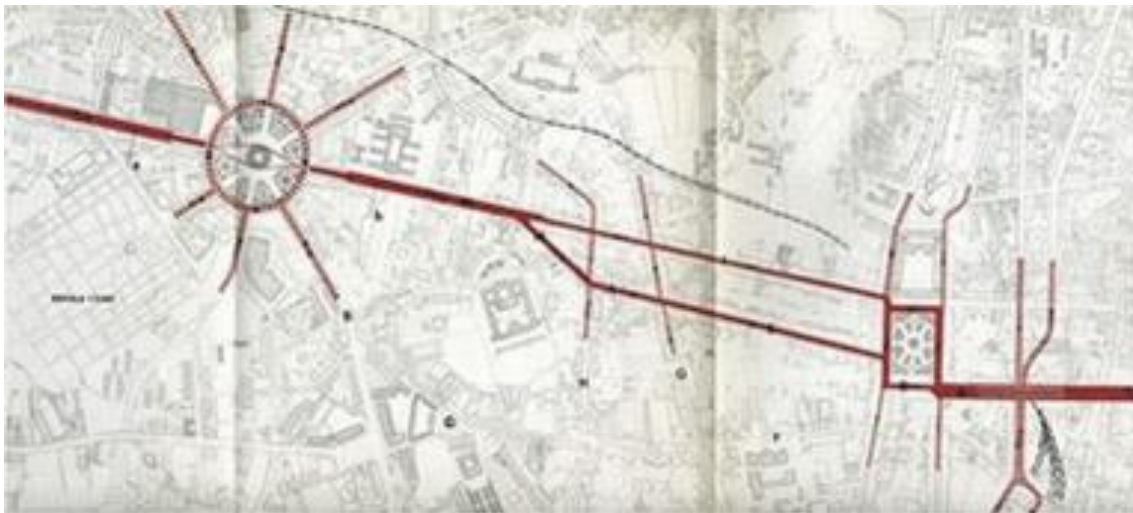


Figura 23 - Eixo Principal Este-Oeste  
fonte: Auzelle (1962)

Na análise aos transportes públicos coletivos, Robert Auzelle identifica que “À escala da cidade, verifica-se a multiplicidade dos transportes coletivos e a abundância de veículos durante o dia.” Auzelle (1962) e apresenta a proposta de troca do elétrico por troleieiros silenciosos, passam apenas a circular autocarros de dois pisos. Na área de estudo, o elétrico deixa de circular na rua Oliveira Monteiro e passam apenas a circular autocarros.

Apesar das várias alterações propostas para a circundante do centro, existia a necessidade de atuar no “centro de negócios”, localizado na baixa do Porto. Para o Auzelle, o Porto deveria acompanhar a modernidade, “... cidade portuária, cidade comercial e em seguida cidade industrial mas agora deve conceber o seu desenvolvimento, como um núcleo terciário poderoso, encaminhando as outras atividades (...) para os territórios dos concelhos limítrofes...” Auzelle (1962).

Com o Porto a desempenhar a função de centro regional de negócios, deveriam se concentrar as atividades administrativas, financeiras, culturais e de lazer, bem como deveria ser impedido o crescimento populacional no centro (Auzelle, 1962).

O Plano propõe ainda um aumento do centro, de maneira que este seja servido por dois eixos, Sul – Norte e Oeste – Este, com o reforço do centro do Porto como zona terciária e de serviços, o desenvolvimento e criação de novas zonas residenciais, aconteciam no anel periférico da cidade.

Sem esquecer a vertente escolar, Robert Auzelle refere no seu Plano, os dois liceus em análise, o liceu Rodrigues de Freitas e o liceu Carolina Michaëlis. “Com os liceus, aborda-se já a proeminência do Porto no plano regional, pois que eles dão o viveiro dos futuros universitários ou estudantes das escolas superiores.”, Auzelle (1962). Com a presença de apenas quatro liceus no Porto, dois masculinos, Liceu Rodrigues de Freitas e o Liceu Alexandre Herculano, e dois femininos, o Liceu Carolina Michaëlis e o Liceu Rainha S.ta Isabel, que apesar de se encontrarem em locais com razoável proximidade ao núcleo central, existiam ainda várias zonas da cidade, que não eram alcançadas pelo raio de atuação dos liceus, o que originava a necessidade de construção de mais liceus.

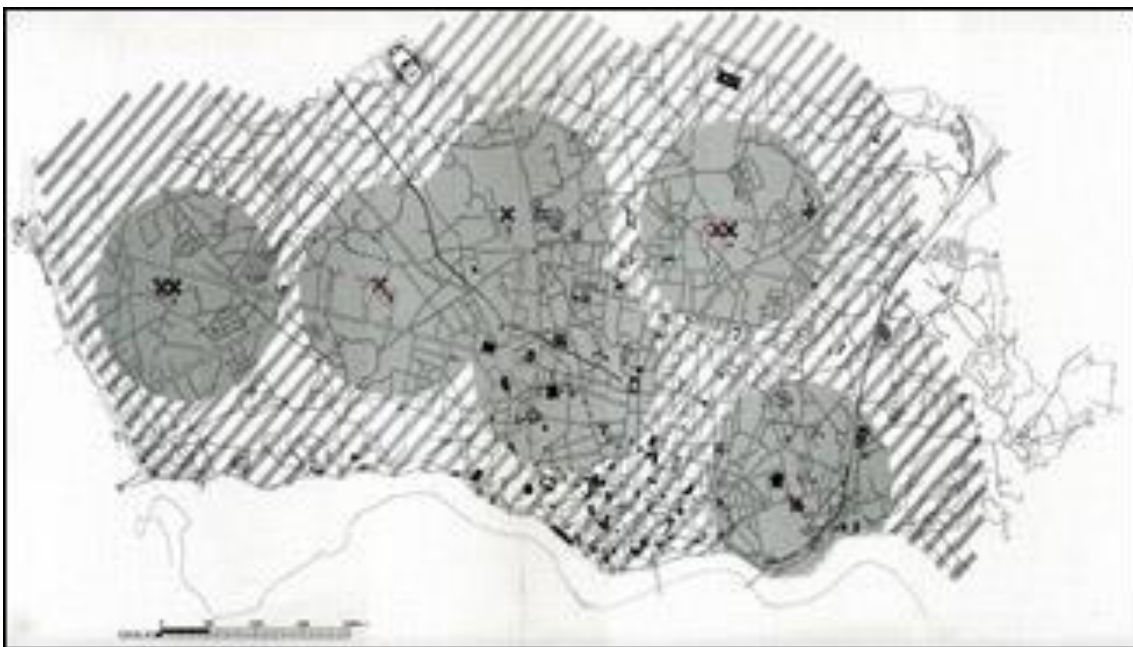


Figura 24 - Localização dos Liceus e Proposta de Localização dos novos Liceus  
fonte: Auzelle (1962)

## **II.9 - Plano Geral de Urbanização de 1987**

Os anos sessenta em Portugal, representam um período marcado pelas revoltas militares, civis, estudantis e pela Guerra Colonial (1961 – 1974). São o período antecedente a um movimento político, social e militar, que termina com o regime ditatorial do Estado Novo, a Revolução de 25 de Abril de 1974, também designada por Revolução dos Cravos.

Juntamente com o desenrolar das constantes revoltas dos anos sessenta, as classes de pequena e média burguesia apresentavam novas aspirações operárias e agrícolas, por consequência do desenvolvimento económico da década de 50. A emigração começava a desempenhar um papel fundamental no ritmo de crescimento e vivência das populações, que se encontravam a diminuir, principalmente nos dois grandes centros de Portugal, Lisboa e Porto. Apesar da emigração, o estado conseguia equilibrar as finanças, que se encontravam agravadas, face aos custos da guerra, graças as receitas do turismo e das divisas que os emigrantes enviavam para Portugal.

Face à situação do país, o Plano Intercalar de Fomento, de 1967, acaba por apenas diagnosticar a situação e preocupação social, habitacional e de saúde, sem implantar nenhuma medida que resolvesse os problemas identificados.

A 6 de Agosto de 1974, após a Revolução dos Cravos, é criado o S.A.A. L. (Serviço Ambulatório de Apoio Local), através deste serviço, as Câmaras Municipais, conseguiam apoiar a população mal alojada, no caso do Porto, o projeto S.A.A.L, iria atuar na população que habitava nas “ilhas” e que se haviam recusado a deslocar no “Plano de Melhoramentos de 1956” (Amorim, 1998). A atuação do S.A.A.L, fica marcada pela permanência assumida das populações residentes nas “ilhas” e na zona histórica, as zonas que apresentavam mais problemas. Contudo, apesar desta permanência, os moradores deveriam colaborar com os técnicos, de maneira a conduzir da melhor forma possível, a intervenção nesses espaços.

Durante os anos de funcionamento do projeto S.A.A.L, segundo Amorim (1998) é possível identificar que o problema da habitação era um assunto essencial na cidade, as populações mais desfavorecidas apresentavam índices de conforto muito baixos e que os problemas relacionados com a ocupação de solo, falta de hierarquização e atribuição de serviços, estavam ligados à falta de operacionalidade dos planos realizados até à data. Onde muitas vezes, a morfologia dos conjuntos habitacionais, não correspondiam às

indicações definidas no plano anterior, o plano de Auzelle, mas correspondiam à vontade de cada morador, que rejeitava os modelos propostos e construía como lhe agradava.

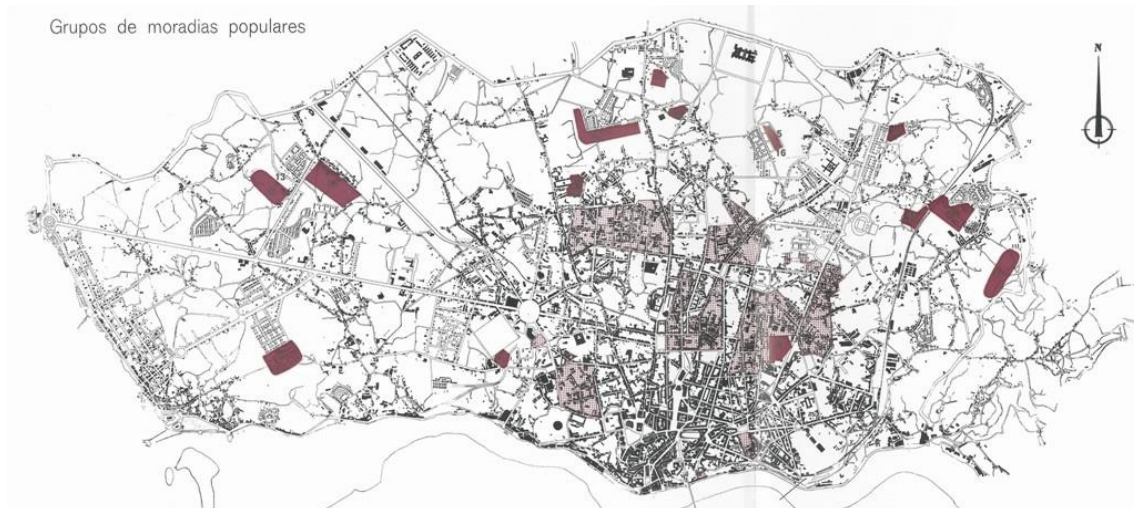


Figura 25 - Grupos de Moradias Populares

fonte: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/plano-de-melhoramentos-para-a-cidade-do-porto-1956-1966](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-de-melhoramentos-para-a-cidade-do-porto-1956-1966) (acedido a 27 de Maio de 2018)

Em 1978, após uma série de intervenções do programa S.A.A.L, a Câmara Municipal do Porto cria o Gabinete de Planeamento Urbanístico com o propósito de lançar em concurso, a elaboração de um Plano Geral de Urbanização, que deveria rever o Plano em vigor, o de Auzelle de 1962. A responsabilidade da elaboração de determinado plano recaí sobre o arquiteto Duarte Castel-Branco.

De acordo com a transcrição de Paulo Vallada, na edição da Câmara de 1985 sobre o Plano em elaboração, que recorre ao “Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, de Ezequiel de Campos, “A primeira questão prévia do plano da cidade do Porto é a formação do espírito de Cidade pelo aparecimento do escol governativo que tenha o critério da vida urbana do Porto, para encaminhar a solução dos seus problemas de educação e de ordem económico-social. É a solução deste complexo de problemas locais, integrados na governação geral da grei fora da espontaneidade histórica, que há-de marcar o valor futuro da cidade do Porto.”

Ao realizar um levantamento da situação atual da cidade do Porto, Duarte Castel-Branco, identificou uma série de problemas, dos quais considero importante referir, o crescimento lento da habitação e a diminuição da população no centro, o desaparecimento do solo agrícola, um desequilíbrio de localização e de oferta de pontos de ensino, degradação da qualidade de vida, a tendência de utilização de parques desportivos e de lazer a aumentar, a desarticulação entre a cidade e as infraestruturas existentes, a falta de uma orientação

coordenadora dos diferentes serviços e uma tendência para a rutura da utilização das vias existentes como atividades ilegais como contraordenações, cargas e descargas e estacionamento indevidos.

De maneira a responder aos problemas identificados no levantamento da situação da cidade do Porto, o novo plano, de acordo com Amorim (1998), atua em três frentes, em primeiro, as opções políticas, onde surgem ideias como; assumir a cidade do Porto como capital regional, centralizando os poderes de decisão; complementar a indústria terciária e implementar uma série de políticas, educacionais, culturais, de saúde, de transportes e de infraestruturas. A outra frente de atuação relacionava-se com o ordenamento do território, onde deveriam; criar um novo regulamento de ocupação do solo; resolver os problemas de concentração urbana; coordenar o planeamento com as obras municipais e introduzir novas regras e legislação compatíveis com a densidade e distribuição populacional.

Por último, a terceira frente, assentava nas modificações do tecido urbano; organizar o território de forma plurifuncional; reformular o sistema de comunicações; otimizar os sistemas de transportes, rodoviários e ferroviários; recuperar a utilização do rio Douro e promover infraestruturas, estas ações eram referentes ao território envolvente, em relação ao território municipal; definir parâmetros base de qualidade de vida; diminuir a desertificação do centro; aumentar, expandir e melhorar o verde contínuo; reabilitar estruturas existentes; promover o desporto; reestruturar os sistemas de água e saneamento e criar medidas que resolvam os problemas da rede viária.

“...execução do Plano Diretor Municipal um compromisso com o futuro, a mesma terá de ser iluminada por valores éticos, políticos, administrativos e técnicos cujas implicações excedem a duração média de uma geração.” Castel-Branco (1985)

Deste modo, o plano, passa a funcionar como um processo contínuo, que se deverá prolongar ao longo dos tempos, onde face à necessidade, poderá ser retificado pelo Governo como Plano Diretor Municipal (Amorim, 1998).

Face à preocupação em pensar o futuro na elaboração do plano, já referenciada por outros autores em planos prévios, a Câmara Municipal do Porto, volta a encontrar-se numa posição onde tem que optar por um plano que se preocupe com a gestão da situação atual ou um plano que prepare a cidade para o futuro.

O plano passa a apostar numa regionalização e descentralização, estabelece uma conciliação entre a realidade e o proposto e entre todas as tendências de evolução prevista para a cidade, deverão ser escolhidas tendências positivas e negativas, incentivando e contrariando respetivamente. Passa a ser um plano que apresenta a tendência e a necessidade de tomar opções. Contudo, apesar da oferta de opções, é preciso apresentar vontade de agir quando necessário (Amorim, 1998).

As principais intervenções deste plano, segundo Castel-Branco (1987), são demonstradas através de uma redução da desertificação do centro, através de ações urbanísticas localizadas que vieram a melhorar os problemas de falta de alojamento das classes com maiores dificuldades e da reintegração do carácter habitacional no centro da cidade; o Plano apoiou e incentivou a construção de indústrias e de as mesmas seguirem as tendências da época; o aumento aleatório do comércio, a partir do núcleo central; através de uma maior flexibilidade no ordenamento do solo, foi possível aproveitar os terrenos mais propícios à agricultura, expandir e tratar os verdes contínuos; adequar a localização das estruturas escolares com o espaço urbano e a procura; racionalizar a qualidade e quantidade dos cursos superiores, conforme as tendências das épocas; incentivar as entidades privadas, nomeadamente os clubes e as associações a promover iniciativas municipais de carácter desportivo; reestruturação do saneamento; impedir os licenciamentos de construção em zonas sem as respetivas infraestruturas adequadas à qualidade mínima de vida; hierarquizar a rede viária; definir novas zonas de estacionamento; controlar os veículos de cargas e descargas e hierarquizar o sistema de transportes.

O Plano Geral de Urbanização iniciado em 1978 e aprovado em 1986, estabelece opções para a cidade do Porto, assentes num conjunto de linhas orientadoras, como; políticas de intervenção; normas de ordenamento do território; modificação do tecido urbano; programas de financiamento e análise das funções urbanas. É o Plano Geral de Urbanização de 1987, que vai funcionar como base do primeiro Plano Diretor Municipal.

Na área em análise, não foram identificadas propostas de atuação no espaço urbano que alterem a perceção ou utilização do eixo.

## **II.10 – PDM, Porto Projeto Cidade Nova de 1993**

“Temos, finalmente, um Plano Diretor Eficaz, resultado da vontade dos representantes legítimos dos portuenses que, de 1979 até hoje, assumiram a condução dos destinos da Cidade.

O Plano que agora se publica representa, antes de mais, uma matriz do desenvolvimento, orientador da ação municipal e da ação de todos quantos intervêm no espaço físico do Porto.

Como grande documento orientador, mais do que aquilo que é preciso fazer, este Plano Diretor defini com nitidez aquilo que não é possível nem desejável fazer.” Fernando Gomes in “Porto Projeto Cidade Nova”, 1993 de Duarte Castel-Branco

Após a aprovação do Plano Geral de Urbanização em Maio de 1987, é este Plano, também da autoria de Duarte Castel-Branco seguiu-se entre 10 de Março e 10 de Junho de 1988, um inquérito público, entre 13 de Novembro de 1988 e 3 de Janeiro de 1990, o Plano Geral de Urbanização é assunto de discussão e apreciação pela Assembleia Municipal do Porto, sendo que mais tarde, a 16 de Janeiro do mesmo ano, o Plano dá entrada na Direção Geral do Ordenamento do Território.

O Plano Geral de Urbanização de 1987, acaba por ser submetido pela DGOT, à Comissão de Coordenação de Desenvolvimento Regional do Norte (CCDRN), onde em Setembro de 1990, a CCDRN, emite um relatório preliminar de apresentação no qual apresenta a proposta de transformação do Plano Geral de Urbanização em vigor em Plano Diretor Municipal. Uma medida que acabaria por ser discutida em reunião na Câmara Municipal do Porto, a 23 de Outubro de 1990, sobre o abrigo do Decreto-Lei nº69/90, e aprovada em Assembleia Municipal a 3 de Dezembro de 1990.

No artigo nº6 do D/L 69/90, ficou estipulado que a Comissão Técnica do PDM, deveria ser integrada pelas seguintes entidades; Comissão de Coordenação e Desenvolvimento da Região Norte; Direção Geral de Ordenamento do Território e Junta Autónoma de Estradas.

Após as quatro reuniões realizadas entre os constituintes da Comissão Técnica, de acordo com Castel-Branco (1993), foram levantadas as seguintes necessidades de intervenção;

-A articulação entre o município do Porto e os municípios vizinhos, ao nível de infraestruturas e sistemas de transportes, rede de distribuição de gás e redes de saneamento básico.

-Coordenação e articulação entre as diferentes propostas para a Área Metropolitana do Porto.

-Elaborar planos específicos para áreas especiais, que serviriam como enquadramento para os planos de pormenor.

-Alterar as propostas do Plano Geral de Urbanização de 1987, face à evolução verificada desde a conclusão do mesmo.

-Estabelecer um protocolo entre a CMP e a CCDRN para efeitos de gestão urbanística, permitindo a intervenção da CCDRN.

A 6 de Maio de 1991, numa reunião da Comissão Técnica, foram referidos mais aspetos que o PDM, deveria dar resposta, nomeadamente;

-A alteração da rede viária, que incidia no traçado da Via de Cintura Interna e nos nós de acesso à malha urbana.

-Resolver as divergências entre as propostas apresentadas com as propostas acordadas anteriormente entre CMP e Junta Autónoma de Estradas.

-Definir zonas de vocação terciária e áreas centrais.

-Identificar e delimitar áreas que exijam intervenção prioritária.

-Criar uma regulamentação específica do uso e transformação do território municipal.

-Definir prioridades para a elaboração dos planos de pormenor e prazos para realização de estudos para áreas especiais.

A 3 de Junho de 1991, em mais uma reunião da Comissão Técnica antes da apresentação Câmara Municipal do Porto, de acordo com Castel-Branco (1993), foi realizada uma avaliação genérica e global do PDM, onde foram sistematizadas linhas de orientação para a implementação do Plano, ajustes a introduzir no regulamento e na planta de ordenamento.

