

Diogo Sousa de Assunção

O Morro da Sé – Reflexões de um passado para o futuro

Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2010

Diogo Sousa de Assunção

O Morro da Sé – Reflexões de um passado para o futuro

Universidade Fernando Pessoa

Porto, 2010

Diogo Sousa de Assunção

O Morro da Sé – Reflexões de um passado para o futuro

Assinatura

Trabalho apresentado à Universidade Fernando Pessoa como parte dos requisitos para
obtenção do grau de Mestre em Arquitectura e Urbanismo.

Orientador:

Mestre Arquitecto Manuel Cerveira Pinto

Sumário

O presente trabalho entender-se-á, prioritariamente, num contexto de intervenção arquitectónica, tendo como objectivo essencial o conhecimento do historial e estrutura edificada do património do Morro da Sé, em nome de uma presente cultura de reabilitação que se vem apostando, tendo como princípio de actuação a recuperação e valorização geral da cidade e, em especial, dos seus centros históricos.

Damos conta, assim, da pluralidade de vivências materializadas ao longo do tempo, e é dada uma atenção mais pertinente aos nossos dias quanto à devida reapropriação da memória do património histórico, como é o caso do Morro da Sé, no que concerne às diversificadas propostas e intervenções arquitectónicas num contexto de reabilitação construtiva e social, operadas neste território.

O local escolhido, inserido no Centro Histórico do Porto, considerado e recentemente classificado pela Unesco como parte integrante do Património da Humanidade serve-nos, assim, de objecto de reflexão, à luz da tríade temporal (passado – presente – futuro), com natural ênfase dada não só à necessária reapropriação de memórias através do levantamento e reconhecimento da sua história, como ao conhecimento e reflexão sobre as propostas e acções de intervenção arquitectónica testemunhadas no presente.

No fundo, pretende-se reflectir sobre o património construído, numa aposta de restabelecer o diálogo entre os vários momentos temporais, que permitirá uma adequada e ajustada intervenção na cidade enquanto espaço de vida, condição indispensável para a garantia de manutenção da identificação dos indivíduos com o seu espaço, bem como no conseqüente sentimento de identidade e efectiva pertença à vida nela contida.

Abstract

This work will be understood primarily in the context of architectural intervention, aimed at the essential knowledge of the history and structure built heritage of the Morro da Sé, in the name of this culture of rehabilitation that is betting, with the principle of action the restoration and upgrading the city's general and in particular their historic centers.

Realize, therefore, the plurality of experiences materialized over time, and attention is given to the more pertinent today as due to reappropriation of historical memory, such as the Morro da Sé, with respect to diverse proposals and design interventions in a context of constructive and social rehabilitation, operated in that territory.

The venue, which appears in the Historic Centre of Porto, considered and recently classified by UNESCO as part of Heritage serves us well, the subject of reflection in the light of the triad in time (past - present - future), with natural emphasis not only to the necessary re-appropriation of memories through the survey and recognition of its history, as knowledge and reflection on the proposals and actions witnessed by this architectural intervention.

Basically, we intend to reflect on the built heritage in a bid to revive dialogue between the different moments in time, allowing a suitable and intervention in the city as living space, a prerequisite for ensuring maintenance of identification of individuals with your space, and the consequent sense of identity and belonging to the effective life contained therein.

Dedicatórias

À minha mãe e família.

Agradecimentos

À minha mãe, por toda a dedicação, incentivo e companheirismo,

Ao Professor Arquitecto Manuel Cerveira Pinto pela constante disponibilidade e partilha de conhecimentos,

Aos meus chefes e colegas de trabalho, os Srs. Engenheiros Delfim Maia e Fernando Sousa, pelas condições cedidas ao longo destes meses e sem as quais a realização deste trabalho não seria possível,

À Universidade Fernando Pessoa, na figura do seu Exmo. Sr. Reitor Salvato Trigo e do corpo docente do curso de Arquitectura e Urbanismo, por mostrarem que sim, vale a pena estudar nesta instituição.

E, por último, a todos os que, de alguma forma, contribuíram para a concretização de mais esta etapa.

Índice

I. INTRODUÇÃO	14
1. Objecto de estudo	14
2. Motivações	15
3. Objectivos	16
4. Metodologia e técnicas utilizadas	17
5. Estrutura do trabalho	17
II. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA	19
1. LOCALIZAÇÃO E TOPOGRAFIA DO TERRENO	19
2. PRIMEIRO POVOAMENTO E PRIMEIRA OCUPAÇÃO URBANA	21
i. Épocas do Bronze e Ferro – período castrejo	21
ii. Primeira ocupação urbana – romana	23
3. IDADE MÉDIA	25
i. O início da Idade Média	25
ii. O burgo e a cidade comercial	27
iii. A cidade urbana medieval	28
iv. A sociedade	32
4. ÉPOCA MODERNA – SÉC. XVI A XIX	34
i. As principais acções urbanas	35
ii. A sociedade	37
iii. A renovação urbanística	38
iv. Acções dos Almadás e outras intervenções urbanísticas	40
v. Aspectos sociais da acção urbana	43
vi. Acções urbanas: públicas e privadas	46
5. ACTUALIDADE – SÉC. XX	49
i. Projectos para a cidade e Morro da Sé	49
ii. As demolições de 1940 e a abertura da Avenida da Ponte em 1950	52
iii. Propostas para a Avenida da Ponte na fase pós-demolições	53

iv. Plano Regulador e Plano de Melhoramentos	68
v. Plano Director de Robert Auzelle	69
III. REABILITAÇÃO DO MORRO DA SÉ	71
1. O MORRO DA SÉ NO SÉC. XXI	71
i. Cartas e convenções	71
ii. O património arquitectónico	74
iii. O despovoamento do centro histórico do Porto	77
iv. A reabilitação da cidade contemporânea	88
2. A REABILITAÇÃO DO MORRO DA SÉ E SEUS INTERVENIENTES	90
i. SAAL – Serviço de Apoio Ambulatório Local	90
ii. CRUARB – Comiss. para a Renov. Urb. da Área da Ribeira/Barredo	92
iii. SRU – Sociedade de Reabilitação Urbana “Porto Vivo”	95
3. OBRAS E PROPOSTAS	97
i. Centro Social dos Guindais, F. Melo e J. Gigante (1989-1992)	97
ii. Ordem dos Arquitectos, H. Rente, J. C. Portugal, T. Falcão (1990-93)	98
iii. Ateliês para Artistas na Lada, V. Moutinho (1993-96)	99
iv. Casa Museu Guerra Junqueiro, A. Soutinho (1993-1997)	100
v. Viela do Anjo, A. Barbosa e P. Guimarães (1993-2000)	102
vi. Rua da Bainharia, Arquitectos P. Guimarães e J. A. Barbosa (1995)	103
vii. Torre da Sé, F. Távora (1995-2002)	104
viii. Residência de Estudantes Universitários, P. Guimarães (2009-...)	105
ix. Unidade de Alojamento Turístico, T. Castro (2009-...)	106
IV. CASO DE ESTUDO – ILHA NA RUA DAS ALDAS (1994-2001)	107
1. Apresentação	107
2. Visita à obra	108
3. Entrevista ao autor	109
V. CONCLUSÃO	110
VI. BIBLIOGRAFIA	115

I. INTRODUÇÃO

1. Objecto do trabalho

A presente dissertação tem, como objecto de trabalho, o estudo da evolução urbana e arquitectónica do Morro da Sé do Porto, assim como a análise das propostas e intervenções arquitectónicas num contexto de reabilitação construtiva e social, que têm sido levadas a cabo neste território.

Dentro deste espírito e devida contextualização, ter-se-ão em consideração os limites espaciais actualmente definidos para o morro, todo o seu edificado e espaço público, bem como a sua população que, no seu todo, fazem deste conjunto uma parte integrante do Património Histórico da Humanidade recentemente classificado pela Unesco.

Analizam-se, igualmente, os prédios ocupados, devolutos, reabilitados e por reabilitar, bem como, o espaço público, património e envolvente que possam levar à compreensão do seu conjunto.

2. Motivações do autor, pessoais e académicas

O interesse pela temática da reabilitação urbana é motivo de abordagem e respectivo estudo, academicamente, por cadeiras como Planeamento Urbanístico e Ordenamento do Território e Reabilitação de Edifícios. Acrescenta-se a esta reflexão de índole disciplinar, os diversificados contributos proporcionados pelas participações em conferências e o seguimento dado, e desde sempre presente, ao lado mediático da degradação e despovoamento dos centros históricos.

A nível pessoal, tornou-se igualmente motivador o iniciar da minha actividade profissional, dado ter ingressado, em Fevereiro de 2009, na empresa Novopca II – Investimentos Imobiliários, S. A., parceira estratégica da Sociedade de Reabilitação Urbana – Porto Vivo. O trabalho, conjunto, debruça-se desde 2008 e até à actualidade na construção de uma Unidade de Alojamento Turístico e de uma Residência

Universitária, ambas inseridas no local de estudo e consideradas como elementos-chave para o rejuvenescimento do Morro da Sé e sua envolvente.

Com a participação nos trabalhos inerentes a este processo – estudos de projecto, discussão com as entidades envolvidas (gabinetes projectistas, Direcção Regional de Cultura do Norte, Instituto de Gestão do Património Arquitectónico e Arqueológico, entre outros), estudos de viabilidade e, sobretudo, com os trabalhos realizados em campo (preparação de obra, levantamentos topográficos, tipológicos e fotográficos, sondagens arqueológicas, vistorias técnicas realizadas aos edifícios envolventes, contacto com a realidade construtiva e social existente) abriu-se caminho para o estudo do tema proposto.

Por último, fruto da experiência académica e da relação estabelecida com os projectos em curso, ocorreu a curiosidade de aprofundar o conhecimento histórico e patrimonial do local e das suas operações de reabilitação. Na verdade, estes afiguram-se como responsáveis pelo despertar e consciencialização da importância que a reabilitação tem para a revitalização dos espaços urbanos e identidade da própria cidade.

3. Objectivos

Assim, o objectivo principal deste trabalho visa compreender o que é e o que constitui o Património Histórico de uma cidade como o Porto, procurando analisar o seu desenvolvimento urbano através do tempo e o porquê de, na actualidade, nos depararmos com a situação de degradação do edificado e a problemática constatação do fenómeno do despovoamento.

Apesar de se encontrar facilmente informação sobre a história do Porto, da qual se filtra a informação necessária ao trabalho, verifica-se a inexistência de bibliografia onde estejam presentes os factos históricos e intervenções mais relevantes, seguidos por uma linha de pensamento ordenada cronologicamente, facilitando, desta forma, a leitura das evoluções ou involuções do Morro da Sé. Por esse motivo, este documento pretende

abordar, de forma prática e sequencial, os momentos históricos mais marcantes deste objecto de estudo.

Feita esta análise, procura-se apontar uma solução que devolva ao Morro da Sé a importância e vitalidade de outros tempos. Com este caso de estudo, pretende-se compreender, também, o que está a ser realizado com os programas de reabilitação em curso levados a cabo na baixa portuense, dissertando sobre os principais aspectos que estas acções conseguem, ou não, reabilitar, recuperar, reconstruir...

Enquanto objecto de estudo, o Morro da Sé, pela sua antiguidade e riqueza em espólio e edificado, tipologicamente semelhante à sua envolvente alargada, poderá constituir uma representação histórica da cidade, pelo que este estudo poderá resultar numa reflexão de todo o conjunto.

Dados os programas em curso, obras com décadas de existência e outras por realizar, pretende-se traçar um percurso entre o passado, presente e futuro dos resultados alcançados em campo.

Com a investigação e tratamento de dados realizados procura-se, também, concluir se a reabilitação efectuada nos moldes em que se encontra actualmente e tem sido praticada, será capaz de viabilizar a recuperação e preservação de um património frágil, não só no seu aspecto físico como também no seu âmbito construtivo e social.

4. Metodologia e técnicas utilizadas

Para contextualizar o tema abordado, a pesquisa incide nos limites físicos do Morro da Sé (ou de Pena Ventosa) e na sua envolvente mais próxima, como seja o eixo da Rua de Mouzinho de Silveira a poente, a Ribeira a Sul, a Rua de D. Hugo a nascente e a Rua Escura a norte, bem como todo o território portuense envolvente que ajuda à caracterização histórica do trabalho.

O campo de pesquisa foi direccionado em função de uma recolha indirecta (obtenção de informação através de documentos como livros, jornais, revistas ou papers), plantas históricas e evolutivas do local, plantas actuais, plantas de projectos realizados ou em curso, census e dados estatísticos diversos, entrevistas, questionários, PDM da Câmara Municipal do Porto (2005), registo fotográfico, registos do edificado e visitas ao local.

Para a obtenção de informação de dissertações de mestrado ou doutoramento, foi necessário recorreremos a instituições de ensino como a UFP – Universidade Fernando Pessoa, FAUP – Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, FEUP – Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, ISSSP – Instituto de Serviço de Segurança Social do Porto, FLUP – Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

Para a pesquisa de fontes escritas e principalmente gráficas, foram usados documentos presentes no Arquivo Histórico Municipal do Porto, Arquivo da C. M. do Porto e Biblioteca Municipal do Porto.

A informação recolhida obedeceu a devida seriação e organização segundo a qualidade de relevância e interesse para o tema, excluindo-se, principalmente na primeira parte do trabalho, momentos históricos que pouco ou nada contribuem para a contextualização do tema. Para tal, a pesquisa realizada obedeceu a critérios de importância e à ordem cronológica dos momentos históricos mais marcantes da cidade, que ajudam à caracterização e descrição evolutiva da zona da Sé do Porto e, dessa forma, consoante a sua importância, cada item foi merecedor da adequada exploração.

5. Estrutura do trabalho

Em primeiro lugar, na introdução, é exposto o objecto de estudo, as motivações pessoais e, principalmente, o objectivo deste trabalho.

No segundo capítulo, a presente dissertação começa pela localização e caracterização geográfica do Morro da Sé. Posteriormente, é feita a descrição das primeiras ocupações urbanas, passando pelas transformações urbanas, sociais e até comerciais da Idade

Média e Época Moderna do morro e da cidade, terminando no levantamento e apresentação das intervenções urbanas ocorridas na actualidade – séc. XX.

Pela natureza deste grupo, optou-se por denominar o mesmo de “Contextualização Histórica”.

O terceiro grupo, “Reabilitação do Morro da Sé”, reparte-se pelo primeiro subcapítulo, no qual se sustenta teoricamente este estudo – baseado em cartas, convenções, publicações de autor e um estudo sobre o despovoamento dos centros históricos – passando, no segundo capítulo, pela análise sumária das entidades intervenientes e responsáveis pela reabilitação do centro histórico/morro. No terceiro capítulo é apresentado o levantamento de todas as obras levadas a cabo, ou projectos em curso, com lugar na zona de estudo, que pela qualidade arquitectónica e diferentes abordagens ao local merecem uma breve análise.

No quarto capítulo, é apresentado, sumariamente, o caso de estudo – reabilitação na Ilha na Rua das Aldas, o qual aparenta ser um caso de sucesso e, por isso, reflexão.

No quinto capítulo, a conclusão do trabalho que reúne, a título sintético, as ideias chave do trabalho, consubstanciadas pela diversificada recolha bibliográfica, e onde é dado ênfase a alguns aspectos que, pela sua importância, são merecedores de especiais considerandos.

Por último, é de referir a existência de um segundo volume, na forma de anexo, onde são apresentadas as plantas e fotografias que, seguindo a mesma organização do índice, acompanham graficamente o desenvolvimento da dissertação e deve ser visto paralelamente à leitura deste trabalho.

II. CONTEXTUALIZAÇÃO HISTÓRICA

1. LOCALIZAÇÃO E TOPOGRAFIA DO TERRENO

Situada na região norte de Portugal Continental, a cidade do Porto, banhada não só pelo Rio Douro (na margem direita) mas também pelo Oceano Atlântico na sua foz, dispõe das seguintes coordenadas geográficas: latitude – 41°8'13" Norte e longitude – 8°36'8" Greenwich.

Em termos geológicos, esta zona é conhecida pelo seu substrato granítico, com composição de quartzo, moscovite e biotite da época terciária (4 a 65 milhões de anos de existência). Por este motivo, pode ser dito que o solo do Porto é, usualmente, considerado como “bastante rochoso”.

As primeiras fases ocupacionais da cidade do Porto tiveram início no Alto da Pena Ventosa, também conhecido como Morro da Sé (consultar anexo, pág. 18). Esta preferência geográfica pode ser entendida como estratégia, na medida em que permitia, aos seus habitantes, a possibilidade de desfrutarem de uma favorável visibilidade sobre o território inimigo, bem como sobre as suas pastagens. Acresce-se a isto, o facto deste lugar se localizar junto de três cursos de água: um ribeiro, a nascente; o Rio da Vila, a oeste e o Rio Douro a sul. Destes três, destaca-se o Rio da Vila/ Rio da Cividade, ou dos Pelames, pelo facto de ter tido um importante papel no desenvolvimento urbano da área de estudo. Este rio percorria as traseiras do casario da Rua das Flores e Rua da Bainharia; passava pelo sítio da Ponte Nova, Largo de S. Domingo; cumpria o percurso da Rua de S. João e desaguava, finalmente, na Ribeira. À medida que surgiam necessidades de circulação, junto ao seu leito, ia sendo desviado e encanado. Actualmente, parte do rio encontra-se sob a Rua de Mouzinho da Silveira.

Posto isto, o Alto da Pena Ventosa, com sua cota máxima entre os 70 e 80 metros em relação ao nível médio das águas do mar, constituiu um local de difícil acesso e bem protegido por defesas naturais com o terreno rochoso e declivoso. Desta forma, ter-se-á tornado apelativo à fixação de casas e posterior definição de ruas, que se desenvolveram segundo as curvas de nível do terreno (Rua da Bainharia, Rua de S. Sebastião, Rua dos

Mercadores, etc.) ou que romperam o declive natural, permitindo um acesso directo aos locais de interesse (Rua Escura, Rua de Santana, entre outras).

Neste seguimento, importa não esquecer que a ocupação humana do local desenvolveu-se em três níveis diferentes: na plataforma superior da actual Sé, em redor do largo da Sé e ao longo das vias de acesso (Rua dos Mercadores, Rua da Bainharia, Rua Escura).

Teresa et alii (1996) citando Oliveira (1973, p. 201) refere que estas vias, tendo em conta a morfologia do terreno e os declives que as acompanham, entre os 10% e 14,5%, seriam a melhor opção para o acesso ao interior do morro.

2. PRIMEIRO POVOAMENTO E PRIMEIRA OCUPAÇÃO URBANA

i) Épocas do Bronze e Ferro – período Castrejo

Segundo Real et al. (1985-86, pp. 23-24), no ano de 1983 iniciaram-se escavações arqueológicas no Morro de Pena Ventosa, na Rua de D. Hugo e na antiga Casa da Câmara, cujos resultados obtidos permitiram constatar uma ocupação deste local (pelo menos) desde o I Milénio a.C., compreendido entre a época do Bronze Final e a primeira idade do Ferro (consultar exemplo da Citânia de Sanfins, pág. 20 do anexo). As razões, novamente apontadas, prendem-se com a qualidade topográfica do terreno, bem como com a existência de cursos hidrográficos, vantajosos à fixação populacional.

Este registo foi re-assegurado em 2009, no decorrer de escavações arqueológicas nas obras de construção de uma residência universitária, através da descoberta de uma muralha castreja que, segundo especialistas, possui cerca de 2200 anos de existência (séc. II a.C.).

A ocupação do morro realizou-se em três sucessivas fases, devido às diferenças arquitectónicas dos achados, bem como dos materiais usados. A primeira etapa pressupôs um alojamento, situado na área mais elevada do morro, por populações da época conhecida como Final da Idade do Bronze. A segunda fase, tal como descreve Manuel Real (1985-86), compreendeu-se entre 500 a 200 a.C. e caracteriza-se pela existência de habitações castrejas de planta redonda, que reflectiam um desenvolvimento ao nível dos contactos mercantis estabelecidos com o Mediterrâneo. A título de exemplo, salienta-se o caso do comércio púnico (com cerâmicas áticas do séc. IV a.C.) e, mais tarde, das importações itálicas. Por último, o terceiro momento abrangeu o período romano, temporalmente compreendido entre as campanhas de Décimo Júnio Bruto (138-136 a.C.) e meados do séc. I. De acordo com Teresa Carvalho (1996), “não é possível determinar os limites desta ocupação em termos espaciais, sendo crível que houvesse uma sobreposição em relação ao período castrejo, com reorganizações urbanísticas e arquitectónicas prováveis ao nível de novos traçados de ruas e casas de planta rectangular.”

De acordo com Silva (1994) “(...) o início deste primeiro século caracteriza-se pela aquisição, por parte do povoado, de uma maior importância, através da assunção de responsabilidades de Lugar Central, possibilitando-lhe o título de capital de civitas dos Calaios, outrora desempenhada pelo castro de Vandoma (Paredes)”. Por outras palavras, pode-se subentender que o local em estudo sofreu um processo transformacional que, segundo Silva, lhe permitiu tornar-se na capital de um território vasto, compreendido a norte pelas bacias do Ave/Vizela e a leste pelo Vale do Rio Sousa e Baixo Tâmega”. Pode ser dito, então, que este é o primeiro momento histórico de relevância do local.

ii) Primeira ocupação urbana – romana

Tal como será possível constatar, as primeiras estruturas urbanas da actual cidade do Porto foram traçadas pela população romana. Assim, Carvalho et alii (1996) citando Silva (1994, p. 83), defende que no Itinerário de Antonino (séc. III – IV), o sítio, denominado de Cale, seria uma estação intermediária que permitia a ligação de Olispone (Lisboa) a Bracara Augusta (Braga).

Conforme explica Carvalho (1996), apenas se levantam hipóteses, com base em vários autores, no que respeita à localização da via referida, uma vez que não houve, até à data, escavações arqueológicas que documentassem os troços da mesma. As sugestões dadas baseiam-se na análise topográfica do eventual percurso, conjugada com a proximidade aos locais que procurava unir. Assim, o vale do Rio da Vila é apontado como sendo o eixo mais penetrável, aproveitando o leito dos Mercadores, continuando pela Bainharia, bifurcando-se no local da Cruz do Souto, que se crê ser de grande importância por definir duas saídas muito utilizadas pelos romanos: para Braga, através da Rua dos Almadas, ou pela porta de Vandoma e por Valongo até Penafiel, onde se documentam troços e pontes da via romana.

Segundo a mesma autora, citando Real et alii (1985-86, p. 28-29), o povoamento descoberto na Rua de D. Hugo revelou uma sucessão de ocupação entre Tibério – Cláudio (anos 14 a 54), época em que provavelmente ocorreu uma organização urbana e Trajano (98 – 120). Este período foi pautado por várias reformas cíclicas. Toda esta teoria baseia-se nas colunas romanas de mármore e granito utilizadas na construção da Catedral de Santiago de Compostela, consagrada em 899 no tempo de Afonso III que, juntamente com as descobertas encontradas na área da Sé, aquando de grandes demolições de 1940 (Correa, 1940, p. 187), levam a perceber a existência de uma estrutura urbana neste local, durante a época romana. Acresce, a isto, o facto de ter sido igualmente encontrado espólio romano, como mós, cerâmicas e vidros, nas já mencionadas demolições de 40, nas escavações do Seminário Maior em 1955 e nas escavações realizadas em obras da CRUARB, em 1983 (Brandão, 1984: p. 13-18).

