U.PORTO

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITETURA

Intervenções modernas de nobrecimento urbanístico e arquitectónico da cidade: O traçamento da Rua do Loureiro no Porto

Ângela Brandão Moreira

M

2019

U.PORTO
FACULDADE DE ARQUITECTURA
UNIVERSIDADE DO PORTO

Intervenções modernas de nobrecimento urbanístico e arquitectónico da cidade:

O traçamento da Rua do Loureiro no Porto

Ângela Brandão Moreira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada à
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto

Orientadora
Prof.ª Doutora Maria José Casanova
Co-orientadora
Prof.ª Doutora Carla Garrido de Oliveira

Porto, Setembro de 2019

Aos meus pais

e avó Maria

Nota prévia

Por decisão da autora, a presente dissertação não segue as regras preconizadas pelo novo Acordo Ortográfico.

As imagens, cujos créditos encontram-se no final deste documento, sofreram alterações cromáticas relativamente às originais.

Agradecimentos

À Professora Maria José Casanova e à Professora Carla Garrido agradeço o profissionalismo e a disponibilidade com que acompanharam a dissertação; também ao Professor J. Quintão, que mesmo não constando oficialmente no quadro de orientadores, contribuiu activamente para a crítica deste trabalho.

A eles, agradeço o privilégio de ter assistido a autênticas lições de Arquitectura, cujas reflexões levarei para o meu percurso profissional.

Ao Tomás Durán agradeço a permissão de partilha de conhecimentos e a oportunidade das nossas dissertações se tornarem complementares.

À Inês, ao João, ao Leonardo e à Maria agradeço as horas intermináveis de companheirismo. Serão, para sempre, a minha equipa preferida.

Ao Professor Rui Mealha agradeço a primeira experiência profissional.

Ao Arquitecto Manuel Abreu agradeço a oportunidade de aprender com uma referência.

Aos meus amigos que me conhecem desde sempre e que sabem o quanto eu desejei ser arquitecta. Em especial, à Britany e à Patrícia, pelo apoio constante.

Ao Leandro agradeço o carinho e a motivação - essenciais neste percurso.

E, por fim, à minha família, por possibilitarem a oportunidade de lutar pelos meus sonhos.

Mãe, Pai, Paula e Madrinha, obrigada!

Abstract

This dissertation proposes to analyse, interpret and deeply reflect about the urban and architectural transformations in the city, taking Rua do Loureiro as a case study – a street that ever since its tracing, during the 16th century, played an important role in the urban composition of Porto. Having the nuns of the extinct and demolished Mosteiro de S. Bento da Avé Maria as religious promoters, this street not only maximised the use of a southern property for their own profit, but also contributed to the "ennoblement" of the city.

By means of drawing as the principal tool of analysis, interpretation and summation, our objective is understanding the project of the street and the process of consolidation over the subsequent centuries. As we understand this project under four main moments of interventions, this document is organized into four chapters, adopting a chronological order.

The first part considers the document "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547) as a starting point and from this proposes to clarify the boundaries between the properties belonging to the monastery and the city – meaningful to the understanding of the next chapter. Two documents are considered of extreme relevance for the second part - "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (1565) and "Acto de posse de uma courela junto ao mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazado pelas freiras do mesmo mosteiro a vários povoadores para estes nela fazerem casas" (1565) – and using drawing as a mean of interpretation, tries to comprehend how the plots of lands belonging to the property of the nuns were made, respecting composition rules. The third part focuses in the 18th century and tries to discern the urban relationships established by the Mosteiro de S. Bento de Avé Maria (after the 1783 conflagration which made mandatory the reconstruction of the whole main façade) and the urban front of dwellings meanwhile already consolidated. Finally, the fourth part enunciates transformations of great impact to Rua do Loureiro which were the result of the growing necessity of a railway station – the S. Bento railway station – in the city centre, at a high elevation, and lately, the opening of an avenue that would establish a connection with the Luis I bridge – the "Avenida da Ponte".

Resumo

A presente dissertação propõe analisar, interpretar e reflectir sobre as transformações urbanísticas e arquitectónicas da cidade, tendo como objecto de estudo a Rua do Loureiro - uma importante rua para a composição urbana do Porto desde o seu traçamento, no século XVI. De iniciativa religiosa por parte das monjas do demolido Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, esta intervenção não só permitiu a rentabilização de um terreno a sul do Mosteiro para proveito próprio, como contribuiu para o "nobrecimento" da cidade.

Através do desenho como principal ferramenta de análise, interpretação e síntese, é nosso objectivo compreender o projecto da rua e como este se consolida ao longo dos séculos.

Porque compreendemos tratar-se de quatro momentos de intervenções, o presente documento organiza-se em quatro capítulos, adoptando a ordem cronológica.

O primeiro considera como ponto de partida o documento escrito "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547) e, a partir deste, propõe esclarecer os limites das propriedades que pertenceriam ao Mosteiro e à cidade - essenciais para a compreensão do capítulo seguinte. O segundo capítulo considera dois documentos escritos - "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (1565) e "Acto de posse de uma courela junto ao mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazado pelas freiras do mesmo mosteiro a vários povoadores para estes nela fazerem casas" (1565) - e, através da sua interpretação desenhada, tentamos compreender como a repartição dos chãos do terreno das monjas se concretizou, tendo em conta princípios de medida e de modulação. O terceiro capítulo, referente ao século XVIII, procura compreender as relações urbanas estabelecidas entre o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria (depois do incêndio de 1783 que obrigaria à reconstrução total da sua fachada principal) e a frente urbana de habitações entretanto consolidada. Finalmente, o quarto capítulo vem enunciar transformações urbanas de grande impacto para a Rua do Loureiro que resultaram da necessidade de uma estação ferroviária - a Estação de S. Bento - no centro da cidade e à cota alta e, mais tarde, da abertura de uma avenida que viria estabelecer comunicação com a Ponte Luís I - a Avenida da Ponte.

Sumário

Agradecimentos v

Resumos vi

Introdução 3

0. Prólogo: Nas Hortas do Bispo, à Rua de Carros 11

1. Cidade e Mosteiro: demarcação dos limites das propriedades (Século XVI) 25

2. A courela do Mosteiro: repartição de chãos (Século XVI) 41

3. A rua-rossio: diálogo entre Mosteiro, habitações e espaço público (Século XVIII) 57

4. De fachada-principal a fachada-lateral (Século XVIII - Século XX) 89

. A Estação de S. Bento e a Igreja de Cedofeita: fragmentos e memória 99

. A Avenida da Ponte como cicatriz 111

Considerações finais 121

Bibliografia 125

Créditos de imagens 131

Introdução

Objecto de estudo e objectivos

Inserida no tema da transformação da cidade, a presente dissertação propõe analisar, interpretar e reflectir sobre intervenções urbanísticas e arquitectónicas, tendo como objecto de estudo a Rua do Loureiro no Porto, mais especificamente, o seu segundo tramo que, depois da implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria (na zona das Hortas do Bispo), surgiu em resposta à interrupção da anterior Rua de Carros.

A decisão de desenvolver um estudo sobre este tema decorreu, principalmente, do interesse em estudar estruturas urbanas e a construção do seu tempo, induzido pelas unidades curriculares que permitiram, ao longo do meu percurso académico, pensar História através de Projecto e pensar Projecto através da História, tendo o desenho como ferramenta de análise e processo mediador de interpretações.

No que toca ao objecto de estudo, este mostrou-se pertinente por se tratar de uma intervenção singular do século XVI, pensada e promovida por uma entidade religiosa – as monjas do hoje demolido Mosteiro de S. Bento da Avé Maria –, com proveito próprio e em prol do "nobrecimento" da cidade.

O contributo desta rua para o sistema urbano e viário da cidade como eixo ordenador e importante corredor de fluxos, o seu desenho de "tradição medieval [com] indícios de alguma modernidade"[1] e ainda a sua complexidade devido aos processos de sobreposição de várias intervenções ao longo dos séculos, tornaram pertinente o presente estudo.

Método: Do desenho do projecto ao projecto de desenho

Perante a complexidade do tema - devido ao domínio de várias escalas e de uma cronologia extensa -, a descoberta e selecção de documentos-chave (fontes documentais escritas e desenhadas), acompanhados de bibliografia complementar, permitiram uma aproximação aos sucessivos contextos temporais, levando a uma organização cronológica.

A organização a partir do documento-chave mais antigo para o mais recente - por compreender quatro escalas de análise, interpretação e exploração - sugere quatro momentos relativos ao projecto e consolidação da Rua do Loureiro -, aos que o estudo revelou como mais importantes, fazendo com que o presente documento adoptasse esta mesma sequência cronológica, ou seja, uma abordagem dividida em quatro capítulos.[2]

1. Amândio Barros; "Em proveito dos mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", *I Congresso sobre a Diocese do Porto "Tempo e lugares de memória"*, Porto/Arouca: Centro de Estudos D. Domingos de Pinho Brandão, Universidade Católica - Centro Regional do Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto - Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2002, pág. 406

2. A estruturação do presente documento não terá sido sempre clara e, por isso, a dada altura, o esquema apresenta-

A propósito da estrutura apresentada, devemos esclarecer que esta não reflecte o processo de aproximação à informação disponibilizada, uma vez que o sentido com que as fontes e referências foram descobertas e tratadas aproxima-se do seu inverso - ou seja, da mais recente para a mais antiga - proporcionando uma viagem de retroversão no projecto da Rua do Loureiro.

Método: O desenho como tradutor e intérprete

Como processo de um estudo no domínio da Arquitectura, este diferencia-se por reconhecer a importância de trabalhos escritos sobre o mesmo tema e, através deles, utilizar o desenho como tradutor e intérprete com o intuito de representar, interpretar e ensaiar sobre fontes e referências e, posteriormente, colocar em hierarquia e relação o nosso pensamento projectual, apresentando-o em forma de síntese conclusiva.

Ainda a respeito das fontes documentais do século XVI, depois colocadas em relação através do desenho, devemos esclarecer que estas só se tornaram consequentes depois de seleccionarmos as passagens e de recorrermos à actualização de alguns termos - o que fez com que optássemos por escrever com a grafia actual ao longo da dissertação.[3]

Método: Construção de cartografia

Perante a ausência de fontes documentais desenhadas que pudessem responder a dúvidas a respeito do desenho da cidade anterior a 1790 (data provável da primeira representação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria) recorremos às fontes cartográficas disponíveis, desenhando a nossa própria base cartográfica sobre o "Mapa do Porto" (digital vectorial), como importante mediador de rigor. Por se tratar de uma base de trabalho, onde cruzamos cartografias e plantas de diversos projectos-urbanos, esclarecemos que as peças de reconstituição da nossa autoria não devem ser entendidas como provas científicas.

Método: Elementos urbanos de referência

Depois de actualizarmos os termos e de construirmos a nossa base cartográfica, tendo em conta as ferramentas e a perspectiva do arquitecto, tornou-se fundamental identificarmos elementos urbanos e formas de espaço e tomá-los como referências, de maneira a ser possível cruzar a nossa base cartográfica com as fontes documentais e estabelecer vínculos com a actualidade. Conscientes da sua condição passível de serem questionados, temos que ter em conta que a identificação destes elementos urbanos de referência, através dos documentos, possibilitou a construção das várias hipóteses de interpretação, como veremos a seguir.

---

do na pág. 7 revelou ser necessário como estratégia de organização, tornando-se numa peça fulcral por sintetizar e organizar a informação recolhida, permitindo, simultaneamente, nortear o nosso discurso.

3.Uma vez adoptada a grafia actual, optamos por diferenciar dois tipos de citação. No caso das fontes documentais que sofreram actualizações de termos e eventuais resignificações de conceitos, estas aparecem em itálico e entre aspas simples. As restantes citações que não necessitaram de tradução estão identificadas apenas com aspas.

Estrutura do documento

Como podemos constatar no esquema da página 7, pela necessidade de um momento de contextualização, o prólogo dedica-se ao estudo da cidade e às suas relações urbanas com foco na zona das Hortas do Bispo. Sem classificar ferramentas ou fontes segundo a sua importância, porque todas elas são transversais aos vários momentos, neste capítulo, a cartografia tem um papel preponderante por ser capaz de introduzir o tema e dar início a este estudo.

O capítulo **"1. Cidade e Mosteiro: demarcação dos limites das propriedades"** propõe estudar as dinâmicas urbanas potenciadas pela implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, a partir do momento em que a sua segunda cerca interrompe a existente Rua de Carros, ainda durante o longo período de construção do edifício religioso.

A partir de um documento-chave - "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547) apresentado como anexo em "A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista"[4] de José Ferrão Afonso - propomos a primeira tentativa de interpretação espacializada, na qual procuramos esclarecer os limites das propriedades pertencentes ao Mosteiro e à Cidade, sabendo que as religiosas demonstrariam vontade em rentabilizar um terreno a sul do Mosteiro.

O segundo capítulo **"2. A courela do Mosteiro: repartição de chãos"** pretende interpretar e compreender a operação de loteamento do terreno que, entretanto separado do Mosteiro pelo traçado da nova rua, reunia condições para estabelecer uma nova frente urbana de habitações.

Assim, a partir dos documentos-chave "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (1565) e "Acto de posse de uma courela junto ao mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazado pelas freiras do mesmo mosteiro a vários povoadores para estes nela fazerem casas" (1565), transcritos na publicação "Em proveito dos mosteiros e enobrecimento da cidade – Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI"[5] de Amândio Barros, propomos um segundo ensaio de interpretação com o intuito de identificar o processo de desenho de chãos que pertenceriam a esta intervenção.

4. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*, 2ª edição. Porto: FAUP Publicações, 2000

5. Amândio Barros; "Em proveito dos mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", *I Congresso sobre a Diocese do Porto "Tempo e lugares de memória"*, Porto/Arouca: Centro de Estudos D. Domingos de Pinho Brandão, Universidade Católica - Centro Regional do Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto - Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2002

Depois de identificados os chãos, procuramos validar princípios de desenho e modelação e, através destes, compreender como poderá ter influenciado o desenvolvimento da frente urbana das habitações e do quarteirão.

Já o capítulo **"3. A rua-rossio: diálogo entre Mosteiro, habitações e espaço público"** considera um século diferente - século XVIII - e tem como intenção estudar as relações entre os elementos urbanos que compõem a Rua do Loureiro numa fase mais consolidada.

Dada a ausência de documentos-chave (escritos ou desenhados) que nos pudessem esclarecer uma cronologia de intervenções, o nosso objectivo passa por propor uma base cartográfica de trabalho de acordo com o século considerado, reconstruir o alçado da frente das habitações e então depois, de modo consequente, reflectir sobre as relações urbanas observáveis.

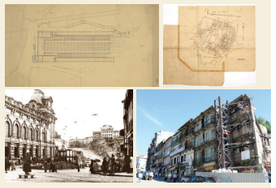
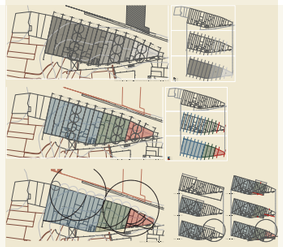
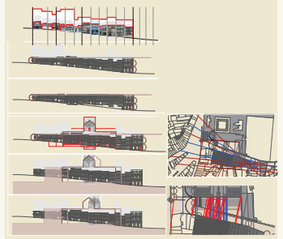
A respeito ao Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, um incêndio no ano de 1783 obrigaria à reconstrução da fachada-principal do Mosteiro, permitindo definir logo à partida um marco temporal para o nosso estudo. Este acontecimento, por significar uma oportunidade de redesenho das fachadas voltadas para a Rua do Loureiro e ao coincidir cronologicamente com algumas intervenções almadinas na proximidade, leva-nos a colocar em hipótese, também neste capítulo, uma possível influência no quadro do contexto das intervenções por parte da Junta de Obras Públicas.

O quarto capítulo "**4. De fachada-principal a fachada-lateral"** tenta reflectir sobre os impactos da demolição do Mosteiro que, por sua vez, viria ser justificada pela necessidade de construção de uma estação próxima do novo centro, à cota alta. E porque também nos interessa compreender as repercussões das várias intervenções que tentariam acompanhar o ritmo da transformação da cidade - desde o final do século XVIII até ao século XX - este capítulo, ainda que de forma sucinta, enuncia também os vários projectos para a Avenida da Ponte que teriam, como consequência, novas demolições na Rua do Loureiro.

A partir desta reflexão, lançamos o ponto de partida para as considerações finais.

Nota final

Por fim, ainda a respeito da estruturação do presente documento, uma vez que cada capítulo corresponde a um período de tempo, recorremos a páginas de cor que materializam essa mesma transição temporal. Por questões de edição, a numeração das notas de rodapé reinicia a cada capítulo.

	I (Séc. XVI)	II (Séc. XVI)	III (Séc. XVIII)	IV (Séc. XX)
	EXPANSÃO DA CIDADE PARA NORTE Contexto urbano da cidade: a Muralha Fernandina; a Rua das Flores; e a implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria (1518-1533) como remate.	O ROSTO DA CIDADE - o desenho da fachada (faccia=cara do edifício) pós-tratadística. Sobre representação: aspectos, instrumentos e métodos sistematizados e usados. O período dos Almadas - 1758-1813 e outros planos de melhoramento na proximidade (Plano de arranjo da Rua Chã, Rua Porta Cimo de Vila, Rua Porta do Sol e Rua Entreparedes de José Champalimaud).	DE CONDIÇÃO PERIFÉRICA A CONDIÇÃO CENTRAL: A CONSOLIDAÇÃO DO NOVO CENTRO Abertura da Rua Mousinho da Silveira (1870 - 1875); A necessidade de uma estação ferroviária no centro da cidade; Auto de expropriação assinado em 1887 e morte da última abadessa em 1892.	
Documentos-chave escritos	"Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547)	"As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (1565) "Acto de posse de uma courela junto ao mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazado pelas freiras do mesmo mosteiro a vários povoadores para estes nela fazerem casas" (1565)		
Documentos-chave desenhados	 1790 1875/1870 1892			
O desenho como ferramenta comum				
Desígnio	OS LIMITES Definição dos limites da propriedade; Distinção do público e privado para o traçamento de uma nova rua, demarcação do rossio e construção de uma nova frente urbana.	O PLANO Desenho/divisão dos lotes Uma nova frente urbana voltada para o rossio e Rua do Loureiro	O PROJECTO O conjunto urbano em diálogo: a frente urbana e o Mosteiro pós-incêndio de 1783	O INTRUSO Demolição do Mosteiro e construção da Estação Ferroviária S. Bento em 1900.
Relações Reflexões Método	Interpretação do documento através do desenho: a existência de uma calçada, possivelmente a Travessa do Loureiro. A importância desta calçada para a rede de percursos medievais e sua relação com as fontes de água.	Desenho em planta para a compreensão/verificação da divisão dos chãos. A cércea - definição volumétrica. Matriz de preparação para o desenho de alçados - controlo do espaço estruturante.	Espaço público: como o desenho dos dois planos - horizontal e vertical - comunica com a cidade. O nobrecimento do rosto da cidade (proporção, ritmo, escala, simetria, geometria, parte e todo).	Reflexão conclusiva pós-construção da Estação - a diferença de programa e a alteração da entrada principal para a Praça Almeida Garrett. Os processos de transformação e as permanências das formas urbanas. Sobre a memória - nome e alinhamentos.

1 - Esquema: estratégia de organização

"Quem se poderá então lembrar que no logar onde hoje campeia imponente o edifício da estação central dos caminhos de ferro, n'esta cidade, fôra em épocas afastadas, ahi pelos seculos XIII e XIV, a residência da judiaria, que formigava fóra do antigo burgo do Porto, n'aquelle sitio então denominado – cividade, por onde perto passava o rio com o mesmo nome, mais tarde corrompido em rio de villa, que d'alli ia transpondo o Souto, deslisando por baixo da Ponte Nova, movendo rodas de moinhos, até aos lendários Alloques da Biquinha, perto do antiquíssimo hospicio e capella dos Palmeiros, S. Chrispim, galgar depois sob a ponte de S. Domingos e lá ir desaguar ao rio Douro, ao fundo da actual rua de S. João?"[1]

1. J. G. Oliveira e Torres, "Uma relíquia do extincto mosteiro de S. Bento da Ave Maria", *O Tripeiro*, série 1, ano 3, nº 79, 1910, pág. 431

0. Prólogo: Nas Hortas do Bispo, à Rua de Carros

No final do período medieval, a urbe ficaria marcada por uma organização descontrolada e precária, na qual assistira parte da sua construção deficitária intensificar os problemas de salubridade e de condições de habitabilidade. A área disponível delimitada pela Muralha Primitiva começava a ser insuficiente e o sistema viário deixava de responder às necessidades de uma cidade em processo de expansão, com os fluxos de bens e pessoas cada vez mais acentuados. Como consequência, as zonas que eram intersectadas naturalmente pelos percursos que estabeleceriam comunicação entre as portas da Muralha Primitiva e as portas da Muralha Fernandina[2], entretanto construída, começaram a intensificar as suas frentes construídas.

Dos eixos que se mostravam em rápido desenvolvimento urbano, destacamos os que partiam das Portas de Vandoma e de S. Sebastião em direcção à Porta do Cimo de Vila e Porta do Olival, respectivamente.

O facto de a Porta da Vandoma ser a única da Muralha Primitiva com largura suficiente para a passagem de veículos de transporte, indiciado pelo perfil na reconstituição "Planta do Porto Medieval"[3], tornar-se-ia num facto relevante para que o eixo se proliferasse noutras direcções, nomeadamente para a área baixa da Cividade[4], delimitada pelo rio de Vila.

> "Se, de certo modo, para além do aproveitamento dos caminhos ou vias de trânsito geral que a pouco e pouco a urbanização ia transformando em autênticos arruamentos, o crescimento da cidade se ia processando um tanto caoticamente pela conversão dos caminhos, azinhagas e vielas de expressão rural em arruamentos, pelo efeito do emprazamento livre dos chãos que de rústicos passavam a urbanos, a dada altura aparecem primeiro as medidas de correcção como as implícitas na carta dionisiana de 1316 e depois com D. Afonso IV os primeiros arruamentos abertos deliberadamente segundo um traçado que corresponderia funcionalmente a uma utilidade determinada e desejada."[5]

2. Entretanto construída com o mesmo propósito de acompanhar o rápido desenvolvimento urbano e demográfico, estabelecendo assim, um limite conformador de unidade.
3. Ter em conta que a "Planta do Porto de Medieval" é uma reconstituição a partir de bibliografia.
4. Por incompatibilidade de interpretações, começamos por dar nota que, por intermédio de documentos do Cabido da Sé e da Câmara, discute-se que esta designação pudesse existir, desde muito cedo, por o seu significado ser entendido por vários autores como um povoado com carácter urbano mas fora da cerca do Castelo da Sé, uma vez que a primeira referência de casas na Cividade é de 1307, ou seja, ainda antes da Muralha Fernandina ser construída. Já o autor J. M. Pereira de Oliveira defende que a Cividade poderá ter funcionado como ponto de apoio da travessia do rio Douro, onde um povoamento indígena, romanizado, terá controlado as operações de tráfego de passagem e fornecido mão-de-obra para essas mesmas tarefas a partir deste segundo ponto alto, como complemento ao morro da Sé - e por isso, arrisca em dizer que talvez tenha sido o núcleo original do Porto.
5. J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, 1973, pág. 224

2 - Planta do Porto Medieval: reconstituição da cidade do Porto na Idade Média, com desenho da autoria de Luís Aguiar Branco, apoiado cientificamente por Manuel Luís Real e José Ferrão Afonso (1999)

Dos exemplos de conversão dos caminhos, azinhagas e vielas de expressão rural em arruamentos segundo um traçado, destacamos a Rua de Carros[6] - anteriormente Rua do Faval[7]- que participaria no sistema urbano como um dos principais troços por distribuir os fluxos da zona das Hortas do Bispo[8], estabelecendo comunicação com as Ruas Chã e Cimo de Vila.

No início do século XV, a sua importância enquanto eixo distribuidor no norte da cidade, obrigaria à abertura de uma nova porta na muralha e, daí, a atribuição da mesma toponímia - Porta da Rua de Carros - que começou por ser apenas um postigo.[9]

A respeito da Porta da Rua de Carros, torna-se interessante notar nas imagens 2 e 3 que, no interior da Muralha Fernandina, a rua desembocaria num espaço amplo, capaz de receber e preparar os fluxos que cruzariam a cidade.[10] Na interpretação-síntese da "Planta do Porto Medieval", este é representado como um dos de maior área e a lembrar uma forma triangular - também ela justificada pelo cruzamento de dois ribeiros, formando o caudal do "rio da Vila". No entanto, sabe-se que em 1409, os dois ribeiros já estariam encanados, provavelmente uma exigência e uma necessidade surgida com a abertura da Porta de Carros.

> "No início do século XVI, a maior zona verde da cidade intramuros encontrava-se na zona contígua à Porta de Carros, de onde arrancava uma rua que subia até à Rua Chã, a Rua de Carros, atravessando uma zona de hortas e «almoinhas». Toda essa área, que, junto da porta e no seu interior se chamava da Cividade, e mais para sul de «Hortas do Bispo», prolongava-se até S. Domingos, entre as colinas da Penaventosa e do Olival, e era a saída natural da cidade baixa para o Noroeste português a partir do cais da Ribeira e da Alfândega. Parte desse percurso, o seu troço inferior, encontra-se então já servido pela Rua das Cangostas, faltando completar a ligação, através das Hortas e da Cividade, até à Porta de Carros. Todo o espaço circundante dessa vasta mancha verde encontrava-se em fase rápida de desenvolvimento urbano."[11]

6. A toponímia de Rua de Carros existe desde 1334, tendo sido anteriormente Rua do Faval. A toponímia de Rua Chã existe desde 1342. J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, 1973, pág. 244

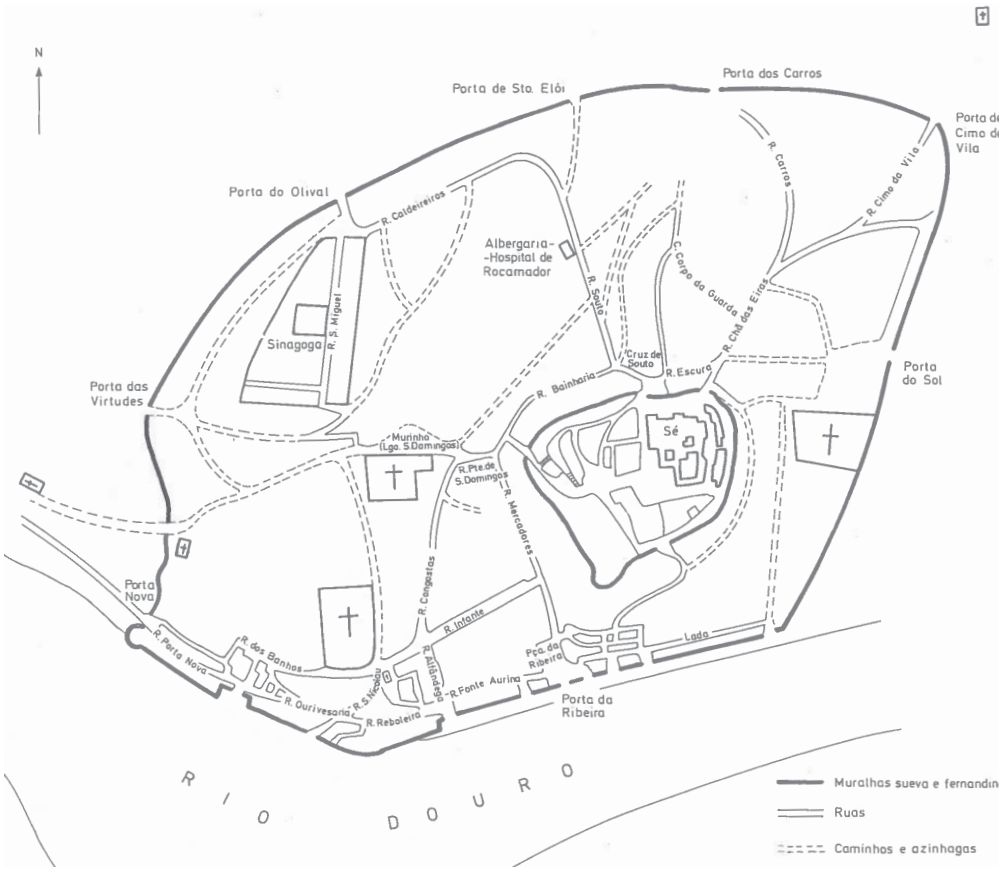
7. "Estes percursos atravessavam então áreas ainda agrícolas que a toponímia arcaica refere como matas, hortas e pomares, como pode depreender-se de algumas designações contemporâneas: Carvalhos do Monte, Souto, Faval, Loureiro, Hortas e Vimial." Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas: 1758-1813: uma contribuição para o estudo da cidade pombalina,* 1997, pág. 128

8. J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, 1973, pág. 244

9. "Em 1408 foi mandado que estivesse aberta a Porta da Rua de Carros não só pela serventia das grandes hortas do lado extremo da muralha, mas também para mais fácil condução da pedra para as casas da Rua Chã, que tinham ardido." José Ferrão Afonso, *A imagem tem que saltar: a igreja e o Porto no século XVI, 1499-1606: um estudo de história urbana,* 2013, pág. 123

10.A propósito, devemos notar que a imagem 3 opta pela representação do vazio, confirmando assim, a sua condição de espaço amplo de recepção.

11. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*, 2000,



3 - Esquema do Porto Medieval

Inquestionáveis seriam as qualidades físicas, químicas e biológicas do seu solo aliadas ao facto de se encontrar na proximidade o rio de Vila, que permitiram o cultivo de hortas, a fixação de população e, como veremos nos capítulos seguintes, de alguns programas importantes na sua proximidade, favorecendo assim o processo de urbanização[12] ao longo dos séculos.

Como qualquer sistema urbano, a urbe estabeleceria uma hierarquia de vias e, quer a "Planta do Porto Medieval" (imagem 2), quer o "Esquema do Porto Medieval" (imagem 3) noticiam a existência de caminhos e azinhagas que alimentavam o sistema nos quatro sentidos (norte-sul e este-oeste) por força das necessidades e das "linhas de desejo", restringidos, obviamente, pela topografia e pela divisão do território/cadastro das propriedades.

É através da análise das fontes cartográficas que admitimos que na zona das Hortas do Bispo pudessem existir alguns desses eixos transversais, provavelmente de serventia para a actividade agrícola - uma vez que a sugestão considera perfis mais estreitos e atravessariam a zona de cultivo. Hoje, e recorrendo à toponímia actual, ainda conseguimos perceber alguns desses traçados que persistem até aos dias de hoje, embora com características diferentes.[13]

A Rua de Carros, a partir do momento que é estabelecida, funcionaria como intermediária de fluxos nesta zona, estabelecendo a hierarquia entre caminhos de carácter rural e dois eixos importantes (dos quais Vandoma-Cimo de Vila e S. Sebastião-Porta Rua de Carros), ao mesmo tempo que permitiria a ligação entre os mesmos, desenvolvendo na zona das Hortas do Bispo percursos alternativos, dando origem a novos cruzamentos que encurtariam distâncias entre as portas dos Carros e Cimo de Vila, cujo percurso normal seria bem mais longo para vencer o desnível. Porém, a sua importância e singularidade ultrapassaria o espaço intra-muros. Com o prolongamento do eixo Vandoma-Cimo de Vila no sentido nordeste, em direcção à Rua Direita (actual Rua de S. Ildefonso)[14] e a comunicação da Porta da Rua de Carros com a Rua do Bonjardim, significaria que ali cruzar-se-iam fluxos provenientes do Caminho de Penafiel (ou estrada do pão) e da estrada romana de Guimarães[15].

---

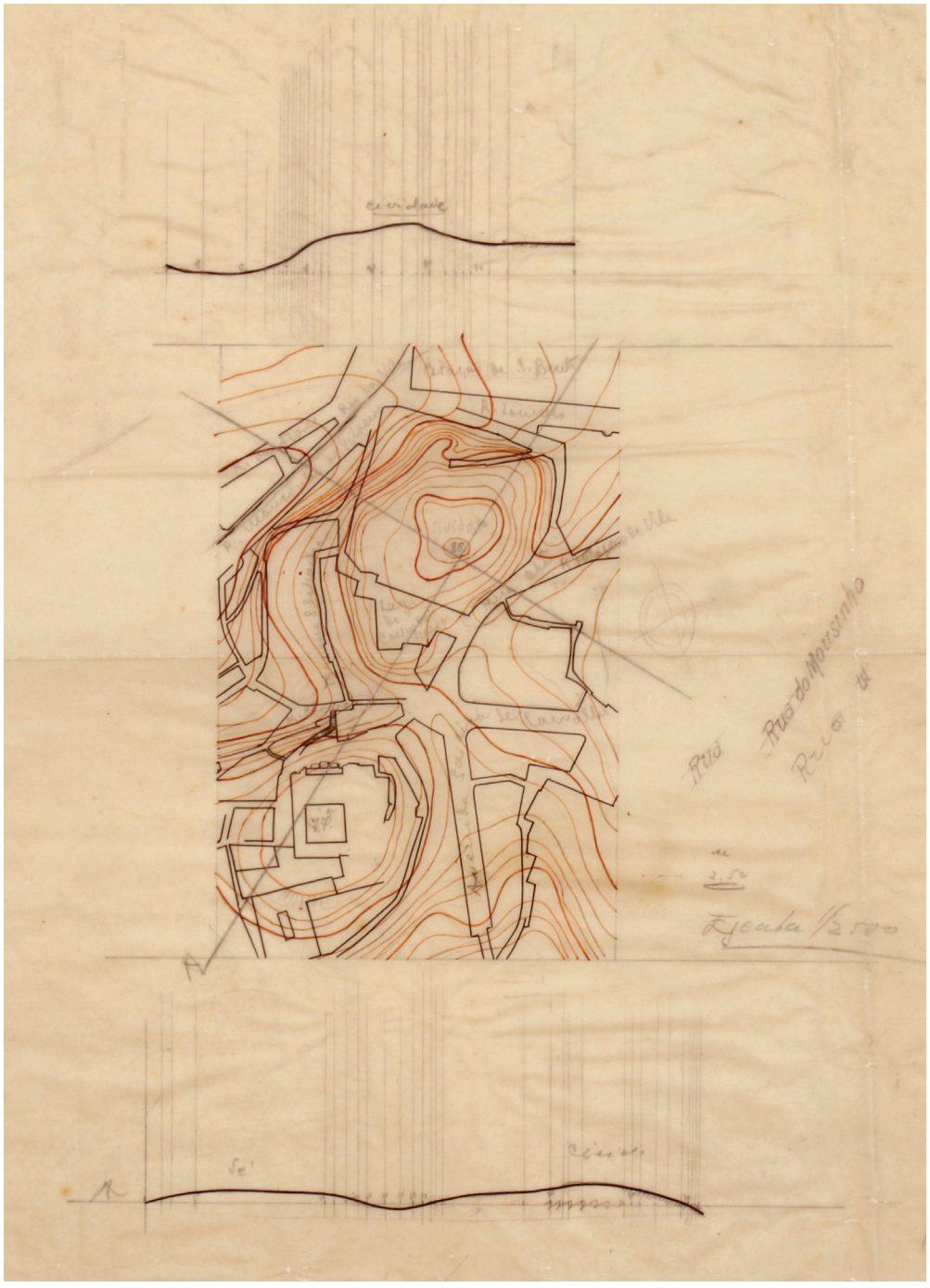
pág. 28

12. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*, 2000, pág. 34

13.Recriando um possível percurso desde a zona ribeirinha com o intuito de estabelecer vínculos com a actualidade, o esquema partiria da Rua dos Mercadores, atravessaria a Rua da Banharia e a Rua do Souto, podendo optar pela Rua dos Pelames (para norte) ou pela Travessa de S. Sebastião que conduziria ao atravessamento do Corpo da Guarda. A partir daqui, o percurso continuaria pela Travessa do Loureiro até chegar à Rua de Carros e terminaria, por exemplo, na Porta Cimo de Vila.

14. Que por sua vez comunicava com o lugar de Mijavelhas (actualmente Campo 24 de Agosto), importante palco comercial, estabelecendo ligação com a Rua do Bonfim, retomando o velho Caminho de Penafiel ou *estrada do pão.* J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento,* 1973, pág. 230

15. J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, 1973, pág. 231



4 - O morro da Sé e o planalto do Corpo da Guarda: confronto.

Topograficamente, a zona das Hortas do Bispo encontrava-se a uma cota inferior ao planalto também ele denominado de "Morro da Cividade" ou "planalto do Corpo da Guarda" que, por sua vez, apresenta uma cota máxima aproximada à cota máxima do morro da Sé[16]. Comportando a função de segundo morro, em complemento ao morro da Sé, comporia "formas de ordenação do espaço"[17] através das relações de hierarquias sociais transportadas para o processo de urbanização, denunciando questões que veremos desenvolvidas a seguir. Referimo-nos à acção centralizadora do Rei, em confronto com a Igreja e as Ordens Religiosas que teriam, por sua vez, já no século XIII, um papel fundamental para o desenvolvimento da cidade e consequentemente, na transformação da paisagem com a implantação de programas religiosos, com sensíveis relações visuais entre si, assumindo a Sé-Catedral como referência mais importante.

Assim, o convento de S. Francisco com o apoio régio (fundado em 1234) e o convento de S. Domingos como sinal do poder dos "Homens Bons" (fundado em 1238 e, por isso, ainda antes da construção da Muralha Fernandina) constituíriam os primeiros movimentos de estratégia real e civil de desenvolvimento urbano.

Implantados em terrenos exteriores à muralha primitiva, pertencentes à Mitra e na proximidade do rio da Vila, os conventos viriam alimentar novos centros urbanos e reforçariam percursos, contribuindo para o processo de urbanização.[18]

Mais tarde, o convento de Santo Elói, a norte, fundado no ano de 1490, daria o início da revolução urbana do lado poente do rio de Vila e comporia uma "tríade" em que o convento de S. Domingos pontuaria o centro geométrico, topográfico e simbólico da cidade; o convento de S. Francisco[19], por sua vez, marcaria a entrada da cidade pelo rio e, finalmente, o convento de Santo Elói assinalaria a entrada da cidade por "terra".

Desta forma, através das igrejas e dos conventos como marcos de referência espacial que conquistavam cada vez mais importância simbólica e funcional, no início do século XVI, a cidade começaria a manifestar da necessidade de se difundir para norte.

16.Confrontar imagem 4, à esquerda.
17. Marta Oliveira, "O desenho da cidade: contribuição para o seu estudo". Em: Colóquio Internacional Universo Urbanista Português 1415-1822: Actas. Lisboa, 2001, pág.85
18."Foi elemento fundamental da estratégia real de desenvolvimento urbano o apoio dado à fundação, no século XIII, de dois conventos exteriores à muralha românica e em terrenos pertencentes à Mitra. Respectivamente em 1234 e 1238, franciscanos e dominicanos instalam-se no Porto, no vale do rio de Vila e em locais bastante próximos (as cercas eram contíguas) e, no início do século XVI, época a que nos reportamos, os seus conventos poucas alterações teriam sofrido desde a época da sua edificação." José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista,* 2000, pág.33
19. "Quando se referem os conventos mendicantes não nos podemos esquecer de outros importantes equipamentos a eles associados, as condutas que lhes forneciam a água e percorriam o vale do rio de Vila." José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista,* 2000, pág.33

Sinais dessa necessidade e, simultaneamente, do poder régio enquanto ordenador do espaço e da paisagem, num período de apenas quatro anos após a construção do convento de Santo Elói, fundar-se-ia um quarto edifício religioso (1518), abrir-se-ia um novo arruamento (1521) e, no mesmo ano, deslocar-se-ia a Porta da Rua de Carros para poente[20], dadas as significativas transformações na proximidade. Por estas razões, tratar-se-ia de um momento-chave para o processo de transformação da zona envolvente à Porta da Rua de Carros e, nesse sentido, com consequências fulcrais para a compreensão do nosso objecto de estudo.

É então no ano de 1518 que se constrói um novo mosteiro[21] - o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria - que junto ao postigo de Carros, muito próximo do rio de Vila, verificaria a "dupla tradição dos estabelecimentos conventuais urbanos: a sacralização das portas da cidade e a sua implantação junto de vias importantes".[22]

Relativamente à sua implantação, o Mosteiro respeitaria a orientação de todas as igrejas até então construídas na cidade do Porto, ou seja, no sentido nascente-poente e "a sua fachada principal, como era uso nos conventos femininos, abrir-se-ia lateralmente, não para o largo mas para sul, para a futura Rua Nova de S. Bento"[23] - premissa que será retomada e desenvolvida no capítulo 3 e 4.

Três anos depois, dava-se início ao projecto da Rua Santa Catarina das Flores[24], mais tarde, só Rua das Flores. A rua ganharia desenho intencional como resposta às necessidades do crescimento populacional, do desenvolvimento económico - numa sociedade cada vez mais mercantilista - e, obviamente, por razões urbanísticas, contribuindo para o desafogo das circulações. A par disso, a cidade exigia que se estabelecesse a ligação entre o Olival e a Penaventosa e o novo Mosteiro de S. Bento da Avé Maria precisava de estabelecer comunicação com os restantes edifícios religiosos, contribuindo para o sistema urbano da cidade.[25]

20."Logo principia a descer pela ingreme calçada a que chamaõ da Tereza até à Porta de Carros. Esta Porta, que he a mais frequentada de todas as da Cidade, foi aberta no ano de 1521, como consta da seguinte Inscripção gravada em huma grande pedra, que está no alto do seu Arco." Agostinho Rebelo da Costa, *Descrição topográfica e histórica da Cidade do Porto,* 1945, pág. 22

21. Fundação da primeira igreja por D. Manuel I que "ordenou que à custa da sua própria fazenda se fizesse uma casa e convento no sítio das Hortas, chamadas de Bispo ou da Cividade, dentro dos muros da cerca do porto, ficando extintos aqueles cinco mosteiros habitados por mais de quatrocentos anos sucessivos." Sousa Reis *apud*. Horácio Marçal, "A rua do Loureiro e seus arredores: esboço monográfico", *Separata de Douro Litoral - Boletim da Comissão de Etnografia e História*, 7ª série nº5-6. Porto, 1956, pág. 487

22. José Ferrão Afonso, *A imagem tem de saltar: a igreja e o Porto no século XVI, 1499-1606: um estudo de história urbana,* 2013, pág. 122

23. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista,* 2000, pág. 82

24.Alguns autores, como José Ferrão Afonso, chegariam a defender uma divisão do arruamento em dois troços: Rua Santa Catarina das Flores e Rua dos Canos. Mais tarde, esta divisão deixaria de ter significado, assumindo-se todo o traçado como Rua das Flores.

25. "Já no referido ano de 1521 o mesmo D. Manuel I patrocinava a abertura da Rua de Santa Catarina das Flores,

Este novo arruamento, considerado "o segundo grande empreendimento urbano depois da abertura da joanina Rua Nova, essa «rua-praça» que inicia todo um processo de modernidade urbana na cidade"[26], vem assim resolver questões urbanas e reforçar a "deslocação" e o balanço da cidade para norte, uma vez que junto a S. Domingos já se conformaria um espaço-motor de criação urbana pela sua localização estratégica, reunindo condições para que se afirmasse como centro cívico e palco de trocas comerciais[27].

O projecto da Rua das Flores ao ser sensível à geometria do plano trecentista que, por sua vez, se organizava em função das grandes directrizes viárias anteriores, garantiu a continuidade dos vários traçados, potenciando-a como o elemento mais poderoso da paisagem urbana intramuros do século XVI.[28] Ao intersectar-se com a Rua do Souto, a Rua das Flores comunicaria com outros programas de grande importância, como a Albergaria-Hospital de Rocamador e permitiria o acesso às estradas de Vila de Conde e Braga[29].

A sua proximidade com o rio de Vila também favoreceria a distribuição de infra-estruturas – condutas e fontes[30] – o que, intrinsecamente, convidaria à fixação de outros programas e população na sua proximidade.

Ao longo da sua extensão é possível verificar que questões como as dimensões do lote e o conceito de fachada como o rosto da cidade estariam a ser debatidas, sendo a Rua das Flores

---

«por ser muito necessária à dita cidade e para serventia do mosteiro novo», e com ela foi redimensionado o espaço urbano da urbe. …) A abertura desta artéria fez canalizar para si o imenso tráfego que durante o período medieval percorreu a rua da Cruz do Souto, facilitando agora a ligação do percurso citadino em direcção à Porta do Olival e às estradas reais de Vila do Conde e Braga. Dela se poderá dizer aquilo que se dizia para a Rua Nova no século XV: é lá que passam a morar muitos dos melhores do burgo. E dos mais ricos também. A rua vai dinamizar a paisagem urbana do Porto. E vai ampliar a função do mosteiro de S. Bento, também ele elemento modificador da mesma paisagem urbana. (…) Ganha sentido falar-se de uma (re)definição de redes de circulação entroncando e em função da rua das Flores." Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 401

26. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista,* 2000, pág. 8

27. "Para além das zonas ribeirinha e do Olival, foi importante como motor de criação urbana a área junto a S. Domingos e, sintomática da importância adquirida pelas cercanias do convento dos pregadores, situado numa posição privilegiada pelo cruzamento de vias foi a deslocação para aí, em 1450, da feira que até então se realizava na Rua Nova, que se articulou com a criação de uma zona comercial de carácter mais permanente: tendas ou boticas que tinham sido obtidas pelo Concelho por «escambo» com os dominicanos, foram por essa altura aforadas na «Ponte de S. Domingos» a mercadores judeus". José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista,* 2000, pág. 28

28. José Ferrão Afonso, *A imagem tem que saltar: a igreja e o Porto no século XVI, 1499-1606 : um estudo de história urbana*, 2013, pág. 123

29. J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento*, 1973, pág. 249

30. De grande importância para o presente estudo, destacamos a Fonte da Cividade, "a primeira, para quem entrava pela Porta de Carros, era a fonte ou chafariz da Cividade. Situava-se no sopé da colina da Cividade, onde depois será o início da Calçada dos Canos ou da Relação, em 1546 era ameada, designando-se então já por fonte dos Canos da Cividade" José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista,* 2000, pág.38

uma das primeiras a colocá-las em prática.[31] Sabe-se que em 1525 já se construíam casas e que sofrera em 1566 uma intervenção de repavimentação[32].

Na verdade, o gesto urbanístico ultrapassaria o mero objectivo de ligar dois pontos. A Rua das Flores conseguiu, simultaneamente, alimentar o sistema periférico de percursos[33] e exigir o desenho dos seus remates - a sudoeste, o largo de S. Domingos; e a nordeste, o espaço antecedente à Porta da Rua de Carros, onde estaria o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria em construção.

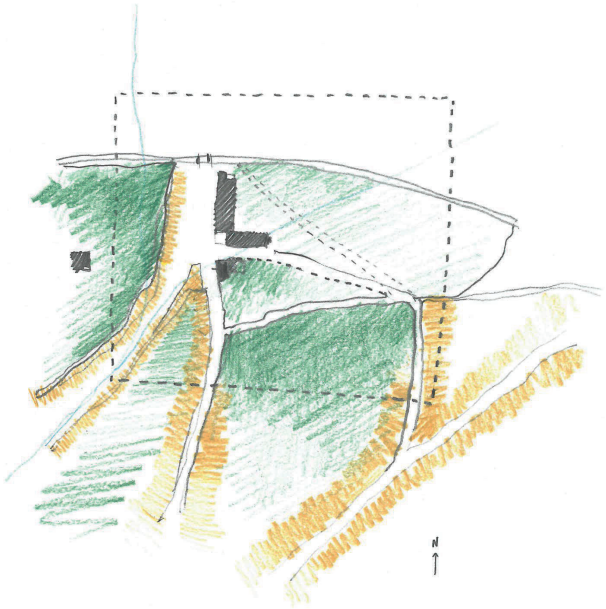
Embora ainda sem limites definindos, na interpretação-síntese "Planta do Porto Medieval", o espaço junto ao novo Mosteiro já se denunciava como espaço de estar e, também ele, como espaço de preparação para todos os fluxos que cruzariam a porta da muralha, como um vestíbulo a céu aberto se tratasse. Portanto, se no período medieval este espaço já procurava conformar-se, ganhando sentido com a abertura da Porta da Rua de Carros, foi posteriormente, no início do século XVI, que a sua importância fora reforçada com a abertura da Rua das Flores e a construção do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

Sobre a sua conformação, é interessante pensarmos que o "vazio" que começou a ser desenhado pela ausência de mancha verde, ganharia o seu primeiro limite construído com a imposição da Muralha Fernandina; o Convento de Santo Elói e depois a Rua das Flores ajudaram nesse sentido ao desenharem a frente poente com habitações[34]. O Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, por último, encerraria a composição.

E é a partir deste enquadramento que damos início à exposição do nosso estudo.

31. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*, 2000, pág. 19
32. José Ferrão Afonso, *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*, 2000, pág. 92
33. "Até ao final do século XVI continuou o enriquecimento arquitectónico e urbanístico da cidade. Na sequência da abertura da Rua das Flores e possivelmente como consequência da urbanização de antigas veredas, aparecem novas ruas como a actual Rua do Ferraz, (…) ainda existente na Rua das Flores, e a outra que corresponde ao seu prolongamento da Rua das Flores para a da Bainharia e que se designou por Rua da Ponte Nova, dado que foi necessário fazer uma ponte para vencer o rio da Vila. A designação de Ponte Nova nasce do facto de com isso se querer distingui-la da velha Ponte de S. Domingos, muito anterior, e situada então um pouco a jusante desta." J.M. Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento,* 1973, pág. 251
34.Apesar de ser uma representação datada dois séculos depois, a Planta de José Champalimaud de Nussane (na página 62) constitui-se das representações dos limites e vem verificar a tese que defendemos.

Palavras-chave: *Limites, privado, público, rossio, rua, frente urbana, cordear, demarcar, vela latina.*



O presente capítulo vem esclarecer as dinâmicas potenciadas pela implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, no início do século XVI, na zona das Hortas do Bispo, a partir do momento em que uma segunda cerca é construída, ainda durante o período de obras de 1518 a 1533. Entre a Muralha Fernandina e o morro do Corpo da Guarda, a proximidade do Mosteiro com uma rua - a Rua de Carros - viria a interromper o seu traçado e, com ele, a comunicação estabelecida entre a Rua Chã, Rua Cimo de Vila e Porta da Rua de Carros, sendo para isso necessário uma intervenção de redesenho urbano.

É através de um exercício de interpretação espacializada, a partir da fonte documental "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras", que procuramos compreender os limites das propriedades pertencentes ao Mosteiro e à Cidade, tendo em conta que era principal intenção das religiosas construírem num terreno a sul do Mosteiro. Uma vez interrompida a Rua de Carros, também procuramos esclarecer o traçado do novo percurso e como este viria a sugerir o desenho do rossio defronte da igreja do Mosteiro e do encontro com a recém-construída Rua das Flores, sabendo que o Largo de S. Bento já funcionaria como espaço de transição para todos aqueles que cruzariam a Porta da Rua de Carros com as frentes entretanto urbanizadas depois da fixação do convento de S. Elói (1490), da abertura da Rua das Flores (1520) e da construção do Mosteiro em 1518.

1. Cidade e Mosteiro: demarcação dos limites das propriedades (Século XVI)

Antes de darmos início ao primeiro capítulo parece-nos pertinente esclarecer desde já a diferença entre Mosteiro e Convento, uma vez que, ainda hoje, os seus significados se confundem, mesmo em fontes documentais. Segundo Bernardo Vasconcelos de Sousa, a designação de convento ou mosteiro estaria dependente da natureza da ordem religiosa. A designação de "convento" refere-se a casas masculinas ou femininas das Ordens mendicantes e das Ordens militares, enquanto que a designação "mosteiro" é empregue nas Ordens monásticas (onde se inserem os eremitas, beneditinos e cistercienses) e nas Ordens de cónegos (com excepção da Ordem de S. Antão e Congregação dos Cónegos Seculares de S. João Evangelista).[1] Tendo em conta que o S. Bento da Avé Maria pertenceria à Ordem beneditina[2] , a designação correcta seria de Mosteiro. Consequentemente, o termo "freira" não seria o mais apropriado, sugerindo a sua correcção para "monja".

A respeito de outras incongruências que possam surgir ao longo do presente documento, devemos alertar que as fontes documentais e cartográficas nunca esclarecem se o Largo de S. Bento das Freiras, também chamado de Praça, considera no seu conjunto urbano a Rua do Loureiro, ou seja, uma forma em "L". Por uma questão de coerência, optamos por diferenciá-los, mesmo sabendo que muitas das citações a que recorremos podem ser aplicadas a ambos os espaços.

*

Durante a implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria de 1518 a 1533, vivia-se, em simultâneo, um período de reorganização da Igreja Ocidente em resposta à estagnação e decadência do monaquismo beneditino depois do aparecimento das ordens mendicantes. Um dos movimentos reformistas pré-tridentinos adoptados no reinado de D. Manuel I[3] passava por acabar com as comunidades femininas rurais, reunindo-as nas urbes, acumulando várias

1. "Relativamente à utilização dos termos mosteiro e convento para denominar as instituições religiosas em apreço, optou-se por uniformizar a designação das casas de acordo com as formas de vida em que se inseriam, apenas com duas excepções. A designação de convento foi empregue nas casas masculinas ou femininas das Ordens mendicantes e das Ordens militares. O termo mosteiro foi utilizado para as Ordens monásticas e para as de cónegos, com excepção da Ordem de Santo Antão, que possuía uma estrutura hierarquizada e centralizada muito semelhante à das Ordens mendicantes, e da Congregação dos Cónegos Seculares de S. João Evangelista, por se tratar de uma congregação de fundação tardia." Bernardo Vasconcelos de Sousa, *Ordens Religiosas em Portugal. Das origens a Trento – Guia Histórico*, 2006, pág. 14

2. "A organização interna das comunidades reproduzia a dos mosteiros masculinos: a abadessa era eleita segundo as normas de São Bento e as monjas rezavam o ofício divino, dedicavam-se à *lectio divina* e à realização de tarefas manuais, como a tecelagem e a transição de códices." Bernardo Vasconcelos de Sousa, *Ordens Religiosas em Portugal. Das origens a Trento – Guia Histórico*, 2006, pág. 42

3. Isabel Pinho, *O Mosteiro de São Bento de avé Maria do Porto : 1518/1899 : uma arquitectura no século XVIII,* 2000, pág. 145

rendas e assegurando assim, o sustento de novos mosteiros citadinos que, mais próximos da população, permitiam um maior controlo.