Segundo Castel-Branco (1993), na reunião com a Câmara Municipal do Porto, a 4 de Julho de 1991, juntamente com os aspetos referidos anteriormente, face aos problemas que deveriam ser tratados, foram adicionados;

-a necessidade de prever zonas de estacionamento com tarifas reduzidas, localizadas nos principais pontos de acesso à cidade e articulados com a rede de transportes públicos, para diminuir a circulação automóvel dentro da cidade.

-promover incentivos para que a indústria nociva e de grandes dimensões deixe a malha urbana.

-definir valores mínimos de estacionamento à disposição do público nas zonas de carência do mesmo.

-caracterizar e hierarquizar a rede viária.

-reequacionar os limites da Unidade de Ordenamento segundo critérios de funcionalidade e complementaridade.

-A transferência do IP 1 para o setor nascente da cidade, apoiado na construção da prevista Ponte do Freixo, não iria resolver os problemas de congestionamento de trânsito que já se assistia na Ponte de Arrábida, VCI e Circunvalação.

-Criar soluções onde seja possível dar continuidade da Via Nun`Álvares até à Circunvalação sem pôr em causa o Parque Urbano Ocidental.

-Tornar a Ponte Luís I e ponte D. Maria como fonte de rentabilização.

-Elaborar um plano de circulação dos transportes urbanos e interurbanos para toda a cidade.

-Atualizar e rever o Regulamento Municipal de obras se acordo com o Regulamento do Plano Diretor Municipal.

O Plano vai funcionar sobre dois grandes elementos, a rede viária, que vai ajudar a resolver uma série de problemas identificados pela Comissão Técnica, nomeadamente a relação entre Porto e os “vizinhos”, o Plano propunha uma nova variante que atravessa o rio Douro, a nascente, entre a Ponte do Freixo e Crestuma, ligando Porto e Gaia.

Com a criação do Nó da VCI à saída da Ponte do Freixo e do Nó da Circunvalação, a ligação com Gondomar estava assegurada, em relação à Maia e Matosinhos, não se previam novas ligações.

E funciona sobre um regulamento, que vai definir e criar regras para a atuação na cidade, no que toca a fatores como; coeficientes de ocupação do solo, que apesar de ser rigoroso em relação à volumetria máxima de construção das parcelas, permitia uma ocupação quase completa do território, uma vez que o zonamento de funções ou atividades era muito limitado, segundo Castel-Branco (1993).

Tratamento da imagem da cidade, onde define que as cérceas dos edifícios não podem prejudicar as características dominantes do quarteirão onde estão inseridas nem os valores arquitetónicos e paisagísticos.

Estabelecimentos de indústria, comércio e armazenamento, o regulamento permite a implantação em qualquer parte, desde que cumpram uma série de regras, mas de acordo com Castel-Branco (1993), deveriam ser explícitas as zonas indesejáveis para a implantação dessas atividades.

De maneira a oferecer estacionamento ao público, por cada 120m<sup>2</sup> de construção, deverá ser considerado um lugar de estacionamento.

É ainda o regulamento que divide o Porto em oito zonas, nas quais, não existe nenhuma referência relacionada com espaços habitacionais e terciários, não existem indicações que defendam as zonas residenciais da crescente atuação do setor terciário de acordo com Castel-Branco (1993).

Duarte Castel-Branco projeta o Plano Estruturante e de Pormenor para o Vale de Campanhã, que se baseava num tratamento prioritário da periferia oriental da cidade, a “futura entrada principal na Cidade”, segundo Castel-Branco (1993).

Também não é demonstrado interesse em manter zonas centrais de domínio terciário, a falta destas referências, de acordo com Castel-Branco (1993) era complementada pelos planos de pormenor que iriam ser a resposta às diferentes situações pontuais.

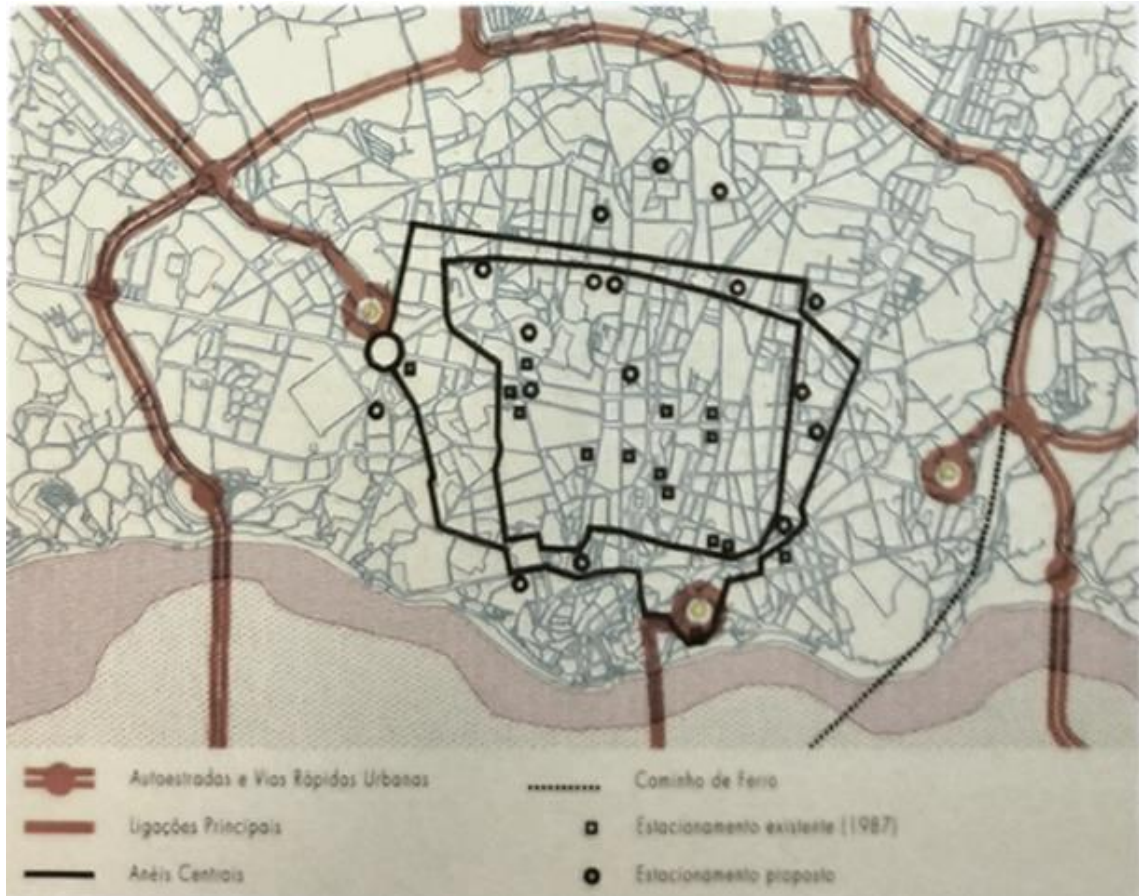


Figura 26 - Articulação da rede viária principal com interfaces multimodais e estacionamentos propostos

fonte: Castel-Branco (1993)

“A Comissão Técnica, considerando que o Plano Diretor Municipal constitui um instrumento básico de ordenamento do território municipal e tem como objetivos prioritários: definir e estabelecer os princípios e regras para a ocupação, uso e transformação do solo, fornecer indicadores para o planeamento de outros planos municipais e servir de enquadramento à elaboração destes.” Castel-Branco (1993).

De modo geral, o Plano para o município do Porto, assentava sobre uma série de quadros, bem fundamentados, que iriam originar os documentos com as propostas finais de intervenção urbana, tal como é possível observar na figura 27, onde são avaliadas todas as zonas da cidade, ao nível de população, e de crianças com idades compreendidas entre 6 e 9 anos e os respetivos equipamentos escolares, baseado nos dados obtidos, são criados índices percentuais entre alunos por escola, definindo a necessidade e quantidade de estabelecimentos de ensino a serem propostos.

Unidade de Ordenamento	População Residente B1	Grupo Etário 6-9	Equipamento Existente e Proposto			
			Manter	Reestruturar	Reconstruir	Criar
A	26278	1634	5	0	0	2
B	10336	834	1	0	0	3
C	12575	854	3	1	0	0
D	18198	1244	0	2	0	3
E	16598	1062	4	1	1	0
F	7742	638	1	0	0	2
G	22800	1200	5	0	1	0
H	24169	1384	3	1	1	2
I	17909	1157	3	0	1	1
J	15513	928	3	0	0	0
L1	29032	1553	4	0	0	1
L2	26911	1470	5	0	0	0
L3	13748	657	4	1	0	0
M	29049	1228	6	0	0	0
N	15855	915	1	0	0	2
O	4915	471	2	0	1	0
P	12039	851	2	0	0	2
Q	18178	1160	4	0	0	1
R	3098	221	1	0	0	1
Especif.	10523	526	1	0	0	0
Cidade	327266	19987	58	6	5	20

Figura 27 - Unidades de ordenamento e dimensionamento de equipamentos e educação (escolas primárias)

fonte: Castel-Branco (1993)

Deste modo, segundo Castel-Branco (1993), ao utilizar uma metodologia assente em índices obtidos sobre os resultados dos levantamentos da cidade, encontram-se satisfeitas as condições necessárias para uma boa fundamentação das propostas para a delimitação de espaços, de índices urbanísticos, distribuição racional de atividades e de equipamentos.

De uma forma geral, o Plano, opta por uma integração harmoniosa das funções próprias de meio urbano, habitação, trabalho e atividades culturais; uma melhoria da qualidade ambiental; uma reestruturação do tecido urbano; uma intervenção no sistema viário; uma racionalização dos transportes públicos, definição de áreas de estacionamento automóvel e medidas de condicionamento de acesso de veículos À zona central do Porto, de acordo com Castel-Branco (1993).

Para o local onde está inserido o eixo em análise na presente dissertação, não foi possível observar propostas de atuação no PDM de 1993. A zona de inserção continua a ser classificada como zona residencial, com os equipamentos escolares identificados nas plantas que acompanham o Plano.

## II.11 - Plano Diretor Municipal de 2006

O Plano Diretor Municipal do Porto de 2006, também designado por PDMP, elaborado sobre o comando do Regime Jurídico dos Instrumentos de Gestão Territorial em vigor na época, é o resultado da revisão, aprovada a 2 de Junho de 2005, pela Assembleia Municipal do Porto, do Plano Diretor Municipal publicado no Diário da República a 2 de Fevereiro de 1993, no primeiro Plano Diretor Municipal, que nasce do Plano Geral de Urbanização de 1987 desenhado por Duarte Castel-Branco.

Através do uso de instrumentos de gestão territorial como o PDM, era possível seguir um documento que definia estratégias e políticas de desenvolvimento e modelos de organização espacial de um determinado território. Constantemente na procura de desenvolver uma cidade melhor, mais competitiva, mais equilibrada ambientalmente e mais eficiente, o Plano Diretor Municipal de 2006, deve encontrar formas de pensar e interpretar as dinâmicas urbanas do território e apresentar propostas que combatessem as tendências negativas e o uso de solo indevido, problemas que iriam acabar por em causa as gerações futuras.

Desta forma, de acordo com Juncal & Sá (2010), "...um PDM deve procurar amplos consensos no que diz respeito aos temas estruturantes da cidade, no sentido em que a melhor defesa da cidade é garantida pelos compromissos assumidos pelos seus protagonistas. No caso do Porto os temas urbanísticos estruturantes foram e são: a racionalização do sistema intermodal de mobilidade, a estruturação dos sistemas de espaços verdes e coletivos, o funcionamento pleno das infraestruturas de base e a composição das morfologias urbanas."

Contudo, a cidade do Porto, desempenha a função de centro histórico e é o ponto central de uma região, a Área Metropolitana do Porto, que possui uma grande densidade demográfica. O Porto, possuía características urbanas singulares, marcadas pelo desenvolvimento e expansão da cidade, existia uma continuidade urbana de tecidos difusos, compostos por uma série de divisões, formadas de acordo com as diferentes classificações geográficas e geológicas do território onde apresentam capacidade de assumir múltiplas funções, devido aos mais variados perfis paisagísticos onde estão inseridos segundo Juncal & Sá (2010). No entanto, a cidade do Porto, a cidade que constitui o Município do Porto, a cidade definida por regras e convenções aceites por tradição ou por autoridades, apresenta uma morfologia urbana bem definida, consolidada, com identidade e com muito valor histórico.

A necessidade de compreender e interpretar os vários subsistemas que constituem os tecidos urbanos do Porto bem como o desenvolvimento de propostas de relacionamento entre os vários subsistemas e identidades é fundamental para desenvolver uma estratégia de intervenção na cidade, de maneira a conseguir alcançar a melhor qualidade de vida possível.

Como consequência da interpretação da atual situação da cidade do Porto e das tendências urbanas futuras, o Plano Diretor Municipal do Porto de 2006, definiu como objetivos:

- A valorização da identidade urbana do Porto, através de uma conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e qualificados, do controlo das densidades e volumetrias urbanas, da salvaguarda e promoção do património edificado e da imagem da cidade;
- A requalificação do espaço publico e valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas através da sua reorganização sistemática e da minimização dos principais impactes ambientais;
- A racionalização do sistema de transportes, tendo em vista melhorar a mobilidade intraurbana, dando prioridade aos transportes coletivos em sitio próprio e aos novos modos de transportes públicos e individuais não poluentes, com especial reforço da circulação pedonal, ciclovias e funções de interface;
- A redução das assimetrias urbanas existentes, fomentando a equidade da localização dos investimentos públicos e reforçando a coesão social e territorial, com especial incidência nos bairros sociais de intervenção prioritária;
- A afirmação do centro histórico e da área central como referencias insubstituíveis do desenvolvimento urbano de toda a área metropolitana do Porto, potenciando e reforçando a sua revitalização e animação.

Após a análise morfológica urbana da cidade e das bases históricas que a originam, de acordo com Juncal & Sá (2010), foi possível identificar uma grande variedade de tecidos no Porto, o que formou a necessidade de caracterizar os vários tecidos, procurando as homogeneidades e heterogeneidades que eles possuem, de maneira a conseguir organizá-los segundo uma regra ou normativa, que permita adequar os diferentes tipos de manutenção e evolução com base nas características específicas de cada zona.

Não basta apenas identificar partes do território diferentes, porque era do conhecimento comum que a cidade se desenvolve de maneiras diferentes, em lugares diferentes, com momentos de consolidação diferentes e segundo eixos orientadores diferentes, tal como com Juncal & Sá (2010) afirma, a cidade é “... um sistema complexo e heterogéneo, cuja transformação se processa de diferentes formas e com ritmos diferentes.”

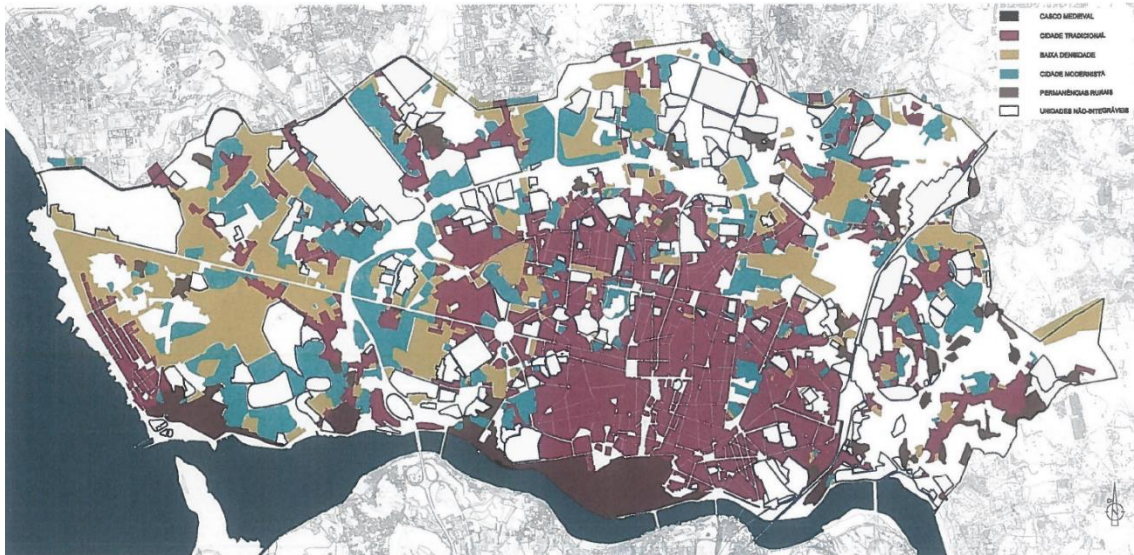


Figura 28 - Tecidos Urbanos do Porto  
fonte: PDM (2006)

Desta maneira, o Plano Diretor Municipal em análise, pretendia funcionar como um modelo de estudo das causas técnicas, económicas e sociais que se encontram associadas à evolução da sociedade e da cidade, criando previsões sobre as influências que iriam orientar a evolução da cidade do Porto. Apesar de este modelo pretendido, funcionar sobre uma cidade na qual não existe uma lógica singular, tal como havia sido referido no parágrafo anterior, a cidade altera-se devido a múltiplos fatores e comportamentos, uns mais controláveis que outros. Logo, encontrar uma causa e uma orientação, parece ser uma tarefa impossível de obter, devido aos vários intervenientes presentes na transformação do território (Juncal & Sá, 2010).

Como é possível observar na figura 28, existem aglomerados de tecidos da mesma génese, zonas que se encontram bastante consolidadas, e por suposto, mais fáceis de prever a sua progressão, mas é possível também observar o lado oposto, grandes vazios, localizados em zonas pouco consolidadas onde existem fatores imprevisíveis de identificar.

Face à dificuldade de definir uma única norma para a evolução do território da cidade do Porto, o PDM, opta por seguir um carácter diferente, propõe normas diversificadas, na tentativa de se conseguir adaptar à grande variedade de situações que decorrem no território. Assim, é proposto:

- Nos centros históricos adotar critérios minuciosos, onde cada intervenção deve ser tratada de forma diferente, conforme as necessidades específicas.
- Nas áreas com infraestruturas estabilizadas e edificação consolidada, é proposto utilizar critérios morfológicos, adaptando-os aos diferentes tipos de quarteirões.
- Nas áreas de predominância da moradia unifamiliar com logradouro, propõem-se a utilização de critérios tipológicos, que pode funcionar como moradia unifamiliar, isolada, geminada..., juntamente com o espaço publico, vai caracterizar um modelo de cidade muito próprio, onde existe relação entre edificado e espaço publico.
- Nas áreas onde predomina o modelo de construção modernista, onde os edifícios não apresentam uma relação formal com o espaço público tradicional, é proposto utilizar critérios quantitativos, como índices e coeficientes de ocupação do solo, métricas, volumetrias...
- Nos vazios urbanos mais imprevisíveis, é proposto a utilização de critérios programáticos, face à ausência de referências urbanas, de infraestruturas e da falta de cadastro é necessário estabelecer programas de urbanização que definam usos e tipos de edificação, equipamentos, espaços verdes e índices.

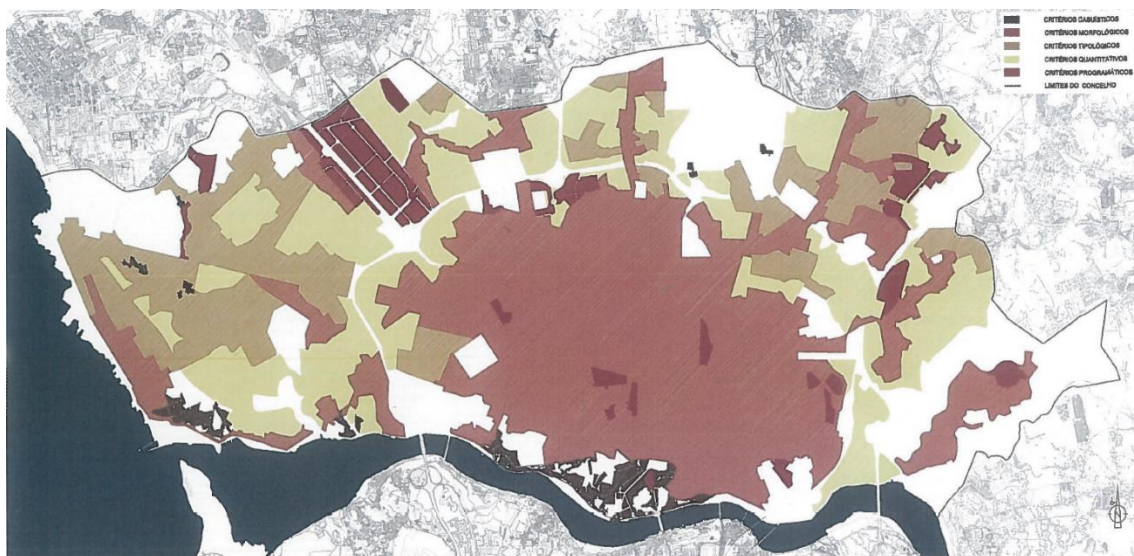


Figura 29 - Critérios de Regulamentação  
fonte: PDM (2006)

Contudo, o Plano Diretor Municipal do Porto de 2006, na tentativa de estruturar e equilibrar a cidade, desenvolve uma importância crucial sobre o sistema de espaços coletivos e sobre a estrutura ecológica municipal. Segundo Juncal & Sá (2010), a interligação destes dois sistemas origina elementos fundamentais da cidade e permitem conectar os diferentes momentos da história da evolução urbana da cidade. Os espaços coletivos começam a desenvolver maior importância nas áreas em expansão, nas áreas de transformação ribeirinha e na valorização dos tecidos menos consolidados, oferecendo diversidade de espaços e uma consequente melhoria da qualidade de vida dos utilizadores da cidade do Porto.