Porém, o grande salto urbanístico, ao nível da ocupação, ocorreu nos finais do séc. III, que, de acordo com Carvalho, terá tido um efeito modificador nas construções pré-

existentes, cortando casas e caminhos, diminuindo assim o espaço urbano. Embora o seu traçado seja desconhecido, presume-se que teria um perímetro semelhante ao da cerca românica, que sabemos ter sofrido várias alterações. Apesar desta muralha, verifica-se por volta do séc. IV a existência de uma expansão urbana, dado o aparecimento de vestígios desta época no Morro da Cividade (escavações de Mendes Corrêa, em 1932), na zona da Ribeira (escavações de 1983) e na Casa do Infante.

O primeiro povoamento terá certamente partido de iniciativas autóctones mas, nos tempos que se seguiram, a cidade foi constantemente habitada por povos estrangeiros, alguns vindos de muito longe: os romanos; depois, os suevos e os visigodos e, mais tarde, os mouros e os cristãos das Astúrias. Todos deixariam marcas da sua influência e haveriam de lhe moldar o carácter. Durante este tempo, a cidade foi palco de sucessivas conquistas militares, que mutilariam as suas estruturas, transformando o seu aspecto.

Curiosa é, também, a sua tendência de “emprestar” o nome a realidades geográficas que a ultrapassariam largamente: primeiro, a província romana da Galécia; mais tarde, o condado e depois o reino. Foi deste Porto que “houve nome Portugal” e, nas vésperas da fundação da nacionalidade, emergia das “brumas da história” uma cidade com identidade, carácter e... futuro.

3. IDADE MÉDIA

i) O início da Idade Média

Já numa fase tardia da época romana entramos no período da Idade Média. Assim, de acordo com Carvalho et alii (1996), através das invasões bárbaras, datadas num momento histórico caracterizado como “tardo-romano”, os suevos conquistaram o Alto da Pena Ventosa seguindo-se, posteriormente, uma ocupação por parte dos visigodos, datada nos primórdios do século VI, no ano de 507, dando início a uma nova fase na vida do burgo.

Tal como refere Basto e al (1946), os motivos que impulsionaram este novo povoamento prendem-se com a criação da Diocese, em Portucale, com a transferência do Bispo de Meinedo, bem como com a construção de uma Sé (ermida). Apesar da inexistência de dados acerca da composição urbana da época, consta-se que a cidade do Porto tenha desempenhado um importante papel no povoamento da zona em estudo, uma vez que a mesma se tornou numa sede de Bispado no período suevo-visigótico.

Autores como Osório (1994) e Real (1984) referem a existência de materiais respeitantes aos séculos V e VI, encontrados não só nas escavações da Casa da Câmara, mas também nas da Rua de D. Hugo, Cividade e Ribeira, revelando a existência de um povoamento disperso nesse mesmo período, em torno de pequenas ermidas e mosteiros (consultar anexo, pág. 23).

Barroca (1984) enfatiza a importância de Portucale Castrum na medida em que potencia a sua mudança de estatuto, ascendendo a Civitas, bem como com a criação da cerca visigótica, com cunhagem de moeda, iniciada na segunda metade do século V durante o reinado de Leovigildo (de 567 a 586).

Este mesmo autor refere também que o período compreendido entre o século VI e VIII caracterizou-se por diferentes ritmos de expansão e (devido a invasões muçulmanas), que culminaram com a presúria de Vímara Peres aos muçulmanos (no ano de 868, durante o reinado de Afonso III de Leão). Posto isto, a cidade continuou a ser alvo de diversos assaltos e destruições, anteriormente à conquista feita, em 1064, por Fernando

Magno, da cidade de Coimbra. Assim, de acordo com Basto (1964), a carta dirigida a Osberno, em 1147, pelo cruzado inglês, refere que a cidade do Porto foi vítima de destruição por parte dos Mouros, sendo restaurada 80 anos depois, por volta de 1067.

ii) O burgo e a cidade comercial

Segundo Carvalho et alii (1996), a partir do século XII iniciou-se uma nova etapa da vida do burgo, isto é, uma renovação urbana, conseguida através do ressurgimento económico que avassalou toda a Europa Ocidental, permitindo traçar e delinear as ruas e espaços públicos que permanecem até à data. Esta nova fase pressupôs um começo marcado pela concessão do Couto levada a cabo por D. Teresa ao Bispo D. Hugo, no ano de 1120.

Neste seguimento, em 1123 foi aprovada a carta de D. Hugo, que visava a adopção de estratégias promotoras de povoamento e de desenvolvimento do burgo. Esta carta permitiu uma notória evolução da cidade, visível, por exemplo, através da construção de um mercado, a mando de D. Sancho I.

Assim, a partir deste momento e até meados do século XIV, factores como imigrações e crescimento populacional, com melhores condições de subsistência, permitiram um elevado aumento populacional na cidade, potenciando, assim, o seu contínuo desenvolvimento.

iii) A cidade urbana medieval

De acordo com Carvalho et alii (1996), o período temporal coincidente com os finais do reinado de D. João II, compreendido entre os séculos XII e XV, caracterizou-se pela definição de várias ruas, partindo da plataforma superior do morro, que delinearão diversos percursos, em torno da Sé.

Esta, por sua vez, foi construída no século XII a fim de substituir uma ermida anterior, vindo a servir de pólo centrípeto, definidor e de referência de todo o desenvolvimento do burgo. Desta forma, a Sé tornou-se o pólo central de toda a malha urbana, a par das vias de ligação com outros locais.

Essas mesmas vias, tal como acontece hoje com o Rio Douro e as actividades que dele advêm, tornaram-se apelativas ao surgimento dos demais indivíduos ligados a diferentes actividades comerciais e/ou industriais, e que encontram neste local uma maior aptidão de escoamento e circulação dos seus produtos.

▪ A cerca românica

A cerca românica constitui um elemento estruturador de toda a cidade e símbolo característico da época. Na verdade, representa uma “ressurreição” das adversidades temporais, como é o caso das guerras, vindo-se a reconstruir até à edificação da muralha gótica, que lhe retirou uma determinada importância militar, da qual dispunha até à data. Porém, segundo Carvalho et alii (1996:23), enquanto símbolo de elevada importância urbanística, realizou-se “(...) uma sacralização das suas portas nos finais da Idade Média”.

▪ As ruas

No espaço considerado por vários autores como “extra-muros” reconheciam-se, nesta data, as seguintes ruas: R. dos Mercadores, R. da Bainharia (sendo estas duas quase paralelas ao curso do Rio da Vila), R. do Souto, R. Escura (anteriormente conhecida como Nova e como Sra. Do Ferro) e a Travessa da Bainharia que dispunha de ligação directa à Ponte de S. Domingos.

Segundo Carvalho et alii (1996), a paisagem destas ruas caracterizava-se pela existência de casas com hortas, de espaços verdes virgulados por castanheiros e carvalhais, bem como de locais específicos destinados às actividades profissionais dos seus habitantes.

No que respeita ao local “intra-muros”, verifica-se a existência da R. Francisca, da R. do Faval, da R. das Tendas (vindo mais tarde a denominar-se por Nossa Senhora de Agosto), da R. do Redemoinho, entre outras, todas elas fixadas na área do Paço Episcopal, da Casa do Cabido (actualmente conhecida como Largo da Sé) e no espaço do Seminário Maior.

Porém, relativamente à área em estudo, enfatiza-se a existência das ruas de Pena Ventosa (passada Rua dos Palhais), a Rua de S. Sebastião (outrora conhecida como Rua da Sapataria ou Rua do Castelo), a Rua das Aldas (que se tornou, à semelhança da Rua Francisca, numa das mais antigas do local), a Rua de Santana e algumas travessas, como é o caso, por exemplo, das actuais travessas de Santana e de Pena Ventosa.

Por último, importa não esquecer que foi nestas ruas, outrora habitadas pelo Clero, que teve início todo o desenvolvimento do povoamento do burgo.

▪ **As casas**

Relativamente ao tipo de material utilizado na construção habitacional, considera-se maioritariamente o uso de madeiras, ou tabique, com coberturas de colmo, usufruindo apenas de cerca de um a dois sobrados. Porém, de acordo com Carvalho et alii (1996), as habitações, pertencentes a indivíduos com recursos económicos mais elevados, possuíam uma construção em pedra desfrutando, algumas delas, da existência de 3 ou mais pisos cobertas com telhas.

Assim, as suas feições assemelhavam-se a uma fortaleza, de fachada maciça, bem como com coberturas estreitas. Estas, também conhecidas como casas - torre, do século XV, localizavam-se essencialmente na Rua dos Mercadores, na Rua Escura e na Rua da Cruz do Souto.

Teresa (1996) citando Oliveira e Galhano (1958, pp. 642-643), refere que até ao século XVI ficou definida a tipologia das construções habitacionais, caracterizadoras da cidade

portuense. Sendo elas casas estreitas e altas, com armazéns e/ou lojas situadas no rés-do-chão, a cozinha situava-se no último andar a fim de prevenir os cheiros e melhor controlar os possíveis incêndios.

As escadas encontram-se no interior das casas, possuindo uma composição de madeira, pedra ou tabique ao nível das fachadas. Por sua vez, os habitantes destas casas caracterizavam-se, maioritariamente, enquanto mercadores e/ou artífices.

Relativamente às técnicas de construção, importa referir o facto de o tabique ser feito por sectores que englobam uma estrutura de madeira, desfrutando de barrotes horizontais e a prumo, cortados na diagonal, bem como os vãos preenchidos por cacos de barro e tijolos.

▪ **Os edifícios e espaços públicos**

No que toca a equipamentos de uso colectivo, Freitas (1972) refere a existência de uma sinagoga na Rua das Aldas (actualmente denominada de Rua Santana), posteriormente transportada para o Monte do Olival. Segundo este autor, existiu também o largo do mercado ou feira, localizado em frente à Sé, bem como o açougue do Bispo (documentado desde 1247 e demolido em 1871).

No século XIII, época do Bispo D. Marinho Rodrigues, foram construídos, segundo Freitas, os Mosteiros de S. Francisco, em 1233, e de S. Domingos, em 1237, que de certa forma condicionaram toda a evolução urbana, uma vez que incentivaram o povoamento de inúmeras ruas.

Neste seguimento, a edificação do último mosteiro permitiu a ocupação de uma zona que não se encontrava urbanizada, preenchida com hortas, propiciando o surgimento de espaços públicos envolventes, que assumiram um papel de elevada importância na vida dos demais habitantes das épocas relativas à Idade Média e Moderna. O aparecimento dos referidos mosteiros permitiu um equilíbrio dos poderes da cidade, uma vez que o Clero regular passava a usufruir de um poder equivalente ao Clero secular.

Da mesma forma, há a referir que o elevado desenvolvimento do burgo possibilitou a construção de oito estalagens, em pontos fulcrais de circulação citadina, a mando de D.

João I. Surgiram também hospitais de acolhimento de doentes e necessitados, sendo que um deles (conhecido como Hospital de Santa Clara) se localizava ao cimo da Rua dos Mercadores, do lado esquerdo, numa parte actualmente ligada à Rua S. João.

Segundo Basto (1961), a construção da Casa – Torre dos Paços do Concelho datou de meados do século XV, originando um edifício alto, em substituição de um outro construído em madeira, no ano de 1350, no cemitério da Catedral, que, por sua vez, tinha ruído. Esta Casa apresentava uma construção em pedra, de aparelho nobre, virada para o Largo da Sé (actual Torre da Sé projectada pelo Arquitecto Fernando Távora). O Pelourinho, enquanto simbologia do poder municipal, encontrava-se no interior da cerca perto da Sé, vindo a ser removido, mais tarde, para a Rua Escura, anteriormente ao ano de 1422, tal como refere Osório (1994).

Por último, e segundo Basto (1934) importa referir que a prisão do Bispo, bem como o Paço Episcopal, se localizavam perto da Sé, sofrendo obras de reabilitação a mando do Bispo D. Luís Pires, no século XV. Finalmente, Freitas (1972) refere a alteração do nome da Rua do Faval para Rua do Paço Episcopal, ou o Paço do Bispo, no ano de 1456.

iv) A sociedade

Em primeiro lugar, convém ter em atenção o facto da composição da sociedade portuense da época não corresponder à da sociedade portuguesa no geral, uma vez que, conforme descrito anteriormente, a nobreza não faz parte integrante da vida do burgo, desde o reinado de D. Dinis até ao de D. Manuel I.

Porém, segundo Carvalho et alii (1996), citando Osório (1994, p. 161), o Clero, bem como demais elementos a ele ligados, habitavam na zona alta do burgo. Para além destes, denotava-se a existência de um elevado conjunto de comerciantes e artesãos. Consta-se, também, que tenham lá habitado judeus, devido à existência da Sinagoga, com diferentes profissões: físicos, ourives, alfaiates, gibiteiros e poucos mercadores.

Relativamente à relação estabelecida entre a estrutura social e a evolução urbana, Oliveira (1973) refere a Carta de Sentença de D. Dinis como tendo constituído um marco de reorganização urbana, por ter definido os rossios enquanto terrenos de serventia pública e, portanto, espaço livre e urbano, bem como pelo reconhecimento do valor do alinhamento e da própria funcionalidade espacial.

Segundo este mesmo autor, um outro importante marco do crescimento urbano traduz-se no reinado de D. João I, através da reorganização do espaço e devido à transferência de judeus da freguesia de Miragaia para a judiaria, por ele criada no Monte do Olival, bem como a inauguração da Rua Nova (actualmente conhecida como Infante D. Henrique) paralela à Ribeira, tratando-se esta, segundo Carvalho et alii, (1996, p. 31) como “(...) primeiro caso de urbanismo planificado no Porto”.

Importa não esquecer, igualmente, que a construção da muralha gótica teve um especial impacto na maneira de encarar o espaço citadino pelos seus habitantes, uma vez que abrangeu a maioria das ruas extra-muros da cerca românica (entre o Morro da Sé e a Muralha Gótica).

Ainda segundo Carvalho (1996, p. 31), importa considerar “(...) o período medieval, compreendido entre o século XII e o século XV, como fase de definição, estruturação e

consolidação de uma estrutura urbana do mesmo tipo, cujas modificações que sofreu foram comandadas pelo crescimento da população e definição de áreas habitacionais”.

Urbanisticamente, a imagem desta cidade assemelhava-se a um cone cortado no vértice, no qual se vislumbravam os edifícios mais vistosos, como é o caso da Sé, da Torre da Prisão do Bispo e, nas suas encostas, vislumbravam-se ruas escuras, repletas de pequenas casas que contrastavam com a torre. Poderá ser esta a origem da toponímia da Rua Escura, uma vez que não se encontrou registo de esta ter tido um nome e por ser, de facto, bastante sombria.

4. ÉPOCA MODERNA – SÉC. XVI, XVII E XVIII

O início desta fase foi marcado pelo reinado de D. Manuel, que possibilitou, conforme referido anteriormente, a abertura da cidade aos nobres, em 1509, acabando por retirar regalias ao poder local.

Foi também nesta época, de acordo com Carvalho et alii (1996, p. 32) que começou "(...) um período de crescente desenvolvimento económico, quer através do comércio com a Europa do Norte, quer com as relações ultramarinas" (consultar anexo, pág. 28).

A este respeito, Sequeira (2010) refere que "Desde muito, o Porto, nascido numa fraga inhóspita, se afirmou pela vocação comercial. Incluído nas antigas redes comerciais dos fenícios e dos cartagineses, consolidou a sua posição com as instalações portuárias construídas pelos romanos, às quais se juntariam as vias terrestres, possibilitando a interacção económica com o território envolvente."

Por volta de 1518 a cidade portuense inicia um processo de expansão para outras áreas, localizadas fora do Morro da Pena Ventosa, deixando este de ser, segundo a mesma autora, o único pólo de atracção.

Apesar do carácter contínuo da construção de boas casas em alguns locais do Morro da Sé, nos séculos XVI e XVII, denota-se uma progressiva procura, por parte dos habitantes, de novos locais de habitação, culminando numa polarização da Ribeira.

Paralelo a isto, mantém-se o mercado da Sé, juntamente com a instalação de pesos e medidas na Rua Escura, mantendo, assim, um certo tráfico de indivíduos e de mercadorias.

i) As principais acções urbanas

O ano de 1521 marcou a cidade portuense em dois aspectos: um, encontra-se relacionado com a edificação da Rua de Santa Catarina das Flores; um outro, consequência deste primeiro uma vez que a emergência desta Rua veio retirar importância, em termos de tráfego e circulação de produtos, ao eixo dos Mercadores/Bainharia.

Segundo a perspectiva de Oliveira (1973), o surgimento desta rua provocou algumas repercussões em termos urbanísticos, uma vez que foi necessário canalizar um troço do Rio da Vila, originando a Rua dos Canos, que se estendia desde o Souto até ao Largo de S. Bento. Contrariamente, foi reabilitada a Rua das Congostas, que, para além de promover o tráfego para a Ribeira, facilitou o seu povoamento.

Neste seguimento, foi também inaugurada a Rua da Ponte Nova que promoveu a ligação a Rua da Bainharia à Rua das Flores. Ao longo desta última rua foram construídas casas nobres com finalidades de comércio e habitação, com um carácter aristocrático do Porto.

Ao longo do século XVI, foram também edificados novos açougues nesta mesma cidade que promoveram o aumento do consumo de carne pela população citadina. Estes localizavam-se no topo do Largo do Colégio, no qual terminavam a Rua Nossa Senhora de Agosto (anteriormente conhecida como Rua das Tendas) e a Rua do Paço Episcopal, concedendo a este local a designação de Largo do Açougue Real.

De acordo com Carvalho (1996), citando Martins (1986), em 1573 foi edificado o Colégio de S. Lourenço que provocou diversas alterações urbanas na área na qual se localizava, tais como: demolição de casas na Rua das Aldas, alterações no alinhamento da Rua Francisca, criação do Terreiro e rebaixamento do mesmo (actualmente é possível verificar um desnivelamento ao nível das casas que se encontram num grau mais elevado, sendo este colmatado por escadarias), por último, foi introduzida neste local a definição de uma praça de formato quadrangular, que por sua vez, transportava

um grande efeito cenográfico marcado pela fachada monumental da Igreja que fez com que este espaço se tornasse num sítio de encontros e de lazer.

Terá sido nos finais do século XVI, que o bispo D. Frei Marcos de Lisboa ordenou que fosse construído um aljube com torre próximo da Sé (Alves, 1988-90).

Uma das obras que terá produzido maiores remodelações urbanísticas na altura, terá sido a reabilitação da Capela-Mor da Sé. Isto é, a capela foi aumentada possibilitando um arruamento na sua parte traseira, que acabou por destruir a cabeceira românica da Sé, através do surgimento de capelas escalonadas e de charolas dotadas de capelas radiais. Estes feitos tiveram a autoria do Bispo D. Frei Gonçalo de Moraes (Costa (1789).

ii) Sociedade

A partir do ano de 1583, a cidade portuense, que anteriormente era dotada exclusivamente de uma única freguesia, a Sé, passou a beneficiar de mais três, respectivamente: S. Nicolau, Nossa Senhora da Vitória e São João de Belmonte e, como refere Carvalho (1996) citando Silva (1988, p. 81 e 84) “(...) começando a da Sé tinha na catedral, e tendo como limites a Rua Chã, Rua das Flores, Praça de S. Domingos e Terreiro de S. Bento”.

Os indivíduos pertencentes a esta freguesia residiam, maioritariamente, na Rua das Flores, na Rua Chã, na Rua Cimo de Vila e na Rua das Congostas, bem como na Rua Escura, Rua da Bainharia e Rua dos Mercadores.

Importa também clarificar, no presente sub-ponto, o facto de no século XVII a cidade ter sofrido um desenvolvimento ao nível dos ofícios mecânicos, nomeadamente no respeitante ao ofício de sapateiro, situando-se estes, maioritariamente, na Rua do Souto e na Rua dos Pelames. O tanoeiro foi também um ofício muito disputado na época que, pelo aumento do comércio do vinho, se localizavam essencialmente na Rua dos Mercadores e na Pena Ventosa.

iii) A renovação urbanística

Segundo Carvalho et alii (1998) a situação de paz entre Portugal e Espanha possibilitou o desenvolvimento arquitectónico da cidade nos finais do século XVII. Esta actividade reflectiu-se ao nível da criação de obras pública, tais como fontes e chafarizes, remodelações de edifícios (como é o caso do Aljube Eclesiástico) e calçadas, da responsabilidade da Câmara.

No ano de 1687, por influências europeias, conforme refere Mandroux (1987), surgiu a ideia de se criar, junto da Ponte Nova, uma praça rectangular. Este projecto teve a autoria de Domingos Lopes, consistindo no surgimento de um espaço de formato rectangular, com cerca de 100 metros de comprimento e cerca de 50 metros de largura, cujo eixo maior era fortalecido através da composição simétrica de duas fontes contornadas por portas.

Por sua vez, há a referir que locais, como portas de conventos, na Ponte de São Domingos, dotados de lojas e boticas junto à Sé e aos Paços do Concelho, eram preferidos pelos portuenses como áreas de liberdade e de posse comunitária, na época moderna.

Ao nível habitacional não foram feitas importantes alterações, para além de formações de aberturas, gradeamentos de sacadas, substituições de materiais, transformações de linguagens de elementos arquitectónicos, bem como acrescentos de um ou dois pisos.

No que concerne às técnicas de construção, utilizadas na época, denota-se um maior emprego da pedra, que é conjugada com a continuação do uso do tabique, técnica denominada por fasquio e que, segundo Oliveira e Galhano (1958), foram utilizados na progressiva substituição das velhas casas medievais, ao longo dos séculos XVII, XVIII e XIX. No fim deste período, as fachadas passaram a ser revestidas de azulejos, conferindo um aspecto diferente à cidade. Foram também criadas varandas de balaústres e de suportes de madeira e/ou em ferro forjado, de desenho sóbrio. Segundo Silva (1994, p. 272) “(...) no início do século XVII não abundavam casas de grande altura. Nenhuma atingia os quatro andares e só cinco tinham três sobrados.”

É de salientar a execução de uma obra arquitectónica da altura, o Paço Episcopal, que introduziu uma nova linguagem, através da sua fachada “à maneira barroca”. As suas obras tiveram início no ano de 1724 e prolongaram-se até 1738, pressupondo duas fases diferentes.

Todo este período foi marcado, essencialmente, na sua fase final, pelo grau da monumentalidade em torno de edifícios isolados, valorizando, cada qual, através de arranjos decorativos utilizado nas fachadas e modificações interiores com características barrocas.

iv) Acções dos Almadas e outras intervenções urbanísticas

Neste tempo ocorreram grandiosos feitos urbanos, levados a cabo pelos “Almada”, isto é, por João de Almada e Melo, Governador de Armas do Porto (entre 1757 e 1786), e o seu filho, Francisco de Almada e Mendonça (que sucedeu ao pai em 1786).

Alves (1988-90) menciona a estes respeito que, devido ao terramoto de 1755, o poder central serviu-se das suas repercussões de forma a renovar o urbanismo da época. Com efeito, o motim popular de 1757, contra o monopólio da Companhia Geral de Agricultura das Vinhas do Alto Douro, serviu de pretexto para introduzir, na administração da cidade, alguém da confiança do Marquês de Pombal, neste caso, o seu primo João de Almada. Importa contudo não esquecer que a freguesia da Sé não sofreu graves danos com o terramoto.

Segundo França (1994), as actividades urbanísticas consistiram na criação da Junta das Obras Públicas, em 1763, que tinha a função de elaborar planos e realizar obras na cidade, financiadas por um imposto pago pela Companhia de Agricultura e Vinha do Alto Douro até ao ano de 1806.