A propósito, décadas antes, no tratado "*Da arte edificatória*", Leon Battista Alberti pronunciar-se-ia sobre a implantação das casas femininas no interior dos limites das cidades, não considerando censurável a implantação destas nas cidades.

> "Não considero censuráveis os mosteiros das virgens se estiverem dentro da cidade, nem louváveis se estiverem fora. Na verdade, aqui a solidão dará menos lugar aos importunadores, mas os conseguirem imiscuir-se, terão mais ocasião e possibilidade de realizar os seus intentos onde não há a presença de testemunhas, do que lá, na cidade entre muitos espectadores e dissuasores do crime." [4]

Nesse sentido, construir o Mosteiro de S. Bento da Avé-Maria no interior da cidade, junto à Muralha Fernandina, já seria intenção de D. Manuel I a fim de reunir comunidades rurais, ordenando "*que à custa da sua própria fazenda se fizesse uma casa e convento no sítio das Hortas, chamadas de Bispo ou da Cividade, dentro dos muros da cerca do porto, ficando extintos aqueles cinco mosteiros habitados por mais de quatrocentos anos sucessivos.*"[5] Das comunidades rurais a que se referia, incluem-se as monjas beneditinas provenientes de mosteiros de S. Cristóvão de Rio Tinto, S. Salvador de Tuías, Salvador de Vila Cova de Sandim e Santa Maria de Tarouquela. A quinta comunidade seria a do Mosteiro de Vairão, porém, as monjas recusariam a sua transferência.[6]

Tendo em conta que a construção do Mosteiro teria início no ano de 1518 e que, segundo os dados disponíveis, a sua primeira representação só aconteceria dois séculos depois (em 1790 com a representação da autoria de José Champalimaud de Nussane), esclarecemos que para o ponto de partida deste estudo tivemos que pressupor que a igreja do Mosteiro se mantivera na mesma posição ao longo dos séculos. Sabendo, a partir de fontes documentais que uma primeira construção teria "*capela-mor igual à largura do corpo da igreja e profundidade de duas braças*" e que "*o corpo da igreja, incluindo o coro, teria como comprimento 18 braças e de largura de 4 braças*"[7], é plausível que a sua posição ter-se-á mantido a sul, com cabeceira vol-

4. Leon Battista Alberti, *Da arte edificatória*, 2011, pág. 333
5. Sousa Reis *apud.* Horácio Marçal, "A rua do Loureiro e seus arredores: esboço monográfico", *Separata de Douro Litoral: Boletim de Comissão Provincial de Etnografia e História*, 1956, pág. 487
6. "Iniciou-se a vida conventual em Janeiro de 1536, com as comunidades dos mosteiros de Rio Tinto, Tuías, Vila Cova das Donas e Tarouquela. O projecto incluía também as monjas de Vairão mas estas recusaram a transferência." Bernardo Vasconcelos de Sousa, *Ordens Religiosas em Portugal. Das origens a Trento – Guia Histórico,* 2006, pág. 87
7. Joaquim Jaime B. Ferreira-Alves, "As duas igrejas do Mosteiro de S. Bento da Avé-Maria do Porto", *I Congresso Internacional del Monacato Femenino en España, Portugal y America, 1492-1992*. León: Secretariado de Publicaciones

5 - Implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria (Século XVI)
Nota: Sugere-se dois traçados diferentes do Rio de Vila, optando pelo traçado que respeita a sugestão da referência cartográfica "Planta do Porto Medieval" por ir ao encontro de algumas premissas constatadas em fontes escritas.

tada para nascente - permitindo, desde o início do estudo, considerar a igreja como elemento de referência e, assim, cruzar com outras fontes documentais e construir a nossa cartografia.

Porém, durante o período de obras do Mosteiro, uma segunda cerca de maior área foi necessária e, por isso, construída. Este novo limite estender-se-ia na área disponível, interrompendo parte da Rua de Carros - a rua que estabeleceria a distribuição dos fluxos entre Cimo de Vila, Rua Chã e a Porta da Rua de Carros. Reconhecendo a sua importância no sistema vário, a resposta ao problema fora rapidamente sugerida.

> "a pequenez da cerca exigiu, ainda no reinado do Venturoso, providências para o seu alargamento. No entanto, esse alargamento devassava a intimidade monástica devido a um cabeço que, segundo o responsável pelas obras, Gaspar Paes, «... descobre a mor parte da orta da dita Caza o que seria desonesto d'aver hy lugar dequele pudesem ver as freiras». A solução impunha o encerramento da rua onde se encontrava o obstáculo e a abertura de outra." [8]

Tendo em conta o obstáculo - a cerca do Mosteiro -, a solução passaria assim por contorná-la, infletindo ao encontro do largo que antecederia a Porta da Rua de Carros, a poente do Mosteiro.

Ainda que a sua justificação seja "*a pequenez da* [primeira] *cerca*"[9], a proximidade entre o Mosteiro e o traçado da Rua de Carros, sem rigor é certo, parecia adivinhar a sua interrupção. Além do mais, o traçado do novo percurso beneficiaria da sugestão do rossio/terreiro defronte da igreja, ainda por demarcar, e redesenharia também o encontro com a recém-construída Rua das Flores – parecendo-nos uma intervenção de alguma maneira esperada e, por isso, controlada, por sacrificar o espaço público em prol do redesenho urbano, sabendo que um dos principais interesses das monjas seria rentabilizar um terreno a sul do Mosteiro.

Encontrada a alternativa, exigia-se o desenho e a clareza dos limites da área a intervencionar - limites esses que propomos esclarecer, neste capítulo.

---

de la Universidad de Léon, 1993
8. Em 26 de Março de 1528, Diogo de Castilho surge na documentação com a denominação de "mestre das minhas obras". Isabel Pinho, *O Mosteiro de São Bento de avé Maria do Porto : 1518/1899 : uma arquitectura no século XVIII,* 2000, pág. 116
9. Isabel Pinho, *O Mosteiro de São Bento de avé Maria do Porto : 1518/1899 : uma arquitectura no século XVIII,* 2000, pág. 116

O "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547), o primeiro documento-chave a ser analisado, é o instrumento que oficializa o projecto do novo arruamento, a demarcação do rossio da igreja e o aproveitamento da 'courela'[10], sendo para isso necessário esclarecer a divisão dos terrenos entre a Cidade e o Mosteiro – intervenientes da dimensão pública e privada, respectivamente.

O interesse das monjas em delimitar e rentabilizar a '*courela*' contribuiria para a composição do espaço urbano, desenhando a frente urbana voltada para o espaço que viria a ser rossio e por onde passsaria a nova rua, nobrecendo a cidade e o Mosteiro, como veremos a seguir.

Tratando-se de um Auto de demarcação, onde se '*cordeia*'[11] um limite virtual, do ponto de vista do arquitecto tornou-se essencial que o desenho de interpretação e reconstituição[12] (imagem 5, à esquerda) identificasse os elementos urbanos considerados.

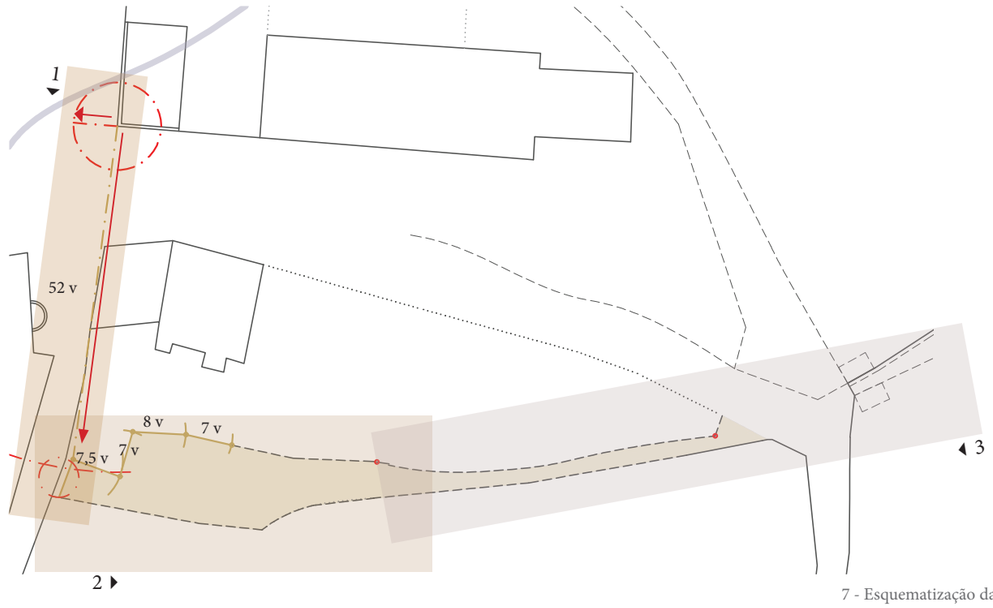
Para o exercício de interpretação espacializada que propomos, devemos atentar nos elementos que são reconhecíveis através do documento-chave e que participam no processo de demarcação e, por isso, de referência. Referimo-nos, por exemplo, aos cunhais, às esquinas e aos marcos, assim como, designações de edifícios/programas e a sua orientação, chamando à atenção que a noção de tridimensionalidade seria recente no entendimento do espaço urbano.

10. O mesmo que "coirela". Sinónimo de "terreno longo e estreito, ger. destinado a cultivo". Antônio Houaiss, *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.* Lisboa, Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia Portugal e Círculo de Leitores, 2002, pág. 930

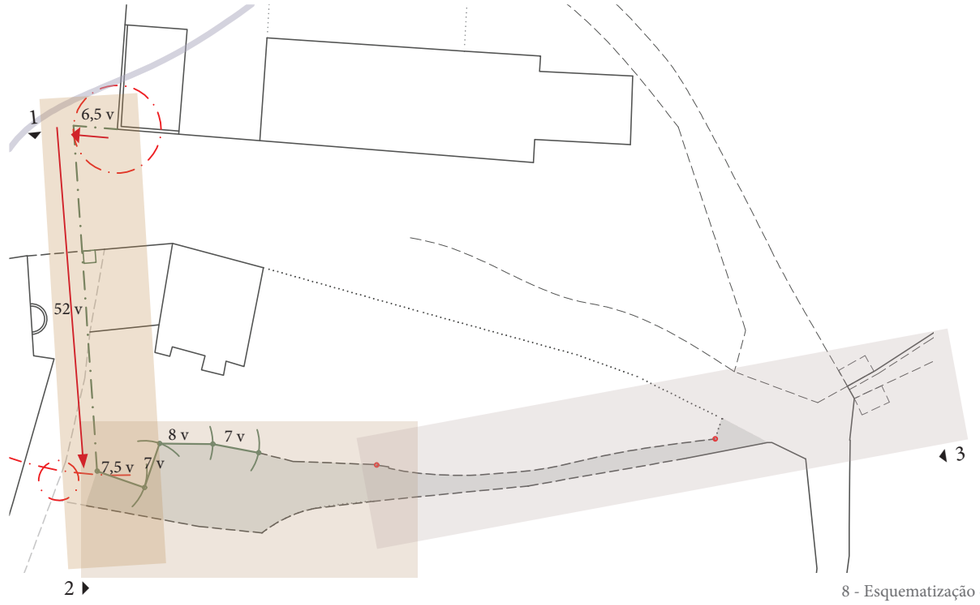
11. A prática de cordeamento ou, se quisermos, de alinhar com cordel, recorre ao posicionamento de para a abertura ou redefinição de arruamentos. A técnica é comentada por Amândio Barros que refere "a utilização de uma corda para dar alguma simetria ao novo arruamento, se bem que não seja uma novidade (veja-se por exemplo da Rua Nova no século XV) é mais um aspecto a realçar, tratando-se da regulamentação de um espaço em vias de acolher uma nova artéria." Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2000, pág. 409

12. A peça de reconstituição é conseguida a partir do "Mapa do Porto" (digital vectorial) onde enxertamos o "Projecto de arruamentos no Bairro da Sé" (1893) disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/23031/?q=23031 - planta onde a totalidade da cerca do Mosteiro é representada. E porque compreendemos a importância de redesenhar o tecido urbano anterior à intervenção de abertura da Rua Mouzinho da Silveira, recorremos aos desenhos do seu projecto de abertura e alinhamento (também disponível no portal Gisa, em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/22345/?q=22345.) A planta do "Projecto de alargamento do largo de S. Bento, entre a Praça de D. Pedro e a Rua Mousinho da Silveira" (1883) também viria a ser importante no processo de verificação de algumas incertezas (a partir da planta do "Projecto de alargamento do largo de S. Bento, entre a praça de D. Pedro e a Rua Mousinho da Silveira" de 1886)

6 - A demarcação: síntese das duas hipóteses de interpretação
Nota: Sugere-se, a cor cinza, o desenho e a posição da primeira igreja, onde a dimensão total da igreja coincide com o comprimento da nave da igreja reconstruída.



7 - Esquematização da Hipótese 1



8 - Esquematização da Hipótese 2

1 ▼ *'a demarcação seguinte, convém a saber, na face da parede que vai ao longo da parede que vai ao longo da entrada da portaria, onde está uma cruz na parede, até em direito da esquina do dito mosteiro, onde está a porta da portaria, à feição de vela latina, trinta e três varas por maneira que faça em vão até à dita porta do dito mosteiro, seis varas e meia - não digo mais largo porque o mais vai a feição de vela latina, como tenho dito, e da esquina do dito mosteiro ao cabo onde era o tapume das hortas contra a calçada que sobe do chafariz da Cividade para a Rua Chã, onde estava um pardieiro e uma casa telhada, acharam-se cinquenta e duas varas, por maneira que fiquem em vão para caminho da dita calçada seis varas que entestam na parede e enchido de Rodrigo Annnes (serralheiro), onde se meteu um marco.'*

2 ▶ *'Do qual marco vai para cima, para a fraga, para o alto, a outro marco, sete varas e meia e daí faz volta contra o dito mosteiro a outro marco, onde há outras sete varas; e deste marco até outro, contra o dito mosteiro, oito varas e daí faz volta contra Cimo de Vila outro marco até outro a sete varas e daí, até ao fim do cerrado (que é em frente a um cunhal do pombal) - sessenta e uma varas do doutor Vasquo Afonso, convém a saber, disseram que eram do dito mosteiro e tudo aqui fora do dito Luys Afonso'*

3 ◀ *'e aqui se pôs um marco, do qual marco está um vão que chega com caminho que desce desde a Rua Chã para a Porta de Carros que tem de comprido do dito marco até o dito caminho quarenta varas. Para cima, até o dito pombal, convém a saber, da dita parede do dito cerrado do dito mosteiro até à esquina do dito pombal, vinte varas, o qual vão que fica contra o dito mosteiro. Convém saber, dos marcos dentro, tudo disseram que era do dito mosteiro, o qual foi medido tudo como disseram Luys Afonso e Afonso Pyrez e Pero Sanchez assinaram o sobre dito e declararam que pelo meio deste vão ia um caminho da Cividade para Cimo de Vila. E por tudo passar assim na verdade, como dito, por mandado do dito corregedor, eu, Pedre'Eannes escrivão público dos ditos prazos nesta Comarca d'Entre Douro e Minho por El Rei Nosso Senhor que o escrevi e aqui, meu público sinal fiz que tal é.'*

Por ser possível distinguir sequências de demarcação com elementos de referência, sentidos e objectivos específicos, a análise do Auto, a seguir, organiza-se em três momentos:

O primeiro (1 ▾) tenta reconhecer o traçado poente do limite - por outras palavras, a relação urbana entre o Mosteiro e o terreno a delimitar, recorrendo a elementos urbanos de referência como o cunhal da portaria do Mosteiro e o cunhal da Hospedaria já existente (no mesmo terreno a sul pertencente ao Mosteiro), fixando a largura do espaço-entre (espaço esse que viria a receber, mais tarde, o rossio e o traçado da nova rua).

Por sua vez, o segundo momento (2 ▸) traduz a dificuldade em espacializar o "privado" e o "público" numa zona de 'fraga', ou seja, em desenhar o limite entre a '*courela*' que viria a ser propriedade das freiras e uma '*calçada*' a sul.

Por último, o terceiro (3 ◂) reposiciona o sentido da demarcação no quadro urbano, convocando elementos de referência que estariam a nascente, com o intuito de encerrar o limite e, assim, sem ambiguidades, esclarecer as propriedades e respectivos proprietários.

1 ▾

> *"há demarcação seguynte convém a saber na face da parede que vay ao lomgo da parede que vay ao lomgo da entrada da portaria domde esta huma cruz na parede ate em direito da quyna do dito mosteiro homde esta a porta da portarya a feição de vella latyna trimta e tres varas por maneira que faça em vão ate a dyta porta do dito mosteiro seys varas e mea diguo no mais larguo porque o majs vais a feição de vela latyna como dito tenho e da dyta quyna do dyto mosteiro ao cabo homde era o tapume das ortas comtra a callçada que sobre do chafariz da Cyvydade pera a Rua Chãa homde estava hum pardyeyro e huma casa telhada homde se acharam cymcoenta e duas varas por maneira que fyquem em vão para caminho da dita callçada seis varas que emtestam na parede e emxydo de Rodrigo Annes serralheiro homde se meteo hum marquo."*

O processo de demarcação tem início a partir de um elemento urbano de referência que, à semelhança da igreja, pressupomos que se tenha mantido ao longo das várias transformações urbanas. Referimo-nos à '*esquina*'/cunhal da portaria do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria onde, a partir deste, estariam ancoradas todas distâncias em varas.

Se o palmo[13] possibilitaria a medição de dimensões construtivas e de seriação (como o vão), a vara seria a unidade de medida linear usada em dimensões maiores, associadas a frentes de casas e às unidades de espaço público, sendo, por isso, usada em desenhos urbanos

13. Medida de referência com expressões regionais, progressivamente submetida a uma uniformização a nível nacional – de 0,22m ou 0,2156m. Marta Oliveira, *O desenho da cidade: contribuição para o seu estudo,* 2001, pág. 81

do tipo que hoje designamos como estudos prévios e/ou planos urbanísticos. A vara corresponderia a cinco palmos, ou seja, 1,1 metros.

Identificado o ponto de partida – a '*esquina*' da portaria externa do Mosteiro - o significado de 'feição de vela latina'[14] não foi compreendido de imediato. Por não conseguirmos reverter no nosso raciocínio, conscientes que viria a ser pertinente, insistimos.

Numa fase avançada do estudo, ainda que nenhuma fonte o confirme, compreendemos tratar-se da descrição do método de triângulação usado para fins de lançamento de obra ou levantamento topográfico planimétrico através de elementos de referência, uma vez que permite a fixação de ângulos rectos. A sua tradução numa forma triangular viria a sugerir duas hipóteses de interpretação, esquematizadas na página 30 – a Hipótese 1 e a Hipótese 2 - por indiciar dois alinhamentos diferentes desde a esquina da portaria '*ao cabo onde era o tapume das hortas*'.

Segundo o nosso raciocínio, o desenho de um vão de 6,5 varas, *'no sentido da face da parede ao longo da entrada da portaria*', pode ser considerado como o cateto menor. Menos explícitos estariam a hipotenusa e o cateto maior nas suas dimensões e direcções, exigindo da nossa capacidade de interpretação. A extensão de 33 varas subjugar-se-ia à dimensão de 6,5 varas, não querendo fixar um marco, mais sim, sugerir um alinhamento. A informação de 52 varas só viria a completar a forma de '*vela latina*', a partir do momento que entendemos tratar-se de uma dimensão maior ao hipotético cateto maior, por dar notícia da distância *'da dita esquina do dito mosteiro, ao cabo onde era o tapume das horas contra a calçada*'.

Esclarecida a forma de '*vela latina*'[15], a demarcação poderá ter duas leituras diferentes, consoante o alinhamento considerado: Hipótese 1, se considerarmos como prioritário o alinhamento do cateto maior (a amarelo); Hipótese 2, se considerarmos o alinhamento da hipotenusa do triângulo (a verde).

14. Nenhuma da bibliografia consultada esclarece a forma de vela latina aplicada ao desenho da cidade, referindo apenas tratar-se de uma vela em forma triangular (não existindo descrição dos seus ângulos); porém, Moisés Morán Vega aponta que uma das primeiras representações históricas da vela latina encontra-se num manuscrito bizantino de 886 d.C., e que a sua utilização está confirmada nas representações dos "Drómons" bizantinos, onde combinavam velas latinas e remos para atingirem grandes velocidades. Moisés M. Vega, *El origen competitivo de los botes de Vela Latina en Las Palmas de Gran Canaria*, pág. 64

15. Se confirmarmos 'vela latina' como sinónimo de triângulo rectângulo (com um ângulo de 90º), não será despropositada a referência ao *Tratado da ruação para emenda das ruas, das cidades, villas e logares deste reino...* de José de Figueiredo Seixas, onde enuncia o problema de "Fazer um ângulo recto sobre o terreno". Apesar do documento não recorrer ao termo de 'vela latina', constatamos que ainda no século XVIII seria recorrente utilizarem a forma triangular na demarcação da cidade.

Admitindo que ambas procuram fixar o limite do terreno *'onde era o tapume'*, tendo em consideração o cunhal do Mosteiro e o cunhal do volume da Hospedaria frente-a-frente, a Hipótese 1, aparentemente mais objectiva e fiel à cartografia disponível, dispensa a amarração da '*vela latina*'. Este facto leva-nos a optar pela Hipótese 2, cuja validação é reforçada pela primeira hipótese, uma vez que, o alinhamento que procuramos compreender só foi possível depois de traduzirmos no espaço a demarcação a partir da primeira hipótese, reconhecendo os mesmos pontos notáveis e de, posteriormente, geometrizarmos a '*feição de vela latina*'.

Embora com menos certezas, a Hipótese 2 também sustenta relações de paralelismo denunciadas por lotes na sua proximidade verificáveis nas fontes cartográficas, sugerindo uma interrupção do tecido urbano, provavelmente, a partir de intervenções de redesenho de espaço público. Como já referido, o Mosteiro e área envolvente só seriam representados dois séculos depois, não havendo fontes documentais que indicassem como seria o volume da Hospedaria existente no momento da demarcação.

E porque "*a intuição é o instinto que se tornou desinteressado, consciente de si, capaz de reflectir sobre o seu objecto e de o entender indefinidamente*"[16], dada a plausibilidade das duas hipóteses, optamos pela segunda para prosseguirmos com o exercício de espacialização das fontes documentais.

Medidas as cinquenta e duas varas para sul, fixar-se-ia um novo elemento de referência - um marco - que encerraria o primeiro momento de demarcação.

A partir deste, a nossa interpretação leva-nos a marcar seis varas de vão livre para sul, por coincidir com um lote de 6,6 metros, de maneira a ressalvar uma passagem da calçada que corre no sentido poente-nascente, proveniente da Fonte da Cividade.

No esquema, a circunferência a vermelho verifica as seis varas que, por sua vez, confrontar-se-iam com a parede e '*enchido*'[17] de Rodrigo Annes, ou seja, uma parcela a sul.

A partir deste marco, agora '*para a fraga para o alto*', no sentido poente-nascente, desenhar-se-ia um esquema de marcos muito próximos, denunciando a dificuldade que seria distinguir os terrenos que pertenceriam ao Mosteiro e à Cidade, sem elementos-referência construídos e numa zona de escarpa. Tendo em conta a pluralidade de significados, não descartamos que 'calçada' pudesse significar uma sequência de patamares irregulares talhados na própria fraga, sublinhando a dificuldade da demarcação[18], no segundo momento.

16. Nicola Abbagnano *apud.* Maria Madalena Ferreira Pinto da Silva, *Forma e circunstância: a praça na cidade portuguesa contemporânea.* Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: Faup, 2009

17. Atendendo que "enxido" significa pequeno pomar ou quintal e respeitando a mesma lógica de desenho até então, parece-nos provável que este pudesse localizar-se a sul da Hospedaria, coincidindo com uma zona de hortas junto ao planalto do Corpo da Guarda.

18. Que contagiaria a nossa interpretação também. Para nós, traduzir-se-ia num exercício igualmente difícil compreender a implantação dos marcos referentes ao segundo momento.

2 ▸ *"Do quall marquo vay para acyma para a fraga para o allto a outro marquo sete varas e mea e dahy faz volta contra ho dito mosteiro a outro marquo homde ha outras sete varas e deste marquo ate outro contra ho dito mosteiro oyto varas e dahy faz volta contra Cyma de Vylla outro marquo ate outro há sete varas e dahy ate ho fym do dito cerado que he en frente de hum cunhall do pomball"*

Admitindo que a demarcação não considera a calçada dentro dos limites da courela por atribuí-la como espaço público (da Cidade) e não, ao espaço privado (do Mosteiro), o primeiro marco é apontado a norte das seis varas de serventia. Partindo desse pressuposto, foram calculadas sete varas e meia (8,25 metros) para nascente, atendendo que 'vai para cima, para a fraga, para o alto'.

Seguem-se sete varas, desta vez, no sentido contra o mosteiro. Ainda no mesmo sentido, o documento descreve a marcação de outras oito varas. No confronto com a cartografia, este marco pareceu-nos sem correspondência com a divisão das propriedades e sem justificação plausível, uma vez que já seriam três marcos no mesmo sentido. Por isso, e apesar de não ter a tradução mais óbvia, passamos a admitir uma nova torção atenta ao cadastro das propriedades, sem deixar de responder ao sentido descrito. Afinal, '*contra o dito mosteiro*' poderia significar "contra a cerca" do Mosteiro, não existindo distinção entre o edifício e o seu limite construído.

Para compreendermos o quinto e último marco, calculamos sete varas contra Cimo de Vila, ou seja, para nascente.

O desenho "A demarcação: síntese das duas hipóteses de interpretação" (página 30) onde sobrepomos as duas hipóteses, demonstra que a mesma sequência de marcos pode ser aplicável nas duas leituras. No entanto, as relações com as cartografias e elementos urbanos de referência parecem ter mais significado na segunda hipótese, reforçando uma vez mais, a plausibilidade desta ser uma possível leitura da demarcação que acontecera em 1547.