Devido à importância que o PDM atribui a estes dois sistemas, (espaços coletivos e estrutura ecológica municipal) ele propõem uma aposta em novas iniciativas, umas mais visíveis e com mais impacto do que outras, mas sempre com o objetivo de valorizar e caracterizar todo o potencial ambiental, os locais e os percursos da cidade. O Plano de estruturação da cidade passa por agrupar as áreas existentes e as previstas, (jardins, parques, praças, alamedas, quintas, galerias comerciais...), bem como espaços com potencial de animação urbana, (escolas, igrejas, áreas desportivas, interfaces...), no “Sistema de Espaços Coletivos”. Este tipo de espaços possuem atributos próprios onde o desempenho das suas funcionalidades são valorizadas quando vários espaços se relacionam e oferecem uma sensação de continuidade, potencializam relações entre partes, oferecem mais qualidade e disponibilizam novas formas de usufruir e viver a cidade, através de atividades urbanas, percursos alternativos e experiências diversificadas.

Esta nova oferta e vivência do espaço, numa cidade com um forte carácter tradicional e antiga fortemente densificada, cria espaços próprios para o transporte público, para o peão, para o uso da bicicleta e para o lazer. Recorrendo inúmeras vezes à valorização de certos troços / percursos entre espaços que passam a integrar o “Sistema de Espaços Coletivos”, criando pontos de cruzamento estratégicos e desenhando uma rede que cobre em grande parte a totalidade da cidade (Juncal & Sá, 2010).



Figura 30 - Sistema de Espaços Coletivos  
fonte: PDM (2006)

No Plano Diretor Municipal de 2006, é possível observar a atuação do mesmo na área de intervenção, através da inserção do eixo entre os Liceus, Rodrigues de Freitas e Carolina Michaëlis no Sistema de Espaços Coletivos, onde o Liceu Carolina Michaëlis é considerado Área de Equipamento Integrada na Estrutura Ecológica, a estação de Metro Carolina Michaëlis funciona como espaço de potencial animação urbana, a Rua Augusto Luso é considerada um “Percurso Amigável”, um dos percursos entre espaços integrantes do Sistema, que são valorizados e a Praça Pedro Nunes, é considerado um “Espaço de Utilização Pública”.



Figura 31 - Área de Estudo no Sistema de Espaços Coletivos  
fonte: PDM (2006)

## Capítulo III

### Análise do edificado inserido na zona de estudo

#### III.1 - Liceu Rodrigues de Freitas



Figura 32 - Liceu Rodrigues de Freitas fonte: autor

“A escola não é um local de passagem. É um refúgio, uma cápsula protetora onde se projetam sonhos e ideias, onde crescemos e aprendemos a conviver. É aqui que podemos adquirir conhecimento e ferramentas para construir o futuro. A escola é um lugar fundador de princípios e valores. Deverá ser entendido nessa dimensão humana para que possamos valorizar de forma real e eficaz as escolas que temos.” Heitor (2008).

Nos finais dos anos oitocentos, devido ao crescimento demográfico e ao aumento das exigências da sociedade do novo século, de acordo com Sá (2008), os órgãos responsáveis do país sentiram a necessidade de criar novos estabelecimentos de ensino. Conectado com o panorama da situação que ocorria em Portugal, a cidade do Porto em 1906, divide-se em duas zonas escolares, cada uma com a sua própria divisão administrativa e o seu próprio Liceu, na 1ª zona a Oriente, iria ser localizado o Liceu Alexandre Herculano e na 2ª zona, a Ocidente, o Liceu Rodrigues de Freitas.

A construção do Liceu Rodrigues de Freitas foi sucessivamente adiada, só no decorrer na Nova República, durante o mandato de Sidónio Pais, é que é aberto um concurso para a elaboração do projeto do Liceu, concurso que haveria de ter como vencedor o arquiteto português José Marques da Silva. O Liceu Rodrigues de Freitas dispunha de uma

localização estratégica na cidade do Porto, situa-se numa zona de articulação entre as duas principais centralidades do Porto, de um lado a cidade “velha”, que se estende até Cedofeita, e do outro lado, a Boavista, uma área que se desenvolveu fortemente nos anos 80 do séc. XIX, segundo Heitor (2008) e que juntamente com a proximidade com um marco histórico, a Igreja Românica de Cedofeita e da dimensão do próprio edifício do Liceu, atribui-lhe um grande protagonismo urbano. Existiam também características no espaço envolvente ao terreno do Liceu, que promoviam a modernização do espaço público e requalificação urbana, tais como grandes parcelas de terreno sem construção e com grandes dimensões, o que permitia a exploração desses espaços para desenhar espaços públicos que se adaptem às dinâmicas urbanas e que qualifiquem o espaço, permitindo a criação de novos acessos, com proximidade à uma grande via de comunicação, a Avenida da Boavista (Sá, 2008).



Figura 33 - Planta das duas zonas escolares do Porto em 1906  
de 1903 in arquivo municipal

fonte: desenho sobre planta da cidade

Entre 1919, ano em que Marques da Silva ganha o concurso do Liceu, e 1927, durante o período do Estado Novo e ano em que se iniciou a construção do mesmo, o arquiteto elabora um novo projeto para o Liceu, face ao projeto vencedor do concurso. O novo projeto assenta num modelo mais próximo do modelo do edifício do Liceu Alexandre Herculano, também da autoria de José Marques da Silva.

A construção do Liceu decorre entre 1927 e 1933, ano em que é inaugurado, já designado por Liceu Rodrigues de Freitas, em homenagem do político, jornalista e professor José Joaquim Rodrigues de Freitas, esta homenagem surge por ordem do governo provisório em função, imediatamente após a implantação da república, substituindo a anterior nomenclatura de Liceu D. Manuel II, segundo Basto & Sardinha (1952).

O projeto apresenta uma composição simétrica sobre um eixo central que se inicia sobre a porta principal com uma hierarquia nos corpos que o constituem, apresentando um corpo central sobrelevado com rasgos na vertical.

Através da fachada é possível identificar os eixos principais da composição interior do edifício, no eixo central, o corpo sobrelevado, localizam-se as partes administrativas, o salão nobre e o museu, enquanto que através dos outros quatro eixos, ocorrem os corredores de circulação e as salas de aula, esta tipologia de organização interior já havia sido utilizada no Liceu Alexandre Herculano. No centro do Liceu, encontra-se um pátio, ajardinado, o recreio. No corpo localizado mais a Sul, concentram-se os ginásios, piscina e cantina bem como os pontos de acesso verticais

Entre 1956 e 1958, a Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais desenvolve um processo de ampliação e remodelação de alguns espaços do edifício sob a direção do arquiteto Fernandes de Sá, nesta nova intervenção, foi construído um novo piso de salas de aula, na ala poente, o salão de festas foi adaptado a auditório e o salão nobre transformado em biblioteca.

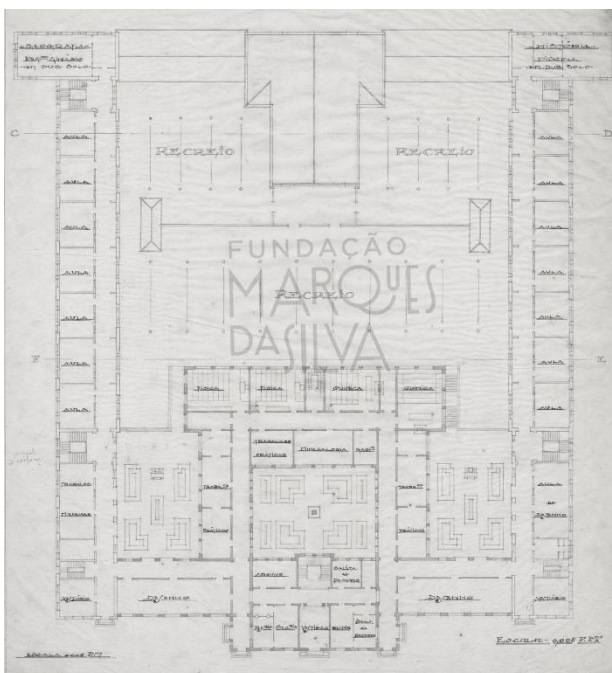


Figura 34 - Planta do rés-do-chão do Liceu Rodrigues de Freitas

fonte: arquivo Marques Soares

O edifício do Liceu, através da sua distribuição funcional reflete as dificuldades de adaptação do Liceu às alterações curriculares e métodos de ensino que persistiam no sistema de ensino da época, que segundo Heitor (2008), “ A falta de uma manutenção regular e a forma errática de utilização dos espaços transmitia a quem neles circulava ou permanecia uma sensação de desconforto e de rejeição.”

De acordo com Sá (2008), face aos problemas de má utilização de espaço, da pobre manutenção e do desconforto que assolava o Liceu, torna-se evidente para as entidades responsáveis, a necessidade de um novo trabalho de intervenção no Liceu Rodrigues de Freitas, desta vez, a intervenção vai estar a cargo do Programa de Modernização do Parque Escolar destinado ao ensino secundário, aprovado em Resolução de Conselho de Ministros nº1/2007.

Tendo em conta as especificidades e condicionantes existentes, o projeto de modernização do Liceu, cria um desafio assente em três partes, em primeiro, adaptar e transformar a escola às necessidades da atualidade e da realidade do futuro de maneira a potencializar áreas com novos usos. Em segundo, intervir na obra de outro arquiteto implica entender o espírito do processo original, era preciso conjugar a reutilização de espaços através de novas regras, organizações e materiais sem pôr em causa o caráter do edifício. Por último, a intervenção definida obriga a conjugar o programa da escola secundária com o programa do ensino integrado da música.

Desta forma o plano de modernização do Liceu Rodrigues de Freitas da responsabilidade do arquiteto Manuel Fernandes de Sá, propõe:

- Renovar e modernizar o edifício existente, mantendo as características arquitetónicas e tipológicas, introduzindo infraestruturas e equipamentos que melhorem a qualidade de habitabilidade do edifício.
- Manter o ensino secundário e básico e alargar até ao 2º ciclo, racionalizando e distribuindo os espaços letivos e introduzir novas áreas adequadas aos programas curriculares.
- Instalar o Conservatório de Música do Porto, que deve funcionar com autonomia em relação ao Liceu Rodrigues de Freitas, podendo partilhar alguns espaços.
- Reorganizar os espaços de partilha e de intercâmbio com a comunidade, permitir a criação de acessos independentes.
- Construção de um novo pavilhão gimnodesportivo.

- Reorganizar e tratar os espaços exteriores e de envolvente com o edifício, promovendo a segurança e conforto.

### III.1.1 - Praça Pedro Nunes

No final do século XIX, o local que dá origem à Praça Pedro Nunes e Largo do priorado, não passava de um lugar com grande carácter rústico, onde predominam as casas destinadas ao apoio à agricultura e os respetivos campos de cultivo. A parte da R. da Paz que se prolongava à frente do edifício do Liceu, representava um caminho, que funcionava como atalho nos momentos em que era necessário deslocar para a Boavista, “... que aquilo era, porque, para encurtar caminho, quando a necessidade nos obrigava a ir para os lados da Boavista, passamos por lá inúmeras vezes.” Bastos & Sardinha (1952).

Através desta breve introdução, é possível compreender o estado e a importância deste lugar isolado e despovoado, onde o ponto alto é a existência da Igreja Românica de Cedofeita. Espaço distante da cidade do Porto e sem habitações, permanecendo neste estado por bastantes anos, até metade do século XX, onde começa a ganhar forma.

Como estes espaços sobre a alçada da Colegiada de São Martinho, encontravam-se sujeitos a reformas e intervenções, que começam a partir do século XVI, com intuito de ajudar o local a suportar o aumento arquitetónico, mas que acabariam por alterar o traçado original desse espaço de acordo com Bastos & Sardinha (1952).

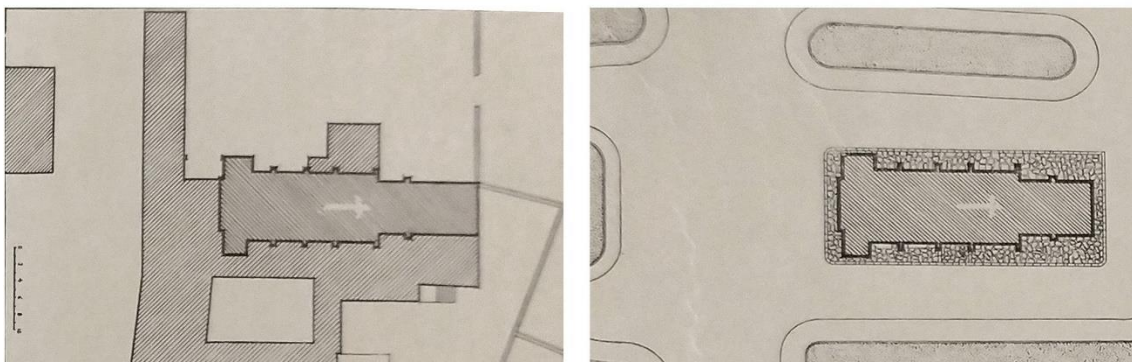


Figura 35 - Plantas da Igreja de S. Martinho de Cedofeita, antes e depois do restauro de 1934  
fonte: Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (1935)

Com a construção do Liceu Rodrigues de Freitas, aberto em 1933, a igreja e o espaço envolvente sofrem alterações bem visíveis, o Liceu passa a ocupar uma parte que pertencia ao espaço da igreja da colegiada de São Martinho e o próprio edifício religioso sofre uma restauração onde é reduzido consideravelmente, tal como é possível observar na figura 35.

Em 1934, a cargo da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais, iniciam-se as obras de restauro da igreja de Cedofeita e conseqüentemente, ainda no mesmo ano, a Câmara, manda embelezar os terrenos circundantes, considerando “...complementar e indispensável...” de acordo com Bastos & Sardinha (1952), formando-se assim a Praça Pedro Nunes, delimitada em semicírculo, tendo a Sul o Liceu Rodrigues de Freitas e a Norte, um acesso direto à Avenida da Boavista.

Num projeto de 1933, disponível no arquivo municipal do Porto, é possível observar o desejo em abrir dois pontos de acessos a partir da Praça Pedro Nunes até à Avenida da Boavista, mas acabaria por ser aberto apenas um, que nasce do prolongamento da Travessa da Boavista, passando a designar toda a extensão desse eixo como R. Augusto Luso. Em torno da Praça, seriam colocado edifícios de maneira a preencher a totalidade do semicírculo e a fechar o espaço, que graças aos canteiros e árvores, no centro, permitiam criar espaços de qualidade urbana e de respiro da cidade.

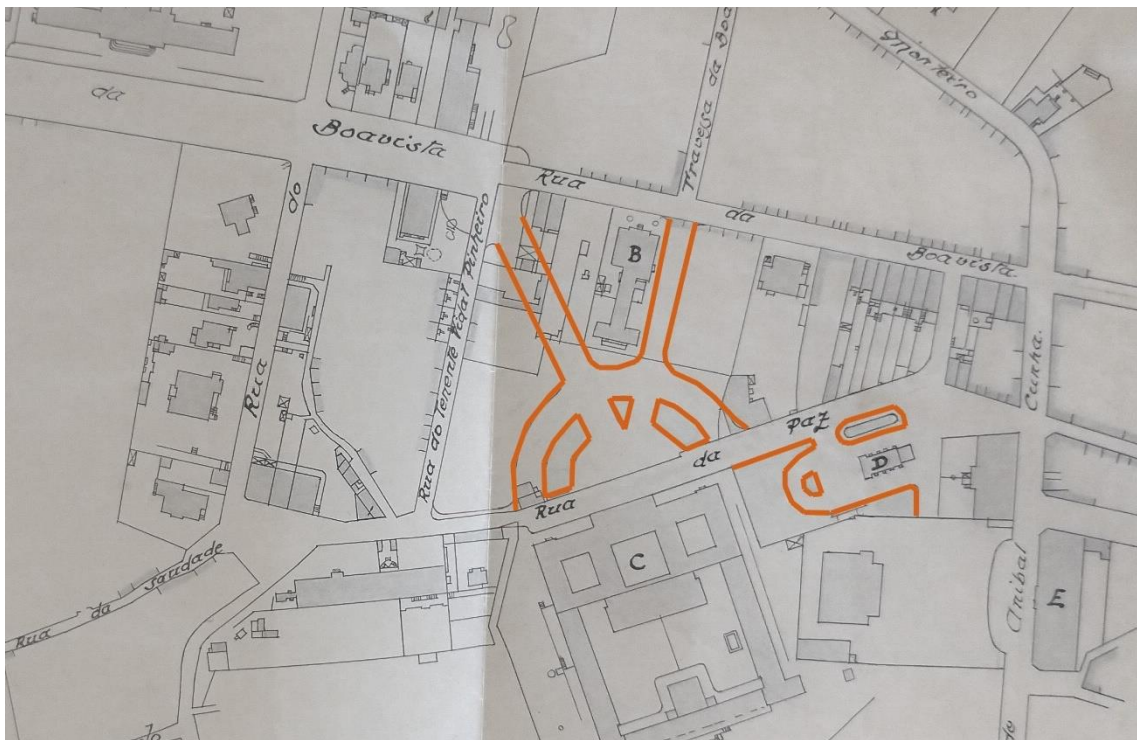


Figura 36 - Proposta para o arranjo da Praça Pedro Nunes e Largo da Igreja de 1933  
fonte: arquivo municipal

### III.2 - Junta de Freguesia de Cedofeita



Figura 37 - Junta de Freguesia de Cedofeita  
fonte: autor

A construção do edifício da Junta de Freguesia de Cedofeita encontra-se diretamente relacionado com o processo de intervenção da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais na Igreja de Cedofeita e no arranjo do espaço exterior em frente ao Liceu Rodrigues de Freitas. Segundo Bastos & Sardinha (1952). Conforme havia sido referido anteriormente, o projeto de desenho da Praça Pedro Nunes propunha a abertura de uma nova ligação entre a rua da Paz e a Avenida da Boavista, que nascia do prolongamento da antiga Travessa da Boavista, a atual R. Augusto Luso.

Para tornar possível a abertura deste novo eixo, era necessário proceder a algumas expropriações de terrenos e edifícios, sendo que um dos edifícios a expropriar incluía o edifício da Junta de Freguesia de Cedofeita. Face à necessidade de expropriação e demolição do edifício administrativo, os responsáveis da Junta, não impuseram contradições, demonstraram bastante vontade em querer contribuir para a realização do projeto de embelezamento da Direção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais (Moreira, et al., 1935)

“Porém esta Junta querendo contribuir com todo o seu auxílio para tais melhoramentos manifestou desde início uma grande boa vontade permitindo que as suas instalações fossem demolidas...” (Moreira, et al., 1935)

Em contrapartida, a Junta, pedia uma superfície do terreno circundante ao semicírculo da Praça, para este que fosse destinado à construção do novo edifício da Junta de Freguesia de Cedofeita. Os responsáveis pelo projeto de embelezamento do espaço aceitam as imposições da Junta de Freguesia, iniciando a partir de 1933, o desenho do projeto do novo edifício da Junta, que seguiu para concurso público.