Por sua vez, Alves (1988-90) refere que esta Junta foi criada por João de Almada devido à preocupação governamental em disciplinar a construção extra muros. As outras razões, por ele apontadas na carta enviada a D. José, consistem no aumento do comércio, nomeadamente das exportações de vinho do Porto, da população, o surgimento de novos bairros, a falta de planificação de novas ruas, bem como o traçado incoerente das ruas e das praças.

Dadas as preocupações de João de Almada, em meados do século XVIII, relativamente à cidade portuense, para que os seus objectivos fossem cumpridos, consegue a aprovação, em 1784, do Plano de Melhoramentos. Segundo França (1994), este plano previa uma “Vasta empresa de regularização do velho burgo medieval e do seu conveniente engrandecimento (...) com demolições que tornaram possíveis traçados desejados já em 1760”.

Deste modo, autores como Alves (1988) e Ferreira (1965) debruçaram-se sobre este assunto, chegando à conclusão que todos os feitos da família Almada, a nível do urbanismo portuense, requeriam uma planificação prévia de qualquer tipo de obra a executar, de forma a incluir o plano de actividades/acção a realizar, bem como as soluções possíveis para os problemas apresentados por esse mesmo plano. O resultado final destas intervenções traduziu-se na criação de infra-estruturas essenciais à perspectivação do Porto enquanto cidade mais limpa e saudável. Para tal, implantaram-se sistemas de saneamento, criaram-se fontes, chafarizes, passeios para peões, entre outros. Meireles (1982) refere que no último terço do século XVIII surgiram as primeiras plantas de construção e de rectificação de ruas e de fachadas. Costa (1789, p.53), por sua vez, refere que “(...) a limpeza das ruas do Porto e asseio é singular, porque além de se ocuparem diariamente de vinte até trinta homens em lhes extrair imundices, são todas lageadas de pedra comprida, larga e lisa (os camaristas actuais resolveram que daqui em diante se ladrilhassem todas as ruas com seixos a quem chamam “burgos”. Que tal o ladrilho de pedras largas e compridas seja muito mais formoso e útil que o dos seixos. A razão deste novo ladrilho, dizem, que é para correrem por ele a galope todas as cavalgadas, sem perigo de tropeçarem)”.

Desta forma, é possível subentender que a nova arquitectura possui um carácter pragmático, uma vez que as suas edificações possuem traçados geométricos, guiadas pela ideia do conjunto arquitectónico, sendo, por isso, realizadas em projectos definidores de conjuntos de edifícios de rendimento, com lojas no rés – do – chão. Costa (1789, p. 56) salienta, ainda, que “(...) as casas ordinariamente são de três andares, muitas de quatro e algumas de cinco, além das sobrecozinhas e lojas subterrâneas. A sua fábrica é toda de pedra e cal: os portais, janelas, cunhais e balcões são de cantaria fina e bem lavrada, pois há muita pedra de que abundam os arrabaldes e subúrbios desta cidade. Quási todas as casas, principalmente as modernas, têm os seus quattros interiores ilustrados com altas e grandes clarabóias, que lhes comunicam tanta luz quanto poderiam receber se faceassem com a rua; os portais são altamente elevados e à sua proporção as janelas ornadas de grandes e cristalinas vidraças; pelo exterior tem largos balcões ou sacadas com parapeitos de ferro, lavrado em grades, que se rematam com pirâmides douradas.”

Conclui-se ainda, que as acções dos Almada tornaram propício o surgimento de um novo conceito de urbanismo, como um todo, no qual se inserem as demais partes, cada qual com importância contextual própria. A partir desta altura, passou-se a privilegiar o conjunto urbano, em detrimento do edifício visualizado enquanto uma peça escultural.

v) Aspectos sociais da acção urbana

Através dos contributos teóricos de Leça (1957) verifica-se que, ao longo do século XIX, figuras como Alexandre Herculano, Almeida Garret e Camilo Castelo Branco residiram na cidade do Porto, nomeadamente na Vila dos Gatos (actualmente designada por Travessa de S. Sebastião, que entronca na Rua Escura e que dá seguimento à Rua de Penaventosa), no Colégio de S. Lourenço (ou dos Grilos) e na Rua dos Pelames.

Carvalho et alii (1998), citando Guimarães (1954, p. 214), refere que este século agravou a degradação progressiva da zona portuense, habitada provisoriamente por intelectuais que viam nela a essência do romantismo, sendo a Rua da Bainharia a mais procurada por todos.

O urbanismo do século XIX, como refere França (1994), apresenta um carácter mais simplista que o do século anterior, possível de identificar essencialmente nas fachadas das casas. Estas passaram a utilizar sistematicamente o azulejo enquanto parte da estrutura arquitectónica, de forma a animar as fachadas dos prédios com desenho passivo e pobre.

Uma outra característica prende-se com o uso, também nas fachadas, de combinações diferentes de janelas, de óculos, bem como de varandas, nas quais predomina maioritariamente o uso de ferro, tal como salienta D'Aurora (1967).

Como já referido, as casas burguesas características desta cidade caracterizam-se por serem altas e estreitas, utilizando-se os andares superiores para habitação e os do rés-do-chão para lojas/armazéns e/ou oficinas.

Porém, importa não esquecer que, ao longo deste mesmo século, estas casas perderam o sentido funcional, isto é, assistiu-se a uma separação entre a habitação e a loja, que, tal como refere Oliveira e Galhano (1958), passou-se a utilizar todos os andares das casas somente para habitação.

Serèn e Pereira (1994) debruçaram-se sobre este tema, salientando que esta dissociação entre casa e local de trabalho aparece ligada ao surgimento de novas concepções de público e de privado. Isto é, segundo a concepção burguesa a família não se deve misturar com o trabalho. Desta forma, surgem as “chalés” e as mansões edificadas em zonas periféricas à cidade do Porto, enquanto novos tipos de organização familiar, desvinculadas do local de trabalho.

Pardilhó (1926) considera ainda que, apesar destas novas divisões feitas essencialmente ao nível burguês e alargando a cidade do Porto às suas áreas periféricas, no seio da cidade predominavam ainda as relações entre a vida doméstica e o trabalho. Estas zonas foram alvo de elevados movimentos migratórios campo – cidade, que originaram uma sobreocupação habitacional e que, por sua vez, desencadeou um desenvolvimento acentuado de deficientes condições de salubridade, essencialmente no Morro da Sé, na Ribeira e no Barredo.

A esse propósito Carvalho et alii (1996, p. 51) realçam que: “A sobrelotação da população num espaço exíguo, como o bairro da Sé, e as fracas condições económicas de quem ali procurava abrigo, levaram à expansão do fenómeno das ilhas e de outras formas de locação, numa progressiva apropriação do solo urbano por parte da burguesia possidente”.

No início da industrialização a habitação operária designava-se por “ilha”, alojamento muito precário, mas que permitia a fixação, a baixo custo, das rendas. Estas “ilhas” eram a única alternativa para uma nova classe operária, cujo poder de compra era muito baixo, dada a prática corrente de baixos salários no início da industrialização – princípio do século XX. Segundo Serèn e Pereira (1994, p. 396), as ilhas constituem “(...) grupos de casas, separadas na sua maior extensão por um estreito corredor ao ar livre. Em algumas, estes grupos são múltiplos com várias dependências, de ordinário sujeitas à irregular configuração do terreno em que assentam; noutros casos, um dos lados do corredor é um muro que a separa de outra casa ou ilha”.

Nesta época surgem, também, as chamadas colmeias, ou ilhas em altura, traduzindo-se em divisões de prédios de forma a alojar elevados números de famílias, tendo a sua origem nas ínsulas romanas.

Por último, importa também mencionar a existência das “Casas da Malta”, as quais são definidas por Søren e Pereira (1994) enquanto tipologia habitacional predominante no Bairro da Sé, que revelam uma nova faceta da habitação popular portuense, assim como da atracção provocada pelo mercado de trabalho urbano. Importa também não esquecer o surgimento dos albergues nocturnos, em 1882, resultantes do aumento do número de mendigos, bem como de desempregados, consistindo em camaratas de elevada dimensão e que se destinavam a dar abrigo, por algumas noites, aos mais necessitados, a quem também era servida uma sopa.

vi) Acções urbanas: públicas e privadas

▪ **Acções Públicas – Proposta de alinhamento de ruas**

Através dos contributos de Frei Ignácio de San Carlos, analisados na obra de Serèn e Pereira (1994, p. 461), é possível edificar uma percepção acerca da cidade portuense nos inícios do século XIX. Estes revelam que

“(…) era uma cidade suja, de ruas sem bueiros, mal iluminada por candeeiros de óleo de purgueira. Casas caiadas de novo eram muito raras. As paredes apodreciam, sujavam-se. No bonito e moderno Largo de S. Roque, fazia-se a feira das linhas, dos panos e dos cobertores, despejando-se no rio os desperdícios. Muitas das casas nobres da Rua das Flores davam para a montureira do rio da Vila. Os interiores das casas eram frios e húmidos, sem tapetes, mas com tapeçarias nas paredes, à moda antiga. Nos palheiros da Sé, alugados pelo Bispo, térreos ou com 1º andar, a lareira era o lugar principal: nela se secava a roupa, o carvão e a lenha, estava a tulha da água e a arca do pão, tigelas de barro, colheres de pau, o alguidar para tomar banho e lavar a roupa”.

Desta forma, urge a necessidade de salubrizar esta zona, através da execução de trabalhos de rectificação, de regularização e de pavimentação dos traçados pré-existent, de forma a criarem-se infra-estruturas de abastecimento de água, saneamento e iluminação, tal como refere Oliveira (1973). Assim, o ano de 1851 é marcado pela criação da iluminação a gás e, posteriormente, em 1886, surge a luz eléctrica. Neste seguimento, importa clarificar o facto de o Terreiro da Sé ter sido também alvo de diversas remodelações, pois, apesar de todos os projectos edificados, que visavam essencialmente algumas demolições de forma a “clarear” a área junto à Catedral, apenas se realizaram acções de alargamento e de alinhamento, tal como frisa Oliveira (1973). No século XX são levadas avante estratégias camarárias de destruição de zonas insalubres de forma a melhorar o sistema viário que, por sua vez, provocaram o desalojamento populacional nos locais mais antigos do burgo.

Carvalho et alii (1996, p. 62), referindo-se a uma exposição realizada em 1984 na Casa do Infante, intitulada de “O Porto Antigo – Projectos para a Cidade (Séc.XVIII a XX)” permite subentender que, através deste modelo urbanizador, a Câmara Municipal do

Porto tencionou promover o Bairro da Sé, assim como outras zonas menos favorecidas da cidade, de forma a realizar um “arranjo construído” das mesmas. Assim, em 1838, profere um Edital que decide a demolição de todas as obras não licenciadas, recaindo as despesas sobre os seus proprietários, com o intuito a aumentar o número de pedidos de licenciamento.

▪ **Acções privadas – licenciamento de obras**

Todos os pedidos de licenciamento de obras são possíveis de identificar nos Livros de Plantas de Casas, reflectindo a assunção de um modelo inovador de vocabulário arquitectónico, apesar de assentar num mesmo tipo de composição bem como de elementos formais. Apesar disto, estes pedidos reflectem um padrão base, que igualiza as diferentes intervenções executadas ao longo do século XIX.

Relativamente à freguesia da Sé, são possíveis de identificar então cerca de 625 pedidos. Nestes, é passível encontrar aspectos significativos relativos à ligação estabelecida entre as ruas. Caso concreto da Rua da Bainharia que revela uma maior vitalidade restauradora, visto ser uma rua de elevado comprimento e de grande densidade construtiva, tendo continuidade na Rua dos Mercadores, bem como na Rua Escura. Porém, é possível verificar nestes mesmos projectos a inexistência da Travessa de Santana e do Largo da Pena Ventosa. Importa salientar, conforme refere Carvalho et alii (1996, p. 66) que “(...) embora haja pedidos de construção a maior parte é para arranjos, reparações, modificações de abertura, rasgamento de portas e acrescento de andares”.

5. ACTUALIDADE – SÉC. XX

i) Projectos para a cidade e Morro da Sé

Contextualizar a implementação de projectos para a cidade e, de uma forma especial, contemplando a área do Morro da Sé, remete-nos, necessariamente, para a localização do Porto, considerando o rio Douro como via de comunicação privilegiada, com o eixo Norte-Sul, encontrando aqui o seu ponto natural de cruzamento, sendo, por isso, necessário vencê-lo. Assim a população inicial estendeu-se na encosta das areias do rio até ao morro da Penaventosa onde se localiza a Sé.

A área ribeirinha do Porto teve um enorme desenvolvimento comercial e residencial, na Idade Média, enquanto local privilegiado de trocas, "facto confirmado pela abundância de portas que a muralha fernandina aí apresentava e pela existência e importância da Praça da Ribeira" (Estudo de Renovação Urbana do Barredo, 1969: 5).

Por sua vez, com a construção da ponte Pênsil (1843) e substituição pela ponte de D. Luís I, ocorreram alterações significativas da parte mais antiga da cidade dado que a ponte, devido à cota alta, fez com que o trânsito Norte-Sul fosse desviado para o interior da cidade, onde o comércio floresceu, com a abertura da Av. dos Aliados e acrescido pela criação da estação de S. Bento, no início do séc. XX. Acresce, a esta perda de importância da parte antiga, a criação do porto de Leixões, a partir de 1908 e a perda de movimento no Cais da Ribeira e, como tal, a vida comercial envolvente.

Estas, entre outras mais alterações estruturais da cidade, tiveram enormes reflexos negativos na zona do Barredo, com o abandono crescente da sua população originária e substituído por outra de nível sócio-económico mais baixo, proveniente do êxodo rural, aumentando, assim, os problemas não só demográficos, como a todos os níveis.

Compreender-se-á, pois, os estudos que vão surgir, com objectivos de renovar parcialmente esta zona histórica e dos quais se destaca um primeiro, intitulado "Estudo de arranjo e salubridade da Zona do Barredo, Ribeira e escadas dos Guindais", em 1949.

O primeiro estudo realizado para renovar parcialmente esta zona histórica, teve origem em 1949 e intitulava-se "Estudo de arranjo e salubridade da Zona do Barredo, Ribeira e escadas dos Guindais". A filosofia presente nestes estudos convergia para um mesmo objectivo e que se traduzia por um contínuo renovamento, constante inovação e global intervenção, em termos das diversificadas vertentes físicas, sociais, económicas e humanas. Nesta última proposta, denota-se uma mudança de atitude e de princípios seguindo-se uma filosofia de "conservação activa", fundamentada na Carta de Veneza, passando-se dos monumentos aos conjuntos (a população, a actividade e o quadro construído).

Reportando-nos aos projectos para a cidade e, de uma forma especial, mais directamente contemplando o “ Morro da Sé”, contextualizamos a globalidade de propostas que visaram a renovação do chamado Centro Histórico no séc. XX, mais propriamente entre a primeira década e os anos sessenta (consultar anexo, pág. 41).

A marginalização, a que esta parte da cidade foi sendo remetida, pela deslocação das atenções e investimentos para a abertura de novas áreas urbanas mais condizentes, com referências urbanísticas da modernidade e mais aptas a responder ao prestígio e funcionalidade que eram exigidas pela afirmação de novos grupos sociais e suas actividades económicas, criou condições para que fosse sempre olhada como uma área na qual importaria intervir, no sentido da sua adaptabilidade aos novos padrões urbanos.

Tendo sofrido sucessivas modificações e adaptações ao longo dos tempos, nela se verificou, durante o século XIX, um conjunto de transformações que a conduziu a um estado de sobreocupação humana, de desintegração social e de degradação física das habitações e dos espaços públicos. Esta situação manteve-se e acentuou-se até à década de 1970.

Fácil será de se constatar que as teorias e propostas urbanísticas das décadas de 1940 a 1960 propunham a demolição radical das áreas mais degradadas. Na verdade, há a registar a materialização dessas propostas, caso do ocorrido com o velho casario defronte da Sé que, em 1939-40, foi destruído para alargamento do Terreiro da Sé e com a abertura da chamada "Avenida da Ponte" (nos anos 50), que esventrou o Morro de

Cividade, destruindo o antigo Largo do Corpo da Guarda, bem como alguns trechos do Barredo e de Miragaia.

No que diz respeito, mais estritamente, às zonas ligadas à formação histórica da cidade, nomeadamente as que se encontram dentro do perímetro definido pela Muralha Gótica, ficaram por realizar muitas das intervenções que foram gizadas, sendo assim possível continuarmos a dispor, hoje, grande parte desse património urbano e arquitectónico.

Mesmo assim, o rasgamento da Avenida da Ponte e as demolições realizadas junto à Sé introduziram uma forte mudança urbana que se caracterizou até aos nossos dias como uma fractura, à qual não foi dado seguimento através de projectos urbanos que visassem o reordenamento espacial de toda a área atingida.

Na década de 1960, sob a orientação do arquitecto Fernando Távora, constituiu-se um grupo de trabalho, cujas conclusões foram publicadas em forma de relatório, em 1969, elaborado segundo os princípios da Carta de Veneza, com propostas que visavam a renovação urbana da área Ribeira/Barredo. Este estudo foi posteriormente utilizado como base de trabalho do CRUARB (M. e Castro, 1991: 35-46).

Desta forma e segundo M. e Castro, “A obra de recuperação, nas décadas seguintes, alicerçou-se numa filosofia de contínuo renovamento, com uma constante inovação, uma intervenção globalizante, em que as múltiplas vertentes físicas, sociais, económicas e humanas seriam contempladas e devidamente solucionadas”.

ii) As demolições de 1940 e a abertura da Avenida da Ponte em 1950

Segundo Carvalho et alii (1998), durante o século XX, nos fins dos anos trinta, a Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais interveio com demolições e com as naturais alterações do contexto da área, o que originou o desaparecimento das ruas do Paço Episcopal, de N. S. de Agosto (das Tendas), das escadas da Rainha e grande parte da rua de Vandoma. Segundo a autora “Iniciou-se, assim, um conjunto de transformações que alteraram substancialmente a fisionomia construída do morro da Sé, sem que as mesmas correspondessem a um projecto integrado de renovação urbana e sem um acompanhamento de acções arqueológicas e de registo do que foi demolido” (1996: 94).

Nos anos cinquenta, regista-se a demolição dos quarteirões que foram atingidos pela abertura da Avenida da Ponte (consultar anexo, pág. 59), cujas obras deixaram marcas muito profundas devido aos rasgos, demolições e cortes no terreno, deixando a claro as dificuldades da morfologia natural quanto a uma solução traçada contra as suas características. As obras em questão são testemunho, ainda hoje presente, de não ter havido um projecto global de renovação fundamentado num devido e ajustado Plano de reformulação do centro da cidade.

Na verdade, questiona-se o processo seguido na sequência da elaboração de algumas propostas no sentido de soluções integradas, mas que se quedaram por um fracasso, sem ajustados projectos e, como tal, reveladores de incapacidade de planear e executar de forma concertada. Ressalve-se, neste contexto, as propostas de Gaudêncio, Parker e Muzio com intenções válidas de a cidade poder vir a ter os seus espaços renovados de acordo com uma vontade que deveria conter uma unidade interna sem a qual não é possível levar por diante qualquer proposta que seja.

A título conclusivo, a mesma estudiosa refere que “As demolições realizadas e a Avenida da Ponte deixaram para a cidade de hoje um ajuste de contas não saldadas, constituindo uma herança que contemporaneamente deveria ser assumida e resolvida” (1996: 94).

iii) Propostas para a Avenida da Ponte após as demolições

No respeitante à Avenida da Ponte, é dada continuidade às propostas da rua-ponte (consultar anexo, pág. 68) sobre as Ruas de Mouzinho da Silveira e na das Flores, embora com acertos necessários, caso de melhoria técnica, com melhor enquadramento urbano face à relação a condizer com um edifício de grandes dimensões que, sob a forma Z, tinha como objectivo recuperar alguns dos alinhamentos de construções a desaparecer, reforçando, assim, a importância da Avenida da Ponte como marco visível da entrada no centro da cidade.

Porém, o edifício em questão não se enquadra minimamente com a imagem da sua envolvente urbana, ao passo que o traçado dos esboços na proposta do plano acentua as articulações funcionais de circulação que se consideram dever ser resolvidas, caso dos espaços de circulação nas vias e envolventes ao futuro edifício, pontos de entrada e de atravessamento.

De acrescentar, que o hiato de tempo que medeia estas intervenções, revelava uma deslocação de valores do "fazer cidade" e óbvia secundarização da Arquitectura, enquanto elemento definidor de linguagens compositivas do todo urbano.

Em termos de marcos mais significativos, reportamo-nos a 1915, altura em que o arquitecto inglês Barry Parker, a convite da Câmara, assume a responsabilidade do projecto da Avenida dos Aliados sendo solicitado, também, para o projecto da zona envolvente da Sé e sua ligação à Praça Almeida Garrett.

O plano sugere a construção de uma avenida entre S. Bento e o Largo do Corpo da Guarda, dando continuidade ao proposto para a Avenida dos Aliados, pautado por itens aferidos à regularidade formal, simetria e linearidade dos traçados. Um projecto mais direccionado para a criação de um centro cívico e comercial que, propriamente, para a resolução funcional de um problema de circulação, propõe “uma larga alameda ajardinada, ladeada de edifícios comerciais cujo rés-do-chão é composto por galerias cobertas” (AA. VV., 2001. p.41). No caso concreto da Sé, proposta para a demolição de quase todos os edifícios que a envolviam, embora fossem abandonados a curto prazo.

Neste itinerário cronológico, um novo projecto é discutido, em 1920, em reunião de Câmara, com a ligação da ponte à Praça de Almeida Garrett, a ser feita de forma idêntica à proposta em 1913 e a ligação à Sé de forma directa, referenciada à sua fachada lateral, com a rotunda a manter-se e as ligações à Batalha a serem canalizadas pelas ruas Chã e Saraiva de Carvalho evitando, assim, custos e demolições.

Em 1929, o engenheiro António Bonfim Barreiros apresenta uma variante da proposta anterior propondo o nivelamento de toda a Praça de Almeida Garrett e obrigando a aumentar a inclinação da Rua Mouzinho da Silveira e da nova avenida. Passados três anos, em 1932, o engenheiro Ezequiel de Campos defende a possibilidade da introdução da vida moderna na cidade antiga, adaptando-a, sem que as demolições sejam um recurso obrigatório, recomendando uma intervenção criteriosa, selectiva e reconhecendo particular valor histórico ou artístico “(...) às igrejas e algum raro edifício respeitável” (AA. VV., 2001. p. 41).

Ezequiel de Campos sugere a abertura da avenida de ligação à Praça de Almeida Garrett a eixo com a parede lateral da Sé, com a execução de demolições em redor do monumento, isolando-o. Por sua vez, a ligação da ponte à Batalha, Praça Almeida Garrett ou cota baixa são articuladas por uma rotunda junto à Sé e a ligação da nova entrada na cidade à cota baixa e à Praça da Ribeira deveria passar pelo alargamento e requalificação das ruas dos Mercadores e Bainharia.

Dando continuidade a novas propostas, em 1939 cabe ao arquitecto italiano Marcello Piacentini a tarefa de consultor urbanístico do Plano Geral de Urbanização, considerando como prioritária a ligação entre a ponte e o centro e propondo três variações sobre uma mesma base. A estrutura fixa das três hipóteses correspondia à definição de uma praça circular à saída da ponte, da qual partiam três vias radiais para ligação ao centro. A via poente serviria o tráfego mais directo para o centro, passando sob pequena ponte que manteria a Sé ligada à zona este da cidade; a via nascente ligaria ao quadrante da cidade respectivo e também à Estação de S. Bento e a via central ligaria directamente a ponte ao Largo da Cividade.