3 ◂ *"(…) e dahy faz volta contra Cyma de Vylla outro marquo ate outro há sete varas e dahy ate ho fym do dito cerado que he en frente de hum cunhall do pomball sessenta e huma varas do doutor Vasquo Afonso convém a saber dyseram que era do dyto mosteiro e todo ate quy fora do dito Luys Afonso e aquy se pos hum marquo do qual marquo esta hum vão que chega com caminho que dese da Rua Chãa para a Porta de Carros que tem de comprido do dito marquo ate*

> *ho dito camynho corenta varas para acyma ate ho dito pomball convém a saber da dita parede do dito cerado do dito mosteiro ate a quyna do dito pomball vynte varas ho qual vão que fiqua contra ho dito mosteiro convém a saber dos marquos ademtro tudo disseram que era do dyto mosteiro o quall medydo tudo como dito he os ditos Luys Afonso e Afonso Pyrez e Pero Sanchez asynaram o sobre dyto e decrararam que pelo meo deste vão hya hum caminho da Cyvidade para Cyma de Vylla e por tudo pasar asy na verdade como dito he e por mandado do dito corregedor eu Pedre'Eannes escripvam publico dos dytos prazos em esta Comarqua d'Antre Douro e Minho por ell Rey Nosso Senhor que ho escripvy e aquy meo publico synall fiz que tall he."*

Se no primeiro momento se consideram elementos-referência pré-existentes – as '*esquinas*' da portaria do Mosteiro e da Hospedaria, a calçada e parede e enxido de Rodrigo Annes -, no momento 2, perante a dificuldade e ausência de âncoras físicas que pudessem ajudar na demarcação das propriedades foi necessário recorrer a novos elementos-referência - nomeadamente, a cinco marcos. Relativamente ao último momento de análise, este volta a ter como referências espaciais elementos já construídos, embora não totalmente esclarecidos acerca da sua posição.

Com o excerto acima surgiram as dificuldades em confirmar a localização do '*cerrado*'[19] e do referido pombal. A existência do caminho/calçada a sul da courela, em direcção à Rua Chã, ajudaria a construir a nossa conjectura.

A partir do excerto 'até ao fim do dito cerrado', ficamos a saber que não se depreende a marcação de uma distância física exacta, sabendo apenas que o muro estaria em frente a um cunhal do pombal - no mesmo alinhamento, presumimos. Assim, depois de observarmos as fontes cartográficas e de reconstituirmos o possível traçado da calçada, questionamos se o '*cerrado*' não seria já o limite físico do Mosteiro - a cerca da propriedade religiosa.

Aqui, consideramos oportuno sublinhar, uma vez mais, a importância das fontes cartográficas como instrumento de procura dos elementos urbanos e arquitectónicos, à semelhança daqueles que, em 1547, definiram os limites das propriedades no terreno.[20]

19. 'Cerado' significa cerrado, o mesmo que horto, jardim ou terreno cercado. Antônio Houaiss, *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.* Lisboa, Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia Portugal e Círculo de Leitores, 2002, pág. 881

20. Proporcionando um momento de coincidência entre projecto e investigação, por recorrerem à mesma estratégia.

9 - A demarcação: vãos de espaço público

"pera se saber por homde a dyta cidade pode dar e emprazar os chãos que a ella pertemcem a sy o dito mosteiro se os dar quyser convém a saber que mediram seis varas e meya de cymquo palmos vara começando na quina da portarya direito para o rio da Villa a direito amtre a casa de Mateus Fernandez sapateiro e a casa de Bastiam Gonçalvez carpynteiro diguo de ferir direito as ditas casas quais seis varas e mea em vão ficam em caminho e serventya ao longo da cerca do dito mosteiro para a Porta Nova da Rua de Carros e pera outras partes que ficaram em caminho pubriquo da dita cidade e do lugar donde chegarem as ditas seis varas e mea que se mediram da quyna da parede do dito mosteiro para o ryo como acyma dito he se cordeou direito a callçada que vay da Cyvydade pera casas da dita dona Joana ate em direito da casa e cunhal da bamda do enxido de Rodrigo Annes sarralheiro diguo cunhal e antre a casa e enxido onde se mediram em rua seis varas convém a saber do cunhal e da casas do dito Rodrigo Annes para a rocha de maneira que fiquem em rua e vão seis varas hone se loguo meteo hum marquo. E des ho dito marquo jndo directo a cordel ate o pomball do dito mosteiro que foy da botycaria e des ho pomball ate rua pubriqua vem da Rua Chãã para ho dito mosteiro e Rua das Flores e outras partes he tudo do dito mosteiro e ficara em vão para a rua seis varas que se mediram da cerqua do enxydo do dito mosteiro pera a outra banda de maneira que a tua vira direita ao longo da dita cerqua como ora vay tam largura em huma parte como na outra que sempre seram as ditas seis varas de cinquo palmnos há vara e declarou se que a badesa e mosteiro quyser mandar fazer casas ou as aforar algumas pesoas dentro em seu lymyte e demarcação que lhe acyma he decrarada ellas as podera dar de maneira que sempre o ressyo que ora esta das portas da igreja e portarya he paredes do dito mosteiro ate a casa de ospedaria que esta feita defronte da portarya fique sempre em resyo e aberto asy como ora esta e que as casas que se fizerem nos chãos do dito mosteiro que estam acyma da dita casas da hospedaria pera o pomball asy nos que estam abaixo da dita casa de ospedaria sem sayrem mais para o dito resyo de maneira que sempre o resyo fique em resyo como ora esta e as ruas passem por ele como ora passem. E desta maneira se cordeou he demarcou a Cydade com a dita abadessa ho mosteyro estamdo os dytos vereadores e procurador da Cidade e mosteiro a todo presemtes."

A seguir, a passagem '*aqui se pôs um marco, do qual marco está um vão que chega com caminho que desce da Rua Chã para a Porta de Carros*' reposiciona a demarcação para a intersecção das duas vias – do troço interrompido da Rua de Carros com a viela/calçada/cangosta proveniente da Cividade - , alterando o sentido da demarcação.

Embora seja discutível a posição exacta do último marco, o desenho verifica as distâncias referidas: o novo elemento-referência encontrar-se-ia sensivelmente a quarenta e quatro metros da Rua Chã ('para cima') e, supondo a localização do pombal no término da calçada, verifica-se a existência de um vão com 20 varas (cerca de vinte e dois metros) até ao muro pertencente ao Mosteiro.

*

Garantida a clarificação do limite das propriedades, em diante, o documento preocupar-se-ia com o traçamento da nova rua, pela primeira vez designada como Rua Nova da Rua de Carros.

A demarcação do rossio (isto porque a fachada principal do Mosteiro estaria voltada para a Rua do Loureiro[21]) e o aforamento dos chãos da courela do Mosteiro também se constam como intenções. Assim, '*para se saber por onde a dita cidade pode dar e emprazar os chãos que a ela pertencem, e o dito mosteiro se os quiser dar*', consideramos a mesma '*esquina da portaria*' externa do Mosteiro e interpretamos, através do desenho, as unidades de espaço público, sugerindo um projecto-urbano.

Considerando a imagem 9 (à esquerda), num primeiro momento fixar-se-iam seis varas e meia no sentido poente. Esta dimensão seria distribuída para norte da portaria (em direcção à Porta da Rua de Carros), para serventia e caminho público ao longo da cerca do Mosteiro; e também para sul (incluindo o troço da calçada que iria da hipotética fonte da Cividade até ao enchido de Rodrigo Annes). Com meia vara de diferença, 'cordear-se-ia' para serventia pública a calçada, junto ao limite sul do terreno das monjas, com o perfil transversal de 6 varas em direcção ao pombal.

E na intersecção da calçada com o troço da Rua de Carros interrompido (referida como a nova rua pública - "*rua pública que vem da Rua Chã para o dito Mosteiro e Rua das Flores*"-) marcar-se-ia um novo perfil de seis varas, considerando como limite norte, a cerca do Mosteiro. Relativamente ao seu novo traçado, sugerir-se-ia que virasse 'direito ao longo da cerca', como tem permanecido.

21.Assunto a desenvolver no capítulo 3.

Estabelecido o vão[22] e desenhado o traçado da rua, estariam reunidas as condições para se proceder ao desenho do rossio e ao loteamento da courela a emprazar, desde que mantivessem o espaço '*que ora está das portas da igreja e portaria e paredes do dito mosteiro até à casa de Hospedaria que está feita defronte da portaria*' totalmente livre. Ou seja, admitiam que a traçado do novo percurso pudesse vir a participar do espaço de rossio, desde que as casas que viessem a ser aforadas respeitassem o espaço da cidade, para que '*fique sempre em rossio e aberto assim como ora está*'.

Conscientes que a sistematização de tipologias urbanas na linguagem escrita aconteceria lentamente, entendemos que as preocupações mencionadas no "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" demonstrariam uma avançada capacidade de compreensão do espaço urbano e das suas relações, assim como dos métodos de desenho urbano. Recordemos, por exemplo, o recurso a elementos arquitectónicos como instrumentos de referência espacial capazes, também eles de estabelcer vínculos com a actualidade - o que permite avançar para o próximo capítulo, cruzando dados obtidos através de levantamentos métricos e fotográficos.

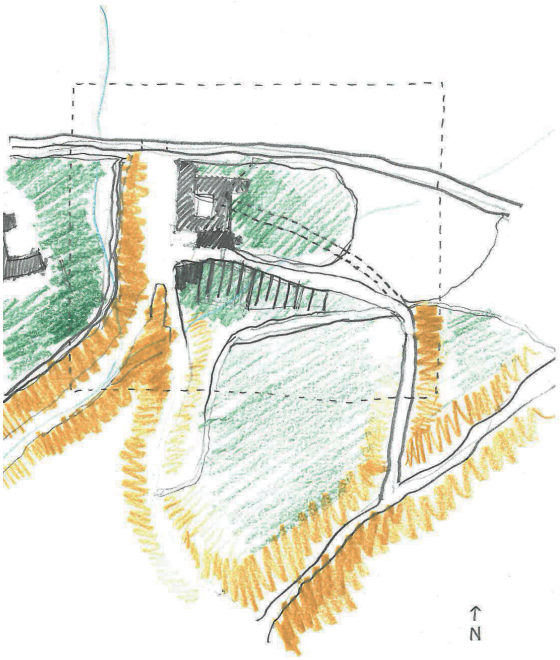
Da análise realizada, também sublinhamos a consciencialização de algumas premissas projectuais que, só numa fase de "plano-urbano" estariam em discussão. Referimo-nos, por exemplo, às relações entre os vários volumes, à noção de hierarquia do sistema viário e da sensibilidade em estabelecer, num mesmo documento, os vãos do espaço público.

Embora o traçado da nova rua - de maior importância, a ser projectada dentro da propriedade das monjas e com enfiamento intencional para a Rua das Flores - fosse uma preocupação do projecto, desde o início que considerariam outros espaços da cidade, em especial, a calçada que corre por cima do cabeço, que já seria usada mesmo sem delimitação/desenho (e daí, devassar a propriedade do Mosteiro).

Neste sentido, torna-se verosímil afirmarmos que no momento da demarcação das propriedades, ainda com uma matriz medieval presente, já existiria o prenúncio de uma prática moderna de desenho urbano que comporia a qualidade deste espaço ao longo dos séculos.

22. Neste caso de desenho urbano, "vão" deve ser entendido como unidade de espaço público ou, por outras palavras, sentido de largura da rua que permite passagem e serventia.

Palavras-chave: *Lote, chão, 'emprazamento', 'courela', privado, cordear, vara, frente, profundidade, traseira, vela latina.*



No segundo capítulo procuramos compreender a narrativa do processo de loteamento da '*courela*', depois de conhecido o interesse das monjas em rentabilizá-la, sabendo que viria compor a frente urbana voltada para a nova rua e rossio, nobrecendo a Cidade e o Mosteiro.

Para compreendermos a regra de parcelamento, a que hoje chamaríamos "loteamento" - ou seja, como e em quantos chãos a propriedade das religiosas se dividiu -, à semelhança do capítulo anterior, pela pertinência e complementaridade dos documentos, recorremos a uma fonte documental – "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (1565), por sua vez transcrita no artigo Amândio Barros, "*Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI*" de 2002.

Paralelamente, foi necessário fazer o reconhecimento *in situ* dos lotes actuais, cujos dados foram espacializados e relacionados em esquemas, confrontando as fontes documentais e a actualidade, com o intuito de reconhecer e valorizar o trabalho de campo suscitado por este estudo.

Num segundo momento deste capítulo, propomos ensaiar o desenho do "plano-urbano", recorrendo à definição volumétrica, na procura de confirmação de uma matriz estruturante para a conformação da nova frente urbana de habitações.

Para a compreensão deste capítulo, devemos ter em conta que o rossio afirmar-se-ia como palco de actividades e a nova rua (a actual Rua do Loureiro) já estabeleceria comunicação com a cidade.

2. A courela do Mosteiro: repartição de chãos (Século XVI)

Esclarecidos os limites das propriedades da Cidade e do Mosteiro, as religiosas dispunham de condições para proceder ao *'emprazamento'* da *'courela de terra'*, entre a "*Nova Rua da Rua de Carros*" e a calçada que hoje reconhecemos como Travessa do Loureiro.

No ano de 1547, no "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" as monjas já haviam demonstrado o interesse em rentabilizar o terreno, no entanto, só em 1565 oficializariam a intenção. A fonte documental "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (1565), a par da referência "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI" (2002), onde a primeira se encontra transcrita, esclarece-nos os seus argumentos e cláusulas estabelecidas.

> *'courela de terra defronte do dito mosteiro e do muro da sua horta que está na rua, que vai da rua de Canos para a rua de Carros que vai sair à rua Chã e, que em parte da dita courela estavam já feitas casas em chãos que o dito mosteiro emprazara por prazos perpetuuns fatiosys, e que a maior parte da dita courela estava ainda por emprazar e que a dita courela não podia aproveitar ao dito mosteiro em outra coisa, que lhe rendesse e proveitoso fosse, que fazer nela casas (…) por ser terra de tosta e saibro e penedia e muito inútil para dar fruto e desenformava muito a rua que para o dito mosteiro ia, estando assim sem edifícios de casas e fazendo-se nela casas além do rendimento que em cada ano o mosteiro receberia, seria em nobrecimento do dito mosteiro e da dita cidade e teria, o mosteiro, vizinhança de povoadores'* [1]

Para além de verificar a localização do terreno, importante para a plausibilidade da nossa dissertação ('*defronte do dito mosteiro e do muro da sua horta que está na rua, que vai da rua de Canos para a rua de Carros que vai sair à rua Chã*'), o excerto acima refere que a intenção de aproveitar a '*courela*' expressava mais do que preocupações económicas. Ao saberem que o terreno nunca viria a ser explorado devido às características rochosas do seu solo, as religiosas reconheceram aqui a oportunidade de compor a frente urbana e de '*nobrecer*' o espaço público voltado para o Mosteiro uma vez que, sem edifícios, mostrar-se-ia '*desenformado*'.

1. Amândio Barros, Apêndice Documental Nº1 de "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 419

Atrair vizinhança e fixar uma nova zona de serviços qualificada[2] também seriam argumentos para a concretização desta intervenção, até porque seria uma estratégia para defender o seu património e a sua propriedade.

*

> *'a cada um dos ditos chãos deram seis varas de medir de cinco palmos e isto pela face da dita rua e na traseira quanta largura a cada um dos ditos chãos couber segundo sua testada e de comprido para o monte, desde a face da dita rua quanto for propriedade do dito mosteiro e que os chãos que ora se repartem na dita courela são onze, cada um deles das sobreditas medidas que começam a correr do mosteiro para cima, para a rua de Carros'*[3]

As monjas ao decidirem dividir a '*courela*' em onze chãos, denunciariam um desenho calculado a partir de três premissas. Seriam elas: a largura da frente voltada para o Mosteiro, o comprimento no sentido longitudinal (que, juntamente com a largura perfaria a área total) e, ainda, a dimensão das traseiras que, por sua vez, podia diferenciar da dimensão da frente principal.

Depois de esquematizadas as premissas, é a partir destas que nos é sugerida uma razão entre as dimensões de cada lote e o valor da renda correspondente. Ainda que se constatem algumas subtilezas, a partir do nosso ensaio percebemos que a dimensão da frente voltada para o Mosteiro - como medida linear -, e a área do lote - resultado de uma distribuição modular - seriam as premissas estruturantes para a narrativa do loteamento em análise, contribuindo para uma divisão equilibrada.

2. '*A rua será feita para oficiais mecânicos. (…) Os mesteirais puros e duros, os homens do trabalho pesado não tinham aí lugar*'. Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 404.
3. Amândio Barros, Apêndice Documental Nº1 de "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 419.

No que toca à largura da frente voltada para o Mosteiro, de grande importância para o nosso exercício de análise pela relação estabelecida com o edifício religioso, esta diz respeito a uma medida linear marcada no sentido poente-nascente - '*a correr do mosteiro para cima, para a rua de Carros*' - e seria a que proporcionaria a distruibuição de um módulo - o mesmo módulo estabelecido para serventia da nova rua - de 6 varas (6,6 metros) -, no sentido nascente-poente. Relativamente às dimensões de comprimento do lote e largura das traseiras, estas estariam condicionadas pelo limite da propriedade - '*quanta largura (…) couber segundo sua testada e de comprido para o monte*' – o que vem confirmar a característica sinuosa do limite sul da propriedade[4].

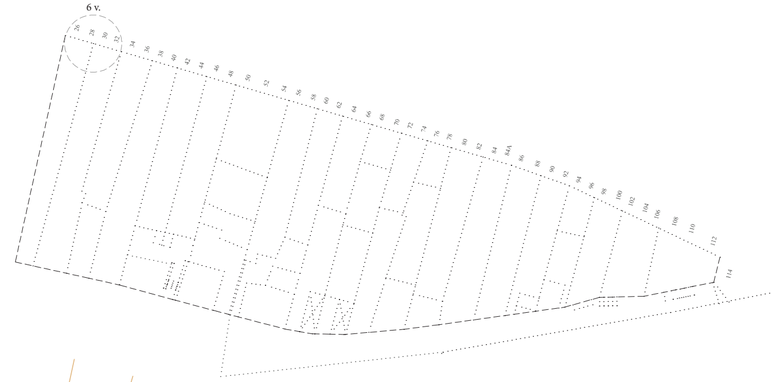
Os esquemas, a seguir, surgem assim como instrumento de exploração por permitirem cruzar os dados do levantamento métrico[5] com a interpretação espacializada da fonte documental considerada. Através de exercícios de sobreposição[6] - de informações e de tempos - propomos compreender através destes, quais seriam os onze chãos e como estariam organizados, a partir dos três códigos identificados (dimensões): frente, comprimento (=área) e traseira, em confronto com o valor das rendas atribuídas. Antes de prosseguirmos, devemos acrescentar que a informação de que já existiriam chãos construídos na '*courela*' vai ao encontro da nossa argumentação por sugerir tratar-se dos edifícios da Hospedaria e casas dos capelães.

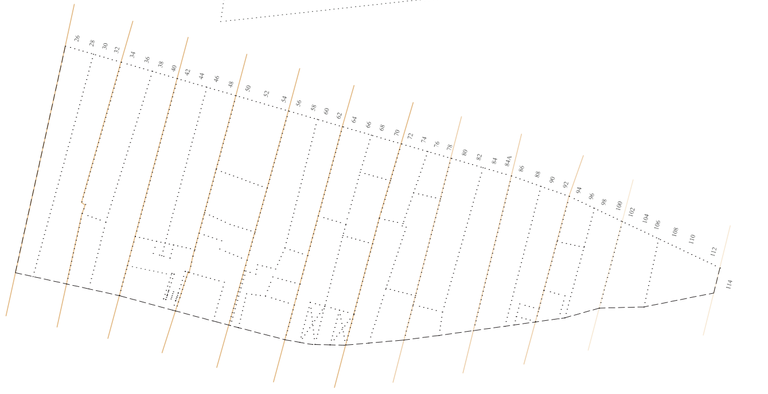
> *'desde a casa do mosteiro que se chama Casa Nova até o canto do muro pouco mais ou menos que são seis chãos de trinta palmos; cada chão pelas testas da rua e por detrás o que cada um tiver e por terra do mosteiro que merece de pagar de renda cada ano, cada chão, duzentos reais. E os três chãos acima dos seis pagarão a cento e cinquenta reais cada chão por serem mais curtos e não ser tao bom lugar. E os que ficam acima destes três pagarão a cem reais cada um por serem mais curtos e em menor lugar*'

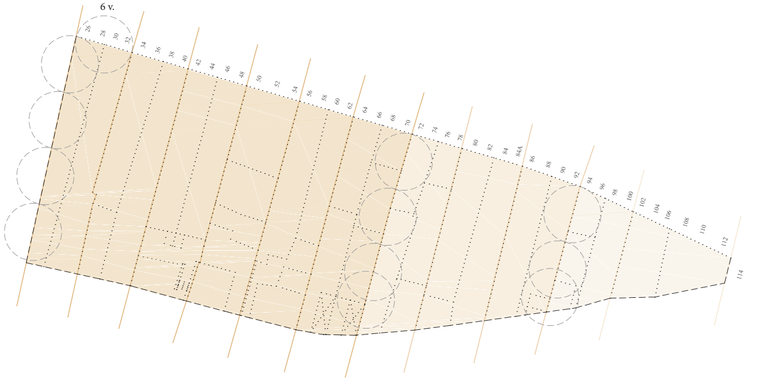
Segundo o documento "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas"(1565), ficamos a saber que os chãos estariam organizados em três grupos, cujas dimensões e condições de implantação terão sido os principais factores a considerar na atribuição do valor de renda anual.

---

4. Recordar processo de demarcação no capítulo 1 do presente documento.
5. O levantamento métrico foi realizado em Abril de 2017. Relativamente a registos fotográficos, estes foram possíveis durante o estudo em Fevereiro e Abril de 2017 e nos meses de Março e Junho de 2018.
6. Consideramos como base cartográfica o desenho vectorial "Mapa do Porto" disponibilizado. No mesmo esquema, apresentamos os dados obtidos com o reconhecimento *in situ*, como os números de polícia e larguras de frente.







N

0 1 5 m

Limites de frente de rua e ou parcelamento tomados como referência

Limites de frente de rua e outros parcelamentos

Limites de frente de rua e ou parcelamento de traçado aproximado

200 reais

150 reais

100 reais

10 - A courela do Mosteiro: levantamento métrico e proprietários | Escala 1:300 e 1:500
Acerca dos proprietários, sabe-se que Gaspar Fernandez (1º lote) e Francisco Afonso (9º lote) não tomaram posse no mesmo dia dos restantes (4 de Junho de 1565) mas sim, no dia 23 Junho de 1565. Até ao momento, não temos informação do momento em que seria aforado o último lote, pertencente a Joham Affonso.

Como os esquemas traduzem, o primeiro grupo de seis chãos, por estar mais próximo do Mosteiro e por cada chão apresentar seis varas de frente, os proprietários[7] pagariam o valor de renda mais elevado – 200 reais. O segundo grupo seria constituído por três lotes mais curtos, cuja localização não seria tão privilegiada e daí os seus proprietários[8] pagarem um valor inferior – 150 reais. Mais curtos seriam e menos privilegiados estariam os últimos dois lotes e, por essa razão, os proprietários[9] pagariam de renda o valor de 100 reais.

Depois de identificados os lotes e de fazermos corresponder aos nomes dos proprietários, seria possível uma consulta no cartório com o intuito de confirmar o nosso estudo, porém, mais importante do que reter os nomes dos proprietários ou o valor das rendas[10], do ponto de vista do arquitecto, tornou-se mais sugestivo compreender como os grupos se organizavam e se diferenciavam no espaço. E é quando espacializamos a combinação de 6+3+2 lotes na nossa base cartográfica (sabendo que já existiriam chãos construídos - os edifícios da Hospedaria e casas dos capelães -), que percebemos que as transições entre os três grupos de lotes estariam materializadas no desenho em planta, coincidindo com mudanças de alinhamentos no traçado da propriedade. Provavelmente justificável pelo recurso à técnica de arruar a cordel[11], as torções detectadas denunciam o processo de demarcação e, com isso, ajuda-nos a compreender e a fixar a posição dos onze lotes. Identificados os lotes relativos a esta intervenção, prosseguimos e calculamos a área de cada um, onde percebemos que as áreas dos seis primeiros estão acima dos 160 m^2, sensivelmente. As áreas dos três seguintes aproximam-se dos 140m^2. Os últimos dois lotes, com menos profundidade, apresentam 85m^2 de área. Foi então que comparamos as áreas entre grupos e percebemos que os últimos lotes apresentam metade da área dos primeiros, coincidindo na mesma lógica de proporção quando comparamos as rendas: o valor da renda dos últimos lotes é metade do valor dos primeiros.

7. A fonte documental esclarece: '*do dito mosteiro em diante para cima (…) emprazavam para o dito Gaspar Fernandez (…) por foro em cada um ano de duzentos reais e o segundo logo seguinte para o dito Martim Lopez (…) por foro em cada um ano doutros duzentos reais e o terceiro logo seguinte para o dito Antonio Ferreira (…) por foro em cada um ano doutros duzentos reais e o quarto logo seguinte para o dito Joham Gonçallvez (…) por foro em cada um ano doutros duzentos reais e o quinto logo seguinte para o dito Bastiam Gonçallvez (…) por foro em cada um ano doutros duzentos reais e o sexto logo seguinte ao dito Pero Martinz (…) por foro em cada um ano doutros duzentos reais*'. "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" em Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 420.

8. O documento nomeia-os: '*o sétimo logo seguinte para o dito Pero Gonçalvez (…) por foro em cada um ano por ser mais curto do comprimento que os atrás ditos de cento e cinquenta reais e o oitavo logo seguinte para o dito Manuell Dominguez (…) por foro em cada um ano doutros cento e cinquenta reais e o nono logo seguinte para o dito Francisquo Affonso (…) por foro em cada um ano doutros cento e cinquenta reais*'. Ibidem, pág. 421

9. Segue a nomeação dos proprietários *'o décimo logo seguinte para o dito Pedr'Allvarez (…) por foro em cada um ano de cem reais e o décimo primeiro (honzeno) logo seguinte para o dito Joahm Affonso (…) por foro em cada um ano outros cem reais*'. Ibidem, pág. 421

10. Estratégia ponderada, no entanto, o desenvolvimento da dissertação não o exigiu.

11. A utilização da técnica de arruar a cordel, já identificada na demarcação das propriedades, continuou a ser utilizada, sublinhando uma vez mais a preocupação em desenhar o espaço em vias de acolher uma nova artéria.

A partir da nossa constatação, foi possível aferir a probabilidade da '*courela*' ter sido dividida segundo um plano pensado e proporcionado – levando-nos a procurar o significado do módulo de 6 varas não só na largura de frente voltada para o Mosteiro, denunciado pela fonte documental, mas também nas outras dimensões: profundidade e largura tardoz.

Ainda que reconheçamos como condicionante a calçada a sul, como a fonte documental relembra '*quanta largura (…) couber segundo sua testada e de comprido para o monte*', os esquemas anteriores demonstram a probabilidade das profundidades dos lotes terem sido desenhadas e traçadas a partir do módulo de 6 varas: o primeiro grupo de lotes apresenta a profundidade de quatro módulos de 6 varas (26,4 metros); a profundidade do segundo grupo aproxima-se dos três módulos e meio (23,1 metros); e, por fim, o penúltimo lote apresenta a profundidade muito próxima de dois módulos e meio de 6 varas (16,5 metros).