Uma das preocupações dos responsáveis por um dos projetos apresentados, refere-se à localização do novo edifício, nas extremidades de um espaço público que no futuro ia ser um ponto de grande movimento e concentração de população, desse modo, propõem a construção de instalações sanitárias públicas, de maneira a servir os utilizadores do espaço, com acesso independente, pela fachada do edifício da Junta de Freguesia, este projeto acabaria por ser o vencedor, um projeto da autoria de José Emílio da Silva Moreira; Américo Alarcão; Joaquim Augusto Martins Gaspar e Rogério Emílio Lopes Rodrigues

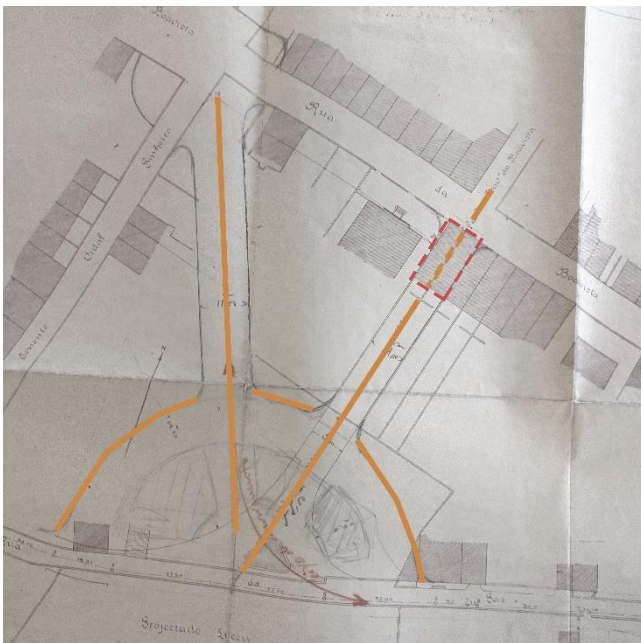


Figura 38 - Localização do antigo edifício da Junta de Freguesia sobre a proposta do arranjo da Praça Pedro Nunes

fonte: arquivo municipal

O edifício da Junta, concluído em 1935, é composto por cinco partes, repartidos em três corpos onde se desenvolvem as atividades e dois que funcionam como elementos de circulação. A entrada principal dá acesso a um grande *hall* de entrada que funciona como ponto central do edifício, permitindo para um lado o acesso com a Secretaria e do outro o acesso ao Gabinete médico. Através do *hall* é possível criar ligações com todas as partes do edifício do rés-do-chão, é ainda no fim do hall que se localizam as escadas de acesso ao primeiro piso.

Na cave, localizam-se as instalações sanitárias públicas, com acesso pelas laterais do edifício, através de um lance de escadas permitindo o acesso independente as mesmas, quando o edifício da Junta não estiver em período de funcionamento.

Na parte posterior do edifício, localiza-se um pátio ajardinado que funciona como ponto de entrada de luz e de circulação de ar para os compartimentos localizados na fachada tardoz.

O corpo localizado na lateral esquerda do edifício, destina-se exclusivamente à habitação para do Secretário, equipada com cozinha, *hall*, sala de jantar, casa de banho, uma escada de acesso ao primeiro piso, onde existem quatro quartos e uma casa de banho. Este volume, para além do acesso pelo interior da Junta, apresenta também um acesso próprio, através do exterior.

O corpo localizado na lateral direita funciona como um equipamento de apoio ao Gabinete Médico, existe uma sala de espera, uma barbearia e um ponto de acesso vertical, que permite o acesso primeiro piso. Tal como o corpo na extremidade esquerda, este também apresenta um acesso pelo exterior

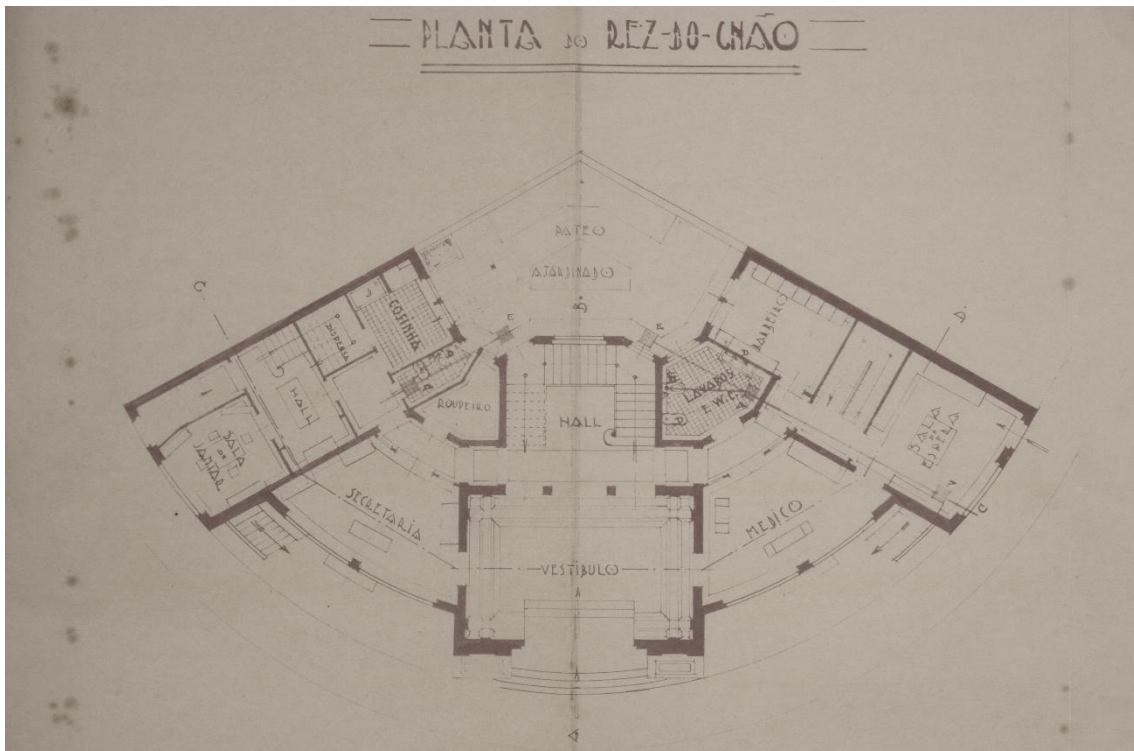


Figura 39 - Planta do Rés-do-chão da Junta de Freguesia  
fonte: arquivo municipal

Após percorrer a escadaria no final do hall de entrada, é possível chegar ao primeiro piso do edifício, este piso já não se encontra repartido em cinco partes, no que toca as atividades que ocorrem, pois em comparação com o piso do rés-do-chão, dois quintos da planta destinam-se à habitação do Secretário, enquanto os restantes três quintos do andar, estão destinados às atividades administrativas, com uma sala de sessões ao centro, sob o hall de entrada, uma sala de espera, um gabinete do presidente, arquivo e tribunal administrativo.

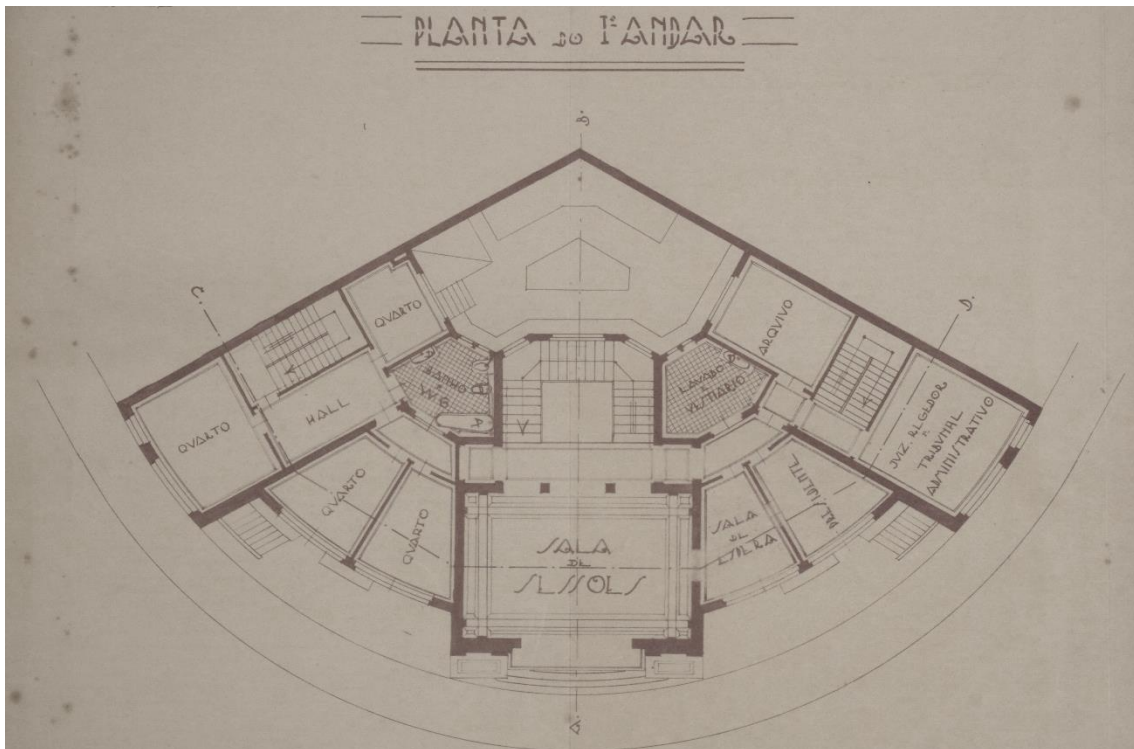


Figura 40 - Planta do 1º andar da Junta de Freguesia  
fonte: arquivo municipal

### III.3 - Instituto de Genética Médica D<sup>o</sup> Jacinto Magalhães



Figura 41 - Instituto de Genética Médica Dr. Jacinto Magalhães fonte: autor

A 28 de Novembro de 1935, é aprovado pela Câmara do Porto, a pedido do Exm<sup>o</sup>. Sr. Dr. Vaz Osório, a construção de um prédio destinado à habitação, localizado na Praça Pedro Nunes da autoria do arquiteto Júlio José de Brito. O presente edifício era composto por três corpos, com cave, rés-do-chão, primeiro e segundo andar. Com a sua localização nas margens da Praça Pedro Nunes, o edifício de habitação oferecia uma proximidade com um espaço público, permitindo o mesmo não ter qualquer tipo de espaço verde ou logradouro na propriedade (Brito, 1936).

Os três corpos encontram-se a funcionar de duas maneiras, em primeiro, os dois corpos localizados nas extremidades encontram-se salientes, bastante próximos da Praça, vão ao encontro do alinhamento dos muros de vedação das construções adjacentes. Por outro lado, o corpo central encontra-se mais recuado, sem demonstrar uma aparente relação com qualquer alinhamento existente na época.

Este recuado pode resultar para permitir a abertura de vãos nos alçados dos corpos das extremidades voltados para o interior do terreno, visto que as habitações adjacentes se encostam ao edifício proposto, existe a impossibilidade de abertura de vãos nos alçados voltados para o exterior.

Desta forma oferece também uma entrada com maior qualidade ao edifício, permite cargas e descargas sem ocupar os espaços da Praça Pedro Nunes e permite obter o máximo de utilização dos três corpos, permitindo funcionar nos três, espaços de habitação.

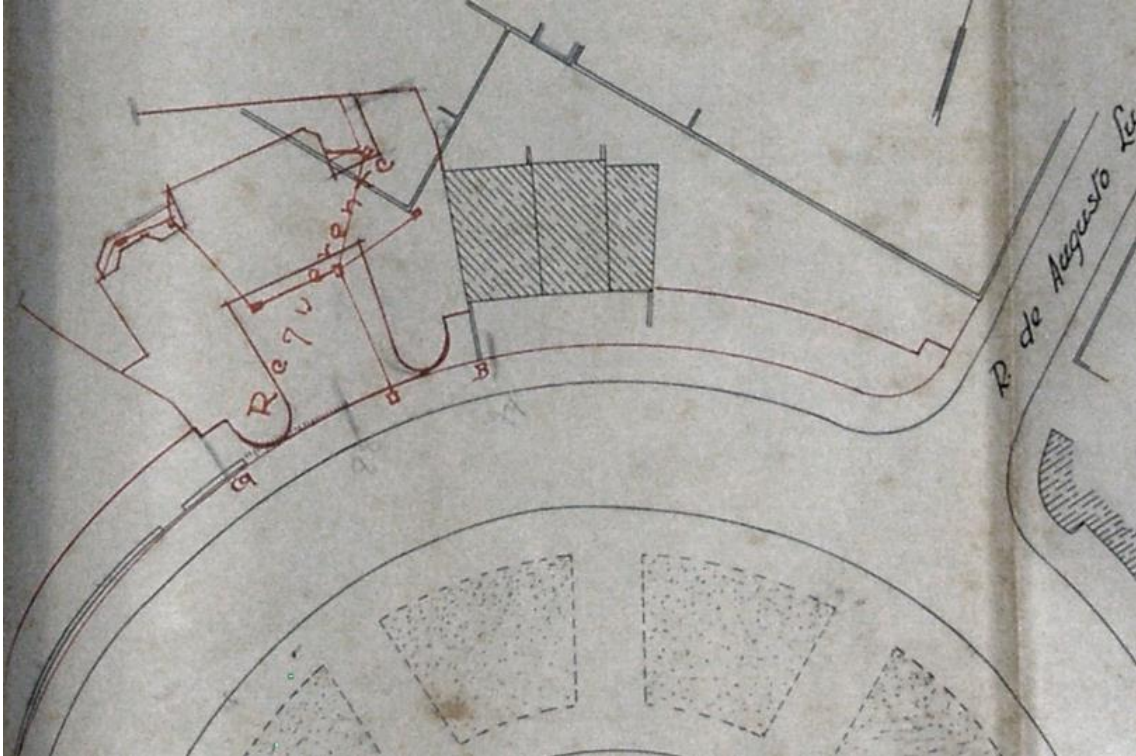


Figura 42 - Planta de localização do Instituto de Genética Médica Dr. Jacinto Magalhães  
fonte: arquivo municipal

A 10 de Novembro de 1938, para o mesmo edifício, é aprovado a adição de mais um piso ao edifício, passando o mesmo a ter cave, rés-do-chão, primeiro, segundo e terceiro piso. Este aumento, de acordo com Brito (1938), deve-se, ao facto de cada corpo ter apenas duas habitações e de o edifício possuir uma altura mais baixa em relação à sua largura. Desta forma, o terceiro piso, apresenta uma planta exatamente igual aos pisos inferiores, as paredes de aumento, serão em perpianho e tanto a cobertura como as escadas e as divisões dos compartimentos serão construídos da mesma forma que o restante edifício de maneira a garantir harmonia com o projeto e memória descritiva existente.

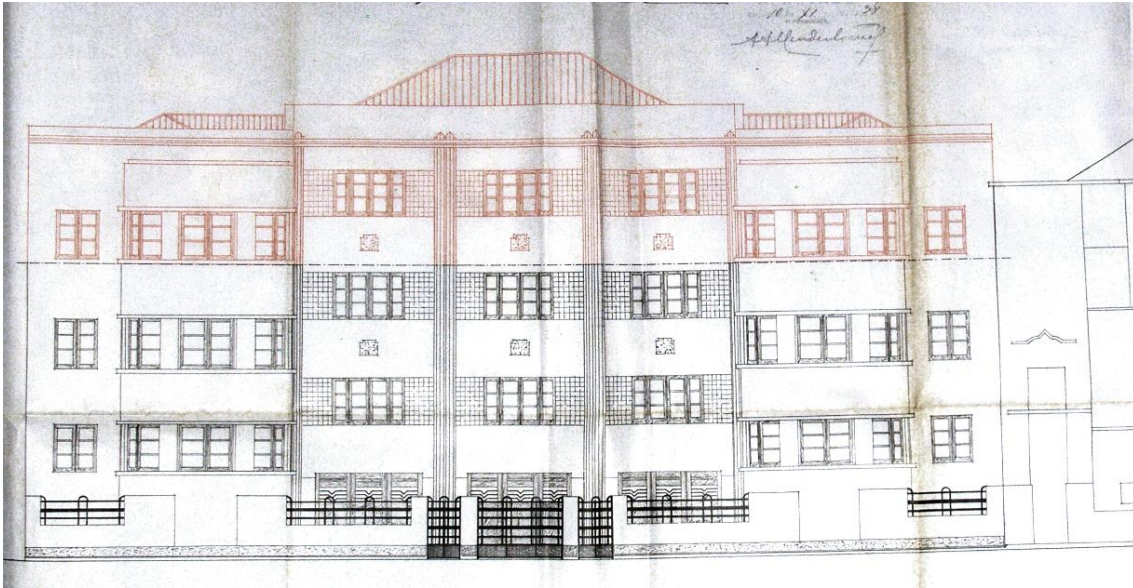


Figura 43 - Alçado do piso a aumentar  
fonte: arquivo municipal

Ainda ano mesmo ano, 1938, é aprovada mais uma alteração no edifício, o proprietário pretende adaptar o piso do rés-do-chão que não se encontra ocupado por arrumos ou pela habitação do porteiro, a habitação. Esta pequena alteração refere-se a um dos corpos localizado nas extremidades, neste caso, o corpo situado a Este (Brito, 1938).

Atualmente o edifício encontra-se a desempenhar a função de Instituto de Genética Médica Dr. Jacinto Magalhães, em honra do médico Doutor Jacinto Magalhães, criador da consulta de genética médica e do centro médico. A primeira consulta de genética médica decorreu no Hospital de Crianças Maria Pia, em 1971, de acordo com o Voto de Saudação N.º. 475/XIII/3ª do grupo Parlamentar os Verdes.

Em 1980, o serviço de genética passa a funcionar fora das instalações do Hospital Maria Pia e passa a decorrer no edifício em análise, que se encontra bastante próximo das instalações do Hospital de Crianças.

### III.4 - Hospital D. Maria Pia



Figura 44 - Hospital D<sup>a</sup> Maria Pia  
fonte: autor

A Ex.<sup>a</sup> Senhora D<sup>a</sup> Maria Emília Cardoso, doou um terreno situado nas margens da Av. da Boavista, ao Real Hospital de Crianças Maria Pia para que nesse espaço fosse construído o edifício do hospital. Segundo o arquiteto responsável pelo projeto do hospital, Joel da Silva Pereira, na memória descritiva do edifício de 1897, define o local de implantação como “... o terreno em questão estava situado num local salubre e que as condições do subsolo não podem deixar de ser ali inteiramente favoráveis que a sua orientação era satisfatória, que a sua área, com quanto não fosse a que os principais higienistas aconselham...”, apesar das dificuldades do local, era possível mesmo assim, a construção de um edifício em boas condições higiénicas.

Uma das condições fundamentais para a construção deste tipo de edifício, é poder cercá-lo de ar puro, o que era impossível de conseguir dentro dos centros da cidade, que apresentava cada vez mais construções e habitantes aliados à falta de espaços verdes, cria espaços com pouca higienização (Pereira, 1898).

O terreno, de acordo com Pereira (1898), apresenta dimensões aproximadas de 27,5m de largura por 66m de comprimento o que obrigava o edifício a funcionar em retângulo, com orientação Norte / Sul.

Devido ao carácter agrícola da zona de implantação, o edifício funciona isolado das construções vizinhas. Juntamente com a distância para com as construções existentes, devido ao facto de este espaço da cidade não ser muito denso, Pereira (1898), presumia que existiam todas as condições para que as novas construções que iam ocupar o espaço envolvente face à salubridade dos terrenos, apresentem características similares aos adjacentes, sem grandes variações, ou seja “... espaçosas, bem construídas com grandes quintais o que de resto é tanto mais de presumir quanto é certo ser elevado o preço dos terrenos, nesta parte da cidade, julgamos que não poderá haver receio de que, de futuro, este hospital fique acanhadamente confinado num apertado círculo de casa...” (Pereira, 1898)

“Seria um grande inconveniente para o hospital e para o público estabelecer neste edifício, salões para as doenças contagiosas, pois por melhor que fosse organizado o seu serviço e projetada construção, não poderia nunca satisfazer ao preceito de completo isolamento que nestes casos se exige como condições indispensáveis a cumprir.” (Pereira, 1898)

Desta maneira, um dos problemas mais difíceis que o arquiteto enfrentava fica posto de parte, mesmo com menos um problema, o projeto continua a representar uma tarefa bastante complexa porque se é certo que na época é um trabalho relativamente fácil projetar um hospital quando se tem à disposição um terreno vasto e amplo, não pode ser considerado certo que essa tarefa seja fácil, quando o local é das dimensões daquele que se trata.

O desenho do hospital resulta de um processo forçoso de procurar soluções que conseguissem satisfazer os problemas científicos, as imposições e regras definidas para o bom funcionamento deste tipo de edifícios e económicos, devido à falta de doações generosas como a doação do terreno do hospital (Pereira, 1898).

O edifício do Hospital D. Maria Pia é composto por cave, rés-do-chão, primeiro andar e um aproveitamento do piso do sótão, na cave encontram-se instaladas a cozinha, as arrecadações, despensas, refeitório e casa de banho do pessoal, este piso tenta suportar todas as vertentes ligadas ao serviço de funcionamento interno, e de maneira a reforçar o isolamento das atividades deste tipo de serviços, foi criado uma rampa de acesso a Poente, que permita a circulação dos veículos responsáveis pelos serviços domésticos.