Segundo o arquitecto, a preferência por uma das alternativas seria esclarecida por opções entre “(...) tráfego ou estética, economia ou grandiosidade, singeleza ou monumentalidade” sobre a “simetria conveniente e um ambiente moderno monumental” (AA. VV., 2001. p.43).

A estrutura - base da proposta admite três variações. A solução A perpassava pela via poente, como uma avenida com quebra de direcção a partir da ampla praça triangular definida por edifícios, na zona das ruas Escura e do Souto com a nova direcção, a passar em viaduto sobre as ruas Mouzinho da Silveira e das Flores; a solução B, redefinia a forma da praça, contemplando-a com um triângulo mais alongado e oferecendo por três vias em torno de um triângulo central ajardinado e, finalmente, a C com a proposta da ligação entre Mouzinho da Silveira e a ponte fosse processada por túnel.

Há a referir, ainda, uma quarta proposta com a ligação directa da Sé ao novo edifício da Câmara Municipal, embora esta hipótese obrigasse à demolição do quarteirão das Cardosas para construir quatro edifícios-torre por entre os quais passaria a nova avenida. Nenhuma das propostas seria adoptada, tornando inconsequente em termos práticos o trabalho de Piacentini.

Em 1940 é a vez de um arquitecto e urbanista italiano, Giovanni Muzio, para orientar o Gabinete de Estudos do Plano Geral de Urbanização da Câmara do Porto, dirigido desde Junho de 1939 pelo Engenheiro Almeida Garrett. Até 1942 desenvolve-se um ciclo intenso de propostas e contra-propostas entre Itália e o Porto, entre Almeida Garrett e Giovanni Muzio, sendo interessante perceber os conceitos de intervenção, na cidade, defendidos dos dois lados. A colaboração do arquitecto italiano inicia-se quando recebe um relatório propondo duas soluções para a ligação da cidade à ponte e a sul: uma ligando aos Lóios e a Mouzinho da Silveira, por túnel; a outra, ligando a Sé e a praça através de passagem superior que perfura o edifício das Cardosas.

Muzio contrapõe a extensão da Avenida Vimara Peres até ao Largo do Cívico, espaço que definiria com um novo edifício público monumental. A ligação do centro à ponte cumprir-se-ia por viaduto, a partir da sua entrada na cidade. Propunha ainda o alargamento e requalificação das ruas Chã e do Loureiro. Procurando evitar

estrangulamentos junto à Estação de S. Bento, o Gabinete de Estudos propõe um arranque em túnel sob o morro do Corpo da Guarda que liga depois a meio do edifício das Cardosas passando, superiormente, sobre Mouzinho da Silveira e a Rua das Flores.

Nova sugestão segue para Itália, ampliando então a ligação da ponte ao Largo da Cividade, através duma avenida que alargava de sul para norte. No Largo da Cividade projecta-se uma praça quadrangular, com o perímetro definido por arcos, reforçando a monumentalidade das suas dimensões. A meio de dois dos lados dessa praça saíam as ligações para nascente e poente. Esta última ligava-se à nova avenida na praça redonda proposta para a frente da fachada lateral da Sé. A ligação à Avenida dos Aliados far-se-ia atravessando pelo centro o quarteirão das Cardosas.

Muzio defende que não deveria estar associada directamente à nova zona comercial e de negócios da cidade, reenviando uma nova proposta onde se redefine a Avenida Vímara Peres e uma única praça com ligação feita por viaduto até ao Largo dos Lóios.

Muzio prepara os seus últimos estudos sobre a zona, defendendo que a praça monumental da Cividade deveria ter o acesso principal a eixo a partir da Avenida Vimara Peres através de duas torres associadas a edifícios públicos, perfeitamente visíveis da ponte.

Ao mesmo tempo, um estudo do arquitecto Arménio Losa vai ser ponto de referência para a maioria das demolições que avançam no início da década de 40, apostando em libertar construções do Terreiro da Sé para estudos e investigações de vestígios históricos.

Outros estudos vão surgindo para a zona, com a colaboração de diferentes arquitectos que trabalharam com o Gabinete Camarário até que, devido à acumulação de propostas sem consequências práticas durante meio século, levam a que a Câmara convide o Engenheiro António Bonfim Barreiros a esboçar uma nova proposta de traçado, o que este faz, em 1946 após compilar criticamente um historial das soluções propostas para a avenida desde o século XIX.

Da proposta fazem parte duas premissas fundamentais: a importância dos problemas relacionados com automóveis – a circulação viária e o estacionamento – e a necessidade de reduzir expropriações e demolições ao mínimo para não agravar a crise de habitação vivida então. O anteprojecto resultante da sujeição da proposta de Bonfim Barreiros a algumas deliberações camarárias traduz-se, em 1950, no desenho de uma avenida com 25 metros de largura e uma estação de camionagem na Cividade.

No entanto, enquanto os estudos para a revisão do projecto se desenvolvem, as expropriações, demolições e movimentos de terra já decorriam desde 1947. Será assim que, em 1954, abre ao público uma faixa de circulação provisória da Avenida da Ponte, seguindo essencialmente a proposta de António Bonfim Barreiros.

▪ **A Avenida da Ponte entre 1950 e 2005**

A falta de um projecto específico e resolução de remates com a envolvente, fez com que a abertura da Avenida da Ponte levantasse um problema que continuou, durante mais de meio século, a ser motivo de novas propostas para o resolver.

De referir, antes de mais, a elaboração dum primeiro estudo com objectivos bem claros de o resolver, sendo da autoria do arquitecto Fernando Távora (2002), em 1955, enquanto colaborador da Câmara Municipal do Porto e que, conhecedor das propostas que antecederam a sua, refere em relação aos projectos anteriores que “(...) alguns (...) cortavam a meio a Avenida e sugeriam a construção de volumes inacreditáveis, horríveis” (Távora, 2002, pp.54-57).

Em termos gerais, o seu projecto obedece a linhas muito precisas, com a manutenção da largura total da avenida, tentando suavizar a ferida aberta com espaços ajardinados e arborizados nas duas margens, e com a clarificação de um filtro na relação com a escarpa e as construções a poente. Igualmente, a marcação, a nascente, de um passeio largo ligando a avenida à Estação de S. Bento e, a poente, um passeio a servir também as ligações para peões, por entre as árvores. O próprio arquitecto refere, a propósito, que “(...) diferentemente dos projectos de Muzio e Piacentini, baseados numa sucessão de praças, não altero significativamente o eixo viário em direcção à Avenida dos Aliados” (Távora, 2002, pp. 54-57).

Os edifícios propostos para a extensão central da avenida são quatro e estão estrategicamente localizados. Por sua vez, na parte inferior, um a servir para rematar a frente construída da Rua do Loureiro e um outro, com o mesmo fim, no gaveto da Rua Mouzinho da Silveira, servindo de rótula à sua ligação com a avenida. Quanto à parte superior, a sugestão de um edifício a avançar ligeiramente sobre a avenida, elevado do solo por pilares, para rematar a Rua Chã. Finalmente, do outro lado da avenida, propõe um volume paralelepípedo levantado sobre um muro e também vazado no piso térreo, que corresponderia ao Museu Municipal e Gabinete da História da Cidade. A este propósito, Fernando Távora referia que “(...) pela primeira vez na história do Porto defendia-se a localização de um edifício destinado a museu da história da cidade. Naquela altura o arquitecto responsável pelo Plano Regulador era Robert Auzelle” (Távora, 2002, pp. 54-57).

No respeitante à parte superior, a abertura do campo visual permitiria o destaque central do cubelo da muralha medieval junto à Ponte Luís I e aí, no extremo sul, uma rotunda articularia o acesso à avenida com uma nova e larga ligação para este, que atravessaria o troço de Muralha Fernandina para o seguir, paralelamente, até à zona da Batalha. De registar ainda a proposta de um quinto edifício, a rematar, junto à rotunda, o conjunto urbano que se estenderia pela Rua Saraiva de Carvalho. Assim, a ligação à avenida far-se-ia por um tramo que alargava progressivamente de sul para norte, até ao cruzamento com a Rua Saraiva de Carvalho e o acesso à Sé e, associado a esse espaço, estaria o já referido museu da história da cidade.

Quanto à parte inferior da avenida, a concordância entre esta e a Praça Almeida Garrett era conseguida, à custa da ligação à Rua Mouzinho da Silveira, por um viaduto que, soltando-se da frente edificada, podia desenhar mais livremente, de acordo com raios de viragem e dimensões pensadas para o trânsito automóvel.

Mais uma vez, esta proposta nunca foi aprovada e construída porque “(...) o projecto de Távora é perfeitamente aceite, mas não se realiza por motivos meramente económicos: a reduzida quantidade de edifícios propostos tornam o investimento insuficientemente rentável” (Siza Vieira, 2002, pp. 54-57).

Entretanto, em Maio de 1957, é apresentado à Câmara Municipal do Porto um novo estudo para a Avenida da Ponte, por livre iniciativa de Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamim do Carmo, completamente diferente - e até oposto - do estudo anterior de Fernando Távora.

Em linhas gerais, a ideia essencial da proposta passa por um conjunto edificado em estrutura de betão armado, quase com a largura e extensão da avenida, que é vazado nos pisos térreos, transformando a avenida em túnel. Quanto à relação com a Praça Almeida Garrett, o edifício, com altura equivalente a dez pisos, ajudava a definir a forma do espaço, servindo-lhe de remate sul e entrada para o túnel, com a sua frente norte a unir a Rua de Mouzinho da Silveira com a Rua do Loureiro. Por sua vez, à cota superior é projectada uma praça limitada a norte por um edifício perpendicular à avenida e vazado no piso térreo, semelhante ao que fecharia a Praça de Almeida Garrett. Associado à praça referida, e aparentemente solto do grande conjunto proposto sobre a avenida, desenham um edifício de planta quadrada, que marginaria a requalificada ligação à Rua Escura.

Quanto aos programas propostos para os edifícios, os do topo norte e sul seriam destinados a estabelecimentos comerciais e escritórios, enquanto os centrais consistiriam num parque de estacionamento para mais de mil automóveis. No edifício solto, junto à Sé, funcionaria um serviço ligado ao turismo.

Finalmente, em relação às circulações na avenida diferenciam-se as faixas de rodagem para trânsito rápido e de atravessamento das ligadas à circulação interna. Como tal, os peões circulariam por passeios laterais, com a permissão de atravessamento da avenida somente nos extremos norte – na Praça de Almeida Garrett – e sul, na nova praça.

Este estudo acabaria por ser recusado pelo Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto devido à ausência de espaços verdes, à exagerada dimensão da massa construída e o programa que lhe é atribuído, bem como ao sistema de trânsito de veículos e peões, entre outros motivos.

A convite municipal em 1958, Luís Cunha e Rogério Barroca apresentam uma proposta que une a Rua de Mouzinho da Silveira à Rua Chã através de um edifício em “Z”. O braço maior, desenvolvido longitudinalmente paralelo à avenida, ocupa aproximadamente o seu centro, dividindo-a em duas faixas de circulação com sentidos diferentes. O piso térreo seria ocupado por comércio e os superiores por escritórios e uma unidade hoteleira. Propõe ainda um edifício mais pequeno para rematar o topo poente da Rua do Loureiro e um outro concebido para Gabinete de História e Urbanismo da Cidade. Este último projecta-se solto, entre a frente construída existente a poente e o novo edifício. A sua linguagem e volumetria são de inspiração claramente moderna, contrastando com a restante edificação proposta. De facto, procura-se no “Z” uma aproximação à realidade construída existente através de uma linguagem aparentada, semelhante na relação entre cheios e vazios, no revestimento em azulejos e nos telhados de três e quatro águas. A proposta prevê ainda a construção de uma grande gare destinada ao estacionamento automóvel, cobrindo a Estação de S. Bento.

Em 1961 é apresentada uma remodelação do projecto, desaparecendo o edifício de cariz modernista, cuja localização seria agora ocupada por um nó rodoviário. A ligação a partir da ponte far-se-ia linearmente, sem alargamentos de via que assinalassem a entrada na cidade. O desenho das vias faz-se a partir de um estudo muito ligado a preocupações rodoviárias, separando circulações e evitando cruzamentos com o recurso a viadutos.

O trânsito de subida e descida da avenida são separados. Assim, a descida fazia-se pela via nascente ou pela antiga ligação Rua Chã/ Rua do Loureiro. A subida cumpria-se pela via paralela que ligava ao nó rodoviário junto à Sé. Este ligava à própria Sé e à ponte tanto para quem subia a avenida como para quem vinha da Rua de Saraiva de Carvalho. A Rua Mouzinho da Silveira não se liga directamente a nenhuma das faixas da avenida. Tanto para quem a desce como para quem a sobe, o quarteirão das Cardosas funciona como monumental rotunda, articulando com o acesso à ponte.

Fundamentalmente, por encobrir a vista da Sé e pela dependência dos viadutos, nenhuma das suas duas versões seria concretizada. Como relembra Álvaro Siza, “(...)

uma ideia julgada pelos órgãos competentes agressiva no confronto com a paisagem” (Távora, 2002, pp. 54-57).

Todavia, face a estas indecisões, “(...) na segunda metade dos anos 60, Auzelle é convidado a interessar-se pelo problema das ilhas (...). Auzelle percebe a necessidade dum plano regulador geral e chama alguns dos jovens profissionais para colaborar. O Plano Geral, no qual Auzelle me convida a colaborar, está dividido em planos parciais, um dos quais a Avenida da Ponte” (Távora, 2002, pp. 54-57).

Siza é encarregue de elaborar o projecto de requalificação da avenida em 1968. Como referências opostas, interessam-lhe duas propostas que antecedem a sua: a de Fernando Távora, pela forma como respeita o espaço aberto pelas demolições e remata pontualmente o tecido urbano cortado; a de Luís Cunha “(...) porque, apesar de separar a avenida em dois cursos com um edifício em “Z”, é o único a tentar reconstruir o tecido urbano junto à catedral ligando as duas partes da cidade de forma esquemática mas inteligente e escondendo a vista da catedral desde a avenida” (Távora, 2002, pp. 54-57).

Siza procura uma solução que evite o recurso a viadutos, por concluir que a “(...) não aprovação do projecto de Fernando Távora se deve ao excessivo protagonismo do viaduto, que ameaça sobrepor-se à catedral” (Távora, 2002, pp. 54-57), mas também por querer trabalhar com as particularidades únicas do contexto construído. Não admitia, por exemplo, a hipótese de “(...) desdramatizar a concordância com Mouzinho da Silveira, com seus edifícios de gaveto” (Távora, 2002, pp. 54-57).

Para evitar passagens desniveladas propõe um sistema de circulação de sentido único. Auzelle aprova-o, embora “contradizendo a lógica do seu Plano Regulador, centrado na nova viabilidade e no tráfico”. O esquema de circulação proposto é o que funcionará até à requalificação motivada pela passagem subterrânea do Metro, em 2005. Posteriormente ao estudo para a avenida, Siza apresenta o projecto para o edifício a construir do seu lado nascente, o qual serviria de amarração formal mas também financeira do projecto.

Rematando e fechando o quarteirão em conjunto com as frentes das ruas Chã e do Loureiro, teria sobre a avenida “(...) uma fachada curva totalmente envidraçada, reflectindo os sucessivos momentos de desenvolvimento urbano do Porto: a cidade medieval, a cintura barroca com a torre da igreja e a própria via” (Távora, 2002, pp. 54-57). O edifício seria ocupado por escritórios, comércio e serviços ligados ao turismo, bem como um parque de estacionamento para automóveis coberto.

Em relação ao lado poente da avenida, Siza considera “que não estava bem resolvida esta parte do projecto devido à pressão para o finalizar rapidamente” (Távora, 2002, pp. 54-57). O que propõe é o ordenamento da base rochosa através de plataformas que servem de esplanadas e “recuperam o traçado das casas demolidas” (Távora, 2002, pp. 54-57²⁰, frente às existentes.

O projecto de execução do edifício iniciado em 1968 é finalizado em 1974 “quando já ninguém se interessa pelo problema” (Távora, 2002, pp. 54-57). Será precisamente o contexto de desinteresse municipal que levará ao seu abandono. Houve uma proposta que terá acompanhado esta de Siza Vieira, prevendo o alargamento do tabuleiro superior da Ponte Luís I. Propunha-se que fosse exclusivamente destinado ao trânsito automóvel, desaparecendo os passeios laterais. O aumento assim conseguido de 5,5 para 8 metros permitiria traçar três faixas de rodagem de sentido variável conforme o volume do tráfego rodoviário. O atravessamento para peões e ciclistas seria desviado para debaixo do tabuleiro pela adaptação da passagem já existente destinada a percursos de manutenção e limpeza da ponte. Tal como a proposta de Siza, também esta foi abandonada.

O CRUARB apresenta uma proposta de requalificação urbanística para os terrenos adjacentes à Avenida D. Afonso Henriques no final dos anos 80. O projecto, da autoria do arquitecto Alberto Marcos, sobrepôs à escarpa nascente um edifício em betão armado que se estende longitudinalmente por toda a avenida.

A sua cobertura mantém a mesma cota em toda a extensão. No piso térreo, actividades comerciais ocupavam uma galeria sob arcadas aberta directamente sobre a avenida. Entre os dois pisos à cota da avenida e o plano de cobertura define-se uma malha

modulada que enquadra e mantém visível a escarpa em plano de fundo. Esta malha é concebida como espaço aberto, de passeio panorâmico sobre a cidade para poente, em proximidade estreita com a escarpa a nascente.

No topo norte destacava-se um edifício também em betão que serviria como torre de acesso à plataforma superior, pensada como miradouro sobre a cidade. Em contiguidade, um edifício curvo garantia a continuidade com a Rua do Loureiro e rematava o seu topo, assim como faria um edifício semelhante, no extremo sul.

O CRUARB manter-se-á activo na elaboração de projectos para ambos os lados da avenida. Duas das intervenções propostas e construídas serão o Mercado de Levante e o Mercado de Tecidos da Sé, ambos projecto do arquitecto António Moura.

O Mercado de Levante consiste na construção de cinco lajes de betão armado cobertas com terra vegetal e relva, pontualmente perfuradas por clarabóias piramidais. Aproxima-se da frente urbana existente, apertando a rua num tramo pouco extenso. Tem um presença dissonante, sem estimular a relação com a envolvente próxima.

Álvaro Siza considera “(...) que deveria ser construída uma frente de rua para os edifícios existentes, pensados para funcionar numa rua estreita” (Távora, 2002, pp. 54-57), pelo que se refere à obra em causa como “(...) um horrível mercado coberto (construído) contra o meu parecer”.

As considerações acerca da hipótese de se reconstruir a antiga Casa dos 24 iniciam-se pouco depois das demolições dos anos 40, quando se considera que poderão ter sido excessivas. A Torre da Cidade, “(...) elemento vital do campo arqueológico de Losa, tinha sido deslocada e reconstruída por Rogério de Azevedo, que lhe acrescentou elementos não previamente existentes, aberturas, balcões, o pequeno edifício adossado” (AA. VV., 2001, p.67).

Em relação à Casa da Câmara, no entanto, a reconstrução não chega a avançar. O tema da reconstrução, embora visto de uma forma completamente diferente do pastiche de momentos históricos interpretado por Rogério de Azevedo, será retomado novamente

em meados dos anos 90 por sugestão de Fernando Távora. O arquitecto desperta para o tema através do convite que recebe para emitir parecer relativo a um concurso para a área envolvente da Sé. Interessado pela história de construções e demolições sucessivas da antiga Casa dos 24 e particularmente com um documento que descreve as suas medidas, pisos interiores e tecto decorado em ouro, Távora recusa o convite relacionado com o concurso mas propõe a reconstrução da antiga torre. Explicará na memória descritiva do projecto o seu contexto: “A cerca de seis metros da torre da Sé Catedral do Porto foi levantado, no século XV, aproveitando porventura parte da muralha dita sueva, um edifício-torre para instalação dos Paços do Concelho, conhecido por Casa dos Vinte e Quatro uma vez que também ali se reuniam as corporações” (Távora, 2004, p. 163).

A Câmara aceita e atribui o encargo a Fernando Távora, que poderá assim (re)construir um “(...) memorial recordatício de longos anos da vida e história da cidade do Porto” (AA. VV., 2001, p. 67).

A nova torre será construída com os 100 palmos de altura (22 metros) da construção antiga e em placagem de granito sobre a sua base original de blocos graníticos. “A torre tem uma pele e é a melhor possível: a pedra usada é subtil e faz aparecer com evidência a modernidade do edifício” (Souto de Moura, 2002, pp. 64-69).

Para Norte e Sul é completamente fechada, abrindo para nascente uma janela alta e para poente um grande pano de vidro, janelão sobre a cidade que evita competir na paisagem urbana com a solidez única da Sé Catedral.

Do interior vê-se a cidade mas também a estátua de finais do século XVIII que Távora resgata aos jardins do Palácio de Cristal. O seu reposicionamento torna-a importante na relação com o interior do edifício, de forma que “(...) provoca um certo efeito entrar na torre e ver este tipo embalsamado que vem ao encontro” (Távora 2002, pp. 54-57).

O programa limitou-se a definir o novo espaço como local de exposições ligadas ao turismo e miradouro sobre a cidade. Como escreve Manuel Graça Dias “(...) surpreendemos, no contexto materialista em que vivemos, nesta espécie de consenso liberal do tudo

tem de dar lucro para ser viável, a aparente inutilidade do objecto entretanto construído, o carácter artístico da peça, a displicência (apenas) simbólica que mostre, exhibe, diletantemente escreve e anuncia” (Graça Dias, 1999, p. 164).

O mais importante contributo do novo edifício, acima de uma opção programática mais específica, é o que representa acerca da relação entre cidade antiga e contemporaneidade, entre monumento e tecido urbano. Mais particularmente, a forma como contribui para explicar e valorizar a leitura da sua envolvente. “A torre de Távora atribui novo significado à loggia de Nasoni a qual, originalmente circundada por edifícios, tinha uma forma e dimensão apropriadas ao espaço “(...) faz compreender a posição acertada da velha estrada de acesso (...)” (Távora, 2002, pp. 54-57).

Será o interesse pela capacidade de dar sentido ao contexto interrompido pelas demolições e a noção de complementaridade entre tecido urbano e monumento que levará Siza Vieira a considerar a Casa dos 24 “pedra fundadora” do seu projecto para a requalificação da Avenida da Ponte em 2001.

No final da década de 90 Álvaro Siza é de novo convidado, agora pela Sociedade Porto 2001, a elaborar um projecto de requalificação para a avenida, num enquadramento completamente diferente daquele em que elaborara o seu projecto dos anos 70. As obras para a passagem subterrânea do Metro pela avenida em direcção à Ponte Luís I e a perda de importância desta com o desvio do atravessamento automóvel para a Ponte do Infante definem o contexto favorável a uma nova intervenção.

O programa entregue ao arquitecto prevê a requalificação e revitalização da avenida com a construção de áreas comerciais e habitações (100 fogos). Embora se admitissem também 3000m² para construir um pólo do Museu da Cidade que se pretendia espalhado por outros edifícios da cidade, Siza considera que

“não é suficiente ocupar o espaço com habitação, porque a área necessita de um projecto forte, que traga vida à cidade. Revendo o projecto de Távora para a avenida lembra-se do previsto Museu da Cidade e “nasce assim a ideia de o inserir no novo programa”(...) Tal como a proposta de Távora

“(…) concorre para a reinserção do morro da Sé no Centro Histórico, assente no estudo da evolução da cidade, e das suas pequenas e grandes transformações, utilizando documentos históricos e observando os testemunhos directos ou indirectos gravados no território, articulando esse estudo com o que neste momento é projecto” (Siza, 2001, p. 82).