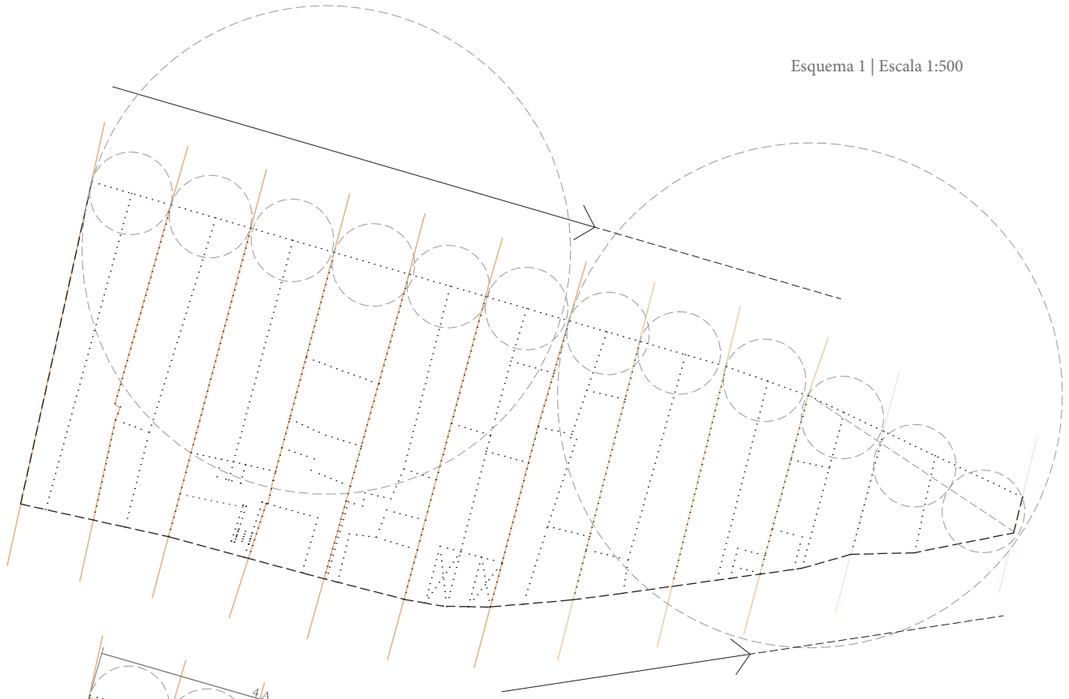
Uma vez que no processo de traçamento e loteamento utilizar-se-ia a vara como unidade de medida, seria de esperar que a dimensão da profundidade fosse seu múltiplo, ou próxima de múltiplos de 1,1 metros. Porém, o nosso ensaio não só o veio confirmar, como acrescentar uma observação diferente - o módulo do vão da nova rua também poderá ter sido utilizado para dimensionar as fachadas voltadas para o Mosteiro e as profundidades dos respectivos lotes, ou seja, a possibilidade de estarmos perante um caso onde o espaço privado é modulado e pensado segundo as unidades do espaço público.

Ainda que susceptíveis de serem questionados, os esquemas à direita, pretendem comunicar como interpretamos ter sido o projecto de loteamento a partir do momento em que foram delimitadas as propriedades do Mosteiro e da Cidade. Por outras palavras, pretendem sintetizar como compreendemos ter sido implantado o processo de divisão da '*courela*', a partir do módulo de 6 varas (6,6 metros) que identificamos com a letra "A".

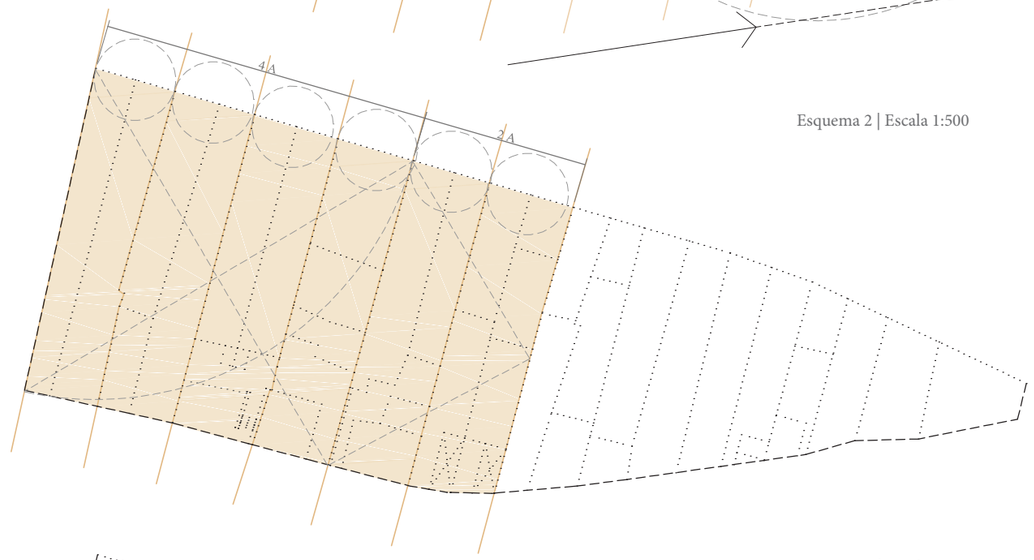
No esquema 1, começamos por distribuir o módulo na frente voltada para o Mosteiro percebendo que, embora fossem onze lotes (número ímpar), o limite norte corresponderia a doze módulos com direcções diferentes, principalmente no segundo e terceiro grupo. Aqui, devemos atentar que o centro da frente de doze módulos corresponde à transição entre o primeiro e o segundo grupo de lotes. Os outros seis módulos de 6 varas estariam distribuídos pelo segundo e terceiro grupo.

A partir desta observação, verificamos que o grupo mais privilegiado, em áreas e localização, corresponde, na sua forma, a um quadrado e meio (Esquema 2). Isto é: se traçarmos quatro módulos na frente e na profundidade, obtemos os quatro primeiros lotes. O quinto e sexto lote corresponderiam a metade da área dos anteriores, tendo como frente 2A e profundidade de 4A.

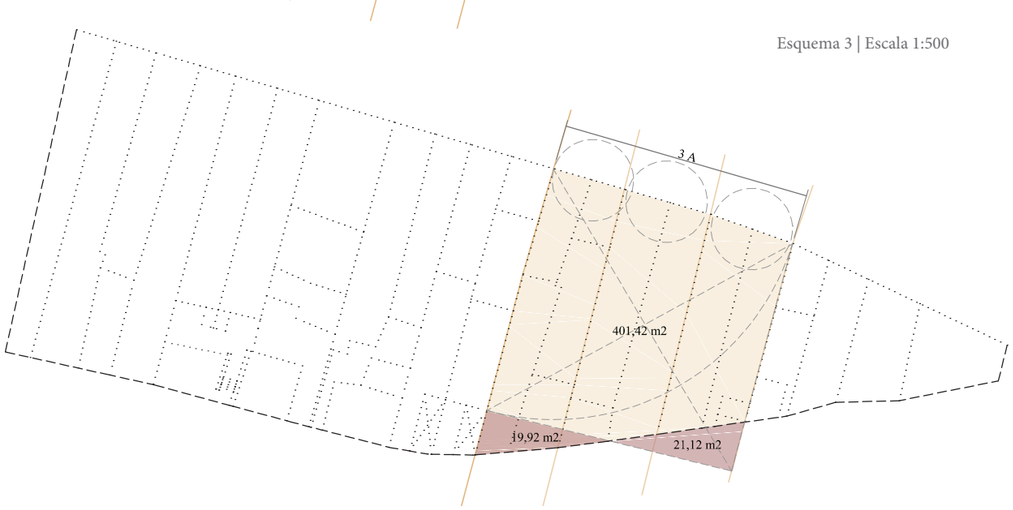
Esquema 1 | Escala 1:500



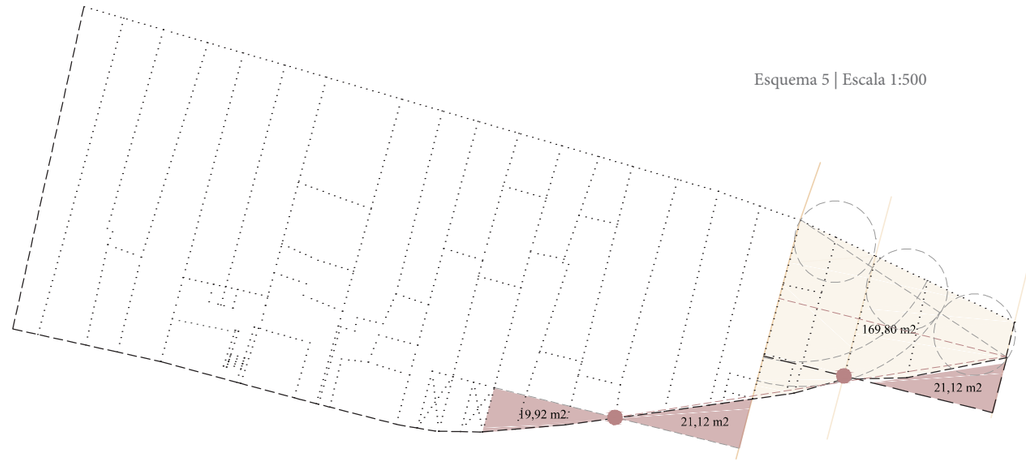
Esquema 2 | Escala 1:500



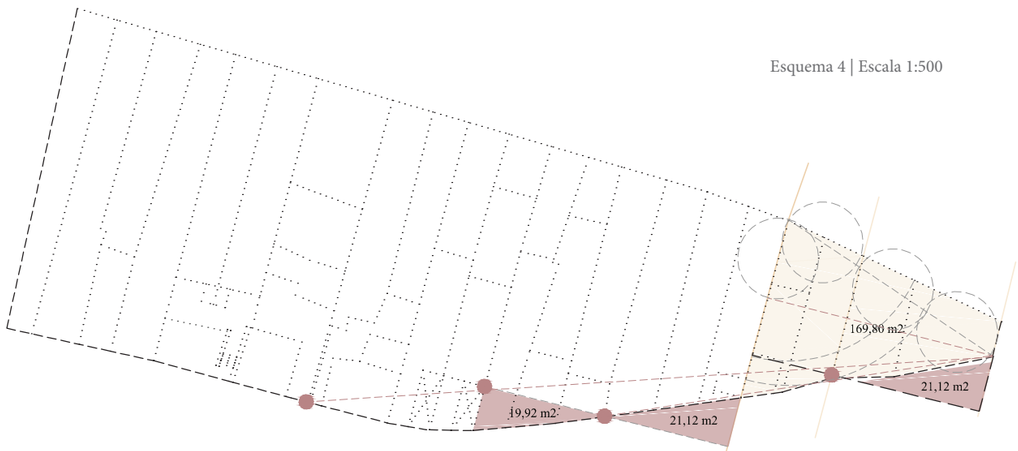
Esquema 3 | Escala 1:500



Esquema 5 | Escala 1:500



Esquema 4 | Escala 1:500



12 - Courela do Mosteiro: síntese do projecto de loteamento

O segundo grupo de lotes, cujas rendas seriam de 150 reais, também pode ser desenhado a partir de uma forma quadrangular: desta vez, com 3A de frente (menos um módulo do que o primeiro grupo). A sua profundidade também se aproxima à dimensão de 3A, ou seja, dezoito varas.

No entanto, a calçada a sul, cuja serventia deveria ser garantida, obrigaria a uma torção do traçado do limite da propriedade na transição entre o sexto e o sétimo lote. A nova direcção interromperia a forma quadrangular, criando um excedente de aproximadamente 21m^2 em forma de *'vela latina*'. Geometricamente, por ter intersectado o quadrado muito próximo das 1,5 varas de largura, trata-se de um caso de ângulos complementares, onde a área inscrita na forma triangular que acabaria por ser prejudicada pelo vão da calçada é reposta no sétimo lote, como o esquema exemplifica.

O mesmo terá acontecido com o grupo dos lotes menos privilegiados, embora em circunstâncias diferentes. Neste caso, tendo em consideração a base cartográfica seleccionada, a torção do limite da propriedade aconteceria na frente voltada para o Mosteiro. Quanto ao seu limite sul, por dar continuidade à direcção tomada anteriormente - até ao fim do '*cerrado*'-, apresenta uma área excedente muito próxima da área do triângulo de rectificação do grupo anterior (cerca de 21 m^2).

Sobre a frente dos últimos dois lotes, voltada para o Mosteiro, apontamos aproximar-se de 3A mas, como já referido, adoptaria um alinhamento diferente dos lotes anteriores. Sobre este alinhamento, pensamos estar relacionado com outros elementos arquitectónicos de referência, privilegiando as relações e a unidade do espaço público, uma vez que estaríamos numa zona de transição entre o novo traçado e a rua pré-existente, sugerindo a conformação de um largo. Relativamente às profundidades, devemos ter em conta que estariam prejudicadas pelo encontro das duas vias - da rua (a norte) e da calçada (a sul) - com o primeiro traçado da Rua de Carros, daí apresentar uma forma irregular.

O último lote, por diversas razões, levantaria algumas dúvidas ao longo da interpretação. Segundo as fontes documentais "Acto de posse de uma courela junto ao Mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazada pelas freiras do mesmo Mosteiro a vários povoadores para estes nela fazerem casas" e "Gaspar Fernandez, mestre de fazer vidraças e Francisco Afonso, pedreiro, aceitam as condições de um prazo de um terreno que lhes foi feito pelas freiras do mosteiro de S. Bento da Avé maria para aí construírem casas e tomam posse do mesmo"[12], onde todos os proprietários tomam posse de cada lote, nunca mencionam o décimo primeiro

12. Amândio Barros, Apêndice Doc. Nº 2 e 3 de "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 424

lote, nem referem o nome daquele que viria a ser seu proprietário - Joham Afonso - o que nos leva a questionar o porquê de não ter sido emprazado juntamente com os restantes.

Relativamente à sua forma, na base cartográfica considerada, apresentaria uma forma irregular; neste caso, maior largura do que profundidade. Embora nenhum documento confirme, no processo de demarcação dos limites (no capítulo 1) é sugerido que aqui tivesse existido o pombal, o que pode vir a justificar a sua forma e o facto de ter sido emprazado noutras circunstâncias. E mesmo que nunca se venha a verificar a sua condição pré-existente, a sua forma irregular obrigar-nos-ia a pensar que, por si só, seria sensível à sua posição de remate do conjunto, por estar implantado uma zona de intersecção condicionada pelas três vias (a rua pré-existente, a novo traçado e a calçada de perfil mais estreito). Assim, como se tivesse sofrido uma rotação, este último lote, de maior largura do que profundidade, prepararia a torção necessária para a profundidade da Rua de Carros, de condição pré-existente.

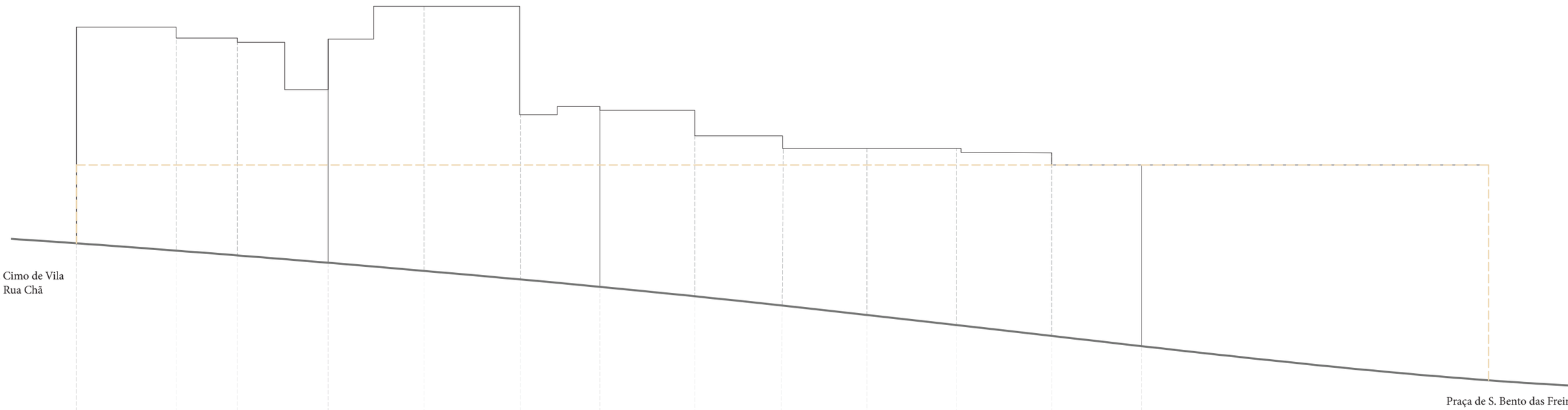
Observando o conjunto, destacamos também o paralelismo detectado nas traseiras dos novos lotes e nos volumes pré-existentes das casas dos Capelães, sendo ainda possível observar alguns alinhamentos coincidentes. No entanto, ressalvamos para o facto de construções posteriores, ao longo dos séculos, terem transformado os chãos e, por isso, esta poder constituir-se uma afirmação questionável.

Relativamente a condições construtivas estabelecidas pelas monjas, através da fonte documental ficamos a saber que os chãos teriam de ser construídos em pedra e cal[13] e que, num prazo de um ano, deveriam estar concluídos até ao primeiro sobrado. No que toca ao escoamento das águas pluviais, provavelmente fazendo recurso a algerozes, seria obrigatório o seu recolhimento na fachada voltada para o Mosteiro e nas traseiras. E, por fim, de maneira a ser possível a identificação dos lotes pertencentes a esta intervenção, a padieira ou o arco principal da porta deveria apresentar o báculo com o nome de S. Bento.

Destas claúsulas, com significado urbano e arquitectónico, destacamos o cuidado das monjas ao impedirem, desde o início do processo de loteamento, que os civis/comuns pudessem observar a vida religiosa.

> *'nos primeiros seis chãos que começarão do canto da dita casa do dito mosteiro para cima, para a rua de Carros que seus enfatiotas dos ditos seis chãos ou qualquer deles quiser fazer em seu chão dois sobrados os possa fazer com tal condição que não sejam tão altos que das janelas se possa ver alguma parte do pomar'*

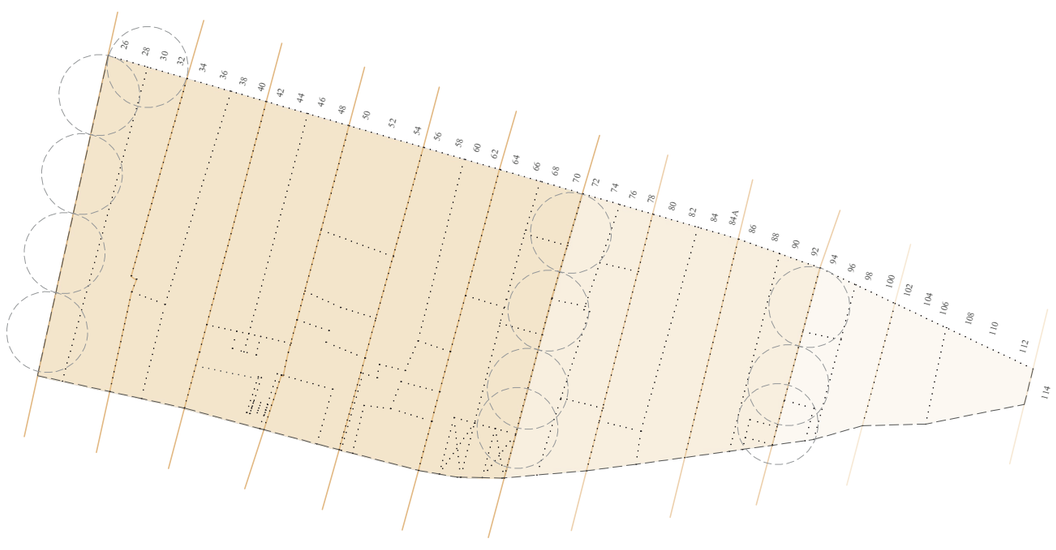
13. "comdiçoes seguintes convém a saber: (…) aforam por este prazo casas sobradas de pedra e qual ate o primeiro sobrado e bemffeitorias e que ate dia de Sa'Migell de Setembro de ano de mil e quinhentos e sessenta." Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 421.



Nº de polícia de acordo com Carta Topográfica do Porto (1892)

112 110 108 106 104 102 100 98 96 94 92 90 88 86 84A 84 82 80 78 76 74 72 70 68 66 64 62 60 58 56 54 52 50 48 46 44 42 40 38 36 34 32 30 28 26

0 1 5 m



13 (em cima) - Esquema do alçado da Rua do Loureiro com a indicação da cércea actual (a preto) e a cércea limitada segundo a fonte documental "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" (a amarelo) | Escala 1:500

14 (esquerda) - Courela do Mosteiro: síntese
Uma vez que os desenhos consideram a orientação voltada a norte, optamos por recorrer ao número de polícia e às cores de cada grupo de lotes para facilitar a sua identificação | Escala 1:1000

15 (direita) - Esquema do alçado da Rua do Loureiro com registos fotográficos de Março de 2018 | S/Escala

Esta condição levaria à limitação da cércea do conjunto e a declararem que os primeiros chãos, já privilegiados em áreas e implantação, por se encontrarem à cota mais baixa da rua, fossem os únicos a construir dois sobrados, ou seja, um rés-do-chão e mais dois pisos. Ressalvam ainda que, no caso de um só sobrado, este não deveria '*ser tão alto que das janelas se possa ver pate alguma do dito pomar*'.

Ainda a respeito da limitação da cércea e a possibilidade de observação para o interior da propriedade das monjas, nas traseiras das construções, as construções *'sobre as cozinhas'*[14] não poderiam abrir vãos, uma vez que estariam voltadas para o Mosteiro, como cita o seguinte excerto:

> *'e que possam fazer sobre-cozinha na traseira contando que não façam janelas, nem frestas, nem buracos nas tais sobre-cozinhas para contra o dito pomar do dito mosteiro nem para nenhuma outra parte por onde possam ver o dito pomar, nem nenhuma parte dele, porque fazendo o contrário que perca seu prazo para o dito mosteiro se o mosteiro quiser'*

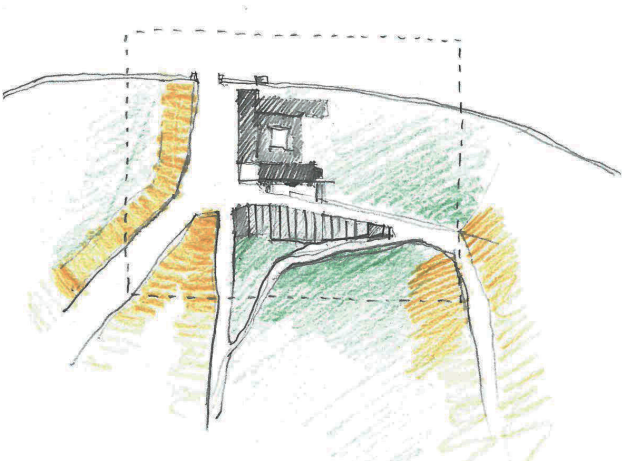
Depois de um processo de síntese capaz de seleccionar hipóteses de leitura dos processos de delimitação e loteamento, torna-se cada vez mais plausível a tese de que o terreno das religiosas terá sido dividido e proporcionado a partir de um mesmo módulo (módulo de 6 varas), sabendo que, para cada lote e para cada grupo, os intervenientes considerariam as dimensões das frentes e das profundidades dos lotes no seu desenho; o que, juntamente com a limitação da cércea até dois sobrados, prepararia uma matriz de casas contíguas, fundamental para o desenho e conformação do nosso objecto de estudo, nobrecendo-o ao longo dos séculos.

Depois de receber moradores, a actualização do nome de *'nova rua de Rua de Carros'* para "*Rua Nova de S. Bento*"[15] assinalaria o momento em que deixaria de depender do seu primeiro significado enquanto segundo traçado da pré-existente Rua de Carros, passando a assumir o seu propósito - o de responder às necessidades urbanas do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

---

14. Durante o estudo, a interpretação deste ponto - de que as traseiras das sobre-cozinhas abrir-se-iam para a frente do Mosteiro - levou-nos a questionar qual seria afinal a frente principal e a traseira. No entanto, depois de esclarecido, confirmaria que a frente urbana voltada para o Mosteiro seria a principal.
15. "Poucos anos depois, já se referem moradores na rua Nova de S. Bento, nome pelo qual será conhecida esta nova artéria". Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 410

Palavras-chave: *regularidade, ordenamento, lote, fachada, vão, cércea, simetria*



A "*Rua Nova de S. Bento*" que, entretanto, adoptaria o nome de "*Rua do Loureiro*"[1], assumiu desde o seu traçamento um papel particular no sistema urbano da cidade do Porto. Para além de complementar e facilitar os fluxos da população, ofereceu alternativa àqueles que transportavam mercadorias e géneros provenientes da zona norte e oriental, principalmente aos que transpunham as portas da Rua de Carros e Cimo de Vila com "*estridentes carros de bois e bestas de cargas*"[2]. A qualidade de espaço de rossio que oferecia, voltado para a igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, permitiu que se realizassem importantes acontecimentos para a cidade, como feiras e procissões, chegando a obrigar a obras de beneficiação por se apresentar insuficiente para essa mesma função[3], ainda antes da sua consolidação. Porém, um incêndio no ano de 1783 mudaria a história do Mosteiro, obrigando à reconstrução da igreja. A coincidência deste episódio com um período de transformações urbanísticas e arquitectónicas de grande importância - as intervenções Almadinas (1758-1813) - leva-nos a analisar as características da Rua do Loureiro pós-incêndio e a reflectir como esta beneficiaria de um conjunto de intervenções na sua proximidade.

Porque consideramos um período temporal diferente do anteriormente observado, a base cartográfica de trabalho foi actualizada, fazendo referência às fontes documentais disponibilizadas, passando a considerar registos fotográficos, para além de fontes cartográficas e documentais.

1. A partir de 1714 e mantendo-se até à actualidade.
2. Amândio Barros, "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI", 2002, pág. 403
3. "(...) Em 1559, pouco antes de o Concelho determinar a passagem obrigatória da procissão pela rua, esta tinha já recebido obras de beneficiação, por «estar muito estreita, por que hiam por ela muitas procições e lhes parceia bem fazer se mayor…»" José Ferrão Afonso, *A imagem tem que saltar: a igreja e o Porto no século XVI, 1499-1606 : um estudo de história urbana*, 2013, pág. 147

16 - Perspectiva da Rua do Loureiro. Desenho de George Vivian reproduzido em 1839 (“O Porto visto do Convento de freiras de S. Bento”)

3. A rua-rossio: diálogo entre Mosteiro, habitações e espaço público (Século XVIII)

O presente capítulo dá continuidade à análise do nosso objecto de estudo, considerando um salto temporal de dois séculos – do XVI para o XVIII.

Perante uma cronologia tão extensa, não desmerecendo os acontecimentos e as transformações que terão ocorrido entretanto, consideramos o século XVIII um momento relevante para o nosso estudo pelas transformações urbanísticas e arquitectónicas a que assistiu e que veio consolidar. [1]

O desconhecimento de documentos relativos a um plano desenhado, que nos pudessem esclarecer uma cronologia de intervenções, leva-nos a considerar um episódio trágico como referência temporal - o incêndio de 1783 que destruiu a igreja e respectivos coros do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e que obrigou à sua reconstrução[2], modificando a fachada principal do Mosteiro[3], voltada para a Rua do Loureiro.