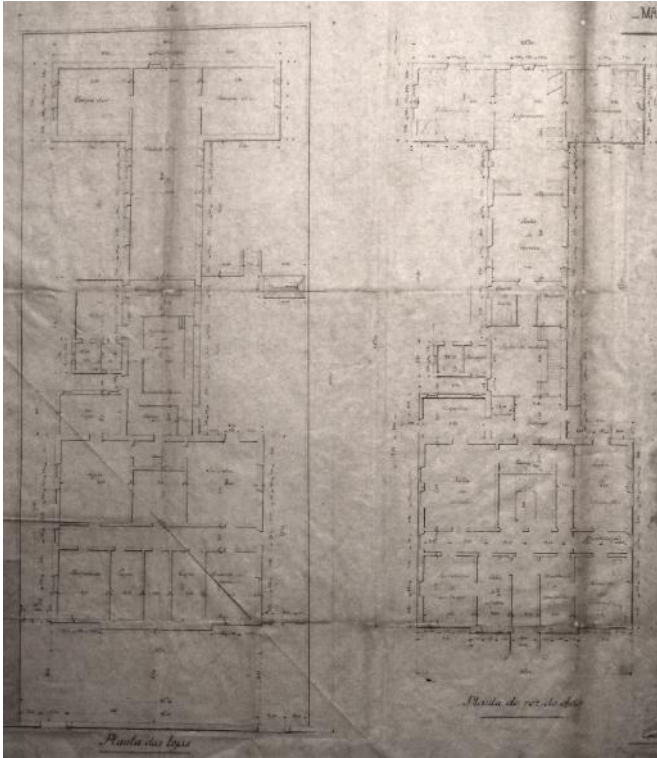


Figura 45 - Planta da cave e do rés-do-chão do hospital

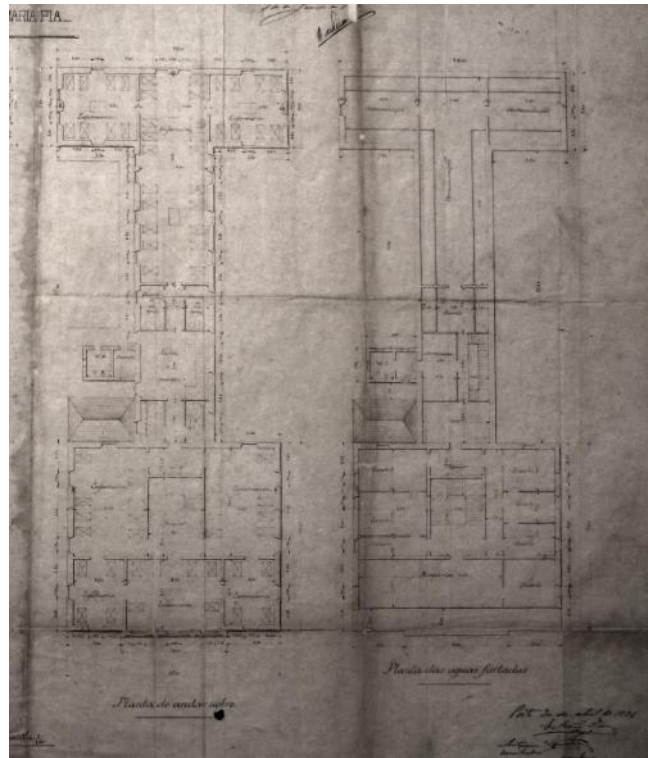
fonte: arquivo municipal

Através de uma escada de acesso, é possível chegar ao rés-do-chão, onde se encontram as salas destinadas ao serviço médico, salas de sessões de tratamento, enfermaria, sala de operações, secretaria, rouparia, zona de banhos e uma capela, com uma passagem independente por causa da realização das cerimónias fúnebres.

No primeiro piso, encontram-se projetadas, algumas salas de serviço, mas todo o espaço de sobra seria ocupado por enfermarias, uma medida que segundo Pereira (1898), permitia um maior aproveitamento do espaço, aumentar a capacidade de doentes a tratar e oferecer zonas de possível isolamento, face à opção inicial em não definir zonas específicas de isolamento de doentes. “O segundo pavimento, excetuando as salas destinadas ao serviço, acha-se ocupado com enfermarias” segundo Joel Pereira Silva na memória descritiva de 19. Por último, no piso do sótão, são estabelecidos os aposentos do pessoal, rouparia geral e arrecadações.

Figura 46 - Planta do 1º andar e do sótão do hospital

fonte: arquivo municipal



Conforme havia sido referido, face às dimensões do terreno, o edifício teve que procurar uma forma que se desenvolve-se em retângulo, colocando sempre que possível no centro das peças que constituem o edificio os acessos verticais e horizontais e distribuindo pelas laterais os compartimentos do hospital, de maneira a garantir a entrada de luz solar. Um ponto a mencionar em relação às plantas é o fato de todas as enfermarias encontrarem-se localizadas na zona Sul do edifício, de maneira a oferecer luz solar e entradas de ar por três lados diferentes.

No que diz respeito á relação com a R. Augusto Luso, o hospital aparece cerca de 50 anos antes da abertura da mesma, e é desenhado para funcionar em função da Avenida da Boavista, onde se localiza o acesso principal.

### III.5 - Construção a Este do Hospital D. Maria Pia



Figura 47 - Edifício do gaveto entre a R. Augusto Luso e Av. da Boavista  
fonte: autor

Com a abertura da R. Augusto Luso e das expropriações necessárias dos terrenos e habitações a Norte do Liceu Rodrigues de Freitas, surge uma habitação que passa a desenvolver diferentes responsabilidades no que toca à sua localização, uma construção que antes funcionava como um elemento que se desenvolvia num conjunto de habitações organizadas em banda, ocupando uma posição central, e que com as alterações do espaço público, neste caso, a abertura da nova via, a construção deixa de ser central e passa a deter a responsabilidade de fechar o cruzamento entre a R. Augusto Luso e a Avenida da Boavista (Brito, 1937).



Figura 48 - Localização do edifício do gaveto  
fonte: arquivo municipal

Desta forma, conforme a vontade de Sr. Alberto Costa, proprietário do prédio existente, aliando o mau estado do edifício com o intuito de alugar os andares do prédio para obtenção de rendimento, este apresenta um requerimento para a reabilitação do edifício (Brito, 1898).

O prédio composto por cave, rés-do-chão, primeiro andar, segundo andar e terceiro andar, no processo de remodelação, mantém a disposição das paredes exteriores, sofrendo alterações as paredes viradas para o gaveto, que têm que se ajustar aos alinhamentos criados pela abertura da nova via. A principal alteração ocorre na fachada voltada a Oeste, que passa a funcionar como a fachada principal do edifício, onde se localizam os acessos ao edifício, desta forma, o arquiteto projeta um elemento vertical que marca o ponto de acesso, e que corresponde no interior à escadaria de acesso vertical, com um vantajoso vitral onde no topo existe um painel escultórico.

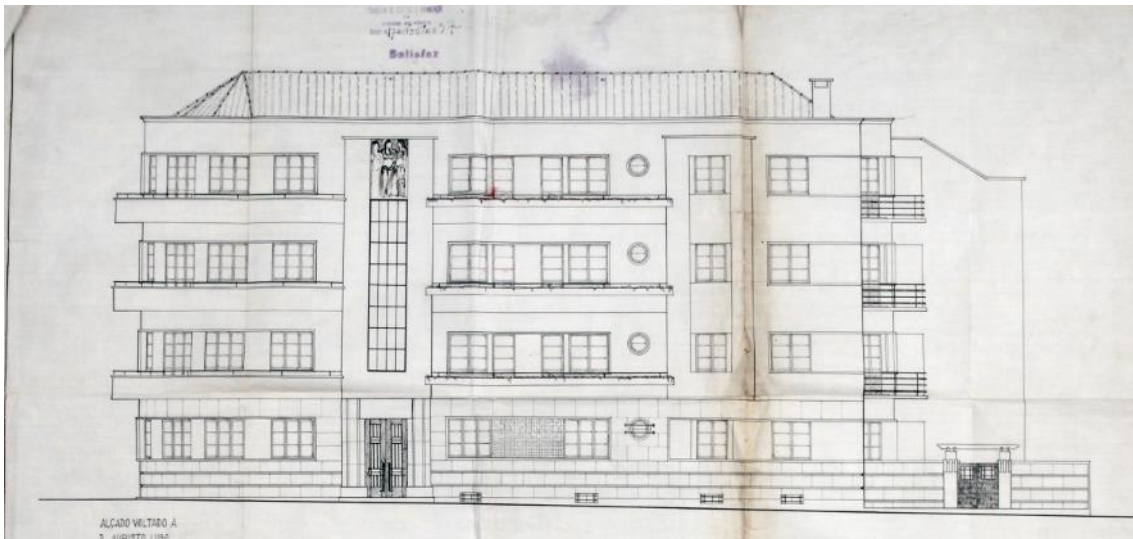


Figura 49 - Alçado virado para a R. Augusto Luso do edifício do gaveto  
fonte: arquivo municipal

### III.6 - Liceu Carolina Michaëlis

#### III.6.1 - Enquadramento do Liceu



Figura 50 - Liceu Carolina Michaelis  
fonte: <https://apaecm.wordpress.com/2015/05/21/596/> (acedido a 30 de Maio de 2018)

“O Liceu geneticamente é uma instituição masculina. É esta fórmula que adaptada ao sexo feminino vai suscitar reações, pois desta forma, ao sair da domesticidade materna ou da privacidade do colégio, a educação liceal feminina põe em causa o papel da mulher, da família, da maternidade, em suma a organização da família a partir da divisão do trabalho.” Rocha (1989, pág.224).

Antes do início da 1ª República, a mulher desempenhava um papel pouco importante na sociedade, desempenhava um papel secundário, não tinha as mesmas oportunidades que o homem e estavam agarradas a uma série de regras que as impediam de oferecer um melhor contributo à sociedade. Por exemplo, a mulher casada era um ser submisso ao homem, que deveria ficar em casa a criar os filhos e a gerir a economia doméstica, por outro lado, a mulher solteira, não desempenhava qualquer função na sociedade, não podia votar nem podia sobreviver sozinha, encontrava-se sobre a alçada do pai, até ao dia do casamento (Garrett, 1940).

É no período pós monarquia, que a mulher começa a despertar a consciência na procura da emancipação feminina, as mulheres, precisavam de desenvolver todas as suas potencialidades intelectuais e profissionais, para conseguirem ser donas do seu próprio destino, apesar de continuarem a ter consciência do cumprimento dos seus deveres matrimoniais e maternos (Garrett, 1940).

O Liceu Feminino, criado durante a 1<sup>a</sup> República, aparece no momento de conquista da mulher por um espaço onde o trabalho pedagógico possa ser desenvolvido com qualidade. Em 1914 é criada a Secção Feminina dos Liceus do Porto, em 1919, passa a chamar-se Liceu Central Castilho, em Março de 1919, começa a designar-se Liceu Central Feminino de Sampaio Bruno, até 1926, quando lhe é atribuído o nome de Liceu Carolina Michaëlis. O liceu inicialmente localizava-se na Rua de Cedofeita, mais tarde, em 1921 desloca-se para as instalações do antigo Colégio Inglês, na Praça Coronel Pacheco, mas o rigoroso inverno de 1940, provoca danos significativos, levando à necessidade de construção de um novo edifício (Michaëlis, 2015).

O período de desenvolvimento e de construção do novo edifício do Liceu Feminino, obra de Januário Godinho, decorre no período do Estado Novo, muito conservador, muito organizado, muito disciplinado e muito controlador, onde existia o desejo do Governo em encaminhar a mulher de novo para o lar, de maneira a reduzir a probabilidade de a mulher tirar os trabalhos ao homem, que deveriam ganhar o suficiente para sustentar o lar. Desta forma, a intencionalidade prévia de aumentar o número de liceus femininos deve ser abandonada e considerar apenas um só liceu feminino no Porto (Garrett, 1940).

No sentido de construção de apenas um liceu feminino, este deveria ser localizado de forma a servir igualmente os “bairros” e deveria ser situado numa posição central. Após a análise de vários locais de implantação, o terreno situado entre as ruas Oliveira Monteiro, Cedofeita e das Valas, acabou por ser o local escolhido, este terreno, possuía uma superfície suficiente para a construção do edifício, com cerca de 14 000m<sup>2</sup>, é um terreno alto, situado aproximadamente a 107m acima da linha do mar, de acordo com Henriques (2012). Este terreno apresenta uma boa exposição solar e não existem elementos que possam diminuir a incidência solar no terreno, munido de fáceis vias de acesso e localizava-se num ponto relativamente central na cidade, entre Gondomar e Matosinhos.

Juntamente com a preocupação em o local ter vários e fáceis acessos, existe a preocupação em localiza-lo próximo de grande vias de penetração transversal e longitudinal, desta forma, a partir de todos os pontos da cidade, seria possível as raparigas chegarem ao liceu sem percorrerem caminhadas longas e desnecessárias (Henriques, 2012). O Liceu Carolina Michaëlis, com a sua localização na Ramada Alta, encontra-se nas proximidades de uma grande via longitudinal, a Av. Da Boavista, e uma grande via transversal, a R. de Cedofeita

O principal acesso seria pela R. Augusto Luso, uma larga alameda arborizada, com ligação à linha de caminho-de-ferro do Norte mas necessitava da construção de um atravessamento sobre o caminho-de-ferro para ligar com o terreno do liceu, uma parte do eixo que pertencia à ligação entre a estação da Boavista com a estação da Trindade, este troço que era preciso vencer, já se encontrava construído em 1933, ano em que as obras de construção da ligação férrea já estava num estado muito avançado.

Como consequência da necessidade deste elemento de sobreposição, nasce uma praça e uma escadaria. A escadaria, iria permitir vencer a diferença de cotas entre a R. Augusto Luso e a R. D<sup>a</sup> Maria II (morada do Liceu Feminino), no topo da escadaria situava-se uma praça panorâmica, com o edifício do liceu nas costas, que aliada à sua cota alta, permitia uma vista vantajosa e agradável sobre a cidade.

“A posição elevada do terreno, a larga alameda arborizada no prolongamento da Rua Augusto Luso, as perspetivas abertas pelos novos arruamentos e praças valorizarão o edifício do Liceu e de um modo geral a cidade...” (Garrett, 1940).



Figura 51 - Planta de Localização do Liceu Carolina Michaelis

fonte: arquivo municipal

### III.6.2 - Área envolvente do Liceu

#### III.6.2.1 - Pontos de Acesso

##### III.6.2.1.1 - Acesso A

Como havia sido referido anteriormente, o Liceu Feminino, precisava de se localizar num ponto com vários e fáceis acessos, juntamente com a proximidade de uma grande via longitudinal e uma transversal. Na memória descritiva do Liceu, foram evidenciados quatro acessos, denominado de A, B, C e D (Godinho, 1940).

O primeiro acesso, o acesso A, refere-se ao acesso principal, que iniciava no cruzamento da R. Augusto Luso com a R. Oliveira Monteiro. Este início do acesso ao Liceu, fazia parte de uma alameda, a R. Augusto Luso, com ligação direta com a Av. Da Boavista, a grande via longitudinal. O acesso A, ocorria como parte de um prolongamento do eixo da R. Augusto Luso, desde a Av. da Boavista, até à plataforma do Liceu.

Este prolongamento tinha que vencer o caminho-de-ferro do Norte e para tal, foi proposto a criação de uma passagem superior, com cerca de 6m de altura, acessível através de uma escadaria. Após alcançar a plataforma que vence o caminho-de-ferro, formam-se duas rampas, de 20m de extensão com 10% de declive e 5m de largura, até alcançarem o acesso B, rua frontal ao Liceu (Godinho, 1940).

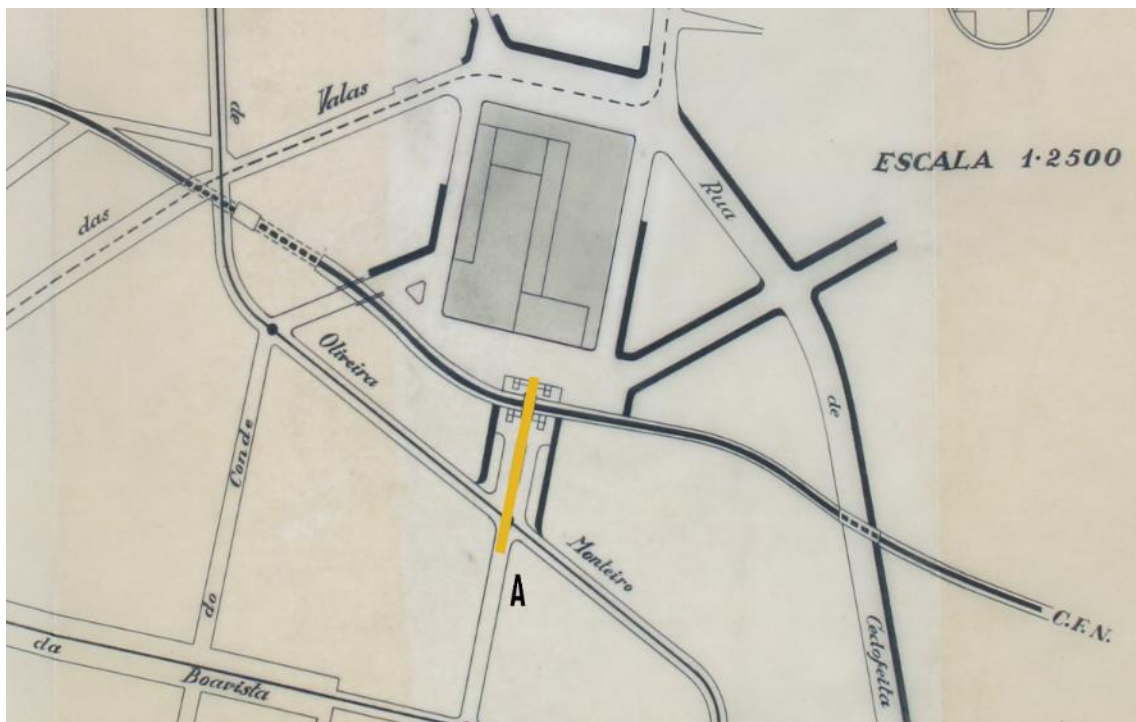


Figura 52 - Acesso "A" ao Liceu Feminino  
fonte: arquivo municipal

### III.6.2.1.2 - Acesso B

O acesso ao Liceu designado de “B”, refere-se à rua em frente ao Liceu, a R. da Infanta D. Maria. Este acesso encontra-se localizado entre as ruas Paula Vicente (Oeste) e Barão de Forrester (Este). Esta rua inicia sobre as cotas das ruas que a ladeiam, subindo desde as laterias até ao centro, onde alcança a cota 105m, a cota de entrada no Liceu. Começa na R. Paula Vicente a subir 2.2%, até ao Liceu, de seguida desce 2.8% até alcançar uma passagem e depois desce 7.7% até à R. Barão de Forrester (Godinho, 1940).

Esta rua foi projetada com uma faixa de rodagem de 8,5m de largura e com os passeios a ter 5m de largura, contabilizando um total de 18,5m de rua até à passagem referida na memória descritiva, e após essa passagem, em direção à R. Barão de Forrester, a faixa de rodagem mantém os 8,5m de largura, mas o passeio diminui para 2m, contabilizando um total de 12,5m de largura de rua (Godinho, 1940).

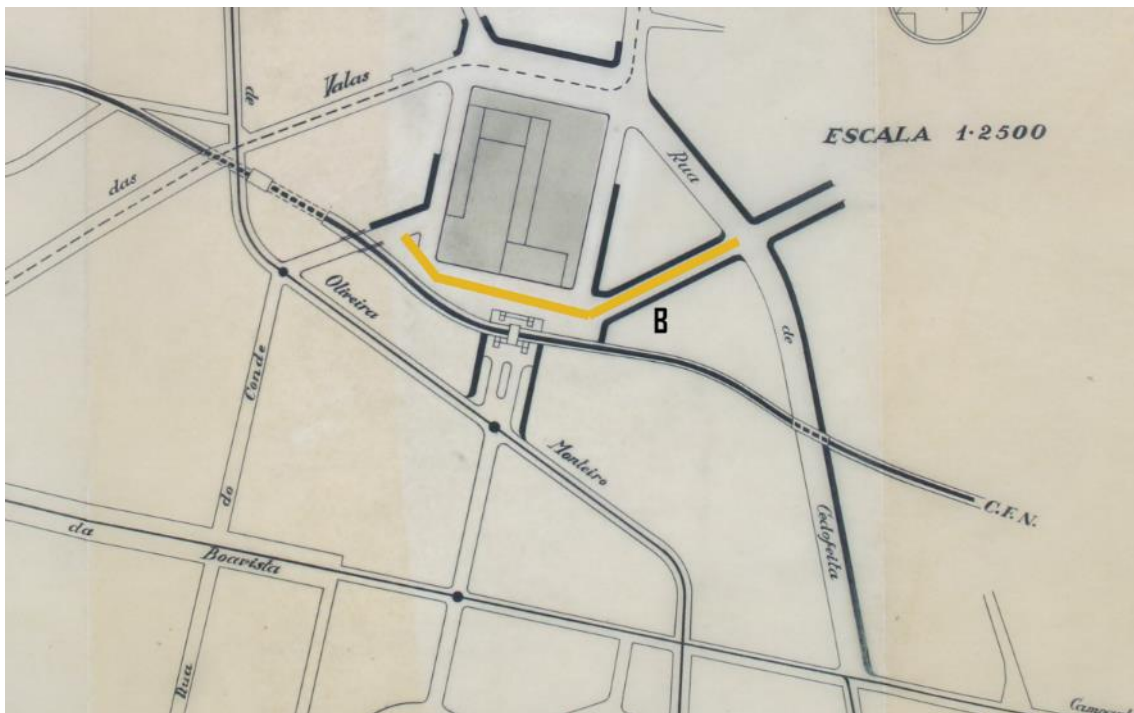


Figura 53 - Acesso "B" ao Liceu Feminino  
fonte: arquivo municipal

### III.6.2.1.3 - Acesso C

O terceiro ponto de acesso ao Liceu Carolina Michaëlis, é o acesso “C”, que tem início na R. Oliveira Monteiro, em frente à entrada para a R. do Conde, e prolonga-se até ao topo da R. das Valas, onde mais uma vez vence o caminho-de-ferro. É uma rua que se encontra dividida em duas partes, uma, desde o início até alcançar a passagem que vence o caminho-de-ferro e outra após a passagem até ao fim da rua.