Do lado nascente conserva à vista a escarpa rochosa, mantendo-a como expressivo “testemunho do corte realizado pela abertura da Avenida da Ponte” (Siza, 2002, p. 58). Dois edifícios destinados a comércio e habitação rematam os topos das ruas Chã e do Loureiro, articulando-as com a direcção da avenida. Esta é mantida como corte linear e rompedor.

Para o lado poente propõe sete edifícios novos unidos subterraneamente e contendo área de estacionamento para 370 veículos. Correspondem, de norte para sul, a: livraria e habitação; Museu da Cidade (três edifícios), restaurante e habitação; habitação (dois edifícios). A frente poente do conjunto de edifícios novos, aberta para os preexistentes, terá “uma sequência de espaços comerciais (...), a ocupar por parte dos comércios do mercado a demolir”.

A implantação fragmentada dos novos volumes procura retomar continuidades perdidas e integrar na cidade os conjuntos urbanos interrompidos, sem com isso negar a avenida. Não é uma proposta historicista no sentido de repor uma forma passada. É um trabalho culto, que se constrói também potenciando novos caminhos e desenvolvendo inéditas formas de relação com a paisagem urbana, nomeadamente com a escarpa. É um “projecto de reinserção” que se apoia mas também potencia e esclarece o projecto de Fernando Távora “(…) retirando-o de um ostracismo de aparência voluntarista” (AA. VV., 2001, p. 86) e enquadrando-o pelos dois edifícios que retomam a continuidade com a Rua Chã.

Pela fase de desenvolvimento a que corresponde o projecto em questão, não se percebe ainda bem o que está previsto para a ligação entre a avenida requalificada e a ponte, troço actualmente percebido como banal rua sem saída, com passeios laterais e circulação automóvel central. As principais dúvidas na compreensão e avaliação do

projecto residem portanto na forma como a relação (perdida) com a ponte será retomada e na capacidade ou não de tornar mais próximos o Largo da Estação de S. Bento do Largo da Sé, mesmo com um perfil de avenida mais generoso para os peões.

O futuro da proposta está actualmente condicionado por desentendimentos relativos às dimensões do programa, nomeadamente do Museu da Cidade. A importância atribuída por Siza ao novo equipamento como âncora da requalificação da avenida leva a que chegue a uma proposta final composta por 30 fogos e 7000m² destinados ao Museu da Cidade, contra os 100 fogos e 3000m² para o edifício público previstos no programa inicial. Siza considera que os ajustes que lhe pedem para fazer obrigariam a refazer totalmente o projecto.

iv) Plano Regulador e Plano de Melhoramentos

O Plano Regulador (consultar anexo, pág. 80) foi aceite no ano de 1954 e traduziu-se no primeiro documento global que o Porto detinha, reflectindo um planeamento do território, de forma a levar avante um plano urbanizador que assegurasse uma administração das estratégias de reabilitação e de crescimento. Este assentava numa interpretação funcional da cidade, pressupondo um ordenamento global, bem como um esquema geral de circulações.

Segundo Garrett (1952), a apreensão relativa ao ordenamento bem como à permissão de trajectos resolutórios das ligações nascente – poente de forma a favorecer o centro comercial da cidade, implicava que se colocasse de parte o núcleo de traçado medieval.

Assim, o comércio avançou da Ribeira à Praça, primeiro pela Rua das Flores, mandada abrir por D. Manuel e, no final do século passado, pela Rua de Mouzinho da Silveira, talhada na velha Rua das faldas da Sé e da Vitória para nunca mais se interessar por elas, o que permitiu que se conservassem quase como eram nos três ou quatro últimos séculos. A história e a arqueologia mantêm aí os seus padrões.

À Zona Central comercial, não interessa, por isso, o condicionamento desta zona histórico – arqueológica. (Garret, 1952). Acrescia-se a isto as preponderâncias relativas à salubridade da zona histórica essencialmente: “Lavar e clarear estas ruelas e calçadas e melhorar-lhes o aspecto e a salubridade” (Idem).

Neste seguimento, entre 1956 e 1966 foi concebido o Plano e Melhoramentos com o intuito de implementar uma política de habitações sociais que erradicassem a habitação em ilhas.

v) Plano Director de Robert Auzelle

Robert Auzelle assumirá a responsabilidade de elaborar o Plano Director da Cidade (1963), até ao aparecimento de um novo plano que, na década de 90, o irá substituir (consultar anexo, pág. 80). De uma forma sintética, dá continuidade à filosofia defendida pelo Plano Regulador, tendo em consideração as linhas orientadoras e trabalhos já iniciados. Refira-se, todavia, que o seu Plano vai ser pautado por uma exigência de organização de uma forma mais ordenada e sistematizada, tendo como prioridade a implementação de um esquema funcional assente numa rede viária e de circulações que resolvesse as dificuldades de ligação norte-sul e nascente-poente.

Para que tal se tornasse realidade, a metodologia utilizada para fundamentação do Plano passa pela feitura de um inquérito e levantamento do existente, utilizando o método dos hectares-tipo, o qual possibilitará a necessária recolha, tratamento e reflexão da múltipla e diversificada informação.

Para a área da Sé e Ribeira / Barredo, o plano assume, uma postura no seguimento das posições de fundo das anteriores propostas de Gaudêncio Pacheco, Barry Parker, Ezequiel de Campos e Giovanni Muzio que, entre outras disposições, apostavam nas necessárias alterações como demolições do tecido construído.

Na carta classificadora dos valores arquitectónicos e arqueológicos, a área da Sé vê contemplados os seus edifícios religiosos de feição monumental - Sé, Paço do Bispo, Seminário, Igreja dos Grilos - e o quarteirão definido pelas ruas das Aldas, Pena Ventosa e S. Sebastião, aos quais se juntavam os edifícios que definiam uma frente no morro do Corpo da Guarda. Numa posição mais distante, eram classificados os edifícios da Rua de S.João e alguns quarteirões da Ribeira-Barredo

Esta interpretação dos valores em presença justificou quer a demolição de alguns edifícios que tinham sobrevivido a outras realizadas para a abertura da Avenida da Ponte, quer a formulação das soluções que apontavam para a criação de um parque de estacionamento na encosta que se desenvolve do Barredo à base da Igreja dos Grilos,

implicando a demolição de todos os edifícios da Rua de Santana, da Rua dos Mercadores no seu lado nascente e de grande parte dos quarteirões do Barredo.

É de referir, também uma obra consagrada à arquitectura dos habitantes portuenses (Auzelle, 1961) onde se realça a identidade do Porto, a sua história, a sua economia e, fundamentalmente, a necessidade do desenvolvimento turístico numa cidade que, além das suas potencialidades turísticas e patrimoniais, deverá desempenhar o papel de "capital regional".

Na zona da Sé demolir-se-iam vários quarteirões e edificar-se-ia uma nova rua que ligaria o Largo de S. Domingos a um edifício construído a cota inferior à Rua de D. Hugo e que serviria de passagem. Deste edifício alcançar-se-ia a Ribeira por duas rampas helicoidais possibilitando-se a construção de vários parques de estacionamento em pavimentos sobrepostos. O principal objectivo desta renovação seria a "organização de vários percursos turísticos para visita aos diversos monumentos, sem necessidade de retornos ou subidas fatigantes".

Outras medidas compreenderiam o alinhamento dos prédios sobre a cercaria da Ribeira, o arranjo da Praça do Infante D. Henrique, com eliminação de ruas que ladeiam o espaço verde (lado poente e norte), demolição do quarteirão habitacional entre a igreja de S. Nicolau e a R. da Alfândega de modo a obter-se uma "monumentalidade adequada aos monumentos do local" e, finalmente, mas não menos importante, a criação de mais um parque de estacionamento de 3 pisos no local onde se encontra actualmente o Mercado Ferreira Borges que seria arrasado. A população residente teria de ser deslocada para os bairros sociais mais afastados do centro da cidade com os inconvenientes que daí adviriam, se esta proposta se concretizasse. Por último, importa referir que todas as novas propostas edificadas após o Plano Director de Robert Auzelle, estiveram na génese, bem como no carácter pioneiro, das actividades desenvolvidas após a implementação da II República.

Estas traduziram-se numa avaliação e registo, do tecido urbano do Barredo, desencadeando o surgimento de tendências defensoras do valor patrimonial do edificado existente, bem como da sua disposição urbana como um todo.

III. REABILITAÇÃO DO MORRO DA SÉ

1. O MORRO DA SÉ NO SÉC. XXI

i) Cartas e convenções

Indo ao encontro da reabilitação do Morro da Sé consideram-se como momentos significativos e consensuais, em termos de referência universal, cartas, convenções e manifestos urbanísticos sobre trabalhos de conservação e restauro de monumentos, bem como salvaguarda das cidades históricas.

De uma forma geral, e sintetizando a filosofia inerente a cada um dos documentos, bem como os princípios mais pertinentes, temos a “Carta de Atenas - Para o restauro de monumentos históricos”, adoptada no 1º Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos, em Atenas, 1931, tendo sido aprovados sete resoluções principais, denominadas “Carta del Restauro” e que se sintetizam, de uma forma especial, contemplando os princípios que enumeramos.

Devem ser criadas organizações internacionais de carácter operativo e consultivo na área do Restauro; as propostas de projectos de restauro devem ser submetidas a crítica fundamentada, para prevenir erros que causem perda de características e valor histórico nas estruturas; os problemas de preservação dos sítios históricos devem ser resolvidos legislativamente ao nível nacional em todos os países; os sítios escavados que não sejam submetidos e programas imediatos de restauro devem ser recobertos para protecção; as técnicas e materiais modernos podem ser usadas no trabalho de restauro; os sítios históricos devem merecer estritas medidas de custódia e protecção e, finalmente, uma atenção particular deve incidir sobre as zonas de protecção dos sítios históricos.

Por sua vez, a Carta de Atenas, aquando do IV Congresso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAMA Carta) realizado em Atenas, em 1933, surge como um manifesto urbanístico, tendo como temática essencial uma pretensa “cidade funcional” e apontando alguns objectivos muito precisos, nomeadamente a separação das áreas residenciais, de lazer e de trabalho, propondo uma cidade-jardim, contextualizada em

espaços muito específicos, fugindo, assim, à tipologia que caracterizava as cidades tradicionais, na qual os edifícios se localizam em áreas verdes pouco densas.

Definiram-se, de uma forma clara, os critérios de urbanismo moderno, destacando-se certos pontos que se referem directamente com o património arquitectónico, notando-se como prioritária a necessidade da salvaguarda dos edifícios, na sua globalidade, quer isolados como os inseridos em conjuntos urbanos com valor arquitectónico. Por outro lado, procurou-se responsabilizar os poderes públicos quanto às soluções a serem adoptadas nas situações de necessidade de permanência. Nesta mesma Carta, há a considerar disposições quanto à construção nas zonas envolventes aos monumentos históricos, bem como estilos e estética (s) para preservar a concepção artística. Finalmente, a chamada de atenção para o cuidado a ter-se presente em situações de miséria, promiscuidade e doenças e, como tal, a necessidade de uma solução que não permitisse que a História se sobrepusse ao bem-estar ou à sanidade moral da pessoa.

Quanto à “Carta de Veneza, aprovada em Veneza em Maio de 1964, no II Congresso dos Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos, a “Carta Internacional sobre a conservação e restauro dos monumentos e sítios” continua a ser um documento de referência em trabalhos de conservação e restauro.

No respeitante às apostas mais significativas o documento é bastante elucidativo e significativo em relação às obras de conservações e restauro do qual se destacam o espírito de alguns artigos:

“A conservação dos monumentos impõe, em primeiro lugar, uma manutenção permanente dos mesmos (artigo 4º); o restauro é uma operação que deve guardar um carácter excepcional. Destina-se a conservar e a revelar os valores estéticos do monumento e baseia-se no respeito pela substância antiga e nos documentos autênticos. O restauro pára onde começa a hipótese (...), será sempre precedido e acompanhado de um estudo arqueológico e histórico (artigo 9º). Sempre que as técnicas tradicionais se revelem inadequadas, a consolidação de um monumento pode ser assegurada com o apoio de todas as técnicas modernas de conservação e de construção cuja eficácia tenha sido comprovada por dados científicos e garantida pela experiência (artigo 10º). Os

contributos válidos das diferentes épocas referentes à edição de um monumento devem ser respeitados, não sendo a unidade de estilo um objectivo a alcançar no decurso de um restauro. Desde que um edifício comporte várias épocas sobrepostas, a evidência de uma época subjacente não se justifica senão a título excepcional e na condição de que os elementos eliminados tenham pouco interesse, de maneira a que a composição final constitua um testemunho de alto valor histórico, arqueológico ou estético e que o seu estado de conservação seja aceitável (artigo 11.º).

Quanto à Carta de Washington, carta internacional para a salvaguarda das cidades históricas – Icomos, ela é bem ilustrativa quanto à filosofia que deve presidir à organização e funcionamento das cidades ao referir que “(...) Em resultado de um desenvolvimento mais ou menos espontâneo ou de um projecto deliberado, todas as cidades do mundo são a expressão material da diversidade das sociedades através da história, sendo, por esse facto, históricas”.

Assume uma dimensionalidade mais abrangente e global ao relevar também que a carta se dirige “(...)às cidades grandes ou pequenas e aos centros ou bairros históricos, com o seu ambiente natural ou edificado, que, para além sua qualidade como documento histórico, expressam os valores próprios das civilizações urbanas tradicionais. Ora, estas estão ameaçadas pela degradação, desestruturação ou destruição, consequência de um tipo de urbanismo nascido na industrialização e que atinge hoje universalmente todas as sociedades”.

ii) Inquérito à Arquitectura Regional

Num estudo intitulado de “Inquérito à Arquitectura Regional – Um Registo do Portugal Desaparecido”, Nuno Teotónio Pereira, em considerações gerais, apresenta, antes de mais, a relevância e resultados extremamente positivos do Inquérito à Arquitectura Regional, devido ao tempo próprio em que foi elaborado, tornando assim possível documentar algumas características fundamentais do mundo rural português. Por outras palavras, uma recolha realizada a tempo de encontrar um mundo ainda possível de salvar, através de um ajustado inquérito a um repositório de uma cultura e expressão arquitectónica secular.

Esta cultura, ainda a tempo de ser encontrada, expressa-se através do espaço habitado do mundo rural, numa contextualização e integração com o meio, e é exemplificada nas mais diversas vertentes, desde os processos de exploração da terra, produção de bens, sistemas de locomoção e transporte, aproveitamento da energia, materiais e técnicas de construção e formas de habitar e viver em comunidade.

Mais pertinente se caracterizou o inquérito, ao verificar-se as profundas rupturas verificadas no início dos anos sessenta, início de um ciclo de profundas e, por vezes, violentas transformações nesse mundo secular, atrevendo a afirmar-se que, no espaço de uma década, se processaram mudanças radicais nas mais diversificadas regiões da terra.

Constatou-se, com efeito, uma série de mutações em que sobressaiu, de uma forma especial, o aumento dos rendimentos de uma parte significativa da população rural, à semelhança do que também acontece com populações de locais históricos como é o caso do Morro da Sé, a qual se começou a libertar do peso de uma vida nem sempre satisfatória, traduzindo-se por significativas rupturas culturais e consequentes alterações radicais do quadro espacial até então vigente.

Passando a uma breve síntese das consequências tiradas do inquérito, a primeira refere-se ao facto de, no plano cultural, ter havido a possibilidade de registar, através de milhares de desenhos e fotografias, aspectos irreconstituíveis desse mundo, prestes a desaparecer. Neste sentido, pode ser feita uma comparação ao centro histórico portuense, onde o

comércio frívolo e as habitações repletas de gente, que outrora caracterizavam e davam vida a este local, estão devidamente documentadas mas desde há muito perdidas no tempo. Este registo, que excedeu o campo do edificado, embora o tenha privilegiado já que o tema era a arquitectura, e cobriu de forma sistemática todo o território continental, pode ser considerado como o mais completo e abrangente alguma vez realizado sobre o nosso mundo rural.

A segunda consequência, por ter proporcionado provas inquestionáveis de que a pseudo-arquitectura propagandeada e por vezes imposta pela ditadura do Estado Novo não passava duma mistificação, baseada em “clichés” manipulados cenograficamente, mostrando que não havia "uma" arquitectura portuguesa, mas muitas e variadas. Constituiu-se, assim, em termos culturais, o enterro definitivo das concepções de cariz político ultranacionalistas neste domínio.

A terceira consequência situa-se no campo disciplinar, dado o inquérito ter sido realizado e publicado num momento muito importante em termos da cultura e da produção arquitectónica, tanto entre nós como na Europa: o da revisão crítica, a partir de dentro, de alguns dogmas do Movimento Moderno, procurando um reencontro com as raízes mergulhadas no território e na História, ultrapassando concepções radicais duma arquitectura que se queria internacional.

De relevar, também, que nessa busca de raízes, os arquitectos, ao mesmo tempo que privilegiaram a atenção dada às realidades socioculturais, passaram a utilizar um novo à-vontade, sem o sentimento de estarem a trair os princípios basilares da arquitectura moderna, alguns elementos tradicionais que eram antes considerados impuros e por isso proscritos. Foi assim que os exemplos, divulgados pelo inquérito, ajudaram a encontrar entre nós linguagens alternativas àquelas que o Movimento Moderno havia apresentado como inquestionáveis e de ter contribuído, desta forma, para o alargamento do conceito de património edificado que foi abrindo caminho na Europa nos anos do pós-guerra.

Alargamento, segundo uma dupla direcção: primeiro, defender que o património arquitectónico não se pode esgotar no monumento erudito, singular e classificado, mas

estender-se à edificação singela, anónima, escondida nos campos ou nos povoados, constituindo, como tal, um testemunho insubstituível de um passado que jamais pode ser voltado ao ostracismo (caso das ermidas, igrejas do mundo rural, habitações de diferentes épocas, eiras, espigueiros, estábulos, adegas, moinhos e outros equipamentos ligados à produção, e ainda fontanários, escadas, muros, vedações, e mesmo fábricas, etc); ou num outro sentido onde o alargamento se refere ao conceito de património, a valorização dos conjuntos edificados ou naturais, como é o caso do Morro da Sé e sua envolvente histórica, ultrapassando também aqui o objecto isolado e que se tem estendido nos nossos dias aos centros históricos e a outros conjuntos e espaços urbanos ou rurais, como bairros, quintas, jardins, paisagens e que vai até às áreas protegidas.

O Inquérito contribuiu, assim, para uma visão mais abrangente do Património, bem como, para a denúncia dos “clichés” nacionalistas e regionalistas no âmbito da crítica à Arquitectura Moderna.

Proporcionou, igualmente, uma imensa base de dados e o aprofundamento do seu conhecimento entre nós para uma tomada de consciência da necessidade do combate a ideias pré-concebidas e a conceitos acanhados, como são disso exemplo alguns dos actuais intervenientes nas operações de reabilitação dos centros históricos.

iii) O Despovoamento do Centro Histórico do Porto

A Câmara Municipal de Évora, enquanto parceira responsável pelo desenvolvimento do tema “Estudo do despovoamento dos Centros Históricos”, no âmbito do Projecto “ATLANTE – Melhorar/Melhorar as Cidades Atlânticas Património Mundial da UNESCO”, em conjunto com o gabinete O.A. – Oficina de Arquitectura, elaborou um instrumento que permite repensar as cidades a partir de um planeamento global, onde os Centros Históricos e respectivos perímetros do Património Mundial não são encarados apenas como património físico a preservar para atrair o turismo.

Neste sentido, José d’Oliveira, Presidente da C. M. de Évora, em 2005, refere que constituindo o património um símbolo de identidade, e também um elemento potenciador do desenvolvimento das cidades, não é menos verdade que “(...) um património vazio, de onde foi expulsa a maioria das pessoas, por falta de condições de habitabilidade e défice de estacionamento, por exemplo, que não lhes permita uma vivência com padrões adaptados aos dias de hoje, não tem sentido.”

Mais do que isso, tal como acontece na Zona Histórica do Porto, o ambiente cénico em que se encontram estes espaços urbanos (consultar anexo, pág. 83), onde o património serve humildemente de pano de fundo a eventos culturais ou para enquadrar fotografias turísticas, não é aceite, segundo Oliveira, pela rede das cidades que trabalharam em conjunto uma série de temas que pretendem contribuir para a revitalização dos Centros Históricos.

O motivo pelo qual se despovoam alguns centros e quais as medidas que se devem tomar para contrariar o fenómeno, é o objectivo deste estudo. Este estudo/parceria é constituído pelos concelhos do Porto, Guimarães, Évora, Angra do Heroísmo, Concelho de Lugo e Santiago de Compostela e Eixo Atlântico do Noroeste Peninsular.

A experiência destas 6 cidades, posta em comum, pode ajudar outras a reflectir sobre os seus problemas e encontrar as suas vias da reabilitação do património e da revitalização urbana.

▪ **Os Centros Históricos no contexto do processo de urbanização**

Manuel Castells (2004), abordado neste estudo, refere que os processos de urbanização estão longe da estabilidade, assistindo-se, globalmente, à “maior onda de urbanização na história da humanidade”.

Contudo, esta urbanização assume uma nova forma – a de Região Metropolitana – na qual se mistura campo e cidade, zonas construídas e naturais, indústria e agricultura, entre outros, concentrando população e actividades diversificadas num território vasto e interligado por rápidos e evoluídos sistemas de transporte e comunicação.

Posto isto, coexistem, na mesma Região, vários centros e periferias, nos quais os centros tradicionais ou históricos se tornam “presas” incapazes de competir com os novos centros, dotados de equipamentos e infra-estruturas de nível superior, das enormes manchas urbanas “predadoras” que os engolem e se expandem pelo território.

Ainda segundo Castells (2004), o grande paradoxo do nosso tempo é a crise da cultura da cidade num mundo urbanizado e, neste contexto, questiona-se qual o papel dos centros históricos das cidades. Segundo, o elo que une os antigos centros às cidades novas está nos seus valores patrimoniais. São estes, na verdade, que tornam as cidades diferentes umas das outras e que apelam ao “espírito de pertença das populações”, através de edifícios e de elementos simbólicos (religiosos, populares ou relacionados com o poder), constituindo, no seu todo, o património imaterial.

Assim, seguindo a linha de pensamento de Castells, pode-se dizer que a relação estabelecida entre o património e a população não é, por si só, capaz de manter vivos os centros antigos para que haja uma articulação coesa e duradoura entre estes e a cidade nova envolvente. Para que tal aconteça, é necessária a presença física das diversas funções efectivamente utilizadas pela cidade.

Ora, se muitos centros históricos têm vindo a perder parte significativa dos seus habitantes, outros, que durante muito tempo concentraram o comércio e os serviços da cidade, estão também a registar um esvaziamento funcional considerável. Desta forma, num mundo em processo de urbanização, a cidade, tal como era entendida até há poucas

décadas, entrou em crise, sendo os seus centros históricos as zonas mais vulneráveis a este efeito.

Por comparação, Castells refere a secular polis grega, que integrava actividades e vivências em áreas altamente habitadas, onde palácios e habitações humildes coexistiam na mesma rua, onde ricos e pobres viviam lado a lado, onde habitação, comércio, indústria e serviços coexistiam no tecido urbano de forma harmoniosa e solidária.