Este episódio, ao permitir estimar a ordem dos acontecimentos, possibilita que as observações decorrentes da nossa dissertação se tornem consequentes, uma vez que, é a partir da fachada principal do Mosteiro pós-incêndio (que resistiu até ao início do século XX[4]) que estabelecemos relações neste capítulo.

Não menos importante é a coincidência temporal com o período de intervenções almadinas que, apesar de não incluírem a Rua do Loureiro em nenhum dos seus planos (pelo que as fontes nos permitem saber), detectamos responsabilidade na sua conformação. Com os alinhamentos definidos no momento do emprazamento[5] (embora se admita a possibilidade de terem sido acertados), importaria agora conformar a sua condição volumétrica em prol de uma nova imagem da cidade. Neste sentido, se a reconstrução pós-incêndio veio introduzir uma nova gramática arquitectónica ou se a frente das habitações que faria frente à fachada principal do Mosteiro foi exponenciada com as operações almadinas, são algumas das questões que pretendemos desdobrar neste capítulo.

---

1. Para além de reforçar a narrativa cronologicamente organizada, vem estabelecer um diferente vínculo com a actualidade, como se se tratasse de uma segunda paragem na viagem de retroversão cronológica. Aqui, o trabalho de campo realizado cruza-se de maneira mais evidente com as fontes cartográficas e iconográficas, sublinhando, uma vez mais, a sua importância para a presente dissertação.
2. O projecto terá sido da autoria de Manuel Álvares. Isabel Pinho, *O Mosteiro de São Bento de avé Maria do Porto : 1518/1899 : uma arquitectura no século XVIII,* 2000, pág. 76
"Desgraçadamente a sua igreha, e os seus dous Córos riquíssimos de excelentes pinturas, e devotíssimos Sanctuarios, foi tudo reduzido a cinzas por hum voraz incendio ateado na madrugada do dia dez de Outubro de mil setecentos e oitenta e tres. Hoje porém acha-se tudo quasi reedificado com muito maior custo, melhor gosto, e singular providencia, para se evitar segundo desastre." Agostinho Rebelo da Costa, *Descrição topográfica e história da cidade do Porto,* 1945, pág. 119
3.Sobre a condição da fachada lateral ser a principal, abordamos mais à frente, na pág. 83
4.E por isso, documentada na iconografia.
5.E o capítulo "1.Cidade e Mosteiro: demarcação dos limites das propriedades" sugere.

Durante o período de 1758 a 1813, a Junta de Obras Públicas[6], orientada nos primeiros vinte anos por João de Almada e Melo, seria a entidade responsável por diversas iniciativas urbanas que reordenaram o tecido urbano intramuros e promoveram uma expansão controlada com o estabelecimento de condições potenciadoras de desenvolvimento radial, tendo em conta os traçados pré-existentes e com especial atenção nas áreas de contacto entre novas e antigas morfologias.[7]

Através de planos sectoriais e de ordenamentos conjuntos de fachadas, os intervenientes - engenheiros militares e arquitectos - colocariam em prática princípios que se regeram por regularidade[8] e ordenamento.

Estas noções, segundo autores como Bernardo José Ferrão, não terão sido uma novidade para a cidade do século XVIII, embora se admita que, naturalmente, tenham evoluído e clarificado o seu significado. Relembramos que nas intervenções de D. Dinis a noção de regularidade - que se entende pela definição de uma matriz ou de um conjunto de alinhamentos - já estaria em discussão; e no reinado de D. João I, já existiriam indícios de uma caracterização tipológica das habitações e de uma intenção de ordenamento conjunto das fachadas. Isto porque, para esses mesmos autores, a Rua Nova (1395) terá sido o primeiro arruamento a demonstrar preocupações com a conformação controlada da cidade. De perfil transversal mais largo, orientada no seu sentido longitudinal paralela ao rio, a Rua Nova consolidou ligações com arruamentos pré-existentes, nomeadamente com a Rua dos Mercadores e da Rua das Cangostas (estabelecendo comunicação com as saídas norte da cidade)[9]. Relativamente às construções, estas seriam de frente estreita e apresentariam reduzido número de aberturas. O nível térreo, construído em granito, suportaria o superior (raramente dois) em tabuado - características que nos remetem, pelas semelhanças, para aquelas que terão sido as primeiras habitações da Rua do Loureiro, indiciando uma continuidade de pensamento construtivo e compositivo, distribuída na cidade e no tempo.

---

6. Não devemos esquecer do papel da Companhia Geral da Agricultura das Vinhas do Alto Douro que promoveu e financiou a Junta de Obras Públicas, tornando possível a formalização da linguagem neo-palladiana na cidade do Porto. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1989, pág. 196
7. "A entrada em funcionamento da Junta das Obras Públicas, surge na sequência das medidas tomadas para a reconstrução de Lisboa, como uma tentativa para controlar e coordenar o planeamento – entendido este como a expressão de projectos de médio e longo prazo – e gestão do espaço urbano. É manifesta a intenção de estabelecer condições para a aplicação, no Porto, de novos conceitos e práticas de gestão espacial desenvolvidas na capital, dando início à especialização, dentro da gestão urbana, de um campo específico de gestão urbanística, através de um organismo específico, que assegure a necessária colaboração entre os representantes do poder central e local, sob o controlo da Coroa." Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo*, 2002, pág. 95
8. "Não pretendendo substituir-se à beleza urbana, a regularidade morfológica e tipológica procura todavia garanti-la, daí resultando que ela seja o centro das preocupações da tratadística da cidade ao longo do século XVIII, que a ela aspira, quando preconiza aquilo que hoje se designaria por desenho urbano" Bernardo Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 24
9. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas,* 1989, pág. 142

> *"Ali* [na Rua Nova] *surgem pela primeira vez, indícios duma preocupação com o ordenamento de fachadas em novos arruamentos; não será por acaso, e à imagem do que sucedeu na capital, que também a transformação urbana almadina, venha encontrar neste arruamento um sólido apoio para uma das suas fases – a reestruturação do núcleo medieval da cidade."*[10]

A par da Rua Nova, a Rua das Flores também serviria de laboratório para aqueles que pensavam a cidade a partir de noções de regularidade[11] e ordenamento conjunto de fachadas, neste caso específico, promovido pelo desenvolvimento económico e expressão da classe burguesa. Traçada entre 1521-1526 para facilitar a distribuição dos fluxos norte-sul[12], terá sido rectificada desde o arco de S. Domingos até à Ponte Nova[13] no ano de 1774.

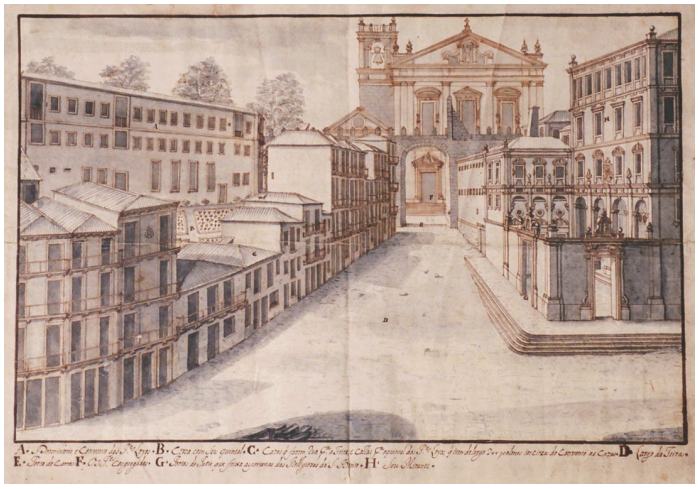
Se defendemos no capítulo 1 que a Rua das Flores promove o traçamento da Rua do Loureiro, reconhecendo-a urbanisticamente como seu remate norte/nordeste, no período Almadino a sua influência também poderá ter acontecido, desta vez, com consequências na afirmação do espaço de rossio da Rua do Loureiro e na composição do conjunto das habitações em diálogo com o Mosteiro. Afinal, reconhecido como um dos eixos estruturantes e simbólicos da cidade[14], seria expectável a sua actualização conjunta e um apuramento do desenho quer nos alinhamentos, quer na composição (que podiam ser mais heterogéneos), contribuindo para a participação da imagem da cidade.

> "*No Porto almadino, a geometrização, a regularidade morfológica e a interacção tipológica urbanas, decorrem de uma racionalidade sectorial e técnica e fundamentam-se numa atitude racional dominante, o que explicará a inexistência e a dispensabilidade de um plano desenhado do conjunto da intervenção «iluminista»*"[15]

10. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 45
11. "Um primeiro grupo de permanências, detectável ao nível do desenho urbano, será constituído quer pelo progressivo estabelecimento de grelhas urbanas regulares efectuado com base na metodologia operativa das velhas «ruas direitas», que sucessivamente as vão definindo, quer pela retoma de anteriores modelos de certos espaços pré-existentes, como nova cosmética, quer ainda pela integração nas novas malhas urbanas, de velhos arruamentos regularizados para o efeito, ou apenas de sua memória, por execução de ruas com função semelhante." Bernardo José Ferrão, P*rojecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas,* 1997, pág. 35
12. Perpendicular à Rua Nova, encontra-se a Rua de S. João que viria alimentar o crescimento da cidade para norte e, consequentemente, aquele que viria ser o palco comercial da cidade – o Largo de S. Domingos – que, por sua vez, comunicaria com a Rua das Flores.
13. "As demolições de casas, de S. Domingos até S. Crispim, iniciadas em 1773, prosseguem em 1776; a rectificação da Rua das Flores termina em 1774, estando a rua «toda feita de novo deste o arco de S. Domingos até à Ponte Nova»; entre 1770 e 1773 é beneficiada a Rua de Belmonte." Anni Günther Nonell, P*orto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo,* 2002, pág. 173
14. Sobre o assunto, sugerimos a consulta da prova de Paula Isabel Sequeira da Silva Fonseca, "S. Domingos e S. Bento da Avé Maria: as ligações e as centralidades", prova final apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto, 2001.
15. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 25

17 - Representação do Convento de S. Elói onde se observa o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e o arranque da Rua do Loureiro.
Autor: José Champalimaud de Nussane (1790)

18 - Projecto da Rua de S. António onde se observa parte da cerca do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.
Autor: Teodoro de Sousa Maldonado (1793)



19 - Gravura do século XVIII do Largo de S. Bento da Freiras, a que hoje chamamos de Praça Almeida Garrett: Convento dos Lóios, Porta da Rua de Carros, Igreja dos Congregados e Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

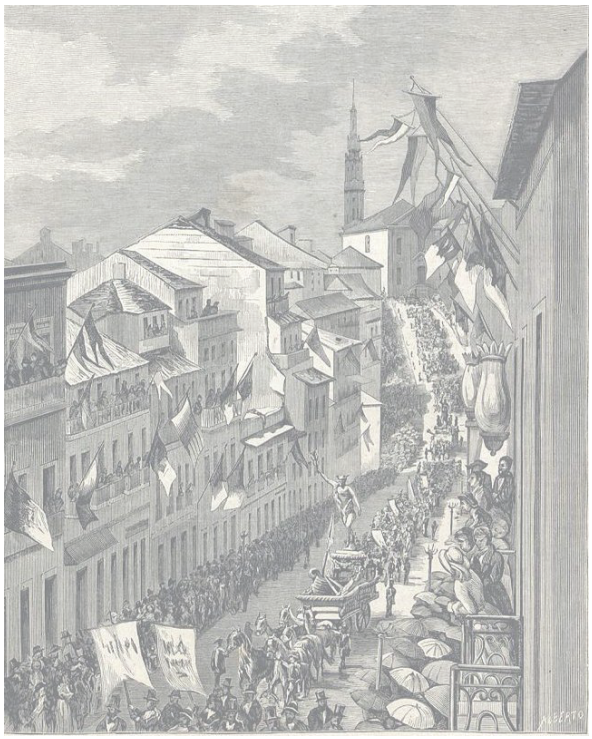
Por isso, ainda que sem plano desenhado ou intenção registada que o confirme, a possibilidade das várias operações terem influenciado a uma atitude de redesenho e ordenamento na Rua do Loureiro devido à sua proximidade[16], ganha cada vez mais força.

Quando avançamos na cronologia do período Almadino, constatamos que essa proximidade física verifica-se, por exemplo, nas plantas[17] desenhadas pelos principais intervenientes[18] das operações almadinas - José de Champalimaud de Nussane e Teodoro de Sousa Maldonado.

Estas plantas dizem respeito a dois planos sectoriais e correspondem às primeiras representações do edifício do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e da Rua do Loureiro no contexto da cidade (ainda que o arruamento não esteja desenhado na sua totalidade).

Datada de 1790, a planta[19] de José de Champalimaud de Nussane preocupa-se com o desenho das áreas de contacto entre o novo e antigo tecido urbano.[20] Para além de representar a Rua dos Clérigos (que seria intervencionada[21] posteriormente e reconhecida como eixo barroco) e a nova fonte na Praça Nova, o autor desenha o espaço do Convento de S. Elói[22], justificando a necessidade de representar e controlar o espaço entre este e o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, que seria recorrentemente denominado como Largo de S. Bento das Freiras (imagem 17).

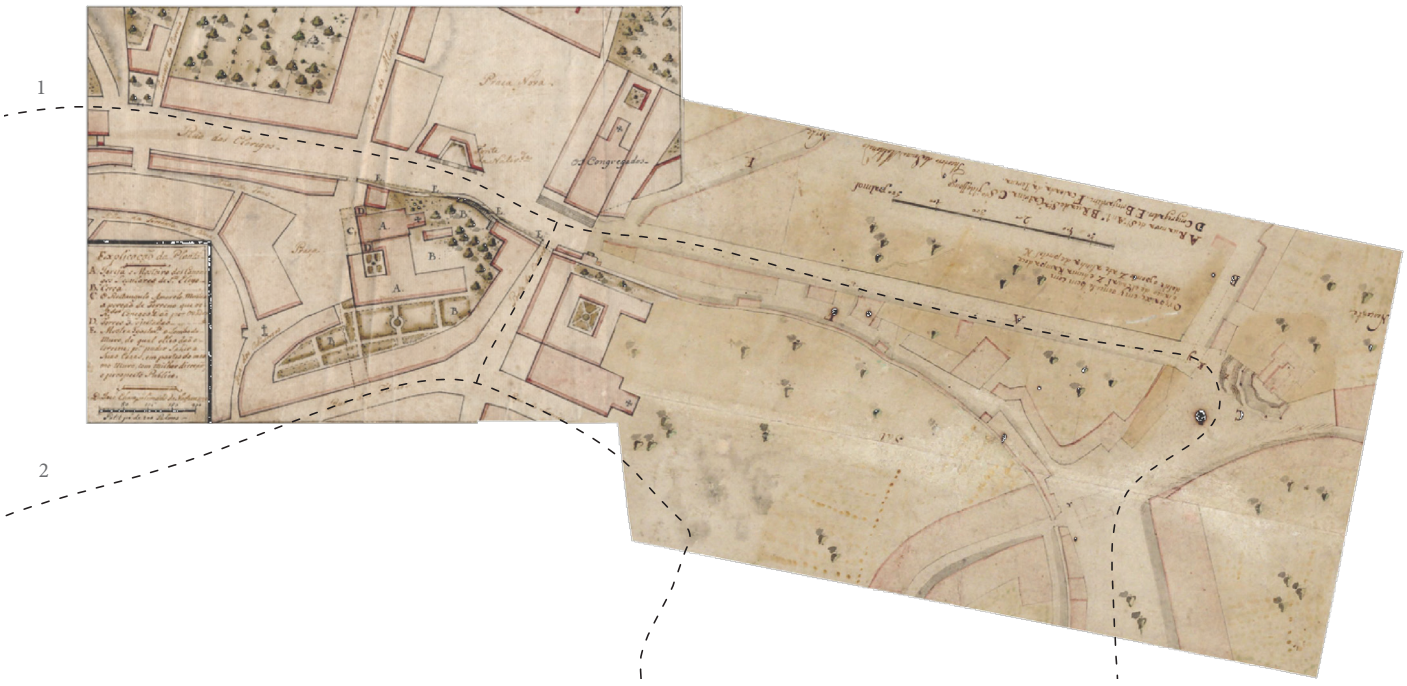
16. Será a proximidade um motivo para questionarmos sobre os limites das intervenções divulgados nas fontes bibliográficas?
17. As plantas participam como condição de fonte cartográfica para a base de trabalho utilizada neste capítulo.
18. "Aos traçados dos novos eixos de expansão urbana, arruamentos largos, rectilíneos e de perfil longitudinal com suaves inclinações, para os quais se previram em geral ordenamentos conjuntos de fachadas, em alguns casos inovadores pela sua movimentação volumétrica e variação tipológica, importará sobretudo associar a acção de três arquitectos: Francisco Pinheiro da Cunha, presente no Porto desde 1764, D. José de Champalimaud de Nussane, activo na cidade a partir de 1773, e Teodoro de Sousa Maldonado, que aqui trabalhará depois de 1789; a eles competirá também, maioritariamente, o estudo dos traçados e ordenamentos das fachadas dos arruamentos transversais de articulação entre aqueles eixos, que uma concepção unitária da cidade naturalmente impunha." Bernardo Ferrão, P*rojecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 212
19. Embora a totalidade da cerca do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria não esteja representada, esta planta permite-nos avançar na nossa base de trabalho por sugerir a evolução do edifício religioso – relembrando que é, até ao momento, das primeiras representação deste.
20. Sem consequência para a presente dissertação devido à insuficiência de fontes cartográficas e documentais que o confirmasse, encontramos a referência de um "Plano de arranjo da Rua Chã, Rua Porta Cimo de Vila, Rua Porta do Sol e Rua Entreparedes" (1788), também ele da autoria de José Champalimaud de Nussane e na proximidade do nosso objecto de estudo. Luís Eduardo Berrance, *Evolução do desenho das fachadas das habitações correntes almadinas: 1774-1844,* 1993, pág. 40
21. "Onde importará a demolição parcial das muralhas e a execução de pavimentos e passeios." Bernardo Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 214
22. "Com a construção das ruas de Santo António e dos Clérigos que descem de colinas fronteiras até à Praça Nova, acompanhando as muralhas, ou impondo a sua demolição, e integrando axialmente nas suas perspectivas as pré-existentes igrejas de Santo Ildefonso e dos Clérigos, procurava a Junta das Obras Públicas fundir definitivamente na cidade antiga a recente mancha urbana envolvente, em termos de continuidade do tecido urbano. Entretanto na Praça Nova, local de confluência das duas ruas, onde a demolição da muralha se iniciara em 1788, decidem os frades Lóios executar um grande edifício ocupando a zona setentrional da sua cerca, que virá a constituir a fachada sul deste espaço, na continuidade daqueles arruamentos; projectado e aprovado pela Junta em 1790, o interessante e monumental edifício das Cardosas, que só seria terminado no século XIX, traduz pela sua inserção, escala e forma exemplar, o espírito que presidia às transformações urbanas em curso." Bernardo Ferrão, P*rojecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 215



20 (em cima) - Perspectiva da Rua de Santo António, por ocasião do cortejo cívico realizado no âmbito das comemorações do centenário da morte do Marquês de Pombal.
Autor: Desenho de Isaías Newton e gravura de Caetano Alberto (1882)

21 (em baixo) - Indicação do sistema de eixos sobre fontes cartográficas apresentadas na página 62.
1 - Eixo Rua dos Clérigos- Rua de Santo António;
2 - Eixo Rua das Flores - Rua do Loureiro.

Nota: a planta da Rua de Santo António considera uma nova orientação para estar em conformidade com a orientação da imagem 17 (voltada a norte).



A segunda planta, desenhada três anos depois por Teodoro de Sousa Maldonado, diz respeito ao projecto da Rua de Santo António que estabeleceria uma ligação entre a já traçada Rua de Santa Catarina[23] e Igreja de Santo Ildefonso com a Praça Nova, implantada muito próxima da Muralha Fernandina e, por isso, sensível ao limite do Mosteiro beneditino.

Embora representadas por cartografias diferentes e por autores distintos, o gesto de alinhamento implícito revelou um sistema de eixos urbanos, onde o eixo Rua dos Clérigos-Rua de Santo António[24] comportar-se-ia como cintura (exterior) à muralha Fernandina, à semelhança do outro eixo urbano e simbólico - Rua das Flores-Rua do Loureiro - que, por sua vez, desenharia uma outra cintura, porém, no interior da muralha.

Assim, as que terão sido as primeiras representações do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria no contexto da cidade vêm confirmar a força de dois eixos, ambos rematados com edifícios religiosos[25] e que, por isso, afirmar-se-iam mutuamente.

Para o contexto da nossa dissertação importa reter que, apesar de não terem sido intervenções simultâneas, os dois eixos estariam em transformação durante a mesma fase de intervenção - a quarta fase[26] do período Almadino. E, um facto curioso a apontar é que onde os eixos se aproximavam encontrava-se o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e os seus espaços envolventes e, para estes, não se conhece nenhum plano formalizado. No entanto, a força de um sistema de eixos em transformação associado a um objectivo comum - "a caracterização de uma cidade em transformação"[27] - são argumentos que nos levam a defender a plausibilidade da Rua do Loureiro ter sido exponenciada pelos planos que se concretizaram na sua proximidade. Afinal, para além do tema do redesenho e da regularidade da cidade, o "nobrecimento" e comodidade seriam objectivos comuns nas intervenções almadinas.

23. Cujo primeiro troço terá sido aberto em 1779. Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo*, 2002, pág. 176

24. "A fachada da Igreja [dos Clérigos] virada a nascente, rivalizando com a Igreja de Santo Ildefonso, tira partido da experiência renascentista de enquadramento dos objectos arquitectónicos num sistema hierárquico tradicional de relações visuais. A torre aproveita um elemento casual – a localização no alto do monte da Vitória – para introduzir um novo símbolo urbano, visível a grande distância." Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo*, 2002, pág. 98

25. "Em meados do século XVIII, o Porto é, como muitas outras cidades da cristandade, uma cidade clerical: a vivência religiosa ritma os tempos e os modos da vida quotidiana." Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo*, 2002, pág. 97

26. Onde "presidiu a uma ideia global e unitária da cidade, estabelecendo relações necessárias entre a cidade nova e a cidade velha. Assim, com a demolição necessária das velhas muralhas Fernandinas, executam-se as Ruas de Sto. António e dos Clérigos. Pode detectar-se preocupações idênticas às fachadas dos eixos de expansão, cuja regra fundamental passava pela definição de cércea, número de vãos e colocação de sacadas, agora no terceiro piso, tal como na Rua de S. João e Rua do Almada. Enriquecidas no caso da Rua dos Clérigos com ritmo e alinhamentos de seis vãos e quatro pisos e seis e sete vãos com dois pisos. Assim as preocupações da Junta nesta fase ao nível da caracterização arquitectónica, parecem estar articuladas com a ideia geral da caracterização dos novos sectores em expansão, aprofundando as soluções dos ordenamentos até aqui executados." Luís Berrance, *Evolução do desenho das fachadas das habitações correntes almadinas: 1774-1844,* 1993, pág. 23

27. Luís Berrance, *Evolução do desenho das fachadas das habitações correntes almadinas: 1774-1844, 1*993, pág. 23

As plantas em análise revelam ainda um outro significado para o presente estudo porque são, também elas, indícios da tomada de consciência da tratadística nacional e estrangeira, no contexto da produção e do ensino da Arquitectura em Portugal.

Até então, o "urbanismo regulado" ganharia impulso de uma prática de "gramática de raiz militar"[28]. Com a divulgação de tratados estrangeiros (franceses e ingleses[29]) e com a publicação de outros nacionais[30] (como "Dissertações" de Manuel da Maia e "Tratado de Ruação para emenda das ruas das cidades, vilas e aldeias deste Reyno…"[31] de José Figueiredo de Seixas), "o espírito castrense, rigoroso e funcional"[32] seria repensado, a comunicação dos projectos começaria a ser uma preocupação e as potencialidades do desenho[33] seriam agora exploradas. O projecto urbano que, até então, era encarado como um exercício pragmático, ganha protagonismo e afirma-se como processo intelectual. Esta consciência poderá justificar a inexistência de plantas anteriores às plantas de José de Champalimaud de Nussane e de Teodoro de Sousa Maldonado que representassem o Mosteiro e a Rua do Loureiro no contexto na cidade do Porto.

28. "Durante este período, quási todos os arquitectos tenham sido militares, o que explica a formação e disciplina na grande maioria dos responsáveis pelas transformações urbanas pombalinas, oficias de Infantaria «… com exercício de engenheiro…», reflectidas na sua produção, realizada ou desenhada, por um espírito castrense, rigoroso e funcional, na sequência aliás da velha tradição arquitectónica portuguesa, também ela oriunda duma gramática de raiz militar." Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 28

29. Filipe de Salis Amaral, *O plano da Rua de São João;síntese da composição de fachadas dos eixos almadinos,* 2017, pág. 12

30. "Pobre e em geral ultrapassada foi a produção teórica portuguesa durante a segunda metade de Setecentos, contemporânea das grandes transformações urbanas ocorridas em Lisboa e Porto e da significativa evolução pedagógica nacional. Duas importantes excepções a esta situação convirá no entanto referir: a primeira respeita às Dissertações, que Manuel da Maia redigiu entre 1755-56, a propósito da reconstrução de Lisboa, textos teóricos-práticos onde o Mestre-de-Campo General aborda reflexivamente as hipóteses urbanísticas, os modelos arquitectónicos, os sistemas construtivos, a segurança dos edifícios e a higiene dos arruamentos e das habitações que deveriam praticar-se naquela reconstrução; a segunda refere-se ao Tratado de Ruação para emenda das ruas das cidades, vilas e aldeias deste Reyno… escrito pelo arquitecto portuense José Figueiredo Seixas no início da década de 60, que anteriormente redigira já uma Arte de Edificar, desaparecida, e cujo teor se desconhece, onde o autor procura formalizar uma teorização urbana, que faltava às Dissertações, propondo uma exaustiva regularização e geometrização do espaço citadino e até rural, teorização essa que poderá ter influenciado a contemporânea transformação urbana portuense." Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas, 1997,* pág. 87

31. "O Tratado da Ruação para Emenda das Ruas, das Cidades, Vilas e Lugares deste Reino, constitui a resposta portuense à reconstrução de Lisboa, ao mesmo tempo que a primeira tentativa de sistematizar em disciplina e erguer ao estatuto de ciência a prática urbanística." Luís Miguel Martins Gomes, "Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa - o Tratado de Ruação de Figueiredo Seixas", Dissertação de Mestrado, Lisboa, 2007, pág. 54

32. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 28

33."As potencialidades do desenho, como instrumento de conhecimento, projectação e controlo espacial, não passam despercebidas a todos os que se encontram envolvidos na administração do espaço urbano.Por parte da municipalidade, a consciência de que, para intervir na gestão urbanística, é necessário dominar o desenho terá sido determinante para a contratação de Champalimaud como Director de Junta, como do primeiro Arquitecto da Cidade, o bacharel formado em Matemática, pela Universidade de Coimbra, Teodoro de Sousa Maldonado. Ao Arquitecto da Cidade passa a estar atribuída a responsabilidade de usar o desenho como instrumento de análise das relações espaciais, sempre que está em causa a reestruturação do traçado urbano, e a de estabelecer, pelo desenho, as premissas formais a que deve obedecer a configuração do espaço público urbano e, deste modo, dar continuidade ao processo desenvolvido pelos engenheiros militares ao serviço de João de Almada, os primeiros a utilizar, de forma sistemática, o desenho para controlar, em simultâneo, duas operações consideradas complementares – o traçado urbano e a edificação." Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo,* 2002, pág. 119

Com a divulgação da tratadística, da evolução do desenho projectual e de uma sensibilidade compositiva, as habitações e respectivas frentes urbanas[34], que compõem a maioria do tecido urbano da cidade, tornar-se-iam preocupações para os intervenientes das operações Almadinas, como temos referido. Apesar da habitação portuense se transformar lentamente e de ao longo de dois séculos manter o essencial dos aspectos organizativos e compositivos[35], no século XVIII observam-se excepções importantes para a compreensão do nosso objecto de estudo: referimo-nos ao aumento da cércea das construções, provocado pelo acréscimo de pisos e pela transformação do pé-direito; e à exigência de um maior controlo das escalas dos vários elementos urbanos. Estas transformações conduziriam à realização de planos de ordenamento conjunto de frentes urbanas[36], fundindo o que era considerado "desenho arquitectónico" e "desenho urbano", onde não só o conceito de "continuidade" importaria; desenhar as transições e os remates das volumetrias seriam igualmente motivos de projecto.