A primeira parte da rua, apresenta uma inclinação de 7.2%, desde a R. Oliveira Monteiro até ao tabuleiro de passagem sobre o caminho-de-ferro, que foi fixada numa cota que consiga satisfazer os princípios impostos pelos caminhos-de-ferro e de maneira a que a inclinação da rua fosse a menor possível, a segunda parte da rua, volta a subir 7.1%, até atingir o fim da rua (Godinho, 1940).

A rua foi projetada com 12m de largura, onde 8,5m eram destinados à faixa de rodagem e os passeios tinham 2m de largura do lado esquerdo e 1,5m de largura do lado direito, o lado do Liceu, onde não era permitido construções faceadas com a rua (Godinho, 1940).

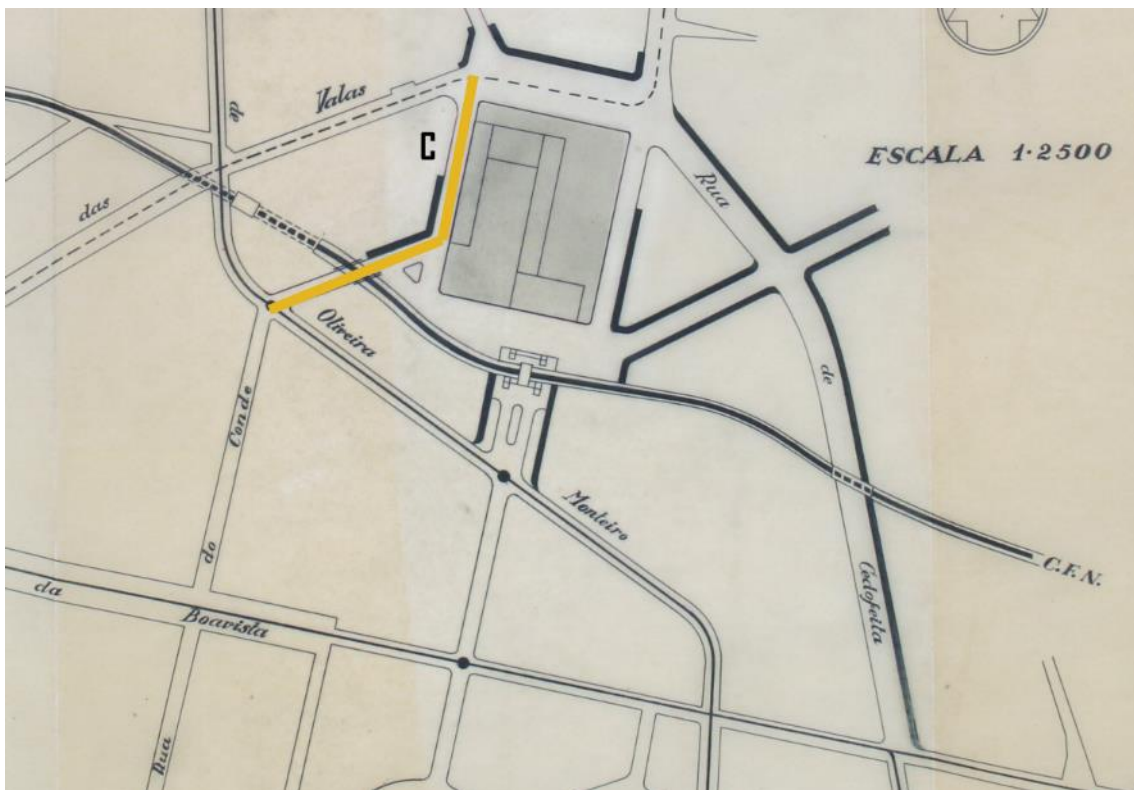


Figura 54 - Acesso "C" ao Liceu Feminino  
fonte: arquivo municipal

### III.6.2.1.4 - Acesso D

O último acesso considerado na memória descritiva da análise dos arruamentos, é o acesso “D”, este acesso nasce do prolongamento de um eixo, desde a R. Oliveira Monteiro até ao Largo da Ramada Alta, cruzando o caminho-de-ferro e ladeando a este o terreno do Liceu. Este tramo de rua é constituído por duas partes, uma com 4.7% de inclinação, desde a R. Oliveira Monteiro até ao caminho-de-ferro e outro com 8.4% de inclinação desde o caminho-de-ferro até à Ramada Alta (Godinho, 1940).

O acesso “D”, foi desenhado com uma largura de 13,5m, com uma faixa de rodagem de 11m e passeios de 1,25m de largura, a pouca estreita dimensão dos passeios deve-se ao facto de não ser possível construir habitações faceadas à rua. Este troço funciona em quase todo o seu percurso em escavação, chegando a atingir em certos pontos 10m de altura e ao contornar o liceu, implica a construção de muros de suporte que podiam funcionar como base para os muros de vedação do Liceu (Godinho, 1940).

A realização deste acesso, requeria uma grande quantidade de escavação, cerca de 25 200 m<sup>3</sup> e só relativamente ao custo do transporte de terra e escavação estavam estimados 634 700 contos. Ficando ainda a faltar a construção do muro de vedação e de suporte, a passagem superior do acesso “B” sobre o acesso “D” e o arranjo da rua, face aos custos elevados, este acesso acabou por não se realizar (Godinho, 1940).

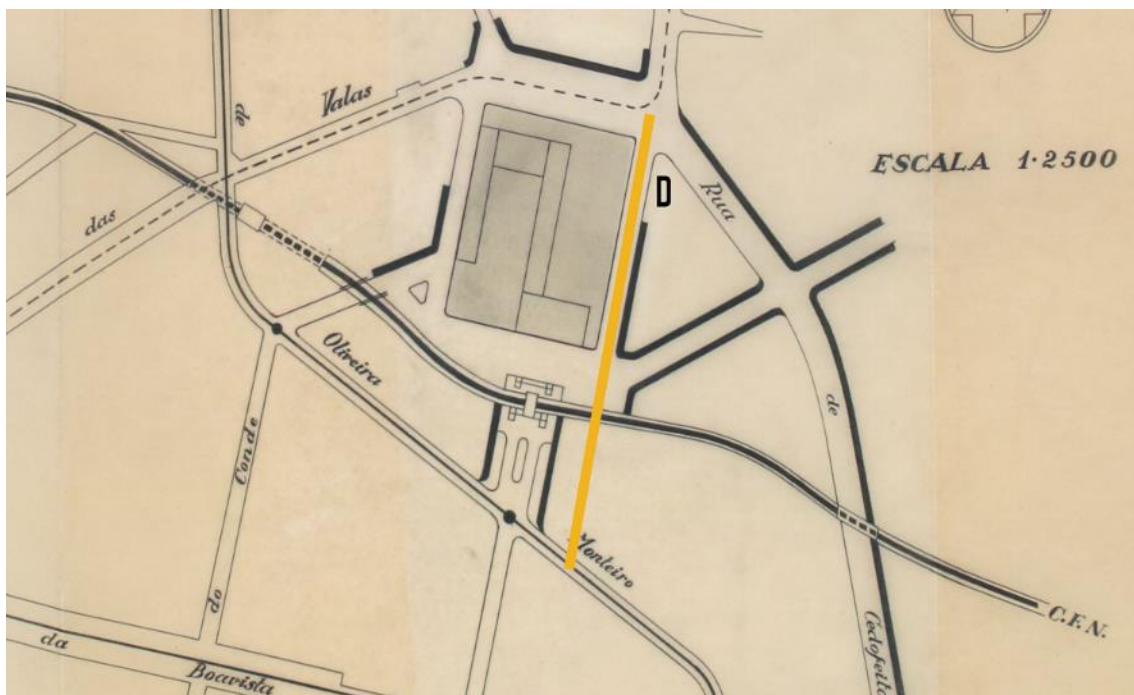


Figura 55 - Acesso "D" ao Liceu Feminino  
fonte: arquivo municipal

De referir que a imagem referente ao acesso “D”, não representa a verdadeira proposta, é um esboço do percurso que a rua deveria ocupar, segundo a análise da memória descritiva do estudo da solução das ruas de acesso ao Liceu Feminino de 1941.

### **III.6.2.2 - Escadas do Liceu Carolina Michaëlis**

Após a realização do estudo dos acessos ao Liceu Carolina Michaëlis, é necessário desenvolver projetos de urbanização dos acessos definidos. Um dos acessos que implica uma maior transformação, é o acesso “A”, um dos acessos principais ao Liceu, que surgia do prolongamento do eixo da R. Augusto Luso, a completa concretização deste acesso dependia da maneira como o caminho-de-ferro era vencido e de que maneira é que eram aproveitadas todas as potencialidades do terreno (Anon., 1951).

Tal como foi possível constatar através das imagens das propostas de acesso, já existia uma ideia de transformação para esse acesso, que consistia na criação de uma escadaria, realizar uma intervenção a nível de espaço público, onde seria possível aproveitar a vista sobre a cidade que a cota do terreno proporcionava (Anon., 1951).

Em abril de 1948, foi elaborada a 3ª fase do projeto de escadaria de acesso ao Liceu, após a revisão das propostas anteriores, foram tomadas algumas decisões em relação à composição deste elemento, nomeadamente a exclusão das rampas de acesso junto à R. Infanta D. Maria. Face à proximidade com o Liceu Masculino D. Manuel II, atual Liceu Rodrigues de Freitas, foi pensado a construção de um futuro apeadeiro que pudesse servir as populações escolares dos dois Liceus (Anon., 1951).

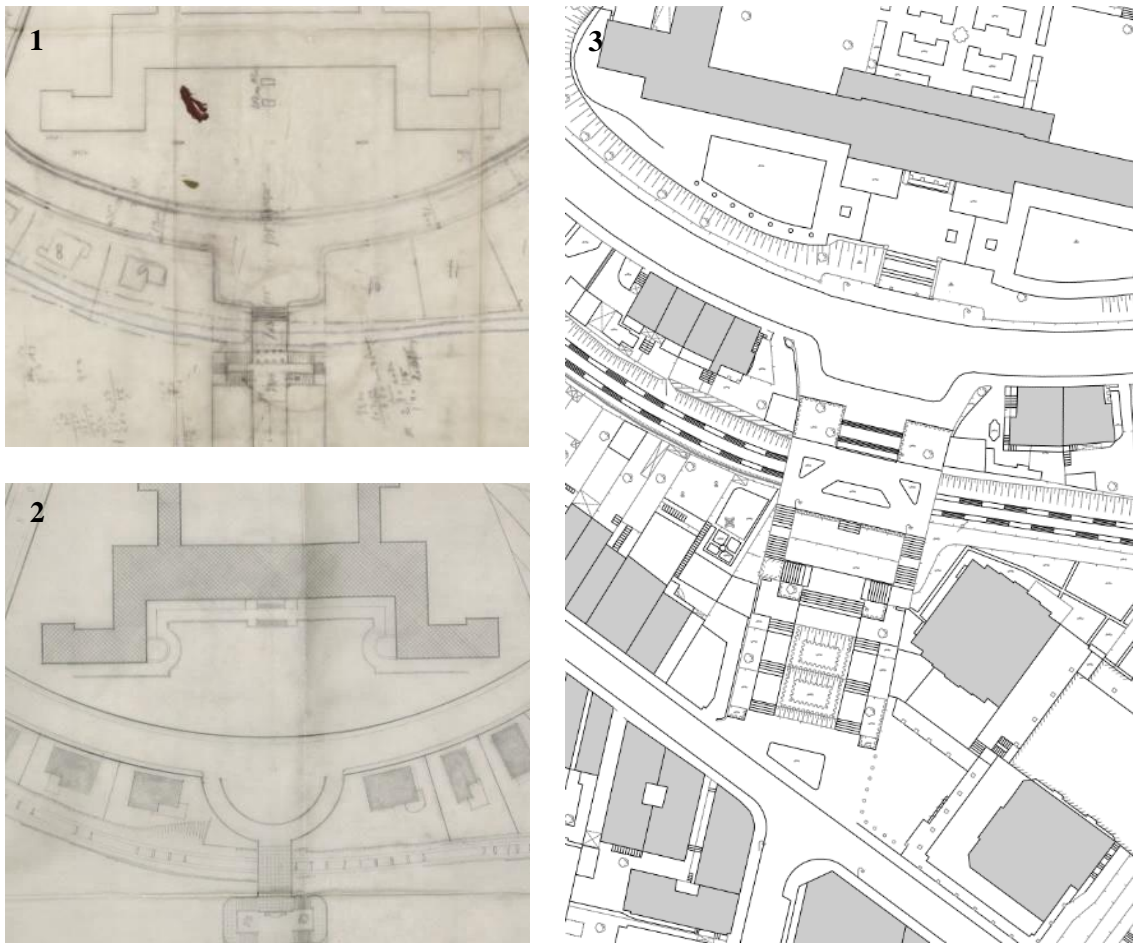


Figura 56 - Propostas da Escadaria do Liceu Carolina Michaelis; 1 e 2 propostas mais antigas, 3 proposta recente

fonte: arquivo municipal

A terceira fase da escadaria consistia em dois arruamentos com três troços de escadas e patamares, que envolviam um canteiro central, no topo dos três lanços de escadas, desenvolvem-se mais dois lanços, em lados opostos, que permitiam o acesso à plataforma que atravessa o caminho-de-ferro. A plataforma localizada sobre a via-férrea, iria proporcionar um local de observação sobre a cidade, evidenciando a potencialidade das características do lugar, a partir dessa plataforma, no topo Norte, seriam criados dois lances de escadas que iam ligar com a R. Infanta D. Maria (Anon., 1951).

Tal como havia sido referido, nesta terceira proposta foi considerada a possibilidade de no futuro, construir um apeadeiro, a abertura do mesmo seria possível através de uma pequena demolição nas paredes de tijolo que ligavam os pórticos de alvenaria que suportavam a plataforma sobre o caminho-de-ferro.

Com a implantação do Metro do Porto, a construção do apeadeiro tornou-se realidade, em 2002, com a abertura da estação de metro Carolina Michaëlis, este apeadeiro é servido por cinco linhas da rede do metro, as linhas A,B,C,E e F.

Em relação aos materiais e acabamentos dos elementos da escadaria, de acordo com a memória descritiva da escadaria de acesso ao Liceu Feminino realizada pelo Gabinete de Urbanização do Porto em 1951, o pavimento alternava entre calcário e lajetas, os patamares e os degraus eram em betão, revestidos de cantaria e todos os gradeamentos em ferro, os canteiros junto das vedações deveriam ter relva e vegetação alta, o canteiro central deveria ter unicamente relva. Os bancos do jardim, as cornijas, faixas e alicerces deveriam ser em cantaria, os muros de vedação junto à escadaria central seriam de perpianho com chapim de cantaria, enquanto os restantes parâmetros deveriam ser rebocados e caiados (Anon., 1951).



Figura 57 - Escadaria Carolina Michaelis  
fonte: autor



Figura 58 - Vista sobre a plataforma da escadaria  
fonte: autor

### III.6.2.3 - Edificado

Com a localização do edifício do Liceu projetada, áreas e acessos definidos, surge a possibilidade de adquirir uma parcela de terreno, entre o Liceu e a linha de caminho-de-ferro, onde seria permitido por parte do Gabinete de Urbanização do Porto, a construção de edifícios de habitação que deveriam seguir determinadas características (Anon., 1947).

O desejo de adquirir esta extensão de terreno e de especificar uma série de características, nasce por duas necessidades expressas pelo Gabinete de Urbanização, a primeira, garantir que nenhuma construção que ocorresse naquele espaço retire exposição solar ao Liceu, pelo que as habitações projetadas apresentam apenas rés-do-chão e primeiro andar, e em alguns casos, quanto mais afastados das escadas, os edifícios têm cave, em função da inclinação da R. Infanta D. Maria. Em segundo, as habitações deveriam funcionar viradas para a rua, e os logradouros devem ser localizados, nas traseiras da construção. Desta forma seria possível definir uma imagem para o alçado da R. Infanta D. Maria e criar relações simbólicas entre fachadas dos edifícios de habitação e o Liceu Carolina Michaëlis, através dos jardins nas traseiras era possível esconder a linha de caminho-de-ferro e oferecia uma vista panorâmica aos moradores das habitações (Anon., 1947).

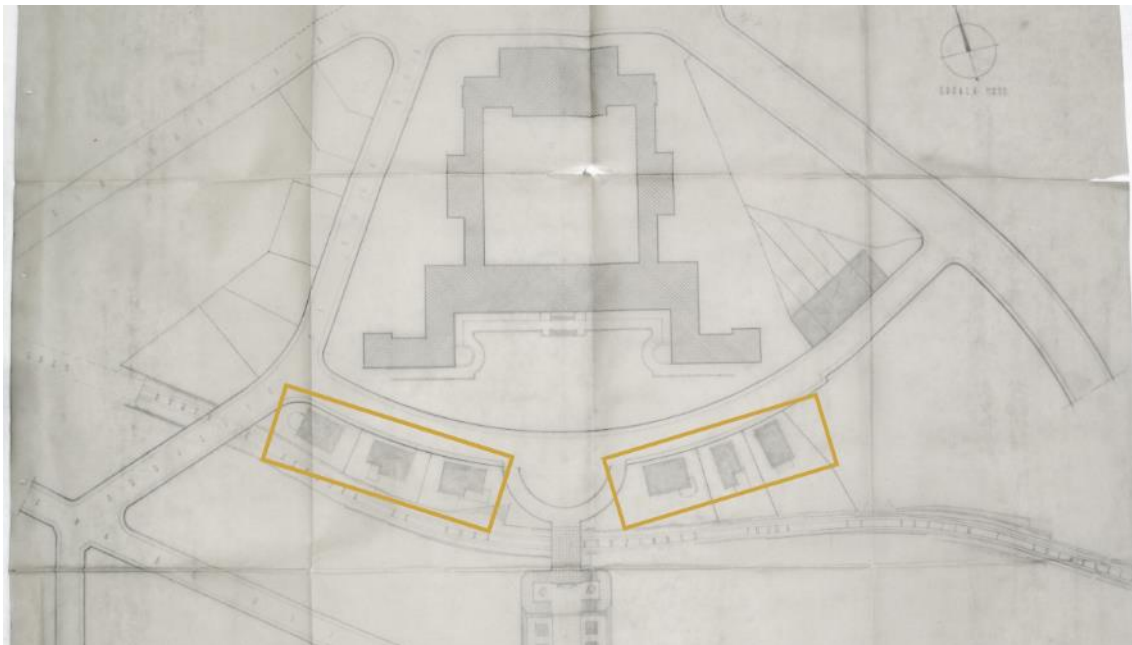


Figura 59 - Moradias em frente ao Liceu Carolina Michaelis  
fonte: arquivo municipal

### III.6.2.3.1 - Análise Compositiva dos Edifícios

De maneira a interpretar e identificar as homogeneidades destas construções que se inserem no mesmo plano de urbanização é realizado uma análise aos elementos das fachadas e volumes. Duas construções que merecem especial atenção, são as duas primeiras habitações adjacentes à escadaria.