Importância funcional e relação com a cidade: De acordo com Sousa et ali, os centros históricos apresentam situações distintas no que respeita às funções dominantes e à sua relação com o resto da cidade. A cidade do Porto caracteriza-se por integrar uma grande região urbana, dinâmica, onde se assiste a transformações demográficas, económicas e de acessibilidades.

O Porto corresponde ao principal pólo de uma região urbana cujos limites ultrapassam largamente os do núcleo urbano. Nesse contexto, o peso deste centro histórico é pouco relevante, sendo que o seu desenvolvimento da cidade desde há muito excluiu o centro histórico, privilegiando áreas de expansão cada vez mais afastadas e extensas, embora exista na cidade um grande número de funções administrativas que se encontram em áreas adjacentes ou, nalguns casos, em áreas mais afastadas do centro histórico e de urbanização mais recente.

Com os estudos sobre o despovoamento dos Centros Históricos da Rede Atlante, os autores fazem a análise dos equipamentos urbanos existentes nas zonas históricas das seis cidades, considerando:

- Estabelecimentos de ensino básico até Universidades e respectivos serviços de apoio, como, por exemplo, bibliotecas ou residências;
- Serviços administrativos (local, regional, organismos desconcentrados da administração central, tribunais, etc.);
- Culturais e de recreio (museus, teatros, galerias, bibliotecas, arquivos, etc.);
- Serviços de saúde (hospitais, centros de saúde, etc.);
- Igrejas, conventos, cemitérios, etc.
- Equipamentos desportivos (pavilhões, campos de jogos, piscinas, etc.).

Para a caracterização das zonas históricas é valorizada a existência de zonas verdes, sendo que, no Porto, com uma estrutura urbana demasiado densa, escasseiam parques e outros espaços de proximidade para a população.

Os equipamentos turísticos e respectivo património, a par dos colégios e residências estudantis ou “campus universitários”, estão igualmente associados a impactos significativos na vida destes núcleos. Quer um, quer outro, dinamizam as actividades vocacionadas para públicos jovens e visitantes, como é o caso do comércio, restauração e lazer. Porém, estes serviços têm-se deslocado, nas últimas décadas, para as zonas periféricas da cidade. Por outro lado, assiste-se, nos últimos anos, ao crescimento constante do turismo na baixa portuense.

Circulação e estacionamento nos centros históricos: Conforme apresentado, anteriormente, a cidade do Porto, na sua área mais primitiva ou medieval, possui uma estrutura claramente desfavorável às exigências contemporâneas da circulação e estacionamento do transporte individual. Com efeito, a largura das vias para uma boa circulação do tráfego, assim como os espaços livres para estacionamento automóvel são, na verdade, desajustados e escassos.

Assim, foram impostas restrições à circulação de veículos e criados parques de estacionamento à superfície, subterrâneos ou silos, na envolvente imediata dos centros históricos. Outra medida prende-se com a criação de ruas pedonais, com o intuito de facilitar a circulação pedestre valorizando e revitalizando as actividades locais.

Verifica-se também a adaptação dos sistemas de transportes públicos às características dos centros históricos e às necessidades da população, promovendo o menor uso do automóvel particular e, também, a criação de linhas turísticas que fazem a ligação entre os pólos de atracção.

O centro histórico do Porto dispõe de uma vasta rede de autocarros com ligação interna e externa à cidade, estação de comboios de S. Bento (com ligações suburbanas, urbanas, regionais e nacionais), elevador dos Guindais (unindo a parte baixa à parte alta da zona histórica), autocarros turísticos, eléctricos, praças de táxis e duas estações de metro (Avenida da Ponte e Aliados). O automóvel particular é servido por sete parques,

relativamente próximos do centro, e alguns, mas escassos, estacionamentos na via pública e de maior proximidade.

▪ **Caracterização do fenómeno do despovoamento**

Neste campo, Sousa et ali, considerou a demografia, o parque habitacional e a estrutura funcional como os indicativos mais relevantes para a caracterização do fenómeno de despovoamento dos centros históricos.

Demografia: O crescimento demográfico da cidade do Porto foi contínuo até 1960, registando o seu máximo populacional no Recenseamento de 1981, com cerca de 327 mil habitantes. Porém, o Recenseamento de 1991 registou uma perda de 22 mil habitantes e o de 2001 cerca de 42 mil. Ou seja, a cidade diminuiu a sua população para 263 mil habitantes, o que corresponde a uma perda, em duas décadas, de 64 mil pessoas (19,6%), podendo o Census de 2011 revelar uma perda efectiva de população exponencial. O número total de habitantes actual equivale ao registado há 70 anos atrás, ano de 1940.

Porém, no centro histórico, verifica-se um crescimento constante até 1940, mas da referida época à actualidade a zona histórica perdeu cerca de 2/3 da sua população (67%). Este decréscimo populacional já se verificava nas décadas de 40 e 50 (3 e 5% respectivamente), acentuando-se a perda em 1960.

Segundo o autor, a perda demográfica deveu-se a uma “sadia desdensificação”, na qual o Estado e a autarquia procederam ao realojamento da população em bairros sociais exteriores ao centro histórico.

Mais recentemente, o despovoamento é devido à migração da população mais jovem e trabalhadora que, tendo o seu posto de emprego fora do centro histórico, prefere residir no lado “extra-muros” da cidade.

De realçar, também, que o despovoamento foi acompanhado por um processo de envelhecimento, no qual a faixa etária mais jovem igualava a faixa idosa em 1991, sendo que em 2001 o número de jovens corresponde a menos de metade dos idosos.

Parque habitacional: O centro histórico do Porto é composto por mais de 3 mil edifícios residenciais, correspondendo a cerca de 7500 alojamentos. Cerca de ¼ destes alojamentos estão vagos. Destes edifícios, quase 40% estão em mau, ou muito mau estado de conservação, e a sua reabilitação não é feita pela morfologia urbana do local, pela densidade de construção e porque há desinteresse desta área para investimento residencial ou outras funções.

Dos fogos existentes, 11% são habitação própria e 83% são arrendados. Do parque de alojamentos arrendados, 79% são propriedade de particulares ou empresas e 12% pertencem a entidades públicas (Estado, empresas e autarquia). O valor das rendas é muito baixo.

Neste estudo, a oferta e procura de alojamentos para arrendamento é baixa, uma vez que a área não oferece condições atractivas para residência. Os fogos comercializáveis possuem valores elevados, dado que os proprietários se mantêm expectantes relativamente ao futuro da baixa histórica. Ainda, segundo o autor, têm-se realizado muito poucas obras, sobretudo por iniciativa do sector público.

Estrutura funcional: O centro histórico do Porto apresenta, ao invés da sua contextualização histórica, uma estrutura económica e social fortemente desvitalizada, não tendo sequer grande significado dentro da cidade. A oferta de emprego é, segundo Sousa et ali, igualmente baixa, principalmente desde o encerramento da Alfândega, do Mercado Ferreira Borges e uma série de serviços a estes relacionados, os quais contribuía de forma razoável para a existência de emprego e fixação de população.

Hoje, predominam no centro histórico as actividades da restauração, comércio, serviços e alguma indústria. De acordo com registos de 2003 estavam sedeadas nestas freguesias 1427 empresas, menos 103 que em 1996/97, verificando-se por isso uma queda acentuada, principalmente se tivermos em conta que até à presente data passaram igualmente sete anos e novos registos poderão divulgar uma maior perda de estabelecimentos.

O comércio caracteriza-se, por sua vez, por ser pouco qualificado, sem rentabilidade, oferecendo, no entanto, um conjunto de lojas “alternativas”. No ramo da hotelaria e

restauração registam-se sedeadas 281 sociedades em 2003, verificando-se alguma dinâmica e pequenos investimentos, fruto do crescente turismo da zona e da vida nocturna, maioritariamente frequentada pela população mais jovem.

Porém, a animação nocturna, em particular na zona ribeirinha, tem perdido a sua atractividade face aos municípios vizinhos ou outras zonas da cidade, como é o caso de Vila Nova de Gaia, Matosinhos, ou as zonas próximas à Praça dos Leões, Praça Carlos Alberto e Clérigos, com o despoletar de novos espaços emergentes.

Na hotelaria predomina a oferta de serviços para turistas com um nível sócio-económico baixo, encontrando-se assim desajustado da procura actual. Os equipamentos de maior escala, abandonados, como foram exemplos os casos da Alfândega ou o Mercado Ferreira Borges até há poucos anos atrás, têm demonstrado, pelos eventos que neles foram promovidos, uma grande capacidade de atrair o público. Por este motivo, podem-se considerar potencialmente importantes para o desenvolvimento da zona histórica do Porto.

Conclusões: Os habitantes do centro histórico do Porto são, maioritariamente, idosos. Este facto põe em causa a regeneração da população e a dinâmica social e económica desejada. Os idosos possuem menores recursos económicos e a sua condição física não contribui, positivamente, para a promoção e respectiva reabilitação social.

Como consequência do facto acima mencionado, geram-se concentrações de pobreza. Apesar de densamente ocupado, o centro histórico possui um número muito elevado de edifícios em muito mau estado de conservação, sendo o seu mercado de arrendamento e venda de imóveis praticamente nulos, ou com preços bastante elevados.

O sector predominante é o terciário (comércio, restauração e animação nocturna), muito devido ao turismo e procura de espaços de diversão “alternativos” pela faixa etária mais jovem.

▪ **Identificação das causas do despovoamento**

Segundo o autor, o declínio demográfico dos centros históricos estudados resulta de factores repulsivos à função residencial, existindo, porém, especificidades de caso para caso.

Numa primeira fase, a oferta de habitações mais apelativas à população no lado “extra-muros” é apontada como um factor para o abandono do centro histórico. No entanto, são os problemas internos, ou “intra-muros”, que constituem o maior problema, sendo estes os mais responsáveis pelo despovoamento ocorrido.

Posto isto, é apresentada neste estudo uma avaliação resultante da visão dos técnicos sobre os centros históricos, que sistematiza os factores de repulsão considerados mais importantes. É feito um alerta para a visão pessoal desta análise, que poderá ser diferente da população, agentes económicos ou actores locais, considerando-se assim importante para a definição de estratégias de intervenção.

▪ **Análise e diagnóstico**

Factores de despovoamento intrínsecos aos centros históricos: Conforme se verifica no Porto, as causas que levam ao despovoamento do seu centro histórico decorrem directamente das suas características. Pode-se, por isso, dizer que uma intervenção directa nos mesmos poderá solucionar os problemas.

Posto isto, conforme apresentado pelo autor, deve ser feita uma primeira análise ao parque habitacional e estrutura urbana.

Parque habitacional: Numa primeira abordagem, considera-se a valorização do estado de conservação dos edifícios e alojamentos. No caso do Morro da Sé, a falta de manutenção de grande parte dos imóveis levou à sua degradação, de tal ordem acentuada, que se torna exageradamente dispendiosa a sua reconversão. Por outro lado, a tipologia dos fogos não é atractiva a um leque vasto de potenciais residentes. As fracções são estreitas, exíguas e por isso limitadas a famílias pequenas ou indivíduos sós. Outras condições, como a falta de segurança estrutural, baixa salubridade ou inexistência de garagem, constituem um problema acrescido.

Estrutura urbana: No que à estrutura urbana diz respeito, o autor aponta a morfologia e a escala do centro histórico como desajustado dos actuais modelos de mobilidade, tendo em conta o uso massificado do automóvel e a falta de vias e estacionamento. Face à quantidade de serviços, que o centro histórico apresenta, o volume de tráfego aumenta, ampliando assim o referido desajustamento. Assim, se para uma vida dita “normal” é necessário o automóvel, a atractividade da função residencial nos centros históricos vê-se limitada pelos graves problemas de circulação e escassez de estacionamento.

Outro problema referido prende-se com as características do tecido urbano. Na verdade, além dos problemas associados à mobilidade, a cidade medieval é caracterizada pelas fracas condições de insolação e arejamento dos seus edifícios. Por ser densamente ocupada, verifica-se igualmente a inexistência de espaços verdes e públicos e a indisponibilidade de locais para instalação de outros equipamentos.

Outros factores: Outro problema apontado pelo autor diz respeito às práticas de sociabilidade que caracterizavam a cidade tradicional. Estas vão-se perdendo à medida que as transformações na cidade vão ocorrendo, principalmente nos centros históricos, onde os espaços disponíveis para essas relações estão agora ocupados por estacionamento e tráfego intenso.

Outro factor, apontado como responsável do afastamento da função residencial, é o caso das actividades comerciais e prestação de serviços que, dado o seu poder económico, acabam por ocupar prédios que originalmente se destinavam à habitação. Esta situação pode ser vista como vantajosa, na medida em que mantém a ocupação do edificado mas, por outro lado, poder gerar conflitos entre os serviços instalados e a função residencial. Por exemplo, a ocupação parcial dos edifícios (primeiros pisos ocupados com comércio, escritórios e armazéns), ficando devolutos os pisos superiores, ou estabelecimentos de serviços de animação nocturna a causarem ruídos indesejáveis às habitações.

No caso dos centros históricos, a presença de património, tais como os vestígios arqueológicos, desmotivam igualmente os investidores. Os trabalhos de sondagem, os levantamentos, bem como a morosidade e complexidade dos processos de aprovação, etc., implicam investimentos avultados na procura de soluções funcionais e de salubridade que satisfaçam as entidades intervenientes.

▪ **Factores de despovoamento externos**

Evolução dos comportamentos demográficos: Nas últimas décadas, um pouco por todos os países desenvolvidos, verificou-se uma quebra da natalidade e um aumento da esperança média de vida, factores que se traduzem num envelhecimento progressivo da população. Os centros históricos não são imunes a este retrocesso demográfico, perdendo por isso a capacidade de renovação das suas gerações.

Modificação na base económica e nos factores de localização das actividades: No centro histórico do Porto, regista-se não só uma perda da função residencial, como também do seu comércio e prestação de serviços. Esta perda de comércio, que se traduz em muitos casos na sua deslocalização para outros locais da cidade ou encerramento dos estabelecimentos, deve-se à alteração das tendências de consumo, sendo que neste caso os mais idosos possuem fracos rendimentos e os mais jovens, com mais recursos, são mais exigentes.

O edificado pode ser também responsabilizado por esta perda, na medida em que não oferece estruturas de apoio ao comércio, como estacionamento ou zonas de lazer, que se coadunem com os estabelecimentos de hoje. Verificam-se, no entanto, condições atractivas ao sector terciário e de proximidade. Nestes casos, o comércio adequa-se às procuras do mercado.

As políticas urbanísticas também facilitam o despovoamento dos centros históricos, promovendo a construção nova em detrimento da recuperação do antigo tecido urbano, verificando-se uma maior aposta na construção em terrenos livres, infra-estruturas, espaços e edificado feito de raiz.

Acrescenta-se, ainda, o Regime de Arrendamento Urbano como um responsável na degradação e não reocupação do parque habitacional.

Consequências e custos do despovoamento: Numa primeira fase, o despovoamento podia ser visto como uma melhoria das condições de vida da população, dado que os centros históricos se encontravam super-povoados. Dado que a maioria da população migratória era jovem, verificou-se um envelhecimento da que continuou lá a residir, o

que levou, por sua vez, ao aumento do número de fogos vagos e à degradação dos mesmos.

No caso do centro histórico do Porto, a actividade turística e a animação nocturna, levaram a que antigas áreas habitacionais fossem aproveitadas para outras funções. Em consequência deste processo progressivo de terciarização, verificou-se que grande parte da baixa portuense caiu num estado de “musealização”, onde as vivências se associam bastante às de um parque temático, esquecendo o modo de vida da cidade antiga. Este processo denomina-se de “gentrificação” e traduz-se pela “intervenção em espaços urbanos [...] que provocam sua melhoria e consequente valorização imobiliária, com retirada de moradores tradicionais, que geralmente pertencem a classes sociais menos favorecidas, dos espaços urbanos.”.

Atractividade dos centros históricos: Existem, também, factores capazes de atrair o povoamento dos centros históricos. Um deles é o valor patrimonial, cuja qualidade do espaço urbano e do edificado já valeu o seu reconhecimento pela UNESCO como “Património Mundial da Humanidade”. A forte identidade histórica e cultural, bem como, o comércio e a economia activa sustentada pelo turismo, constituem também um factor apelativo.

iv) A reabilitação da cidade contemporânea

Reabilitar uma cidade é, segundo Baptista (2006), um problema sempre em aberto face aos contextos e momentos como a temática tem sido e é abordada, não só pelas teorias modernas da reabilitação urbana, bem como pela confrontação crítica com outras dos anos 60 e 70, consideradas por muitos como utópicas. Compreender-se-á, antes de mais, que a reabilitação urbana deve obedecer a certos requisitos e princípios a serem direccionados de forma consciente e intencional, no sentido de se entender e intervir na cidade, considerando esta um todo estruturado.

As propostas modernas de intervenção e de reabilitação das cidades foram inicialmente despoletadas ao se confrontaram com diversos processos de alterações e de modificações da sua identidade no que respeita à ordem e unidade estabelecidas e em vigor.

Na verdade, sobretudo na segunda metade do século XIX, denota-se uma imensa dificuldade e mesmo incapacidade das cidades de se adaptarem às profundas rupturas introduzidas pela nova realidade (de índole económica e política do capitalismo e de desenvolvimento técnico e industrial) exigindo, por isso, uma radical reforma das estruturas urbanas existentes e consequentes operações de transformação das cidades. A ideia de reabilitação urbana adquiriu, assim, um papel operativo na reestruturação infra-estrutural e técnica da cidade existente.

Posteriormente, nas primeiras décadas do século XX, pode-se falar da reabilitação urbana como fruto da constituição dum projecto arquitectónico moderno em que é defendida, essencialmente, a reabilitação da cidade, obedecendo a um programa ideológico dotado com uma nova ordem política, social e ecológica, isto é, conceber e intervir na reabilitação urbana a partir de uma nova organização territorial, urbana e arquitectónica e, como tal, uma verdadeira aposta para uma nova e diferente redefinição programática da estrutura social (Baptista, 2009).

Finalmente, na segunda metade do século XX e devido às destruições provocadas pelas duas grandes guerras e perante os perigos de apagamento da memória materializada nas cidades, tomou-se consciência da verdadeira dimensão holística da arquitectura,

nomeadamente nas suas vertentes histórica, antropológica e psicológica e daí a necessidade de preservar e valorizar a herança material, vivencial e memorial inscritas no espaço territorial.

A nova postura sobre a reabilitação da cidade assenta, assim, na vertente da infraestrutura, aferida não só à sua dimensão técnica e tecnológica, do programa, com a sua dimensão social e organizativa, e a da morfologia, com a sua dimensão material e memorial. Evidentemente que, na prática, estas intenções tornaram-se difíceis de se implementar nas acções de reabilitação contemporânea dado que as diferentes vertentes, inerentes ao acto reabilitador, ou foram desvirtuadas ou impossível de serem postas em prática tal com se idealizou.

Aguiar (2002), vai ao encontro destas considerações, ao referir-se “(...) à fase hedonista, pós-industrial, ou mesmo, pura e simplesmente consumista, da cultura arquitectónica urbana” comentando que a devida intervenção, no sentido de reabilitação das cidades, depara-se com imensos e diversificados problemas urbanísticos, repetida e exaustivamente abordados em encontros europeus da década de 80, debatendo exaustiva e repetidamente as mesmas teorias, mas com poucas inovações quanto a novas estratégias no que respeita às práticas dos princípios do restauro e metodologias operacionais respeitantes à intervenção e reabilitação urbana.

O mesmo autor realça, igualmente, a pertinente necessidade da implementação adequada do diversificado leque de medidas jurídicas, normativas e económico-financeiras ajustadas à especificidade das cidades e, como tal, à normalização das práticas de restauro e reabilitação a serem utilizadas.

Este parecer é consequência do ocorrido no início da década de 80, dado que os planos de conservação e de reabilitação tiveram pela frente toda uma série de obstáculos devido a um corpo legislativo concebido para a promoção de nova edificação, que se caracterizava pela promoção de novas expansões urbanas periféricas. Este facto fica a dever-se a uma disciplina nascida no auge da revolução industrial, o urbanismo que, juntamente com a arquitectura, entra numa profunda crise disciplinar, muito longe, assim, de responder aos novos contextos que os tempos de hoje exigem.

2. A REABILITAÇÃO NO MORRO DA SÉ E SEUS INTERVENIENTES

i) SAAL – Serviço de Apoio Ambulatório Local

No ano de 1974, após o termo do Estado do Novo com a Revolução do 25 de Abril, criou-se o Serviço de Apoio Ambulatório Local (SAAL) com o objectivo de integrar e executar acções de renovação urbana criados a partir de áreas de habitação degradadas e estigmatizadas.

Na Freguesia da Sé do Porto foram desenvolvidas diversas actividades levadas a cabo por uma Comissão de Moradores que mais tarde se veio a designar por Associação de Moradores da Zona da Sé. Estas iniciativas traduziram-se em acções de renovação urbana que contaram com o apoio da Câmara Municipal do Porto, acabando por desencadear uma operação de renovação/recuperação de toda a área (consultar anexo, pág. 83).

Atendendo à necessidade de reabilitação dos demais espaços públicos, foi elaborado um diagnóstico, assim como delineadas as áreas de intervenção consolidadas na Declaração de Utilidade Pública de todos os edifícios de uma primeira fase programada, que foi aceite pelo governo vigente na época.

Um ano depois ter começado esta “operação”, surgiu uma segunda fase que não chegou a ser aprovada, tendo sido apenas realizadas determinadas obras de equipamentos prementes, de forma a melhorar o mais rápido possível as condições de vida existentes.

Desta forma, foi possível construir um edifício que dispunha de balneários públicos, bem como de uma área de lavadouros que constituía uma primeira etapa de acordo com um programa que viria a ser cumprido ao longo de vários anos. Assim, foi possível iniciarem-se acções outrora propostas que visavam a renovação e recuperação de toda a zona, não descuidando de todo o seu tecido construído.

Porém, todas estas acções de reabilitação pressupunham um realojamento de uma franja populacional, tendo em conta que a renovação dos demais edifícios traduzir-se-ia numa

diminuição, da parte dos mesmos, da capacidade de alojamento de um número tão elevado de famílias. Isto é, estas habitações não iriam permitir mais uma sobreocupação do espaço habitacional. Por conseguinte, as acções que decorriam na altura passaram a constituir parte integrante da responsabilidade autárquica, acabando por pôr fim a estas acções de renovação iniciadas.

Assim, a freguesia da Sé só voltou a ser objecto de renovação urbanística aquando a extensão da área de intervenção do CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbanística da Área da Ribeira/Barredo. Esta entidade foi concebida no ano de 1975 e visava dar resposta definitiva a projectos idealizados anteriormente. Esta, de uma forma inicial, destinava-se a intervir sob acção e iniciativa directa do próprio serviço, no entanto, alargou a sua área de intervenção consoante a realização das suas acções de renovação.

ii) CRUARB – Commissariado para a Renovação Urbanística da Área da Ribeira/Barredo

Com a revolução de 25 de Abril de 1974, as alterações que acarretou vieram trazer uma nova abordagem do centro histórico, que passou a ser encarado não apenas no aspecto dos monumentos, mas também como um valor patrimonial global, que inclui valores históricos, arquitectónicos e estéticos, mas também uma realidade social e cultural própria da cidade.