> *"… as novas construções almadinas passam agora a ter de assegurar uma convergência de escalas de projecto onde, mantendo-se embora certa individualização, importa sobretudo garantir uma correcta integração do elemento isolado em ordenamento de conjunto mais amplo, porque já referenciado a elementos da estrutura urbana proposta (ruas, praças, largos, etc…). Por outro lado, e agora já num nível de qualificação do desenho almadino, se o novo contexto urbanístico permite que aquelas tipologias assumam, na maioria dos casos, apenas um carácter de continuidade, garantida pela simples convergência das escalas de projecto, noutros casos, impõe, obviamente, situações mais complexas, onde importa obter-se uma conveniente transição ou remate das volumetrias urbanas planeadas."*[37]

Assim, mais do que fazer uma análise aos elementos arquitectónicos e uma reflexão acerca da gramática almadina - como a utilização de padieiras arqueadas ou apontadas, por exemplo, que também importa para o presente estudo - devemos assinalar a riqueza de desenho do perfil da Rua do Loureiro no que diz respeito ao controlo da cércea e à permanência de alinhamentos, ao ritmo dos lotes[38] e dos vãos e a situações de excepção, que não acontecem só

34. Devemos atentar que estas poderiam ser frentes urbanas já construídas (que participariam em projectos de regularização e ordenamento conjunto de fachadas) ou, então, frentes de construção associadas a novos arruamentos.
35. "A casa corrente transforma-se do ponto de vista formal, mas mantém o essencial do esquema organizativo dos espaços e acessos internos das casas do século XVII que dispunham de comércio ou serviços no rés-do-chão, destinando-se os restantes andares à habitação unifamiliar." Luís Berrance, *Evolução do desenho das fachadas das habitações correntes almadinas: 1774-1844*
36. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág.158
37. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas,* 1997, pág.220
38. Os exercícios de análise que se apresentam a seguir consideram a modulação dos lotes a partir de 6 varas, apesar da consciência de que, entretanto, os lotes terão sofrido com o fenómeno de subemprazamentos verificados pelos

nos remates, como veremos a seguir.

Sobre o exercício de análise que se apresenta, devemos esclarecer que a proposta de reconstituição poderá não corresponder ao alçado oitocentista da frente das habitações da Rua do Loureiro. No entanto, devido à inexistência de fontes documentais que o comprovem, optamos por compor esse alçado através de desenhos de arquivo e, quando estes não existiam, a partir de fotografias actuais, na sua maioria tiradas no período deste estudo; exceptuam-se apenas os volumes da Hospedaria e das três casas contíguas que, devido à sua demolição[39], só foi possível representar a partir de uma fotografia de arquivo, justificando-se assim a diferença de detalhe comparativamente com os restantes lotes.

Dada a incerteza do número de pisos que existiriam pós-1783, sem saber se os pés-direitos terão sido efectivamente transformados, começamos por recuperar a premissa[40] avançada no capítulo 2, na qual as monjas estabelecem como cércea a altura de dois sobrados nos primeiros seis lotes[41]. Devido à mesma premissa, os restantes lotes, em direcção a Cimo de Vila, deveriam apresentar apenas um sobrado.

Optamos por representar também aqueles que, possivelmente, terão sido construídos posteriormente, diferenciando-os a cinzento, porque poderiam induzir a outro tipos de conclusões.

Depois de hierarquizados os dois tipos de pisos representados – ainda que hipotéticos – percebemos que o módulo de seis varas poderá ter sido essencial não só no desenho em planta (no momento do traçamento da Rua do Loureiro[42]) mas, também, na definição da cércea da frente urbana das habitações voltadas para o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

---

números de polícia observáveis a partir de uma planta de trabalho relativa à "Carta Topográfica do Porto" de Augusto Telles Ferreira

39. O processo de demolição acontecera no século XX, no ano de 1947, a propósito da abertura da Avenida da Ponte.

40. '*nos primeiros seis chãos que começarão do canto da dita casa do dito mosteiro para cima, para a rua de Carros que seus enfatiotas dos ditos seis chãos ou qualquer deles quiser fazer em seu chão dois sobrados os possa fazer com tal condição que não sejam tão altos que das janelas se possa ver alguma parte do pomar*'. pág. 52 da presente dissertação.

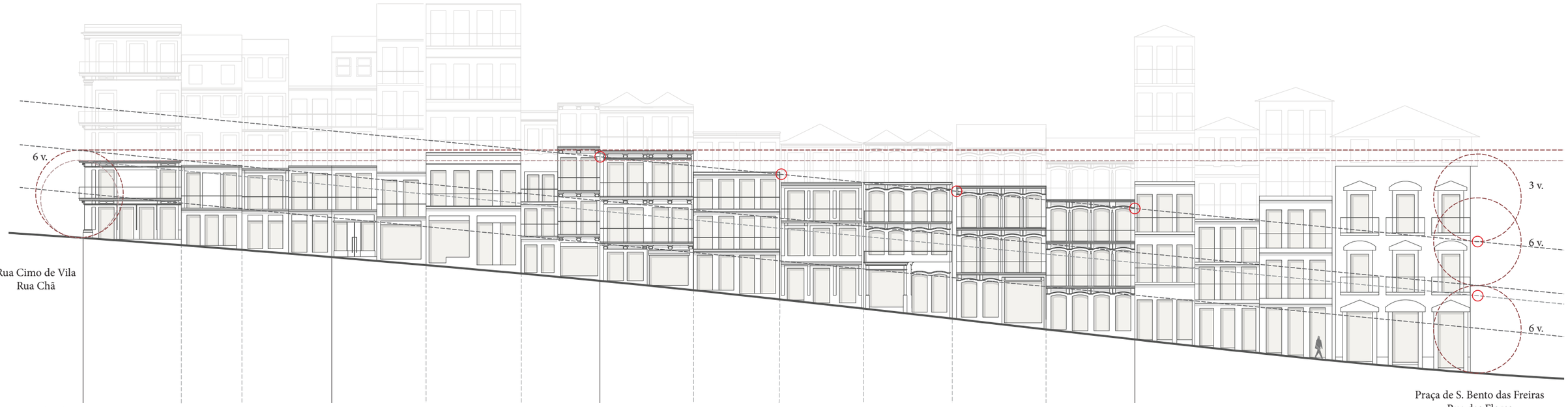
41. Continuamos a considerar o mesmo esquema de divisão de lotes do 2º capítulo, mesmo sabendo que, entretanto, terão sido fraccionados devido ao fenómeno de subemprazamento (facto verificado com o actual esquema de números de polícia).

"Com a multiplicação dos prazos perpétuos, os subemprazamentos, quer de vidas quer fatoesim, multiplicam-se: o enfiteuta era detentor de um prazo e à «face» dele subemprazava a um subenfiteuta, mediante uma autorização ou «consentimento» concedido ao senhorio. A renda ou foro que o subemprazante pagava ao detentor do prazo era geralmente de valor muito mais elevado que o foro original pago ao senhorio, o que leva a pensar que este nem sempre acompanhava os valores do mercado. Também os subemprazamentos tiveram uma consequência importante em termos urbanos: a divisão de prazos que levou ao fracionamento dos lotes originais." Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas,* 1997, pág. 45

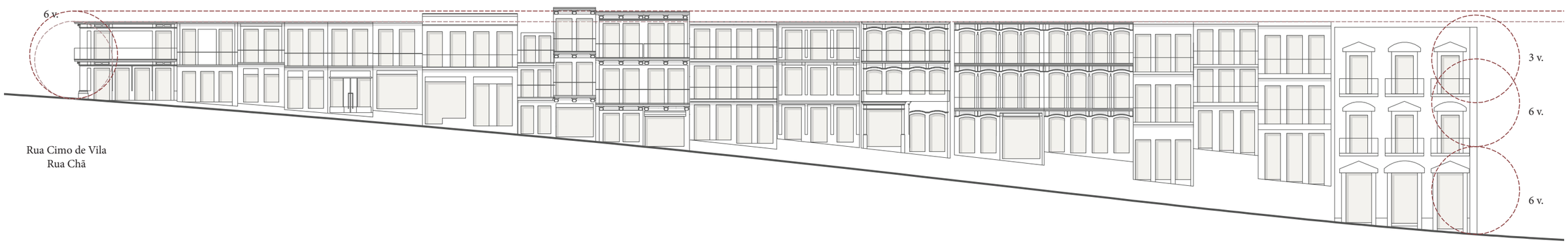
42. Sugerimos o confronto com a página 36.

Rua Cimo de Vila
Rua Chã
Praça de S. Bento das Freiras
Rua das Flores

| | | |



Nº de polícia de acordo com planta de Telles Ferreira	112 110 108	106 104 102	100 98	96 94	92 90	88 86	84A 84	82 80	78 76	74 72	70 68	66 64	62 60	58 56	54 52 50	48 46	44 42	40 38	36 34	32 30	28 26
Nº de vãos/piso*	4	3	(2+2) 4		(2+2) 4		4		(2+2) 4		4		4		3	4		4		3	3	3	3



24 (em cima) - Alçado conjunto da Rua do Loureiro com a indicação da cércea dominante (rosa) e cércea de 6 varas (bordô): proposta de reconstituição no seu estado intermédio | Escala 1:300
25 (em baixo) - Alçado conjunto da Rua do Loureiro estabilizado pela cércea de 6 varas a partir de proposta de reconstituição no seu estado intermédio | Escala 1:300

*Para a análise do número de vãos, considera-se a divisão da demarcação.
A cor, assinalam-se os lotes com três vãos por piso.

Começamos por considerar o lote mais próximo de Cimo de Vila - o último lote a ser arrendado e o que se encontra, ainda hoje, a uma cota mais alta - e confrontamos a cércea dominante (a rosa) com o módulo de seis varas (a bordô), constatando que são muito próximos. De seguida, prolongamos o alinhamento dominante, verificando uma coincidência com o terceiro piso do edifício da Hospedaria.

A diferença entre a cércea dominante e o módulo de seis varas, por ser aproximadamente de oitenta centímetros, parece não ter relação com a unidade de medida utilizada, pois uma vara corresponde a 1,1 metros; no entanto, poderá traduzir a distância de três palmos e meio de 22 (0,77m) ou, então, de quatro palmos de 22 (0,88m) - unidade de medida plausível de ser considerada por estar relacionada com a dimensão de um elemento arquitectónico.

Observando uma vez mais o alçado, porque alguns lotes assim o denunciam[43], questionamos se será esta dimensão um limite máximo estabelecido para a platibanda dos lotes. O facto de alguns não corresponderem a esta observação, pode ser justificado com a transformação que algumas construções entretanto sofreram com a sobreposição de pisos superiores, acabando por alienar o seu suposto remate; e, na verdade, nem seria expectável que todos os lotes respeitassem a dimensão estabelecida. Como veremos a seguir, para além de considerar uma cércea contínua a partir do módulo de 6 varas, o alçado adaptaria o número de pisos à pendente da Rua do Loureiro.

A observação de que o módulo de seis varas pode ter sido utilizado também no plano vertical sugere assim nova exploração, levando-nos a ensaiar uma cércea hipoteticamente nivelada pela cércea dominante, sugerindo a dimensão da platibanda - desde a cércea dominante até à cércea de 6 varas (imagem 25).

Na sequência deste ensaio, os elementos arquitectónicos que compõem os vários pisos - como vãos e cornijas - por coincidência, mostram-se nivelados. Esta observação pode levar a supor que a Rua do Loureiro poderá ter sido desenhada a partir de uma fachada-tipo mas obrigada, contudo, a adaptar-se às características de cada lote e à inclinação da rua[44].

43. Referimo-nos aos lotes 64-70, 72-74 e 80-84A. Ainda que tenham sido obtidos através de fotografia, esta observação desencadeou ilações consideráveis para a dissertação e que são compreendidas a seguir.
44. "O controlo da edificação fora reforçado ao tempo de João de Almada. Assim, em ruas e praças não directamente afectadas pelos planos da Junta, a definição prévia de alinhamento e declive a quem devem obedecer a edificação confinante, decidida em geral após vistoria, parece ter sido prática corrente" Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismos e liberalismo*, 2002, pág. 140

Ainda sobre a inclinação da rua e a adaptação dos lotes, devemos notar que, de acordo com o desenho de desconstrução, a composição tem em consideração a cércea dos volumes da Hospedaria e das Casas dos Capelães, de maneira a começar o perfil com três pisos e a terminar em dois - o que para o nosso estudo significa que iniciar-se-ia com a cércea a 2,5 módulos de seis varas (15 varas=16,5 metros) e terminaria com a altura de apenas um módulo de 6 varas. O significado desta observação ganharia ainda mais sentido quando, ao traçarmos uma linha paralela à inclinação da rua a partir dos módulos que determinariam os pisos, verificamos que alguns pontos notáveis coincidiam com a transição de alguns lotes, confirmando assim, que o alçado conjunto consideraria a topografia, a frente de cada lote e a sua distribuição no espaço.

Sobre os elementos de composição, ao observarmos o perfil (na página 70) verificamos que a maioria dos lotes apresenta quatro vãos[45] porque a dimensão de cada frente de lote – de seis varas - estabelecida no momento do traçamento, assim o permitia. No caso do Porto seiscentista, os lotes de apenas três vãos também existiriam mas seriam raros na cidade[46] - e, por ventura, confirmariam a condição de excepção e/ou de remate.[47]

Desses lotes com três vãos por piso, assinalamos a Hospedaria e os três primeiros lotes[48] contíguos, no sentido poente-nascente (da Rua das Flores em direcção a Cimo de Vila).

A propósito da Hospedaria, devemos assinalar com relevância que a escala dos seus vãos difere-se dos restantes lotes, quando comparados. Ainda que possamos admitir uma margem de erro entre a proposta de reconstrução de alçado e a que terá sido, efectivamente, a frente urbana da Rua do Loureiro[49], o edifício pré-existente ao traçamento da Rua do Loureiro e numa situação de remate, estabeleceria o papel de intermediário, em primeira instância, entre

45. Isto porque continuamos a considerar a frente de um lote de 6 varas, mesmo sabendo que, entretanto, terá sido fraccionado em dois.

46. "Agora totalmente edificada em pedra, com dois, três ou, mais raramente, quatro níveis, a casa seiscentista portuenses é geralmente coberta por telhados de quatro águas, inserindo-se em lote de terreno estreito e fundo, associando-se em banda ao longo dos arruamentos, o que possibilita uma fácil adaptação ao terreno, mesmo no caso de grandes declives. A fachada para a rua, individualmente identificada, dispõe geralmente de uma varanda corrida por piso, para onde abrem portas envidraçadas que, tendendo a encostar-se às empenas, criam um pano fechado central, onde se localizam quási sempre elementos arquitectónicos secundários (janelas, óculos, alminhas, brasões, etc.); mais raramente surge estrutura compositiva semelhante, mas com três portas por piso. O rés-do-chão, que dispõe, em geral, de três aberturas é sistematicamente destinado a loja ou armazém, servindo uma das portas laterais, de acesso, por escada de tiro, aos níveis superiores; interiormente, a habitação organiza-se na frente e traseiras de caixa de escadas central (iluminada por clarabóia e articulada aquela escada de tiro) possuindo cada piso duas alcovas interiores, iluminadas a partir do vão de escadas, e duas salas, mais espaçosas, iluminadas directamente pela rua e logradouro." Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 153

47. Não invalidando esta condição de excepção/remate, devemos tomar consciência que a existência de lotes com três vãos pode ser justificada pelo desaparecimento do pano cheio central que, em alguns casos, ainda se apresenta cheio, como característica adquirida da casa seiscentista. Bernardo José Ferrão, *Projecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas*, 1997, pág. 158.

48. Ressalvamos que o facto de estes lotes serem pré-existentes não invalidou a sua actualização no que diz respeito à gramática e composição de fachada.

49.E relembramos que neste caso específico, o exercício de redesenho só foi possível a partir de uma fotografia de arquivo.

a escala das habitações das Rua das Flores; em segunda instância, com o Mosteiro e a frente das habitações correntes, chegando a sugerir uma relação de proporcionalidade com os vãos do edifício religioso e com os vãos da frente das habitações.[50]

Os dois últimos lotes, mais próximos de Cimo de Vila, também apresentariam um cariz excepcional: o penúltimo, apesar de no alçado hipotético apresentar o vão central cheio no primeiro piso, constitui um caso semelhante aos três primeiros lotes juntos à Hospedaria - sugerindo um princípio de simetria na composição; e o último, dentro das excepções mencionadas, constitui um caso atípico, relembrando que desde o momento do traçamento da Rua do Loureiro já o seria.[51]

Talvez por apresentar uma forma irregular (profundidade menor e frente maior), a sua dimensão de frente é suficiente para a abertura de quatro vãos - facto verificável no rés-do--chão. No entanto, no(s) piso(s) superior(es), o ritmo não se repete. Excluindo o quarto piso porque terá sido posterior, os pisos superiores apresentam apenas dois vãos e um pano central preenchido maior, onde seria possível abrir não um, mas dois vãos.[52]

Um lote de excepção que não coincide com uma situação de remate da Rua do Loureiro, chama-nos particularmente à atenção. No centro da composição, o quarto lote (se excluirmos a Hospedaria e as casas dos Capelães) apresenta três vãos abertos em todos os seus pisos. Uma possível justificação só foi compreendida quando sobrepusemos a fachada principal do Mosteiro ao perfil das habitações.

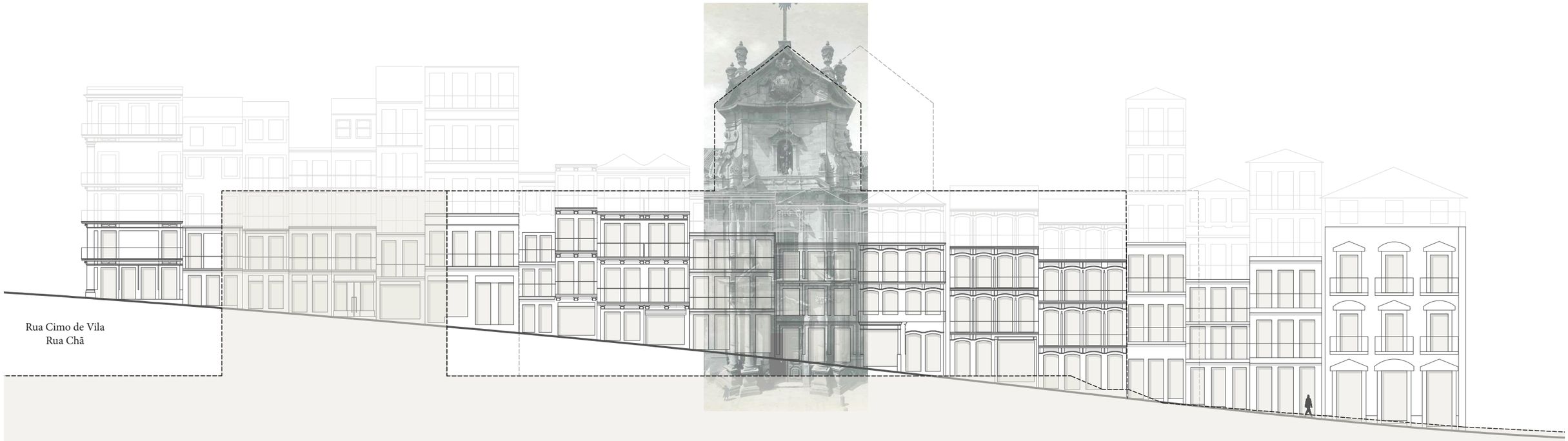
Explorando assim hipóteses de relações entre os alçados das duas frentes da Rua do Loureiro, os dois esquemas, na página seguinte, ensaiam dois exercícios de rebatimento. Não se tratando de duas frentes urbanas paralelas, devido à forma trapezóidal do espaço do rossio, o primeiro esquema considera uma projecção paralela ao plano do Mosteiro. Já o segundo esquema considera linhas de projecção perpendiculares à frente urbana das habitações.

É a partir deste exercício de rebatimento e da sobreposição dos dois ensaios que compreendemos que o quarto lote relacionar-se-ia com o Portal do Mosteiro[53]: nas duas situações, o eixo da prumada dos três vãos do imponente Portal coincide com as paredes de meação do lote em discussão, o que, em consequência, faz corresponder à dimensão de frente do lote em análise.

50.A propósito, confrontar imagem 30 na página 78, onde é possível confrontar as várias escalas dos edifícios e que contribuiriam para um desenho urbano de assinável requinte.
51. Remeter para a página 52.
52.Em reunião com o professor Arq.º J. Quintão discutimos a possibilidade de ser justificável pela posição de uma lareira.
53. Como podemos observar na imagem à direita, o Portal apresentaria três estratos, cada um com um vão.

26 - Fotografia do Portal do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria (utilizada no exercício de projecção a seguir).

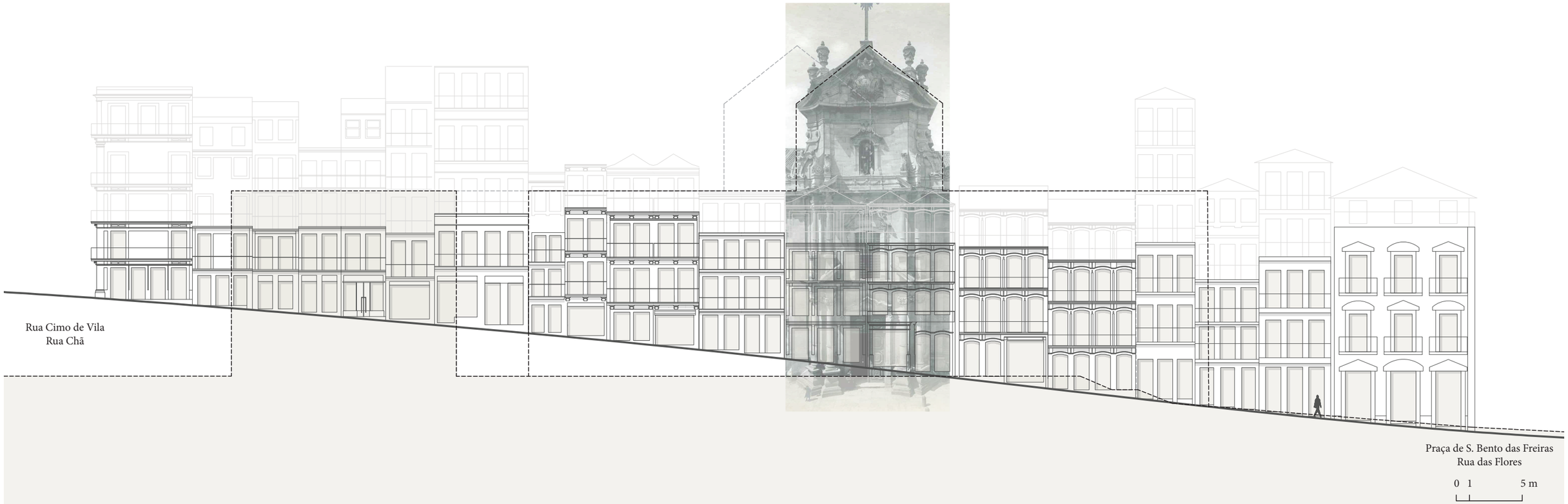
A excepcionalidade do seu desenho leva-nos a questionar se a influência da Rua das Flores não terá acontecido também como relação de contraponto, uma vez que o portal da Igreja da Misericórdia também se distingue de um pano contínuo, afirmando aquele que seria o eixo urbano e simbólico Largo de S. Domingos--Rua do Loureiro.
Sobre o destaque das fachadas religiosas, o autor Bernardo José Ferrão explica que a adaptação à gramática neo-palladiana terá sido lenta e, por isso, terá encontrado na "arquitectura menor" as primeiras bases de ensaios, quando o espírito barroco ainda predominava nos edifícios eclesiásticos - premissa que pode justificar a diferença de linguagem no portal do Mosteiro quando comparado com a restante fachada religiosa e a frente urbana das habitações, voltada para o rossio.



	112 110 108	106 104 102	100 98 96 94	92 90 88 86	84A 84 82 80	78 76 74 72	70 68 66 64	62 60 58 56	54 52 50	48 46 44 42	40 38 36 34	32 30 28 26				
Nº de vãos/piso*	4	3	(2+2) 4	(2+2) 4	4	(2+2) 4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3

*Para a análise do número de vãos, considera-se a divisão da demarcação.
A cor, assinala-se o desfasamento das projecções coincidentes com lotes de três vãos.

27 - Ensaio de projecção da fachada do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria na frente das habitações, paralela ao plano do Mosteiro.
Escala 1:300



	112 110 108	106 104 102	100 98 96 94	92 90 88 86	84A 84 82 80	78 76 74 72	70 68 66 64	62 60 58 56	54 52 50	48 46 44 42	40 38 36 34	32 30 28 26				
Nº de vãos/piso	4	3	(2+2) 4	(2+2) 4	4	(2+2) 4	4	4	3	4	4	4	3	3	3	3

*Para a análise do número de vãos, considera-se a divisão do momento da demarcação.
A cor, assinala-se o desfasamento das projecções coincidentes com lotes de três vãos.