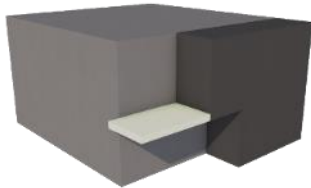
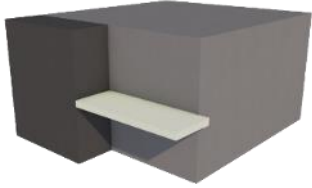
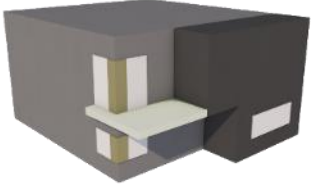
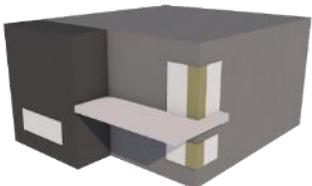
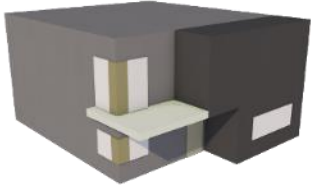
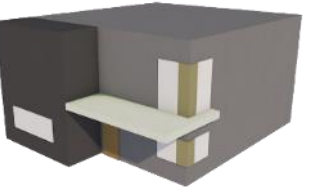


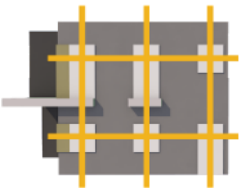
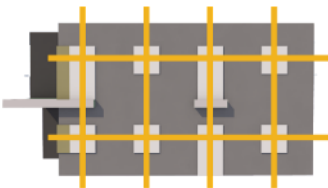
	Este	Oeste
Composição em 3 volumes idênticos		
Presença dos mesmos vãos, e do mesmo elemento em cantaria na esquina		
Presença de porta de entrada na habitação pela lateral do edifício		
Presença de um vão com varanda na fachada principal		
Os vãos da fachada, aparecem sobre uma grelha		

Tabela 1 - Tabela de comparação entre moradias adjacentes à escadaria Carolina Michaelis  
fonte: autor

Como é possível observar na tabela 1, estas duas moradias unifamiliares que representam as primeiras construções após a subida da escadaria, apresentam um conjunto de características similares, ambas apresentam rés-do-chão e primeiro andar, são compostas por três volumes praticamente iguais, existem elementos de composição de fachada iguais nos dois edifícios, como o vão a dobrar a esquina da habitação, existir uma varanda num vão da fachada principal, os vãos apresentam dimensões similares e formam uma grelha na composição da fachada.

Ao longo da R. Infanta D. Maria, em relação as habitações que fazem parte do programa definido pelo Gabinete de Urbanização, é possível observar a presença de alguns elementos comuns em todos os edifícios, tal como o número de pisos, rés-do-chão e primeiro piso, não existem arritmias nas dimensões das construções, tanto a nível horizontal como vertical, as fachadas apresentam um aspeto limpo, sem ornamentos, com a marcação dos vãos através das cantarias em seu redor, a Este, predomina uma paleta de cores claras, que varia entre branco e bege, no lado Oeste, os tons são mais escuros, mas variam entre branco e o amarelo. Em relação à composição das fachadas, em todos os edifícios, os vãos funcionam sobre uma grelha regular. A regularidade dos elementos das fachadas das moradias e o esquema de cores cria uma ligação com o edifício do Liceu, que apresentam uma composição regular dos vãos da fachada e alçados, onde predomina a cor branca e as alvenarias em torno dos vãos e na entrada principal.



Figura 61 - Moradia do lado Oeste da Escadaria  
fonte: autor



Figura 60 - Moradia do lado Este da Escadaria  
fonte: autor

## Capítulo IV

### Análise cronológica do desenvolvimento do eixo

O conjunto urbanístico onde está inserido o eixo entre os Liceus, pode ser explicado a nível cronológico, da seguinte maneira, é uma zona caracterizada pela sua forte vertente agrícola e religiosa, com a presença da Igreja Românica de Cedofeita, com registos datados desde o ano de 559, até que no decorrer do séc. XII, durante o reinado de D. Afonso Henriques, com o decorrer de um processo de reconstrução e ampliação da Igreja, originou-se a Colegiada de S. Martinho de Cedofeita, que manteve os direitos senhoriais das terras daquela localidade, imperando as suas regras e vontades no que diz respeito à exploração e utilização dos terrenos, dificultando as investidas de desenvolvimento que surgiam desde o centro da cidade do Porto (Magalhães, 1992).

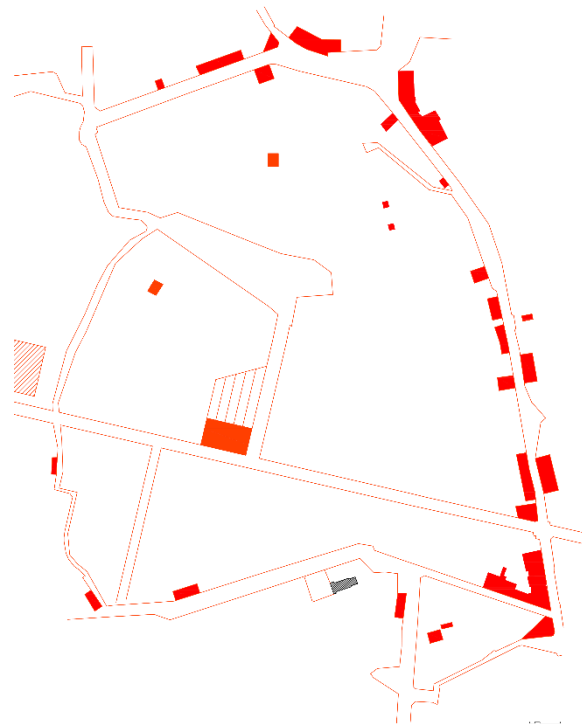
Como foi possível observar através de cartografia de diferentes épocas, até ao ano de 1825, a zona mantinha o seu caráter rural, onde a presença de construções, estava relacionada com o apoio à agricultura e cultivo, o maior ponto de desenvolvimento localizava-se nas margens da R. de Cedofeita, um eixo localizado fora da muralha fernandina e que integrava o plano de renovação urbanística de João de Almada e Melo, este eixo funcionava como uma via de escoamento entre a zona ribeirinha e a parte alta da cidade.



Figura 62 - Planta de 1825  
fonte: autor

Mais tarde, em 1844 na planta de Perry F. Vidal, é possível observar que o desenvolvimento da zona onde se localiza o eixo em análise, continua a demonstrar poucos sinais de desenvolvimento e de construção, imperando o carácter agrícola, uma série de eixos são abertos, sendo um deles o prolongamento da Avenida da Boavista, demonstrando que existia uma intenção em expandir o centro da cidade para a periferia, na procura da proximidade com o mar. Outro troço que é possível de identificar através da cartografia de 1844, é o princípio da abertura da R. Augusto Luso, a Norte da Avenida da Boavista, o eixo entre os futuros Liceus.

*Figura 63 - Planta de 1844*  
*fonte: autor*



A primeira revolução urbana significativa acontece na segunda metade do séc. XIX, quando a Colegiada de São Martinho, responsável pelas terras daquela zona, inicia o processo de empraçamento das mesmas, segundo Magalhães (1992), permitindo a construção de habitações, acelerando o processo de expansão urbana e demográfica de Cedofeita. Abrem-se novas vias de atravessamento nos terrenos agrícolas e as presenças mais significativas de edificado ocorrem ao longo da Avenida da Boavista. O eixo entre os Liceus, a R. Augusto Luso, já começa a ganhar forma, a secção entre Avenida de Boavista e R. Oliveira Monteiro já se encontra construída neste período.



Figura 64 - Planta de 1881  
fonte: autor

Nos anos 20 da primeira metade do séc. XX, o processo de desenvolvimento abranda, é possível observar a construção de algumas habitações e de alguns equipamentos. Entre 1920 e 1935, a zona de análise dá um salto no processo de desenvolvimento, em primeiro, temos a linha de comboio, que pertence à rede Trindade-Boavista, é construído o Liceu Rodrigues de Freitas, abre-se a Praça Pedro Nunes, e conseqüentemente a parte da R. Augusto Luso, a Sul da Avenida da Boavista fica completa e os terrenos encontram-se cada vez mais preenchidos com construção.



Figura 65 - Planta de 1920  
fonte: autor



Figura 66 - Planta entre 1921-1935  
fonte: autor

A partir de 1936 e até 1955, a área circundante ao eixo entre os liceus, evidencia mais um forte sinal de expansão, os quarteirões e a zona da Ramada Alta encontram-se cada vez mais densificados. Com a inauguração do Liceu Carolina Michaëlis, em 1951 e com os arranjos urbanísticos de acessos e da escadaria, o eixo entre liceus fica finalmente concluído.



Figura 67 - Planta entre 1936 e 1955  
fonte: autor

Com o decorrer dos tempos, ocorreram algumas alterações na vertente do edificado, apareceram mais construções, outras foram reabilitadas, mas a mais significativa, é a construção de um conjunto habitacional multifamiliar nas margens da R. Augusto Luso, que permite melhorar a definição e a perceção visual do eixo. Definindo um eixo visual que atravessa uma grande variedade formal compositiva, relacionando as entradas dos dois Liceus, equipamentos que também funcionam como elementos que fecham e controlam os limites do eixo.



Figura 68 - Planta recente  
fonte: autor

## **Conclusão**

Após a análise dos diferentes temas propostos a analisar ao longo da dissertação, na tentativa de compreender o processo e razões que idealizaram a formação do eixo entre os liceus Rodrigues de Freitas e Carolina Michaëlis, foi possível responder aos objetivos definidos inicialmente; (1) estabelecer uma relação entre o processo de desenvolvimento do eixo com os instrumentos de planeamento da cidade do Porto, (2) identificar a relação entre edificado e a forma do espaço público que compõe o eixo e (3) reconstituir a ordem cronológica de construção dos elementos que compõem o eixo.

### **- Relação entre os instrumentos de planeamento e o eixo**

Após a análise dos vários Planos da cidade do Porto, foi possível concluir que a formação do eixo, não se encontra associado a nenhum instrumento de planeamento, apesar de alguns Planos referirem alterações na zona de localização do objeto de estudo. A vontade em projetar este eixo não se encontra associada a nenhuma intervenção preconizada nos Planos.

No Plano de Melhoramentos de 1784, apesar de ainda não existirem indícios da abertura da Rua Augusto Luso, é possível observar a abertura da Rua da Boavista (atual Avenida da Boavista) e o projeto de regularização da Rua de Cedofeita que se inseria no conjunto de vias de escoamento da cidade. O Plano de Melhoramentos de 1881, não apresenta propostas de atuação para o eixo, mas é possível observar que uma parte da Rua Augusto Luso, a Norte da Avenida da Boavista já se encontra presente na malha urbana da cidade, bem com a Rua Oliveira Monteiro, aberta entre o Plano de 1748 e o de 1881.

No Plano de 1916 de Cunha Moraes, marcado pela preocupação do arquiteto em demonstrar a necessidade de a cidade se expandir em direção ao mar e de enaltecer o papel das vias de atravessamento do território, que engloba a Avenida da Boavista, é possível observar uma proposta de transformação do espaço público em frente à Igreja de Cedofeita, que acaba por não se realizar.

Em 1932 no Plano de Ezequiel de Campos, marcado pelas questões da importância da mobilidade e da ligação com os portos marítimos. A Rua de Cedofeita passa a pertencer a um grupo de “Ruas Principais”, permitindo o acesso até Braga, durante o Prólogo de Ezequiel de Campos, o projeto de construção do Liceu Rodrigues de Freitas já se encontra numa fase avançada e a localização do Liceu Carolina Michaëlis já se encontra definida, de referir que Ezequiel critica a localização de ambos os Liceus, sem sustentar a sua opinião.

Com a chegada dos Italianos ao Porto, a reestruturação da rede viária domina o propósito do Plano, sem apresentar qualquer intervenção para a zona em análise, apesar das várias propostas de intervenção na zona da Ponte da Arrábida (relativamente próximo do eixo em análise). O arquiteto Giovanni Muzio apenas propõe a realização de um estudo aos acessos do Liceu Carolina Michaëlis. No Plano de Almeida Garrett, em 1952, o eixo já se encontra definido, os dois Liceus já estão em funcionamento, a Praça Pedro Nunes já foi aberta, a escadaria do Liceu já foi construída e grande parte dos elementos compositivos do eixo já estão desenhados e identificados. De referir duas intervenções do Plano na zona envolvente, a primeira, a Rua Oliveira Monteiro passa a ser uma “Via Fundamental Interna”, e funciona como via de ligação com Viana, a segunda é a classificação desta área como zona residencial.

No plano de melhoramentos de 1956, com as preocupações com a habitação social e face ao eixo em análise já se apresentar praticamente construído, não são referidas intervenções para o eixo. Em 1962, no Plano de Robert Auzelle, existe uma atuação no parâmetro das ações urbanas, no caso particular dos transportes públicos, o elétrico deixa de circular na Rua Oliveira Monteiro e passam apenas a circular autocarros, Auzelle refere os dois Liceus, na vertente escolar do Plano, ao identificar a sua localização como parte envolvente de um conjunto de estabelecimentos de ensino que oferecem proeminência ao Porto a nível regional, existe também a proposta de abertura de uma nova via que iria permitir a ligação com a Praça da República, o que implicava uma transformação do espaço público perto da Igreja de Cedofeita, mas acabou por não ser realizado.

No Plano de Urbanização de 1986, de Duarte Castel-Branco, com as principais preocupações a recair sobre as questões de qualidade habitacional e desertificação do centro, não são apresentadas qualquer tipo de intervenções para a zona em análise, que nesta época encontra-se praticamente concluída. Em 1993, no primeiro Plano Diretor da Cidade, que apresenta preocupações em reestruturar o tecido urbano, intervir no sistema viário, melhorar a qualidade ambiental, racionalizar os transportes públicos, habitação... questões de organização da cidade, deixando as intervenções localizadas para os planos de pormenor, não apresenta nenhuma proposta para o eixo em análise.

No Plano de 2006, devido à preocupação com a requalificação do espaço público e valorização das componentes ecológicas, ambientais e paisagísticas, através da sua reorganização sistemática e da minimização dos principais impactos ambientais, é possível identificar a atuação do Plano, na zona de estudo, onde o eixo entre os dois Liceus passa a integrar a “Área de Equipamento Integrada na Estrutura Ecológica”. A estação de metro Carolina Michaëlis inaugurada em 2002, passa a funcionar como um “Espaço de Potencial Animação Urbana” e a Rua Augusto Luso é definida como “Percurso Amigável” que deveria ser arborizado e onde a vertente pedonal deveria ser predominante, por último, a Praça Pedro Nunes é classificada como “Espaço de Utilização Pública”, com a integração destes elementos no “Sistema de Espaços Coletivos”, o eixo entre os dois estabelecimentos de ensino é identificado, reconhecido e reforçado por um instrumento de regularização. Esta intervenção poderia ter dado origem a uma efetiva transformação do eixo, mas nunca foi executada.

#### **- Relação entre o edifício e o eixo**

Em segundo, após a análise das memórias descritivas de um conjunto de edifícios pertencentes ao eixo, foi possível identificar que são alguns edifícios, os principais responsáveis pela formação do espaço público que compõem o eixo. Nomeadamente os dois liceus, que representam um papel fundamental na perceção do eixo, ambos funcionam como elementos que marcam o início / fim do percurso, proporcionando uma forte identidade ao eixo pela singularidade do carácter dos edifícios e pela exceção da sua geometria, permitindo que atuem como elementos únicos, distanciados da realidade do que os acompanha ao longo do resto do eixo.

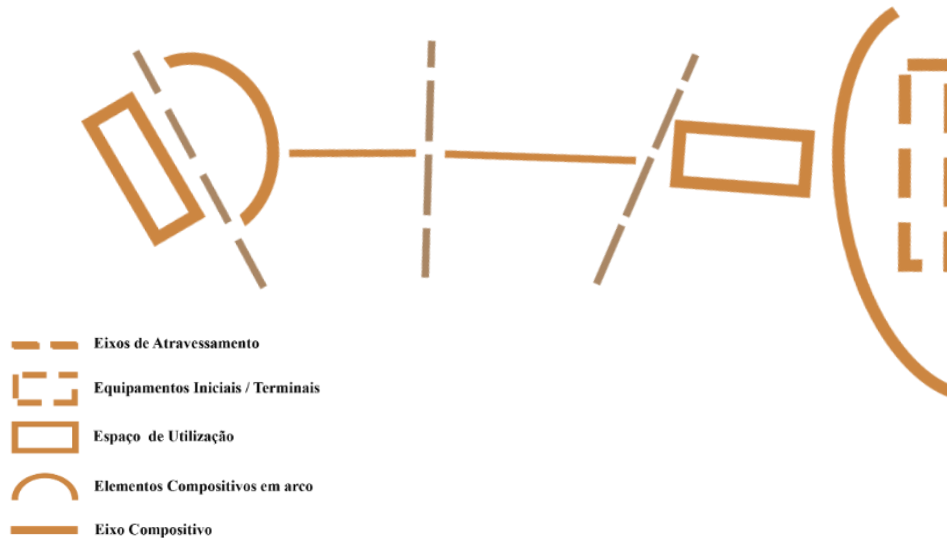


Figura 69 - Organização dos elementos compositivos do eixo  
fonte: autor

Ao referirmos a volumetria e carácter dos Liceus, não é possível esquecer os elementos adjacentes aos mesmos, no caso do Liceu Rodrigues de Freitas, desenvolve-se em frente ao mesmo, a Praça Pedro Nunes, com um traçado geométrico, em arco, que para além de conferir uma utilização diferente do espaço público, permitindo a deslocação e concentração de peões também transforma a morfologia da malha urbana, ao inserir um elemento semicircular numa malha dominada por elementos retilíneos. No Liceu Carolina Michaëlis, ocorre uma ação quase simétrica à do Liceu Rodrigues de Freitas, existe a presença de um arco em frente ao Liceu, designado por Rua Infanta Dona Maria, que permite uma ligação direta com as Escadas Carolina Michaëlis, um espaço com um carácter pedonal, convidativo à concentração de peões.

Juntamente com o papel dos estabelecimentos públicos de ensino é necessário referir o papel do edifício da Junta de Freguesia, que representa um papel fundamental na abertura do eixo. No projeto de embelezamento em 1933, do espaço urbano da Igreja de Cedofeita e da frente do Liceu Rodrigues de Freitas, com a abertura da Praça Pedro Nunes, a Junta de Freguesia de Cedofeita, abdica do seu edifício administrativo, permitindo que este seja demolido tornando possível abrir a parte da Rua Augusto Luso, a Sul da Avenida da Boavista. Como imposição para a demolição do antigo edifício administrativo, deveria ser providenciado um espaço nas margens da Praça Pedro Nunes, para a construção do novo edifício da Junta de Freguesia.

Os dois Liceus, juntamente com a Praça Pedro Nunes, a Escadaria Carolina Michaëlis, a urbanização no largo da Rua Infanta Dona Maria e a Junta de Freguesia, representam construções que influenciam diretamente o desenvolvimento e a forma do eixo onde estão inseridos. Para além dos edifícios que transformam a forma do eixo, existem edifícios onde acontece o inverso, como os casos do edifício no cruzamento entre a Rua Augusto Luso e a Avenida da Boavista, onde após a abertura do eixo entre Liceus, o edifício altera o seu esquema de funcionamento, assumindo como entrada e fachada principal, o lado virado para a Rua Augusto Luso, os edifícios ao longo das margens da Praça Pedro Nunes, que se adaptam à forma semicircular da Praça e os edifícios da urbanização do Liceu Carolina Michaëlis, que se vêm forçados a seguir uma série de regras para permitir o encobrimento da linha férrea e o controlo de exposição solar e visual no Liceu.

#### **- Análise cronológica do desenvolvimento do eixo**

A análise dos vários registos cartográficos referentes à zona de localização do eixo e das memórias descritivas dos edifícios permite observar que o desenvolvimento do eixo não segue um processo sequencial predeterminado. Em relação ao eixo em análise, é possível dividir o seu processo de desenvolvimento em cinco momentos, sem identificar uma direção regular de expansão, existem indícios de desenvolvimento das extremidades para o interior e momentos de desenvolvimento do interior para as extremidades.

De um modo breve, é possível relacionar o desenvolvimento desta zona de Cedofeita com o desenvolvimento de duas grandes vias. Numa primeira fase, a urbanização acontece nas margens da Rua de Cedofeita, que servia de via de ligação entre o centro da cidade do Porto com o Norte do país. Num segundo momento, com o desejo de aproximar o centro da cidade com o mar, aliado à construção e expansão da Avenida da Boavista, o desenvolvimento urbano, ocorre ao longo da mesma. Através destas duas vias, acaba por se desenvolver a restante malha urbana e a consequente urbanização dos quarteirões que ela forma.

A partir da cartografia mais antiga, entre 1825 e 1844, é possível observar pouco desenvolvimento urbano, devido ao carácter agrícola e ao domínio da Colegiada de S<sup>o</sup> Martinho de Cedofeita sobre as terras, o que impedia a exploração das mesmas.

É possível identificar o início do desenvolvimento do eixo, através da abertura de uma parte da Rua Augusto Luso, a Norte da Avenida da Boavista. O grande salto na transformação urbanística ocorre quando os terrenos são emprazados, desenvolvendo-se a construção nas margens da Avenida da Boavista, uma via que demonstrava a cada ano que passava, um papel mais importante no desenvolvimento da cidade, como já havia sido referido em cima. Neste período, é possível identificar dois momentos da construção do eixo, o primeiro, através da abertura da R. Augusto Luso a Norte da Avenida da Boavista e o segundo momento, a abertura da Rua Oliveira Monteiro.