No respeitante à reabilitação do Morro da Sé há a considerar o Cruarb – Commissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo, criada em Setembro de 1974, sob a dependência do poder central, tendo passado para a tutela do Município do Porto em 1982 e, em 1985, para a Direcção do Projecto Municipal de Renovação Urbana do Centro Histórico do Porto.

Esta entidade foi designada para a recuperação e reabilitação do centro histórico do Porto até à sua extinção em 2003, tendo como base dos seus princípios a carta de Veneza, defendendo o centro histórico como um conjunto de valores históricos e arquitectónicos, reflexo de uma realidade social e cultural.

Entre outros momentos marcantes pela sua actuação patrimonial destaque-se ter sido a entidade responsável pela recuperação e reabilitação do Centro Histórico do Porto, em Portugal, entre 1974 e 2003, dentro do espírito dos princípios da "Carta de Veneza", e cuja actividade desenvolvida tornou-se verdadeiramente decisiva para a apresentação da candidatura do Centro Histórico do Porto à UNESCO para classificação como Património Cultural da Humanidade, em 1991.

Inicialmente mais vocacionado para a resolução do problema habitacional que afectava a população residente nos prédios degradados do Centro Histórico, o CRUARB foi alargando o âmbito da sua intervenção aos espaços públicos, equipamentos colectivos, mediante a articulação das vertentes de recuperação do edificado, de valorização patrimonial, de revitalização económica e ainda de dinamização sócio-cultural.

No que concerne à actuação na zona em questão, a partir de 1993, já numa fase avançada do desenvolvimento da operação Ribeira/Barredo, o Cruarb convergiu a atenção para os trabalhos no Bairro da Sé, então em acentuada fase de degradação física e social. Esta operação de Renovação Urbana da Ribeira-Barredo pôs em execução as propostas do Relatório de 1969, mesmo contrariando algumas orientações e princípios do Plano Director Municipal em vigor.

Foi assim elaborado e posto em execução o "Projecto-Piloto Urbano do Bairro da Sé", no seguimento da proposta dos principais objectivos a atingir: conservação do património e dos bens culturais; renovação do ambiente urbano da área; reinserção da população residente; consolidação e desenvolvimento do turismo; expansão e renovação da actividade comercial; implementação de uma rede de partenariado.

A estruturação orgânica do CRUARB, como actor colectivo local, levou por sua vez à constituição de uma equipa técnico-profissional pluridisciplinar – arquitectos, engenheiros, assistentes sociais, juristas, pessoal administrativo e auxiliar – que durante o período acima referido não viu formalizado qualquer vínculo a uma instituição pública. Iniciou a sua actuação pela recuperação socio-urbanística da área geográfica "Ribeira/Barredo", mediante a realização de projectos de arquitectura e engenharia, cujas obras resultaram na recuperação física de edifícios, dotando-os de habitações para a população local, comércios, equipamentos colectivos e espaços público.

Depois de 1996, a "Operação de Reabilitação da Ribeira/Barredo" passou a incluir a área ribeirinha entre a Ponte Luís I e a Alfândega Nova, seguindo a linha orientadora do projecto-piloto do Bairro da Sé. Operações idênticas foram realizadas noutras áreas, como a intervenção de 1998 em Miragaia e, mais recentemente, na Vitória.

A dissolução do CRUARB, enquanto gabinete exclusivamente dedicado ao centro histórico, nos Serviços de Urbanismo da Câmara Municipal deu-se em 2003, e a extinção da Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto em 2007.

Tal extinção assentou em argumentos como o número reduzido de edifícios reabilitados apesar das elevadas quantias investidas. As habitações foram atribuídas a uma classe média baixa,

com rendas proporcionais aos seus rendimentos, sendo os encargos da conservação responsabilidade do CRUARB/Município. A partir dessa data, a revitalização física do centro histórico passa a ser o plano de intervenção do Porto Vivo - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa do Porto, instituída em 27 de Novembro de 2004 (Lei 104/2004).

iii) SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana “Porto Vivo”

A crescente desertificação e fuga da população do centro da cidade relacionam-se com políticas passadas que levaram a nacionalizações e privatizações, congelamento de rendas, inacessibilidade de estacionamento.

Pretende-se uma maior proximidade dos cidadãos aos centros das cidades e, para tal, é necessário proceder a diversas alterações que promovam o investimento (em espaços de lazer e requalificação ambiental, por exemplo), potencial a coesão social, o património existente, os equipamentos, a mobilidade.

A preocupação na união cidadão - centros urbanos tem sido potenciada por políticas de reabilitação financiadas pela União Europeia, e concretamente em Portugal por organismos como QREN, Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana. Com vista a esta reabilitação urbana, no Porto, surgiu a Sociedade de Reabilitação Urbana Porto Vivo de forma a impulsionar e promover acções e projectos que alterem a degradação dos elementos urbanísticos.

A zona histórica da baixa é possuidora de potencialidades que permitam reverter este processo, como o rio, os equipamentos culturais, o metropolitano, espaços públicos, turismo. A sociedade Porto Vivo aposta na transformação do centro urbano num local habitacional, social e cultural, competitivo e, acima de tudo, requalificado. Devido à degradação em termos de segurança, habitabilidade e estética, a cidade do Porto é um exemplo da necessidade de reabilitação, de forma a manter os valores e tornar estas zonas degradadas habitáveis.

Cada município é o responsável pelas acções de reabilitação necessárias, podendo recorrer à criação de organismo com poderes de autoridade para licenciamento e expropriações. Torna-se assim necessário que os proprietários dos edifícios tomem iniciativas no âmbito de reabilitar os seus edifícios, podendo pedir auxílio às entidades protocolares. Ocorre também a oferta de incentivos económicos a privados que colaborem de alguma forma nas acções de reabilitação urbana.

No Porto, a entidade pública responsável pelos processos de reabilitação é a Porto Vivo - Sociedade de Reabilitação Urbana. Esta tem competências para licenciar projectos, expropriar bens, realizar actos de realojamento e fiscalizar as obras. Não havendo consenso com os proprietários, ou fracção de proprietários, a sociedade de reabilitação urbana deve adquirir a propriedade dos mesmos procedendo a expropriações.

Todas as acções de reabilitação levadas a cabo pela Porto Vivo não necessitam de licenciamento e autorização, enquanto os proprietários dos edifícios necessitam destes dois elementos. Como tal, os documentos necessários para a obtenção do licenciamento são a indicação precisa dos edifícios a reabilitar, as acessibilidades, infra-estruturas, planificação e estimativa orçamental.

Em suma, um projecto de reabilitação deve ser apresentado ao Porto Vivo - SRU e à Câmara Municipal do Porto contendo os seguintes aspectos:

- Memória descritiva justificativa da proposta. Nesta deve incluir a(s) Fracção(ões) a que se refere, a sua localização, identificação do proprietário e do técnico responsável, breve historial do edifício e inscrições da conservatória do registo predial;
- Descrição e justificação da proposta;
- Caracterização construtiva;
- Enquadramento nos planos municipais e especiais de ordenamento do território;
- Adequação da edificação à utilização pretendida;
- Integração urbana e paisagista da edificação;
- Indicação da natureza e condições do terreno;
- Adequação às infra-estruturas e redes existentes;
- Área de construção, área de implantação, cêrcea e número de pisos (acima e abaixo da cota de soleira);
- Adequabilidade do projecto com a política de ordenamento do território.

Todos estes elementos facilitam a ponderação do projecto para que possa ser viável e adequado às necessidades de cada edifício, assim como da zona onde se encontram inseridos.

3. OBRAS E PROPOSTAS

i) Centro Social dos Guindais, Francisco Melo e Jorge Gigante (1989-1992)

A história deste edifício, localizado na escarpa sobreanceira entre o morro e o rio, dos Arquitectos Francisco Melo e Jorge Gigante, remonta a meados do século XVIII – Época Moderna –, altura em que foi mandado construir. Mais tarde foi ampliado e nele se instalou o Centro Social da Sé Catedral do Porto (consultar anexo, pág. 85).

Este edifício tem prestado à população local um apoio precioso através da manutenção de equipamentos e serviços. Entretanto, com o alargamento da assistência à manutenção de instalações sobretudo dedicadas a crianças – creche, jardim-de-infância, actividades de tempos livres, balneários e outros –, surgiu a necessidade de dispor de mais uma área de qualidade e autónoma capaz de garantir a presença dos espaços de animação e de recreios adequados ao seu número de utentes.

Assim, de acordo com Melo e Gigante, implantou-se na extremidade poente da plataforma mais elevada do terreno disponível um novo edifício que, afastando-se autonomamente do volume constituído pela igreja e instalações existentes, passa a constituir mais uma nova etapa de valorização desta obra social.

O novo edifício está, portanto, desenvolvido em três níveis: o primeiro de recreio, o intermédio de artes plásticas, audiovisuais e sanitários e o último como gabinete técnico de apoio, actividades comunitárias, reuniões, bar, sanitários e arrumos.

**ii) Ordem dos Arquitectos, Helena Rente, José C. Portugal, Tiago Falcão
(1990-1993)**

A sede da Ordem dos Arquitectos, da autoria de Helena Rente, José Carlos Portugal e Tiago Falcão, localiza-se numa das zonas mais antigas da cidade, a Rua de D. Hugo, no Morro da Sé.

A intervenção no interior de um edifício pré-existente foi fortemente condicionada pela presença de restos arqueológicos na zona da cota mais baixa (consultar anexo, pág. 86). Estes achados, conforme descrito anteriormente, remontam a vários períodos da evolução histórica local, da qual se salientam as primeiras ocupações urbanas e romanas – séc. IV a. C.

As condicionantes do projecto, de acordo com Fernandes e Cannatà, levaram os seus autores a uma atitude de construção de espaços articulados autonomamente em relação às estruturas existentes, através de um sistema construtivo em aço. Desta integração resultou uma grande transparência espacial interior, que permite a visualização dos diferentes períodos do edifício, limitando aos vãos pré-existentes uma comunicação visual com a cidade.

Sinais de estrutura, os materiais das caixilharias e a escultura no sítio de entrada anunciam o cuidado do desenho dos interiores.

iii) Ateliês para artistas na Lada, Virgínio Moutinho (1993-1996)

Este equipamento situa-se na Lada e está integrado no Centro Histórico do Porto, na passagem da área de estudo – Morro da Sé – para a zona da Ribeira/Barredo.

Composto por quatro ateliês para jovens artistas plásticos, o projecto integra-se num sistema de plataformas e muros de granito em socalcos que permitem a ligação entre as cotas altas e baixas deste local, sendo que a sua implantação na encosta do Douro lhe permite desfrutar da paisagem do rio e da margem sul (consultar anexo, pág. 88).

A proximidade da Ponte de D. Luís I (1886) e do Elevador da Lada (1994), representativos de uma tradição de construção em ferro na cidade, aliada às dificuldades topográficas e de acesso ao local, condicionaram a imagem do edifício e a opção construtiva, sendo que a delicadeza do tecido urbano e a excessiva exposição do local conduziram à opção por uma presença discreta.

Posto isto, segundo Moutinho, o objecto consiste na associação de dois planos em sanduíche, delimitando uma superfície envidraçada sobre uma plataforma.

Daqui resulta que, a partir de cotas inferiores, apenas se tornam perceptíveis a cobertura e o pavimento, projectados sobre o vazio, e a caixilharia de vidro, de leitura horizontal, constituídos por elementos visualmente leves e locais: o ferro e a madeira.

A partir de cotas elevadas, a cobertura de zinco, envelhecida por oxidação, constitui o elemento preponderante, absorve o edifício na imagem local.

Esta intervenção teve como Dono de Obra a CRUARB, venceu o Grande Prémio da Trienal de Sintra de 1998 e foi obra nomeada para a candidatura do Prémio Secil em 2000.

iv) Casa Museu Guerra Junqueiro, Alcino Soutinho (1993-1997)

A Casa Museu Guerra Junqueiro (consultar anexo, pág. 90), igualmente localizada na Rua de D. Hugo, é hoje um centro cultural construído em memória do famoso poeta e escritor Guerra Junqueiro (1850-1923).

Abílio Manuel Guerra Junqueiro foi bacharel formado em direito pela Universidade de Coimbra, foi funcionário administrativo, político, deputado, jornalista, escritor e o poeta mais popular da sua época, tendo a sua poesia ajudado a criar o ambiente revolucionário que conduziu à implantação da República.

O seu palacete, datado de 1730 e atribuído a Nicolau Nasoni, foi doado em 1940 pela família do escritor à Câmara Municipal da cidade, juntamente com o espólio do poeta.

Segundo o arquitecto responsável pela mais recente intervenção deste edifício, Alcino Soutinho, a reabilitação consagra dialeticamente dois princípios fundamentais que, quase sempre, são ponderados em recuperações de edifícios com carga histórica significativa: “a adição de elementos arquitectónicos modernos ao contexto físico preexistente e projecto difuso conduzido como recomposição do ambiente igualmente preexistente.”.

Sem prejuízo das exigências programáticas, bem como da preservação dos valores patrimoniais, foi considerada a avaliação das potencialidades do edifício existente como uma operação que se revestiu de especial importância para o estudo e arrumo dos diversos factores que formam o programa do museu.

Assim, verificou-se, como é frequente numa primeira análise, a coincidência entre estruturas espaciais e portantes. Esta condicionante, conjuntamente com as fenestraçãoes e a própria geometria compositiva do edifício, que sugeriam linhas claras, vieram a constituir um conjunto de forças expressivas tidas em conta na clarificação dos espaços destinados a funções museológicas.

Paralelamente, face à composição desordenada de um alçado inacabado e à necessidade de dotar o Museu de novas zonas funcionais, o arquitecto propõe uma solução de

continuidade, expressa na construção de um novo elemento arquitectónico adossado à face norte do edifício existente, resolvendo as indefinições dessa fachada e criando, ao mesmo tempo, as melhores condições para a instalação de novos serviços.

Segundo Soutinho, o restauro, limpeza e reformulação dos vários espaços, estimulados pela ampliação das novas áreas destinadas quer a exposições temporárias quer aos múltiplos apoios inerentes ao funcionamento de um equipamento com esta especificidade, revitalizaram e restituíram a autenticidade ao Museu.

v) Viela do Anjo, José A. Barbosa e Pedro Guimarães (1993-2000)

A obra, da autoria dos Arquitectos António Barbosa e Pedro Guimarães, situado na Praça da Viela do Anjo, no Morro da Sé, fez parte de um programa de requalificação e de recuperação do centro histórico iniciado pela Câmara Municipal e nos anos 70 e integrou-se num projecto-piloto da CRUARB que, a partir de 1993 e através de uma série de acções de requalificação dos espaços públicos e dos edifícios degradados, têm como objectivo a recuperação social de uma área marcada pela presença de fenómenos negativos, comuns aos grandes centros urbanos.

Segundo Fernandes e Cannatà, os jovens projectistas constroem, à volta de um espaço público colectivo as condições de reformulação projectual dos edifícios, inserindo novas funções compatíveis com a complexidade do contexto (consultar anexo, pág. 92).

A proposta caracteriza-se pela articulação e sobreposição da habitação, comércio e espaços culturais, numa complexa lógica de ambiente urbano face ao acentuado peso da envolvente histórica.

Como resposta à complexidade morfológica, os projectistas, através de um trabalho meticuloso, realizam uma variedade de soluções para permitir a acessibilidade das várias cotas às diferentes funções, incluindo um acesso para o parque de estacionamento sob o pavimento da praça.

Os materiais utilizados – granito, madeira pintada, aço, azulejos e reboco –, interpretados de uma forma contemporânea, dão continuidade aos materiais da tradição local.

vi) Rua da Bainharia, José A. Barbosa e Pedro Guimarães (1995)

Esta obra teve como promotor a CRUARB e fez parte do Projecto-piloto do Bairro da Sé (consultar anexo, pág. 95). Trata-se de um emparcelamento de dois prédios oitocentistas, que deram lugar a um só edifício, composto por uma loja no rés-do-chão e, nos pisos superiores, dois apartamentos T1 e dois T2, com a numeração de porta 92/94/96/98/100.

Pela consulta das fichas de obras dos 25 anos de reabilitação urbana da CRUARB, verifica-se que, no núcleo histórico abrangido por este trabalho, são cerca de vinte as intervenções cuja reabilitação em causa devolveu ao edifício as suas funções pré-existentes: o comércio e a habitação.

Ainda que não exista um edifício-tipo que caracterize a zona histórica portuense, o modelo mais representativo em quantidade e qualidade, nomeadamente do Morro da Sé, é constituído por paredes resistentes de granito (fachadas e paredes de meação), pavimentos e caixilharias de madeira. Os pisos recuado são constituídos, geralmente, por paredes em taipa e a cobertura é de quatro águas com estrutura de madeira revestida a telha cerâmica, existindo uma clarabóia sobre o vão da escada do prédio.

A sua tipologia, tal como o caso apresentado, divide-se por loja no rés-do-chão e dois, três ou mais pisos de habitação nos pisos superiores.

Esta consideração genérica, não deixa de ter em conta que os edifícios da zona histórica portuense resultam, segundo Teixeira (2004), de “um processo de construção, remodelação e reconstrução, com sobreposição de estratos de tempos e técnicas”, encontrando-se por vezes “lado a lado, com algumas centúrias de diferença relativamente à sua construção”. É, por isso, difícil estabelecer um padrão de edifício, para centro histórico como o do Porto, dado que a sua edificação não se norteava por respeito a uma norma, mas sim por uma adaptação à realidade topográfica e às convenções sociais.

vii) Torre da Sé ou Antiga Casa dos 24, Fernando Távora (1995-2002)

A designação “Casa da Câmara” identificava o local onde se reuniam os governantes locais para decidir sobre a organização da vida na cidade. O edifício original foi construído no século XV e, conforme abordado anteriormente, como resultado de uma política de higienização levada a cabo nos anos 40 do século XX, assistiu-se à demolição de partes da cidade, de modo a libertar os vários monumentos históricos, nomeadamente no Terreiro da Sé.

Com esta intervenção, Fernando Távora reinterpreta e reconstrói o edifício-torre (consultar anexo, pág. 96) ao lado da Sé Catedral do Porto e em pleno coração do Morro da Sé, “para aqueles que nasceram para aumentar ao passado algo de presente e algumas possibilidades de futuro”, pretendendo, com isto, acrescentar valor patrimonial ao já existente.

A sua construção levantou inevitáveis polémicas, ao que valeram a qualidade do projecto e as capacidades profissionais e artísticas do seu autor, que permitiram ultrapassar, segundo Fernandes e Cannatà “as posições de um conservadorismo radical sem justificações históricas ou disciplinares”.

O novo edifício cresce em cima das ruínas da antiga “Casa dos Vinte e Quatro” e a forma da intervenção adquire um duplo significado: a recuperação de uma pré existência e a construção no construído, demonstrando a possibilidade de dar continuidade à cidade acrescentando todos os dias novas qualidades às existentes. Esta opção incorpora igualmente um novo conceito de relação de complementaridade entre tecido urbano e testemunhos de diferentes épocas.

Funcionalmente, o edifício configura-se como memória colectiva da cidade. Um monumento à cidade, onde a colocação de alguns fragmentos da história urbana justifica o carácter do novo edifício.

A proposta do arquitecto respeita a altimetria do projecto anterior, isto é, 22 metros, e é constituído por uma estrutura de paredes em “U” que assenta sobre parte da ruína existente (muralla primitiva).

A escolha do granito como revestimento recupera a tradição local do uso deste material, numa interpretação contemporânea, e os grandes envidraçados eliminam qualquer ambiguidade sobre a actualidade do edifício, permitindo estabelecer uma nova relação entre o espaço público interior e a cidade.

As cores predominantes são o castanho, o ferrugem, o acobreado, o dourado e o baço que traduzem uma vaga correspondência com as ruínas da Casa da Câmara Medieval.

O sistema construtivo da Casa da Câmara é constituído por vigas e pilares metálicos. A espessura das paredes erguidas procura acompanhar a dimensão da ruína medieval: 1,1m.

Três dos quadrantes do edifício tratam-se de panos cegos, revestidas a granito. O último quadrante, a NO, abre um pano de vidro sobre a cidade, iluminando a Casa da Câmara.

viii) Residência de Estudantes Universitários, Pedro Guimarães (2009-...)

Esta operação, em curso, localizada num quarteirão com frentes para as Ruas da Pena Ventosa, de S. Sebastião, Escura e da Bainharia, consiste na criação de uma residência de estudantes no Morro da Sé, conforme previsto no Documento Estratégico do Quarteirão da Bainharia da Porto Vivo. Trata-se de intervir num conjunto de 22 prédios que serão emparcelados e reabilitados, conservando as suas características morfológicas e adaptando-as a esta nova função.

A intervenção (consultar anexo, pág. 98) versa uma área bruta construída final de aproximadamente 7300 m², distribuída pelos 9 pisos que compõem a residência e dará lugar, essencialmente, a 105 quartos, divididos pelas tipologias single, duplo e T0, perfazendo um total de 121 camas, sendo servidos por salas de estudo e convívio, espaços museológicos e espaços comerciais ao nível dos arruamentos. Destaca-se ainda a existência de um restaurante aberto ao público no edifício do antigo Aljube Eclesiástico, de elevado interesse patrimonial, cuja construção remonta ao séc. XVII.

A relação do equipamento com as Estações do Metro e de Caminho de Ferro de S. Bento e o facto de estar inserido num local classificado como Património da Humanidade, justificam por si só a eleição do local.

O projecto nasce da parceria entre a Sociedade de Reabilitação Urbana do Porto e um promotor privado, sendo que, para o primeiro interveniente, o objectivo deste investimento visa a preservação do património do lugar e a dinamização do Morro da Sé, alcançada pela mistura da comunidade local com a população jovem residente no futuro equipamento.

ix) Unidade de Alojamento Turístico, Tiago Castro (2009-...)

Tal como o caso anterior, esta operação encontra-se a decorrer e consiste na criação de uma unidade de alojamento turístico no morro, com frentes para as Ruas dos Pelames, Rua do Corpo da Guarda e Travessa de S. Sebastião, junto à Avenida da Ponte, a qual será, previsivelmente, alvo de um projecto de regeneração urbana e recomposição do seu tecido (consultar anexo, pág. 100).

Esta operação alberga o emparcelamento de 6 parcelas, ultrapassando os 3000m² de área bruta de construção final, com uma capacidade máxima de 90 utentes distribuídos por 45 quartos.

A opção da localização justifica-se por três realidades: a proximidade de uma das “portas” do Morro da Sé e, mais uma vez, da Estação de Metro (que liga ao aeroporto) e da Estação de Caminhos-de-ferro; o posicionamento territorial que usufrui de uma excelente paisagem sobre a Sé Catedral e sobre o casario envolvente – Morro da Sé e Morro da Vitória; e a realidade do quarteirão em causa, o único que ainda permite criar um logradouro de fruição colectiva por parte das parcelas que o definem.

Esta operação cruza-se igualmente com o objectivo de preservar o património edificado da Sé, bem como, reforçar a componente turística de uma área de elevado valor, contrariando o facto de os turistas apenas por aqui passarem e estarem impedidos de aqui permanecerem instalados por falta de oferta de alojamento.

A permanência de turistas no Morro da Sé é também uma oportunidade para o desenvolvimento de actividades por parte da população e, por outro lado, aumenta a procura do local, o que naturalmente fará surgir o aparecimento de novas actividades económicas.

IV. CASO DE ESTUDO – ILHA NA RUA DAS ALDAS

Renovação de ilha na Rua das Aldas, Pedro Mendes (1994-2001)

1. Apresentação

O conjunto de construções situado no gaveto da Rua da Penaventosa com a Rua das Aldas apresenta características tipológicas semelhantes ao das “ilhas”, nome dado no Porto aos bairros de habitação operária que surgiram no finais do século XIX, conforme referido anteriormente.

Percorrendo a Rua das Aldas, a entrada é feita pela porta n.º18, seguida de uma escada estreita que dá acesso a um espaço encerrado por muros de granito. Aqui, as onze construções outrora existentes, precárias e densamente ocupadas, deram lugar a cinco novas habitações (consultar anexo, pág. 101).

As habitações organizam-se em duas plataformas, à cota 67.45 e 69.85 respectivamente, ligadas por um percurso pedonal que parte da Rua das Aldas (65.80) e remata na cota da Rua de S. Sebastião (70.70).

Segundo o arquitecto Pedro Mendes, dado o mau estado da “ilha”, o projecto previu na sua renovação, a reutilização de alguns elementos espaciais, estruturais e volumétricos existentes. Exemplo disso são as grossas paredes de granito limitantes do gaveto que, conjuntamente com os afloramentos rochosos ao nível da rua, conferem ao conjunto a “imagem insólita de um castelo pontuado por pequenas aberturas viradas para a cidade”.

Na organização interna das habitações definiram-se os espaços mínimos de habitabilidade que articulados com os pátios e largos deram resposta às necessidades dos seus novos moradores.

As tipologias variam entre dois T1, um T2, um T3 e o T5 de dois pisos. Esta variação de área e número de quartos vai ao encontro das diferentes necessidades e agregados familiares que aqui habitam.

O tratamento dos espaços exteriores assumiu particular importância com a criação de dois largos e um percurso de ligação entre os patamares, reforçando o hábito de viver no exterior desta zona da cidade.

2. Visita à obra

A visita realizada a esta obra foi gentilmente guiada pela única moradora do apartamento T1, a D. Isilda, reformada, idosa e viúva que habita o morro desde a sua nascença, tendo presenciado os acontecimentos mais relevantes do séc. XX.

A este propósito, refere ter saudades do estilo de vida que aqui predominava, com as ruas cheias de gente, a vivacidade do comércio que aqui se fazia e de ver as casas habitadas. Refere-se igualmente aos “quintais muito bonitos” que, anteriormente às demolições de 1940, ocupavam os logradouros das parcelas existentes onde é hoje a Avenida da Ponte ou o Mercado do Levante.

No decorrer da visita (consultar anexo, pág. 108), de forma informal, colocaram-se questões a esta moradora sobre a sua satisfação – e dos demais habitantes – relativas à qualidade física do espaço e à agradabilidade de viver na “ilha”. São de referir, por isso, alguns aspectos.

Sobre a sua situação, a D. Isilda mostrou-se contente por ter sido realojada no local de onde é natural, facto que lhe permite “fazer a vida do dia-a-dia” mantendo os hábitos que sempre conheceu, como é o caso das compras, dos passeios e relações sociais.

Ao nível da sua habitação, demonstra-se plenamente satisfeita realçando ter aquilo que necessita: uma casa em boas condições, confortável, com boa iluminação, espaço suficiente, destacando o proveito que tira do patamar exterior para simples actividades domésticas e de jardinagem.

Dos seus vizinhos conta que são população activa, com alguns jovens menores, referindo o mesmo grau de satisfação. Das suas habitações destacam-se os fogos de dimensões bastante generosas e as vistas sobre o edificado envolvente.

Numa última análise, é de referir o sentimento de pertença que os moradores estabeleceram com o lugar, ao tirarem proveito dos pavimentos exteriores e de nele fazerem ligeiras adaptações – como canteiros ou portadas – bem como, o sentimento de segurança, nascido do convívio diário e partilha dos espaços comuns.

3. Entrevista ao autor

A Câmara Municipal do Porto instituiu, em 1988, o Prémio João de Almada, um prémio que, segundo a mesma, teve como objectivo “incentivar e promover a recuperação do património arquitectónico” da cidade, visando distinguir o “melhor exemplo de reabilitação que tenha sido concluído, durante o período de dois anos a que cada prémio se refere”.

Em 2002, o referido prémio foi atribuído ao arquitecto Pedro Mendes pela obra realizada na Ilha das Aldas.

Segundo o espírito que contempla a atribuição do referido prémio, a C. M. do Porto refere que “Numa cidade onde se destacam os valores históricos e patrimoniais de muitos dos seus edifícios, associados à referência internacional que constitui a chamada Escola de Arquitectura Contemporânea do Porto, assume uma enorme importância destacar e dar a conhecer os bons exemplos de projectos e obras de recuperação”.

Dentro do contexto aqui enunciado, segue-se, em anexo, o essencial da entrevista realizada a 22 de Novembro de 2010 ao Arquitecto Pedro Mendes, autor deste projecto.

V. CONCLUSÃO

Com o presente estudo pretendemos dar satisfação à curiosidade de aprofundar o conhecimento arquitectónico e patrimonial do Morro da Sé do Porto, uma reflexão direccionada para a evolução urbana e análise das suas intervenções, tentando perceber o alcance dos projectos e operações de reabilitação da cidade histórica.

Como objectivo principal pretendeu-se, assim, um melhor conhecimento e compreensão do património desta, a partir da análise do seu desenvolvimento urbano através do tempo e o porquê de, na actualidade, nos depararmos, de uma forma especial, com a situação do despovoamento e da degradação do edificado. Compreender-se-á, dentro deste espírito, o levantamento efectuado, de forma prática e sequencial, dos momentos e intervenções mais relevantes na zona do Morro da Sé.

Em termos de um conhecimento mais aprofundado, além da sua contextualização histórica, procedemos a uma revisão sumária sobre o processo de povoamento desde as suas origens até aos nossos dias, tendo presente os diversos e mais significativos vectores da cidade, caso da tipologia urbana, vertente social e comercial. Um itinerário que remontou às suas origens, com relevante incidência para os vários períodos históricos. De referir o período entre os séculos XII e XV, com a definição de várias ruas, partindo da plataforma superior do morro, que delinearão diversos percursos, em torno da Sé, ponto definidor e de referência de todo o desenvolvimento do burgo que, a par das vias de ligação com outros locais, se tornaram apelativas para o surgimento de diferentes actividades comerciais e industriais.

No respeitante à época Moderna destacamos, para além dos aspectos característicos da sociedade de então, as principais acções direccionadas para a renovação urbanística, com destaque para as acções dos Almadas. Por sua vez, a análise da época moderna cingiu-se, de uma forma mais incisiva, para aspectos sociais da acção urbana, considerando os mais representativos na área pública e privada. Finalmente, e respeitante ao século XX, uma referência mais atenta para os estudos direccionados para renovação parcial do local e dos quais se destaca um primeiro projecto para a cidade – Morro da Sé, as demolições de 1940, a abertura da Avenida da Ponte em 1950 e propostas para a Avenida da Ponte na fase pós-demolições, além do Plano Regulador, Plano de Melhoramentos e Plano Director de Robert Auzelle.

Neste contexto referimos, também, os programas de reabilitação, com incidência especial para as intervenções do SAAL, CRUARB e SRU, no tocante às diversas propostas e intervenções arquitectónicas sobre o referido espaço, reflexão norteadada por específicos objectivos que, no seu todo, se dirigiram para uma análise do reabilitado e por reabilitar, assim como uma atenção para o espaço público e património envolvente no sentido de uma compreensão do seu todo.

O porquê do despovoamento, a degradação e a importância da reabilitação para a revitalização assumem-se como outros temas fundamentais abordados, assim como as sínteses conclusivas destes retiradas.

Assim, de acordo com os estudos da Rede Atlante ou do próprio Masterplan da Sociedade de Reabilitação Urbana do Porto, o despovoamento do centro histórico da cidade e, conseqüentemente, da nossa área de estudo, deve-se essencialmente à morfologia urbana desajustada dos modos de vida contemporâneos, bem como, à falta de condições de habitabilidade do seu edificado.

Pelo primeiro, são identificados problemas relativos à sua estrutura económica e social fortemente desvitalizada, das quais resultam o desemprego, pobreza, envelhecimento da população ou insegurança, pondo em causa a regeneração da população, assim como a dinâmica social e económica desejada.

A morfologia e a escala viária do centro histórico concorrem igualmente para um estado desajustado dos actuais modelos de mobilidade, tendo em conta o uso massificado do automóvel e a falta de vias e de estacionamento. Os espaços verdes, por sua vez, são insuficientes e é de referir, também, o facto das práticas de sociabilidade se irem perdendo à medida que as transformações vão ocorrendo nos centros históricos, onde os espaços disponíveis para essas relações vão sendo ocupados por outros equipamentos.

No caso do centro histórico do Porto, a actividade turística e a animação nocturna levam a que antigas áreas habitacionais sejam aproveitadas para outras funções. Em consequência deste processo progressivo de terciarização, verifica-se que grande parte da baixa portuense entra agora num estado de “musealização”, onde as vivências se associam bastante às de um parque temático, esquecendo as vivências tradicionais da cidade antiga.

No segundo caso, relativo às condições de habitabilidade, verifica-se desde logo um número elevado de edifícios em muito mau estado de conservação, derivado da falta de manutenção e abandono dos mesmos.

A repulsa da população a este parque habitacional e a falta de atractividade da função residencial nos centros históricos deve-se, sobretudo, à tipologia dos fogos não ser atractiva, à falta de segurança estrutural, baixa salubridade, inexistência de garagem, mercado de arrendamento e de venda de imóveis praticamente nulos ou com preços bastante elevados, fracas condições de insolação e arejamento dos seus edifícios.

Por sua vez, as políticas urbanísticas correntes e a presença de património, tais como os vestígios arqueológicos, facilitam o despovoamento dos centros históricos e desmotivam os seus investidores. Os trabalhos de sondagem, os levantamentos, bem como a morosidade e complexidade de todos os processos de aprovação, implicam investimentos avultados na procura de soluções funcionais e de salubridade que satisfaçam as entidades intervenientes, promovendo a construção nova em terrenos livres em detrimento da recuperação do antigo tecido urbano. Acrescente-se, ainda, o Regime de Arrendamento Urbano que durante décadas pactuou com a degradação e não reocupação do parque habitacional.

Neste quadro, inserem-se as desejadas soluções para a revitalização do Morro da Sé. A preocupação com a perda populacional não tem acompanhado as políticas da reabilitação dos centros históricos, processadas a partir de 1974. Numa primeira fase, a prioridade era resolver a sobreocupação populacional destas áreas, pelo que se procedeu a realojamentos e a construção de novos bairros habitacionais periféricos. Simultaneamente, as acções centraram-se na recuperação física dos edifícios e fogos de forma a dotá-los de condições mínimas de habitabilidade e na instalação de equipamentos sociais em falta.

Hoje, assiste-se ao despovoamento porque se verifica a deslocalização da população residente em busca de uma oferta habitacional, consonante com as suas aspirações, e porque não há atracção de nova população que permita compensar estas saídas bem como o saldo natural cada vez mais negativo, face ao incremento dos óbitos.

Desta forma, e enquanto considerações e sugestões finais derivadas da realização deste trabalho, somos levados a pensar que, para inverter este fenómeno, é essencialmente

necessário criar condições para tornar os centros mais atractivos e competitivos para a função residencial no contexto urbano tão particular em que se inserem.

À ideia de que se deve conservar a identidade sociocultural dos núcleos históricos, através da manutenção da população residente, soma-se a necessidade de atrair população do exterior. Se é certo que a população com raízes locais tende a "extinguir-se", a sua permanência no Morro da Sé e o regresso dos que dele partiram anteriormente, conjugados com gentes novas e que encontrem neste local uma mais valia para a sua fixação, conduzirão a um mercado de habitação dinâmico, exigente e, sobretudo, revitalizado na sua vertente edificada, económica e social.

Para que tal seja viável, sugere-se o um rumo para as políticas que têm vindo a ser seguidas pelos agentes de poder, cujos objectivos e princípios devem orientar os processos de reabilitação dos centros históricos de forma a torná-los, fundamentalmente, "úteis" à cidade, do ponto de vista de funcional (capacidade atractiva para visitantes, consumidores, utilizadores de serviços e turistas) e, principalmente, que o centro histórico tenha características favoráveis à instalação de famílias e de agentes económicos - capacidade atractiva para habitantes e actividades económicas.

Como condições fundamentais, para que o centro histórico seja efectivamente útil e atractivo, deve apostar-se num ambiente urbano dotado de boa acessibilidade, com espaços públicos qualificados, parque edificado em bom estado de conservação, equilíbrio entre espaços construídos e livres, espaços privados e espaços públicos, bom ambiente social à ausência de fenómenos de marginalidade e de pobreza e à consolidação de um centro cívico e cultural, um ambiente económico propício para a existência de comércio qualificado, serviços públicos e privados e emprego.

Como estratégias de intervenção, consideram-se fundamentais para a inversão das tendências de despovoamento e desvitalização, tornar o parque edificado habitável, respeitando os valores patrimoniais em presença e perspectivando, igualmente, soluções arquitectónicas que dêem resposta às necessidades actuais, sendo elas também uma acrescento de qualidade ao património edificado já existente.

Só assim, no nosso entender, as futuras operações de reabilitação terão um uso garantido que lhes confira sustentabilidade económica e social.

Deve-se procurar responder a exigências de estabilidade, habitabilidade, garantindo prioritários requisitos tais como salubridade, segurança, funcionalidade e conforto. Posto isto, os inventários rigorosos dos edifícios e a investigação histórica e arqueológica têm de ser efectuados para que se possa identificar, com rigor, o nível de protecção a atribuir a cada um dos imóveis, os elementos a conservar e, consequentemente, o tipo de intervenções possíveis.

Equilibrar os usos no território no respeito pela estrutura urbana existente é outra aposta a ser exigida, devendo ser promovida a manutenção das actividades de nível local de apoio aos residentes e estabelecidos locais preferenciais para a localização de determinadas actividades, em função da acessibilidade, das condições de utilização dos espaços públicos e das relações funcionais que se estabelecem entre elas.

A título de considerações finais, somos de parecer que não havendo padrão universal para o conjunto das acções a realizar importa, sim, clarificar as diferentes ópticas que estão subjacentes aos entendimentos e acções, não tanto para se eleger soluções-tipo de espectro reduzido, mas sim, no sentido de criar uma base conceptualmente clara e aberta, a partir da qual contribuições diversas possam ter lugar positivo para se atingir o objectivo da revitalização desta parte da cidade.

VI. BIBLIOGRAFIA

AA. VV. (1964). *Inauguração da Ponte da Arrábida*. Câmara Municipal do Porto, Porto.

AA. VV. (2001). *A Ponte e a Avenida – Contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Câmara Municipal do Porto, Porto.

ALVES, J. J. F. (1988-1990). *O Porto na Época dos Almadás*. 2 Volumes. Porto.

AUZELLE. R. (1962). *Plano Director da cidade do Porto*. Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto Porto. Câmara Municipal do Porto, 3 Volumes.

BASTO, A. M. (1946). *Quatro Épocas do Porto*. In *Imagens e Costumes do Porto de Outras Eras*. Gabinete de História da Cidade, Câmara Municipal do Porto, Porto.

BRANDÃO, D. P. (1984). *Inventário de Objectos do Período da Romanização encontrados na cidade do Porto*. Arqueologia, 10. Porto.

Cartas e Convenções Internacionais: Património Arquitectónico e Arqueológico. Ministério da Cultura, IPPAR. Lisboa.

CARVALHO, T. P., GUIMARÃES, C., BARROCA, M. G. (1996). *Bairro da Sé do Porto, Contributo para a sua Caracterização Histórica*. Câmara Municipal do Porto.

CASTRO A.T. (1926). *Monografia da Cidade do Porto*, Porto, 1992.

CASTRO F. (1926). *Ruas do Porto Antigas e Modernas*. O Tripeiro, 3ªSérie (122), Porto, 15 de Janeiro de 1926.

CORRÊA, A. A. M. (1940). *Fontes Aní/qu/íotum Portugaliensium*. Separata do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, Vol. 3, fase 2. Porto.

CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira/Barredo. (2000). *Porto Património Mundial III. CRUARB — 25 Anos de Reabilitação Urbana. As intervenções de 1974 a 2000*. Porto, Câmara Municipal do Porto.

D'AURORA, C. (1967). *Varandas, janelas postigos e outros ferros da Cidade do Porto*. Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, Vol. XXX, Porto.

FERNANDES, F. e CANNATÀ, M. (2006) *Guia da Arquitectura Moderna: Porto 1925-2002*. 3ª Edição. Porto, Edições Asa.

FERNANDES, F. e CANNATÀ, M. (2009). *Territórios Reabilitados – Revamped Landscape. Textos de Fátima Fernandes e Michele Cannatà, Manuel Graça Dias, Luís Santiago Baptista*. Caleidoscópio. Casal de Cambra.

FRANÇA, J.A. (1994). *Porto 1865 - Uma Exposição, Catálogo da Exposição*. Museu Nacional Soares dos Reis, Junho, Porto.

FREITAS, E. A. C. e, LOURENÇO, D. e CARNEIRO, G. (1946). *A propósito da antiga casa n.º da Rua Escura*. O Tripeiro, Va Série, Ano II, n.º 7. Porto.

GARRETT, A. A. (1952). *Plano Regulador da Cidade do Porto.*, Separata de GV/tos, Vol.VIII, n.º 2. Porto.

GRAÇA DIAS, M. (2004). *30 Exemplos – Arquitectura Portuguesa no virar do Século XX*. Relógio D'Água. Lisboa.

GUIMARÃES, C. C. D'O. (1954). *Aspectos do Porto antigo*. O Tripeiro, Vª Série, Ano X, n.º 7. Porto.

MANDROUX-FRANÇA, T. (1984). *Quatro Fases da Urbanização do Porto no Século XVIII*. Separata do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto, 2ª Série, Vol. 2. Porto.

MARTINS, F. (1986). *O Colégio de S. Lourenço (1560-1774)*. Dissertação para Provas de Capacidade Científica e Aptidão Pedagógica, ed. Policopiada. Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

MEIRELES, M. A. (1982). *Catálogo dos Livros de Plantas*. Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto. Porto.

MOURA, E. S. (2003). *Com a naturalidade das coisas naturais*. In J-A: Jornal dos Arquitectos n.º 213, Novembro/Dezembro.

MOURA, E. S. (2005). *Recuperação do Museu Grão Vasco*. Conferência. In 2.º Seminário - A intervenção no Património: Práticas de Conservação e Reabilitação. Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, Porto.

OLIVEIRA, E. V. e GALHANO, F. (1958). *Casas do Porto*. Douro Litoral, 8ª Série, Vol.VII-VIII. Porto.

OLIVEIRA, J. M. P. (1973). *O espaço urbano do porto, condições naturais e desenvolvimento*. 2 Volumes. Instituto de Alta Cultura. Coimbra.

OSÓRIO, M. I. P. (1994). *Cidade, plano e território - Urbanização do plano intramuros do Porto*. Dissertação de Mestrado, ed. policopiada, Faculdade de Letras da Universidade do Porto.

PARDILHÓ (1926). *A Rua das Congostas, como a conheci*. O Tripeiro, 3ª Série, nº12 (132). Porto.

REAL, M. L. (1984). *A Arqueologia Portuense em 1984 - Notícia sobre as operações de salvamento no Morro da Sé, em áreas de intervenção do CRUARQ*. Arqueologia, 10. Porto.

REAL, M. L. (1984). *Inéditos de Arqueologia Medieval Portuense*. Arqueologia, 10. Porto.

REAL, M., TÁVORA, M., OSÓRIO, I., TEIXEIRA, F. (1985-1986). *Escavações Arqueológicas no Morro da Sé*. Boletim Cultural da C. M. do Porto, 2ª Série, Vol. 3/4. Porto.

SEQUEIRA, J. (2010). *História do Porto – 01: Como nasce uma cidade, Das origens ao Condado Portucalense*. QuidNovi. Matosinhos.

SERÉN, M. C. e PEREIRA, G. M. (1994). *O Porto Oitocentista*. História do Porto. Volume 1. Porto.

SILVA, F. (1994). *Origens do Porto*. História do Porto. Porto.

SILVA, F. (1994). *Tempos Modernos*, História do Porto. Porto.

SILVA, F. R. (1988). *O Porto e o seu termo (1580-1640). Os homens, as instituições e o poder*. 2 Vols. Porto.

SIZA VIEIRA, Á. (2001). *Requalificação da Avenida D. Afonso Henriques*. In JA 199, Janeiro – Fevereiro. Ordem dos Arquitectos. Lisboa.

SOUSA, A., MAGALHÃES A., OLIVEIRA, M. (2005). *Estudo sobre o despovoamento dos centros históricos da Rede Atlante: Porto, Guimarães, Angra do Heroísmo, Évora, Santiago de Compostela, Lugo*. Câmara Municipal de Évora.

TÁVORA, F. e SIZA, Á. (2002). *Lavorare insieme*. In CASABELLA 700. Arnoldo Mondadori Editore. Milão.

TEIXEIRA, JOAQUIM LOPES (2004). *Descrição do sistema constutivo das Casas Burguesas do Porto entre os séculos XVII e XIX – Contributo para uma história arquitectónica em Portugal*. Trabalho elaborado no âmbito das Provas de Aptidão Pedagógica e Capacidade Científica. FAUP, Porto.

Pesquisa na Internet:

Câmara Municipal do Porto. [Em linha]. Disponível em: <http://www.cm-porto.pt/>
[Consultado em 28/05/2010]

Carta de Atenas (1993) – Assembleia do Congresso Internacional de Arquitectura Moderna. [Em linha]. Disponível em:
<http://www.apha.pt/boletim/boletim1/pdf/CartadeAtenas1933.pdf> [Consultado em 13/07/2010]

Carta de Cracóvia (2000) – Princípios para a conservação e o restauro do património construído. [Em linha]. Disponível em:
<http://194.65.130.238/media/uploads/cc/cartadecracovia2000.pdf> [Consultado em 13/07/2010]

Carta de Qualificação do Solo – Planta de Ordenamento do Plano Director Municipal do Porto (2005). [Em linha]. Disponível em: http://www.cm-porto.pt/users/0/60/QualificaodoSolo_53598775f41fc86202ae8c1a67ca0892.pdf
[Consultado em: 13/07/2010]

Carta de Veneza (1964) – Carta internacional sobre a conservação e restauro dos monumentos e dos sítios. [Em linha]. Disponível em:
http://www.icomos.org.br/cartas/Carta_de_Veneza_1964.pdf [Consultado em 13/07/2010]

Carta de Washington (1987) - Carta internacional para a salvaguarda das cidades Históricas. [Em linha]. Disponível em: <http://planbuildmanage.biz/~quintaci/wp-content/uploads/2008/01/cartawashington-1986.pdf> [Consultado em: 13/07/2010].

Obra Ateliês para artistas na Lada, V. Moutinho [Em linha]. Disponível em:
<http://www.virginiomoutinho.com/> [Consultado em 11/08/2010]

Obra Viela do Anjo, A. Barbosa e P. Guimarães [Em linha]. Disponível em:
<http://www.barbosa-guimaraes.com/> [Consultado em 11/08/2010]

Porto Vivo – Sociedade de Reabilitação Urbana. [Em linha]. Disponível em:
<http://www.portovivosru.pt/> [Consultado em 25/04/2010]

Prémio João de Almada [Em linha]. Disponível em: <http://www.cm-porto.pt/gen.pl?p=stories&op=view&fokey=cmp.stories/9079> [Consultado em 15/09/2010]

Wikipedia. CRUARB – Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo. [Em linha]. Disponível em: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Cruarb> [Consultado em 03/04/2010]