Entre 1920 e 1955, a zona em análise fica praticamente consolidada (num período aproximadamente de 30 anos). O local onde está localizado o eixo entre os Liceus transforma-se por completo, os quarteirões são cada vez mais densos e implantam-se os equipamentos de ensino. O terceiro momento é a construção do Liceu Rodrigues de Freitas, seguido do quarto, a abertura da Praça Pedro Nunes e da segunda parte da Rua Augusto Luso, a Sul da Avenida da Boavista, segue-se depois o último momento, a construção do Liceu Carolina Michaëlis e respetivos arranjos urbanísticos, definindo o eixo em análise.

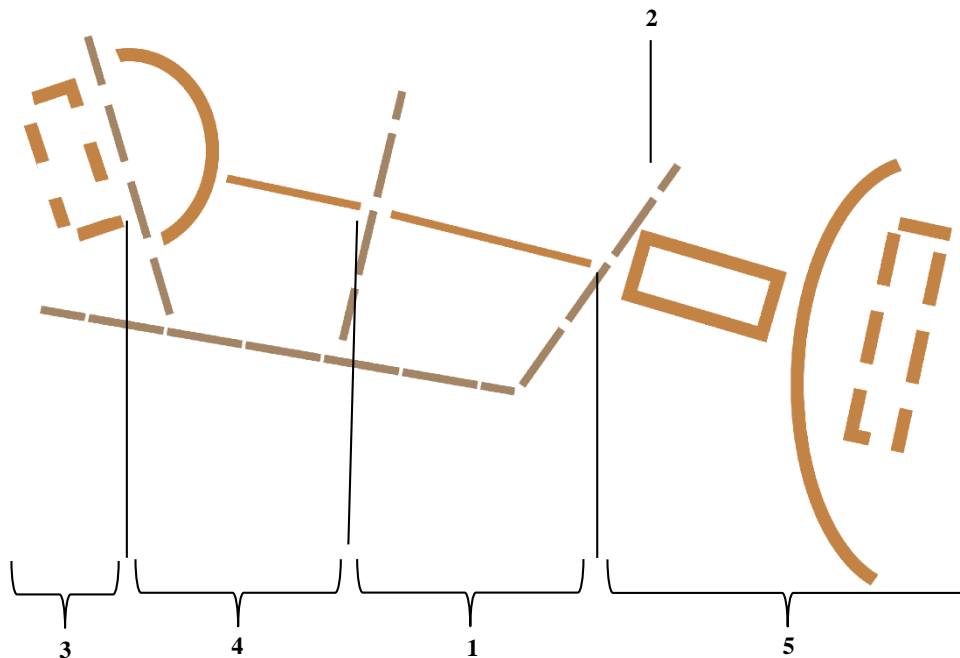


Figura 70 - Representação dos 5 momentos de desenvolvimento do eixo  
fonte: autor

A partir da cartografia mais recente, é possível observar que ao longo dos anos mais recentes, ocorrem poucas alterações na zona, fundamentalmente edifícios pontuais, que ajudam a consolidar e preencher os quarteirões.

### **- Síntese final de conclusão**

Ao longo de quase duas décadas de transformação deste local, foi possível compreender que é um eixo que apesar de se desenvolver sem a orientação de nenhum instrumento de planeamento da cidade do Porto, desenvolve-se aliado à disposição e carácter excepcional dos dois equipamentos públicos de ensino, tornando os dois equipamentos públicos de ensino, fundamentais para a perceção e caracterização deste eixo.

A vontade em ligar os dois Liceus, Rodrigues de Freitas e Carolina Michaëlis é demonstrada através da proximidade que existe entre estes dois equipamentos públicos de ensino que na época representavam o sistema de educação da sociedade, um liceu dedicado ao ensino masculino e o outro ao ensino feminino, aliado ao facto dos liceus terem sido construídos em momentos diferentes, permitiu que o Liceu Rodrigues de Freitas e a Praça Pedro Nunes, (construídos primeiro), marcassem o tom do desenvolvimento do Liceu Carolina Michaëlis e do seu espaço urbano adjacente.

Desta forma, apesar dos diferentes momentos de construção, foi possível que alguns elementos compositivos fossem reproduzidos nos dois espaços aferentes aos Liceus, nomeadamente: a criação de praças/espços públicos; a introdução de eixos semicirculares na malha viária onde estão inseridos e o controlo dos edifícios adjacentes aos Liceus; no caso do liceu Rodrigues de Freitas, os edifícios de prestação de serviços representam a função dominante do edificado das margens da Praça Pedro Nunes; no liceu Carolina Michaëlis foram impostas limitações nos edifícios em frente ao liceu para garantir uma imagem regular, esconder a linha de comboio, garantir a incidência solar e a visibilidade sobre o Liceu. A organização e o carácter que é atribuído a estes pontos, adjacentes aos Liceus, permite oferecer uma leitura diferente entre o que acontece nas extremidades da parte central, o que ajuda a cingir os limites do eixo.

Através da intenção em aproximar a entrada do Liceu com a Av. da Boavista, o processo de intervenção no espaço urbano que permite completar o eixo entre os Liceus, é a construção da escadaria Carolina Michaëlis, que para além de fortalecer a ligação direta entre os dois liceus, permite vencer a diferença de cotas, a linha de caminho-de-ferro e funciona como elemento de espaço público, com funções simétricas à Praça Pedro Nunes

Podemos observar o alinhamento entre as entradas dos dois Liceus, que apesar dos terrenos destinados à construção dos Liceus já estarem definidos praticamente na mesma altura e do eixo ainda não apresentar indícios de construção, só foi possível porque o Liceu Carolina Michaëlis em vez de funcionar voltado para a Rua da Ramada Alta (Norte), funciona voltado para a Av. Boavista (Sul).

A axialidade marcada pelo alinhamento das entradas dos Liceus, é conseguida pelo facto de não existirem elementos que obstruam a ligação visual entre os dois liceus mesmo confrontado com uma diferença de cotas considerável entre as extremidades e por três vias de diferentes características, Av. Boavista, R. Oliveira Monteiro e a Linha de Caminho-de-Ferro. Esta vontade em preservar a visualização do eixo é possível de observar pela ausência de elementos salientes (varandas) nos edifícios localizados nas margens da parte central do eixo demonstrando que as várias intervenções no eixo, a cargo de diferentes arquitetos, apresentavam como base de trabalho a ligação entre os Liceus.

Após a realização desta investigação, é de salientar como indícios mais relevantes no desenvolvimento do eixo em análise os seguintes pontos:

- A construção de um elemento urbano desta envergadura e importância (formal e funcional), desenvolveu-se sem relação direta com nenhum instrumento de planeamento territorial.
- A assunção por diferentes intervenientes e arquitetos de um vocabulário plástico comum, capaz de articular coerentemente as diferentes intervenções num período de três décadas de desenvolvimento.

## **Bibliografia**

- Alves, J. J. B. F., 1988. *O Porto na época dos Almadas*. Porto: CMP.
- Amorim, M. A. M. S. d., 1999. *Porto, a Cidade Planeada 1930 / 1980: Permanências/Inovações no processo e forma urbana*. Porto: FEUP.
- Anon., 1947. *Memória Descritiva - Projeto dos Arruamentos à volta do Liceu Carolina Michaëlis*. Porto: CMP.
- Anon., 1951. *Memória descritiva da escadaria liceu Carolina Michaëlis*. Porto: CMP.
- Araújo, H. C., 2016. Do Liceu Feminino Do Porto à Escola Secundária Carolina Michaëlis: História, Memórias, Espaços e Cultura Material. Em: *Do Liceu Feminino Do Porto à Escola Secundária Carolina Michaëlis: História, Memórias, Espaços e Cultura Material*. Lisboa: Colibri, pp. 194-196.
- Ascher, F., 1998. *Metapolis - a cerca do futuro da cidade*. Oeiras: Celta Editores.
- Ascher, F., 2001. A Terceira Modernidade. Em: *Novos Princípios do Urbanismo seguido de Novos Compromissos Urbanos*. s.l.:Livros Horizonte, pp. 32-59.
- Auzelle, R., 1962. *Plano Diretor da Cidade Vol. I*. Porto: CMP.
- Auzelle, R., 1962. *Plano Diretor da Cidade Vol. II*. Porto: CMP.
- Auzelle, R., 1962. *Plano Diretor da Cidade Vol. III*. Porto: CMP.
- Barbosa, M., 2011. *AS PRAÇAS DA CIDADE DO PORTO*. Porto: Edita-me.
- Barros, C. d., 1881. *Plano de Melhoramentos*. Porto: CMP.
- Basto, M. & Sardinha, A., 1952. O Largo do Priorado e a Praça Pedro Nunes. Em: *O Tripeiro Série V Ano XIII*. Porto: s.n., pp. 104-107.
- Brito, J. J. d., 1936. *Memória Descritiva do Edifício do Instituto de Genética Médica D<sup>o</sup> Jacinto Magalhães*. Porto: CMP.
- Brito, J. J. d., 1937. *Memória Descritiva de Alteração do Edifício*. Porto: CMP.

- Cabral, A. R., 2006. *Rua Oliveira Monteiro*. [Online] Available at: <https://janelar.blogs.sapo.pt/172219.html> [Acedido em 8 Abril 2018].
- Campos, E. d., 1932. *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. Porto: CMP.
- Campos, M. B. M. d. A., 2000. *Urban Public Spaces : A study between spatial configuration and use patterns*. Londres: University of London.
- Carmona, M. & Tiesdell, S., 2007. *Urban Design Reader*. Oxford: ELSEVIER.
- Carmona, M., Tiesdell, S., Heath, T. & Oc, T., 2010. *Public Places, Urban Spaces: The dimensions of urban design*. Oxford: Elsevier.
- Castel-Branco, D., 1985. Pórtico. Em: *Porto projeto cidade nova*. Porto: CMP.
- Castel-Branco, D., 1986. *Plano Geral de Urbanização*. Porto: CMP.
- Castel-Branco, D., 1992. *Porto Projeto Cidade Nova*. Porto: CMP.
- Choay, F., 2004. El reino de lo urbano y la muerte de la ciudad. Em: *Lo Urbano*. s.l.:UPC, pp. 61-72.
- CMP, 2014-2018. *Câmara Municipal do Porto*. [Online] Available at: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/teste\\_133](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/teste_133) [Acedido em 25 Maio 2018].
- CMP, 2014-2018. *Câmara Municipal do Porto*. [Online] Available at: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/plano-de-melhoramentos-da-cidade-do-porto-1881](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-de-melhoramentos-da-cidade-do-porto-1881) [Acedido em 25 Maio 2018].
- CMP, 2014-2018. *Câmara Municipal do Porto*. [Online] Available at: [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/os-melhoramentos-da-cidade-1916](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/os-melhoramentos-da-cidade-1916) [Acedido em 26 Maio 2018].
- Costa, A. R. d., 2001. *Descrição Topográfica e Histórica da Cidade do Porto*. Porto: Frenesi.
- Cullen, G., 1996. *Paisagem Urbana*. Lisboa: Edições 70.

Cunha, M. M. d. R., 2017. *BOAVISTA, UMA AVENIDA NA HISTÓRIA DA CIDADE - O contributo da análise de variâncias e permanências para as estratégias de intervenção*. Porto: FAUP.

Dematteis, G., 1998. Suburbanización y periurbanización. Ciudades anglosajonas y ciudades latinas. Em: *La ciudad dispersa. Barcelona, Centre de Cultura Contemporànea de Barcelona*. s.l.:s.n., pp. 17-33.

Dias, T., 2006. *Largo do Priorado*. [Online] Available at: <https://ruasdoporto.blogspot.pt/2006/09/largo-do-priorado.html> [Acedido em 12 Março 2018].

Dias, T., 2006. *Rua Augusto Luso*. [Online] Available at: <https://ruasdoporto.blogspot.pt/2006/10/rua-augusto-luso.html> [Acedido em 12 Março 2018].

Dias, T., 2007. *Praça Pedro Nunes*. [Online] Available at: <https://ruasdoporto.blogspot.pt/2007/11/praa-pedro-nunes.html> [Acedido em 12 Março 2018].

Dias, T., 2008. *Largo da Ramada Alta*. [Online] Available at: <https://ruasdoporto.blogspot.pt/2008/05/largo-da-ramada-alta.html> [Acedido em 12 Março 2018].

Domingues, Á., 2009. De la ciudad a lo urbano: la urbanización extensiva. Em: *La ciudad, de nuevo global*. s.l.:Colegio Oficial de Arquitectos de Galicia, pp. 35-59.

Fernandes, J. A. R., 1989. *Praça da Liberdade : da praça nova à emergência do novo centro social do Porto*. Porto: FLUP.

Fernandes, J. A. R., 1994. *A Praça do Infante e o Porto do séc. XIX*. Porto: FLUP.

Ferrão, B., 1989. *Projeto e Transformação Urbana do Porto na época dos Alamadas 1758/1813*. Porto: FAUP.

Ferreira, A. G. T., 1890. *Memória Descritiva sobre o Levantamento da Planta da Cidade do Porto, Porto e repartição da planta da cidade*. Porto: s.n.

- Ferreira, F. d. O., 1937. *Memória Descritiva de um Edifício Multifamiliar*. Porto: CMP.
- Ferreira, N. & Rocha, M. J. M. d., 2013. Etapas de Consolidação da Paisagem Urbana do Porto Contemporâneo. *CEM Cultura, Espaço & Memória*, Dezembro, Volume 4, pp. 191-230.
- Figueiredo, R., 2010. *do Porto e não só...* [Online] Available at: [http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/08/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos\\_17.html](http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/08/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos_17.html) [Acedido em 19 Maio 2018].
- Figueiredo, R., 2010. *do Porto e não Só...* [Online] Available at: <http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/09/os-planos-para-o-porto-dos-almadas-aos.html> [Acedido em 22 Maio 2018].
- Garrett, A. d. A., 1940. *Memória Descritiva do Liceu Carolina Michaëlis - Projeto de Engenharia*. Porto: CMP.
- Garrett, A. d. A., 1952. *Plano Regulador da Cidade do Porto*. Porto: CMP.
- Garrett, A. d. A., 1974. *História da Evolução dos Planos Gerais de Urbanização da Cidade do Porto*. Porto: FEUP.
- Gehl, J., 2011. *Life Between Buildings - Using Public Space*. Londres: IslandPress.
- Godinho, J., 1940. *Memória Descritiva do Liceu Carolina Michaëlis*. Porto: CMP.
- Gustavo, 2016. *Qual é a igreja mais antiga do Porto?*. [Online] Available at: <https://portoalities.com/pt/qual-e-a-igreja-mais-antiga-do-porto/> [Acedido em 8 Abril 2018].
- Heitor, T., 2008. Escola Secundária Rodrigues de Freitas / Conservatório de Música do Porto. *Renovar*, Volume 003.
- Henriques, H., 2012. *Análise morfológica de alguns espaços públicos: Cidade do Porto 1910 - 1974*. Porto: FAUP.
- Indovina, F., 2004. La Ciudad Difusa. Em: *Lo Urbano*. s.l.:UPC, pp. 49-59.

- Juncal, M. & Sá, M. F. d., 2010. Algumas Considerações acerca do PDM do Porto, um plano com duas velocidades. Em: *Progetto e Território: la via portoghese*. Florença: Alinea Editrice, pp. 67-73.
- Keswani, S. C., 1992. *The form and use of public space in a changing urban context*. Massachusetts: MIT.
- Koolhaas, R., 2004. Cidade Genérica. Em: *Lo Urbanio*. s.l.:UPC, pp. 29-65.
- Lello, L., 2018. *Boavista - Como evolui um topónimo*. [Online] Available at: <http://portoby.livrarialello.pt/boavista-evolui-um-toponimo/> [Acedido em 8 Abril 2018].
- Lima, A. P. P., 2008. *Vantagens da versatilidade funcional dos edifícios na regeneração urbana*. Porto: FEUP.
- Lobo, M. S., 1995. *Planos de Urbanização a época de Duarte Pacheco*. Porto: FAUP.
- Loureiro, A. & Viegas, S., 1908. *Porto de Leixões. Projeto do melhoramento*. Lisboa: s.n.
- Lynch, K., 1999. *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70.
- Madanipour, A., 2003. *Public and Private Spaces of the City*. Londres: Routledge.
- Marques, T. S., 2010. *Metapolis em construção – uma análise multi-temporal e multi-escalar*. Porto, FLUP.
- Melo, J. d. A. e., 1784. *Plano de Melhoramentos*. Porto: CMP.
- Michaëlis, A. d. E. C., 2015. *Carolina Michaëlis Agrupamento Escolar*. [Online] Available at: <https://aecarolinamichaelis.pt/aecm/index.php/orgaos/escolas/escola-secundaria-carolina-michaelis> [Acedido em 22 Agosto 2018].
- Milão, C. S. M. L. d. S., 2006. *A cidade criativa e os modelos de regeneração urbana : para uma análise crítica das Sociedades de Reabilitação Urbana*. Porto: FEUP.
- Moraes, A. C. d. C., 1916. *Plano de Melhoramentos*. Porto: CMP.
- Moreira, J. E. d. S., Alarcão, A., Gaspar, J. A. M. & Rodrigues, R. E. L., 1935. *Memória Descritiva da Junta de Freguesia de Cedofeita*. Porto: CMP.

- Moughtin, C., 2006. *Urban Design Street and Square*. Oxford: Architectural Press.
- Moura, N. A. M. d. C., 2009. *A Foz do Douro : evolução urbana*. Porto: FLUP.
- Nacionais, D. G. d. E. e. M., 1935. *Igreja de S. Martinho de Cedofeita*. Nº2 ed. Porto: s.n.
- Nóvoa, A. & Santa-Clara, A. T., 2003. *Liceus de Portugal. Histórias. Arquivos. Memórias*. Porto: ASA.
- PCP, 2015. *Criação da Freguesia de Cedofeita, no Concelho do Porto, Distrito do Porto*. [Online] Available at: <http://www.pcp.pt/criacao-da-freguesia-de-cedofeita-no-concelho-do-porto-distrito-do-porto> [Acedido em 18 Junho 2018].
- Pereira, G. M., 2013. *A População de Cedofeita em meados do séc. XIX*. Porto: FLUP.
- Pereira, J. d. S., 1898. *Memória Descritiva do Hospital D<sup>a</sup> Maria Pia*. Porto: CMP.
- PORDATA, 2015. *PORDATA*. [Online] Available at: <https://www.pordata.pt/Municipios/Popula%C3%A7%C3%A3o+residente+segundo+os+Censos+total+e+por+grandes+grupos+et%C3%A1rios-22> [Acedido em 20 Agosto 2018].
- Portas, N., 2004. De uma cidade a outra:perspectivas periféricas. Em: *Os Tempos Das Formas. A Cidade Imperfeita e a Fazer (Vol.2)*. s.l.:s.n., pp. 209-227.
- Quaresma, M. C. d. C., 1995. *Inventário Artístico de Portugal: Cidade do Porto*. Lisboa: s.n.
- Rocha, M. C. T. T. d., 1989. *A educação feminina entre o particular e o público o ensino secundário liceal nos anos 30*. Lisboa: UNL.
- Sá, M. F. d., 2008. O Desafio da Modernização. *Renovar*, Volume 003, pp. 14-25.
- Silva, J. M. d., 1933. *Memória Descritiva do Liceu Rodrigues de Freitas*. Porto: CMP.
- Tavares, R., s.d. *A CARTA TOPOGRÁFICA DA CIDADE DO PORTO DE 1892— UMA BASE CARTOGRÁFICA PARA A GESTÃO URBANÍSTICA MUNICIPAL*. Porto: FAUP.
- Wikipédia, 2018. *Boavista (Porto)*. [Online] Available at: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Boavista\\_\(Porto\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Boavista_(Porto)) [Acedido em 14 Março 2018].

Wikipédia, 2018. *Cedofeita*. [Online] Available at: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Cedofeita> [Acedido em 14 Março 2018].

Wikipédia, 2018. *Escola Secundária Carolina Michaëlis*. [Online] Available at: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola\\_Secund%C3%A1ria\\_Carolina\\_Micha%C3%ABlis](https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_Secund%C3%A1ria_Carolina_Micha%C3%ABlis) [Acedido em 14 Março 2018].

Wikipédia, 2018. *Escola Secundária Rodrigues de Freitas*. [Online] Available at: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola\\_Secund%C3%A1ria\\_Rodrigues\\_de\\_Freitas](https://pt.wikipedia.org/wiki/Escola_Secund%C3%A1ria_Rodrigues_de_Freitas) [Acedido em 14 Março 2018].

Wikipédia, 2018. *Estação Carolina Michaëlis*. [Online] Available at: [https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o\\_Carolina\\_Micha%C3%ABlis](https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Carolina_Micha%C3%ABlis) [Acedido em 15 Março 2018].

Resolução do Conselho de Ministros nº19/2006 publicado em Diário da República I Serie B nº25 – 3 de fevereiro de 2006

Decreto-lei 40616 de 28 de Maio de 1956

Decreto-Lei nº69/90 de 3 de Dezembro de 1990

**Anexos**