28 -Ensaio de projecção da fachada do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria na frente das habitações, com linhas de projecção perpendiculares à frente das habitações.
Escala 1:300

N

0 2 10 m

Limites de frente de rua e ou parcelamento tomados como referência

Limites de frente de rua e outros parcelamentos

Limites de frente de rua e ou parcelamento de traçado aproximado

Projecção do Portal

29 - A rua-rossio: projecção do portal e o módulo de 6 varas
Escala 1:1000

Por outras palavras, as duas projecções e as relações que se estabelecem vêm denunciar um desfasamento que, intencionalmente ou não, corresponde a um lote de três vãos. Como consequência, o princípio de simetria que já dava sinais de existir, mostra-se à cidade de forma subtil, como se a composição da frente das habitações não considerasse um eixo, mas sim, um lote de três vãos, como charneira.

Estas subtilezas sublinhariam a particularidade do espaço e reforçariam a sensibilidade do desenho do perfil do Rua do Loureiro que, ao não se restringir a uma frente urbana autónoma, estabelece diálogo com a fachada do Mosteiro que estaria defronte, fazendo correspondência com o Portal com um gesto de compressão.

Respeitando o significado urbano e simbólico do Portal do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria para a cidade e, em especial, para o espaço de rossio da Rua do Loureiro, também a fachada das habitações assumiria características igualmente assinaláveis no contexto da arquitectura portuense. Afinal, e partilhando da opinião de Aldo Rossi, seria uma simplificação se reconhecêssemos "intencionalidade estética"[54] apenas nos monumentos.

Depois de verificarmos o princípio de simetria na composição das duas frentes (na fachada da igreja do Mosteiro e na frente das habitações), chegámos a ponderar colocar em hipótese uma possível relação de escalas entre os vãos do edifício religioso para a Hospedaria e da Hospedaria para as habitações, no entanto, a refutabilidade do desenho da fachada do Mosteiro, construído a partir de fotografias desfavoráveis para o exercício[55]- em número e em pontos de vista -, aliado a uma hierarquia de certezas que o próprio desenvolvimento da dissertação obrigou, fez com que optássemos por não desenvolver esta questão, ficando em aberto essa possibilidade.

*

Apesar de neste capítulo darmos prioridade às relações observáveis no corte vertical, por ser nosso principal objectivo compreender a conformação do espaço da Rua do Loureiro dois séculos depois do seu traçamento, a leitura do nosso objecto de estudo só ficaria concre-

54. *"Também estou disposto a admitir que reconhecer apenas aos monumentos uma efectiva intencionalidade estética, a ponto de os colocar como elementos fixos da estrutura urbana, possa ser uma simplificação; é indubitável que, admitindo precisamente a hipótese da cidade como manufacto e como obra de arte qualquer obra menos como um monumento."* Aldo Rossi, *A Arquitectura da cidade,* 2001, pág. 79

55.Nos esquemas anteriores recorremos a uma fotografia do Portal exactamente pela mesma dificuldade em redesenhar/reconstituir a fachada principal do Mosteiro, devido à ausência de fontes iconográficas favoráveis ao exercício; hoje compreendemos que se deve ao facto do espaço de rossio não possibilitar um registo frontal devido a um afastamento insuficiente para o efeito.

30 - O Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e a Rua do Loureiro: confronto entre escalas de vãos do Mosteiro e do edifício da Hospedaria.
Fotografia de Domingos Alvão

tizada com a análise de algumas relações a partir do desenho em planta. Nesse sentido, esclarecemos que as seguintes observações, apesar de serem expostas num segundo momento do capítulo, participam de forma constante no exercício de análise, como sinal da capacidade de leitura do espaço nas suas "quatro dimensões"[56].

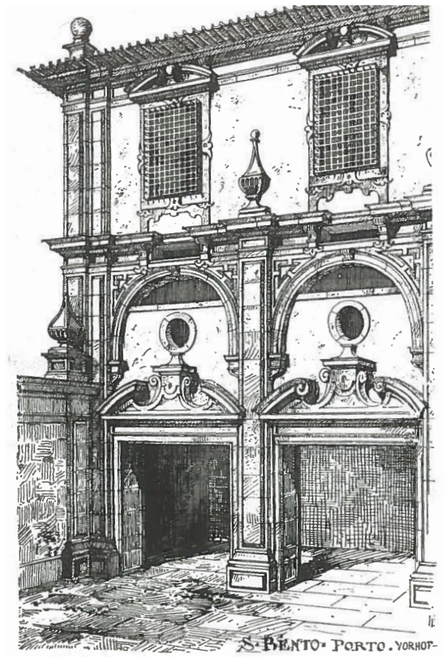
Para a sua concretização, a planta das páginas 76 e 80 nasce do cruzamento de várias fontes documentais posteriores ao episódio do incêndio, permitindo compreender a evolução do edifício religioso, a definição do espaço público e o comportamento dos lotes habitacionais, a partir do século XVIII. A recuperação de alguns princípios (do momento de traçamento) em confronto com a base de trabalho (agora de acordo com as fontes documentais setecentistas), torna possível uma leitura contínua, se considerarmos os desenhos desenvolvidos nos capítulos anteriores.

Neste sentido, começamos por questionar se o módulo de 6 varas está presente no desenho do espaço público. E, de facto, verificamos que, não só permanece, como reforça algumas das premissas estabelecidas no "Auto de demarcação"[57].

Observemos, por exemplo, o encontro da Rua do Loureiro com o seu traçado pré-existente, no largo/cotovelo, a nascente. Aqui, ainda se lê a marcação do vão de serventia de 6 varas; aliás, devemos notar que o muro, entretanto construído para resolver a diferença de inclinação da rua justaposta à plataforma da igreja parece "decalcar" esse mesmo vão de serventia determinado pelas monjas.

Outro exemplo, seria a Portaria exterior[58], onde o módulo de 6 varas utilizado no desenho do espaço de entrada seria utilizado, posteriormente, no seu projecto de arranjo exterior, ao construírem um passeio nivelado com a Portaria que apresentaria cerca de meio módulo (3 varas=3,3 metros) de largura.

O mesmo módulo de 6 varas repetir-se-ia no arranque da escadaria que permitiria o acesso à plataforma do rossio. Com a nossa peça de reconstituição, considerando o alinhamento determinado pela parede do coro da igreja, podemos observar que a largura da igreja coincide com 2,5 módulos de 6 varas; a largura da escadaria, por sua vez, aproximar-se-ia de 1,5 módulos; e para serventia, até encontrar uma frente de habitação, sobrariam cerca de 1,5



31 - "Portaria do Mosteiro: desenho de Albrecht Haupt"

56. Apesar de darmos prioridade às relações observáveis no corte vertical, esclarecemos que as seguintes conclusões participam de forma constante no exercício de análise, como sinal da capacidade de leitura do espaço nas suas "quatro dimensões", concordando com Bruno Zevi, no que diz respeito à quarta dimensão da arquitectura: "outro elemento além das três dimensões tradicionais, e é precisamente o deslocamento sucessivo do ângulo visual. Assim designou-se o tempo, "quarta dimensão." (…) "indispensável à actividade de construção (…) todas as obras de arquitectura, para serem compreendidas e vividas, requerem o tempo da nossa caminhada, a quarta dimensão." Bruno Zevi, *Saber ver a arquitectura*, 1996, pág. 23
57. Sugerimos o confronto com o capítulo 1.
58. Ver imagem 30, à esquerda.

MOSTEIRO S. BENTO
DA AVÉ MARIA

Igreja

6 v.

Portaria

Hospedaria

Rua das Flores

A

Fonte da Cividade

Rua do Loureiro

B

6 v.

Travessa do Loureiro

Rua Cimo de Vila

Rua Chã

N

0 2 10 m

Limites de frente de rua e ou parcelamento tomados como referência

Limites de frente de rua e outros parcelamentos

Limites de frente de rua e ou parcelamento de traçado aproximado

Projecção do Portal

32 - A rua-rossio: alinhamentos
Escala 1:1000

módulos - o que significa que o espaço público, na sua dimensão total, desde a fachada do Mosteiro à frente das habitações, aproximar-se-ia dos 3 módulos de 6 varas (19,8 metros).

O volume[59] que entretanto seria construído a nascente, viria encerrar o espaço compondo uma frente de grande importância, principalmente para aqueles que chegavam à Rua do Loureiro provenientes da Porta da Rua de Carros ou da Rua das Flores. Sobre esta construção posterior, podemos alegar que também ela seria modulada por apresentar o comprimento de 3,5 módulos de 6 varas - o que demonstraria o reconhecimento das premissas bidimensionais estabelecidas pelas monjas no "Auto de demarcação", ao respeitar o vão de serventia estabelecido para a rua (a uma cota superior e separados pelo muro).

No entanto, a Rua do Loureiro não primaria apenas pelo controlo do espaço a partir de um módulo estabelecido dois séculos antes. Também os alinhamentos seriam reforçados através de novas relações urbanas, como veremos a seguir.[60]

Observemos primeiramente os lotes de propriedade do Mosteiro. Como a planta sugere, as únicas transformações que os lotes terão sofrido aconteceram nas traseiras voltadas para a Travessa do Loureiro, uma vez que só aqui seria possível o aumento da profundidade construída, até ao limite da propriedade[61]. Ainda assim, a memória de algumas profundidades das construções permanece no cadastro das propriedades, sendo possível ler linhas de tensão (como por exemplo o alinhamento A) que parecem indicar os que terão sido os primeiros limites construídos a sul - ou seja, a fachada tardoz. Sobre a frente voltada para a fachada principal do Mosteiro, esta parece-nos ter-se mantido desde o momento do traçamento. Porém, as fontes cartográficas consideradas neste capítulo permitem revelar outras relações urbanas.

Se prolongarmos todos os alinhamentos que definiriam as frentes das habitações da Rua do Loureiro, conseguimos depreender que o alinhamento dominante e o alinhamento dos últimos três lotes cruzar-se-iam num ponto notável de especial significado para o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria. Pelo que a planta sugere (ver ponto B), o cruzamento dos dois alinhamentos encontrar-se-ia muito próximo do limite nascente da cabeceira da igreja. Ainda que possamos admitir a sua condição virtual, devemos ter em atenção que, antes da construção do volume das escolas, a igreja assumiria uma presença volumetricamente assinalável (simbolicamente e arquitectonicamente), devendo ser considerada em todos os exercícios de análise de relações urbanas da Rua do Loureiro.

Num segundo momento, compreendemos outra intenção, até agora por assinalar.

59.Sem o conhecimento da data da sua construção, este volume que terá sido um edifício de escolas do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.
60. Foram identificadas diversas relações urbanas durante o estudo, no entanto, pareceu-nos sensato comunicar aquelas que partilham de uma condição de maior argumentação.
61. Como sinal da transformação do lote e da relação do edifício com o logradouro.

33 - Perspectiva da Rua das Flores (1854)

34 - Perspectiva da fachada pseudo-frontal do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

"(...) na frente principal voltada para a Rua do Loureiro, tem um extenso pátio ladrilhado com escadaria larga e parapeito de pedra mui custoso pela sua despesa, sendo encerrado pela parte do Nascente por óptimas propriedades e rendosas para o Convento, pois lhe pertencem, como também uma sob o mesmo risco que reserva para habitações dos seus capelães; sobre a parte do Nascente deste passeio pousa todo o frontispício da Igreja, rico em arquitectura, que se compõe de duas lindas colunas, com suas bases e capitéis, tendo superior a elas outras e um nicho com a imagem do Patriarca S. Bento."

Como a planta na pág. 80 demonstra, estes alinhamentos relacionar-se-iam com as duas transições da Rua do Loureiro: a nascente, com o largo/"cotovelo" que estabeleceria a ligação com o primeiro troço da Rua de Carros; e, a poente, com as frentes das habitações[62] que encontrar-se-iam encostadas à muralha do Convento de S. Elói e, por isso, no encontro da Rua das Flores com a Praça de S. Bento das Freiras.

No que diz respeito ao "cotovelo", os dois alinhamentos parecem sugerir um gesto de alargamento, também ele de 6 varas, sentido e exigido na transição do arruamento com a pré-existência.

Já no encontro da Rua das Flores com o Largo de S. Bento das Freiras (o largo que antecederia a Porta da Rua de Carros), os alinhamentos provenientes da frente das habitações da Rua do Loureiro parecem coincidir com uma mudança de ângulo na frente urbana oposta, como se as habitações se voltassem para a Rua do Loureiro, participando na conformação daquele espaço. Ou seja, da mesma maneira que o volume das escolas encerraria o rossio do seu lado nascente, esta frente resolveria um problema de mudança de ângulo, comporia uma frente poente e conduziria, simultaneamente, os fluxos para as Ruas das Flores ou Porta da Rua de Carros.

Recordando a condição de plausibilidade, por ser resultado de uma composição de várias fontes cartográficas, com o nosso estudo e a peça de reconstituição conseguimos perceber que o respeito contínuo pelos alinhamentos e pelos vãos de serventia traçados no momento da demarcação, a permanência da fachada pós-incêndio pelo anterior limite (ao manter a igreja na mesma posição) e o significado do módulo de 6 varas, que se mostra transversal em todas as intervenções (no plano horizontal e no plano vertical), contribuiriam para a conformação do espaço da Rua do Loureiro, mesmo dois séculos depois do seu traçamento.

*

O Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, como "*elemento permanente propulsor*"[63], continuaria a reconhecer no rossio a característica de espaço público, mas ainda associado ao programa da igreja. Sobre o assunto, devemos explicar que, devido à exigência de separação dos leigos, no tipo mais comum das igrejas dos Mosteiros femininos portugueses, os coros tomariam o enfiamento do seu eixo longitudinal, impedindo a abertura da entrada principal nesse mesmo eixo[64]. Por essa razão, a solução passava por abrir uma porta lateral, de maneira

62.Esclarecemos que o limite das habitações foi obtido através da sobreposição da Planta de José de Champalimaud de Nussane, conscientes que poderá ter sido redesenhado com projectos urbanos posteriores, ou mesmo, com a construção do edifício das Cardosas, a norte.

63. De acordo com Aldo Rossi em *A Arquitectura da cidade*, 2001

64.Sobre o assunto, sugerimos a leitura do ensaio de Paulo Varela Gomes, "A fachada pseudo-frontal na arquitectura

a convidar o leigo a olhar directamente para o altar-mor, sem cruzar contacto visual com as monjas[65]. O mesmo terá acontecido no Mosteiro de S. Bento da Avé Maria. A igreja, com os coros a poente, distribuídos em dois níveis, impossibilitariam a entrada para o público no seu eixo longitudinal - o que obrigou a que a entrada se posicionasse na fachada sul do Mosteiro (na frente voltada para a Rua do Loureiro), atribuindo-lhe o significado de fachada-principal ou, adoptando as palavras de Paulo Varela Gomes, de fachada pseudo-frontal. Por esta razão, o rossio que, provavelmente, seria mais correctamente designado de "*adro*" ou "*terreiro*"[66], conferiria à Rua do Loureiro uma importância particular. Na verdade, a plataforma da igreja, de nível e trapezóidal na sua forma, seria mais do que uma resposta ao programa religioso: este gesto projectaria para o exterior o poder de transformação da igreja, em oposição às habitações que, como vimos, tiveram que se adaptar à inclinação da rua, estabelecendo um paralelo entre o clero e a população.

A respeito da forma trapezóidal do rossio, esta revelar-se-ia atenta às transições da rua com o seu troço pré-existente e com novos arruamentos, sem nunca a prejudicar[67]. Atribuiria, simultaneamente, uma representação cénica e ilusória do espaço (onde a perspectiva acelerada deturparia a leitura da fachada principal do Mosteiro e do volume das escolas), realçaria as suas características naturais, estimulariam o interesse e acrescentariam beleza ao conjunto[68], reconhecendo aqui, alguns dos princípios artísticos defendidos por Camillo Sitte, exactamente por denunciarem características comuns.

---

das igrejas de freiras no mundo português", *14,5 Ensaios de História e Arquitectura*, 2007, pág. 249

65. A propósito da igreja de Santa Clara-a-Nova de Coimbra mas aplicável ao Mosteiro de S. Bento da Avé Maria "a porta pública é lateral ao corpo da igreja porque está tomado pelos coros o enfiamento do eixo longitudinal do corpo edificado. Entrando de lado, o leigo é imediatamente atraído para o altar-mor, (...) desviando portanto o olhar e a atenção dos coros das freiras" Paulo Varela Gomes, *14,5 Ensaios de História e Arquitectura*, 2007, pág. 250

66. Talvez fosse mais correcto designar o espaço defronte à igreja de "adro" ou "terreiro" mas, uma vez denominado de "rossio" no Auto de demarcação, por coerência e por constatação de outras fontes, assim permaneceu ao longo do nosso estudo. Ainda assim, consideramos oportuno a leitura da prova de Doutoramento de Luísa Trindade para fundamentar a nossa perspectiva. A autora explica que a origem da palavra "*adro*" relacionar-se-ia com as principais igrejas, normalmente com função cemiterial ("espaço sagarado tal como o próprio templo, também chamado circuitum, terminum ou dexto, de dimensão definida, embora muito quase nunca cumprida, sendo quase inevitável a aproximação do casario" - fenómeno que não se verifica na Rua do Loureiro devido ao estabelecimento de vãos de serventia, a partir do Auto de Demarcação). Podia ser também denominado de Terreiro, uma vez que, "estaria associado a um edifício específico que o tutelaria e com o qual desenvolveria uma relação de dependência funcional". O termo "rossio" não estaria incorrecto, porém, na Idade Média, não seria explicítia a relação directa com um edifício, sendo descrito como "espaços abertos, planos e camplos, originalmente sem edificações", Luísa Trindade, *Urbanismo na composição de Portugal*, 2009, pág. 722

67.Tomemos atenção, na planta da pág. 80 à embocadura da rua que tenderia a alargar o seu perfil, à medida que avançaria ao encontro da Rua das Flores.

68. "*Realzan el natural, estimulan nuestro interés y acrecientan la belleza del conjunto.*" Camillo Sitte, *Construccion de Ciudades : ségun principios artísticos*, 1927, pág. 61

Mas o rossio, acrescido pelo recente Portal, com o seu desenho excepcional[69] e uma escala monumental, sugeriria outras relações para além das já constatadas.[70]

Sem sabermos se a cércea da fachada principal do Mosteiro terá sido alterada com a reconstrução pós-incêndio de 1783, é observável através das fontes iconográficas que o portal ultrapassaria, em altura, essa mesma cércea. À procura do seu significado, sugerido pela publicação "*The Art of Building Cities: City Building According to Its Artistic Fundamentals*", rebatemos a cércea do Mosteiro e o eixo do Portal, considerando uma perpendicular à fachada.

Sobre este assunto, Camillo Sitte refere que um edifício principal deve relacionar-se com a respectiva praça, sugerindo que a sua altura (desde o solo à cornija) corresponda à dimensão transversal da praça[71]; em alternativa, sem produzir mau efeito, podia apresentar, no máximo, o dobro da altura. Para nossa surpresa, a cércea parece não ter consequência no desenho em planta do nosso objecto de estudo, no entanto, a altura do Portal rebatida fez coincidir com a dimensão do espaço público existente (rossio+rua), como a planta na pág. 80 sugere.

E se considerarmos o sentido longitudinal, a relação entre altura e dimensão também se verifica: neste caso, o comprimento do rossio aproxima-se à dimensão total de dois portais justapostos.

Apesar de se tratar de uma publicação cronologicamente impossível de ter influenciado o momento da demarcação e as hipotéticas intervenções almadinas (por ter sido publicada já no século XX), esta permite-nos apontar para a possibilidade do desenho do Portal ter considerado as dimensões do espaço público que o receberia - o que, na verdade, inverteria o sentido do princípio artístico defendido por Camillo Sitte. No nosso caso de estudo, não seria a praça desenhada a partir da cércea da igreja; seria o Portal, construído no século XVIII, a tirar partido das dimensões e das qualidades do espaço público, estabelecidas a partir do século XVI.

Para concluirmos, chamamos à atenção para a intersecção do eixo do Portal com os alinhamentos das frentes urbanas das habitações da Rua do Loureiro onde se consta que o afastamento entre estes aproximar-se-ia de um módulo de 6 varas. Coincidência gráfica ou

69.Exemplar ímpar em Portugal, juntamente com o professor Arq.º José Quintão discutiu-se a possibilidade de ter sido influência pelo barroco siciliano.

70. "A afirmativa exuberância das fachadas pseudo-frontais setecentisas sucedia ao extraordinário luxo interior que as igrejas de freiras tinham começado a manifestas no século XVII. De dento para fora, as freiras enclausuradas afirmavam o seu direito a uma presença artística e luxuosa - e a um presença urbana mais afirmativa - condizentes com a sua riqueza e importância." Paulo Varela Gomes, *4,5 Ensaios de História e Arquitectura*, 2007, pág. 260

71. "*la magnitud de las plazas (...) está en relación con la de su edificio principal, es decir, que la altura de este – medida desde el suelo a la cornisa – debe proporcionarse con la de la plaza, tomada perpendicularmente a la fachada. En las de fondo o altura, ha de compararse el alto de la iglesia con la longitud de la plaza, mientras que en las de anchura, ha de ser la altura del palacio o ayuntamiento la comparada con el ancho de la plaza.*"
"Así planteado, puede considerarse como mínimo para la dimensión de una plaza, la altura del edificio principal, y como máximo sin producir mal efecto, el doble, a no ser que la forma, destino y detalles arquitectónicos del edifico permitan, excepcionalmente, mayores dimensiones." Camillo Sitte, *Construccion de Ciudades : ségun principios artísticos*, 1927, pág. 56

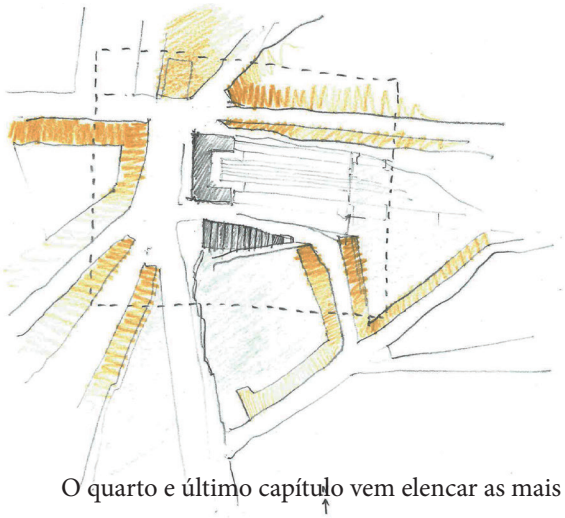
não, a verificação de um módulo no eixo de rebatimento indiciaria a existência de mais um caso de ângulos complementares[72] no desenho da Rua do Loureiro e complementaria a nossa argumentação, no que diz respeito ao diálogo do Portal com o lote de três vãos e à sua característica de charneira da composição. Isto porque, caso se venha a confirmar a mesma distância desde o ponto notável - ponto B (obtido pelo cruzamento dos alinhamentos) -, até ao lote de três vãos (para poente) e até à frente urbana do troço pré-existente (para nascente), confirmaríamos a importância do volume da cabeceira da igreja na definição de alguns alinhamentos e contribuiríamos para a sugestão de um outro princípio de simetria.

A Rua do Loureiro demonstraria assim que não só os princípios teóricos e as respostas da tratadística importariam no desenho da cidade. Os alinhamentos definidos no momento da demarcação, o módulo de 6 varas no desenho em planta (na divisão dos lotes) e na limitação da cércea, o respeito mútuo entre a rua e o Rossio e, ainda, o diálogo do Portal com as habitações que estariam defronte - ou seja, todos os gestos em prol da beleza e do "nobrecimento" da cidade - terão sido determinantes para a garantia de um espaço público de qualidade, capaz de suportar todas as transformações, levando-nos a concordar com Camillo Sitte de que estes seriam igualmente essenciais.

Tratar-se-ia de um processo de "nobrecimento" de tal maneira atento que, até ao momento, não esclarecemos se efectivamente terá existido um projecto para a Rua do Loureiro de iniciativa da Junta de Obras Públicas. Sabemos apenas que, caso tenham sido responsáveis por algumas das relações urbanas constatadas, os intervenientes terão sido capazes de reconhecer os princípios de desenho da Rua Loureiro, estabelecidos desde o seu traçamento, permitindo que se prolongasse no tempo.

72.Relembrar primeiro caso, na página 51.

Palavras-chave: *revolução industrial, Praça de D. Pedro, centro, Rua Mousinho da Silveira, Estação de S. Bento, demolição, Igreja de Cedofeita, memória, cicatriz, Avenida da Ponte*



O quarto e último capítulo vem elencar as mais significativas intervenções na cidade, desde o final do século XVIII até ao século XX, de maneira a compreendermos os processos de transformação e permanência das formas urbanas que nos permitem, hoje, estabelecer alguns vínculos com a actualidade e reflectir sobre o projecto da Rua do Loureiro, no presente e no futuro. Tratando-se de um longo período marcado por diversas intervenções urbanísticas e arquitectónicas, seleccionamos as que terão tido mais impacto no nosso objecto de estudo e envolvente. O novo centro da cidade – a Praça de D. Pedro – que se afirma desde 1721 como pólo social e económico, incentiva à transformação e à construção de vários equipamentos e infraestruturas na sua proximidade. Associado ao aumento da distribuição de bens e, obviamente, ao fluxo de pessoas, uma estação ferroviária capaz de servir o centro do Porto, seria um dos equipamentos reclamados. Desencadeada por essa necessidade, é sugerido que o término das linhas ferroviárias ocupasse o terreno do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, sendo para isso obrigatório a sua expropriação. Esta decisão premeditaria um novo ciclo para a Rua do Loureiro, cuja leitura e conformação seria posta em causa, restando apenas a memória de alguns alinhamentos e a herança do nome da estação. A destruição da Porta da Rua de Carros (1827), a abertura da Rua Mousinho da Silveira (1870-1875) e a demolição do quarteirão do Corpo da Guarda para a abertura de uma ligação directa com o tabuleiro superior da Ponte Luís I, também contribuiriam para a transformação da rua-rossio que, a partir do momento em que o Mosteiro é demolido, vê grande parte das suas relações urbanas perder sentido, dado que desapareceriam os seus principais elementos urbanos de referência.

À semelhança dos outros capítulos, também para a concretização deste quarto recorremos a fontes bibliográficas, iconográficas e cartográficas; contudo, enquanto síntese, a produção de desenhos – bases cartográficas de trabalho e outros desenhos de análise – não tem importância como nos outros capítulos, uma vez que é nossa intenção apresentar este capítulo na condição de reflexão conclusiva sobre o fim de um ciclo da Rua do Loureiro, a partir do momento da demolição do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

35 - Planta topográfica da cidade do Porto de J. C. Lima (1839) com edição da autora

Legenda:
1 - Praça da Ribeira
2 - Rua Nova dos Ingleses
3 - Rua Nova de S. João
4 - Largo de S. Domingos
5 - Rua das Flores
6 - Largo de S. Bento das Freiras
7 - Mosteiro de S. Bento da Avé Maria
8 - Rua do Loureiro
9 - Convento de S. Elói
10 - Igreja dos Congregados
11 - Praça de D. Pedro
12 -Igreja dos Clérigos
13 - Igreja de S. Ildefonso

4. De fachada-principal a fachada-lateral (Século XVIII - Século XX)

Para a compreensão deste capítulo é essencial recordar que, no que diz respeito ao contexto socio-económico da cidade do Porto, a industrialização terá sido um processo relativamente rápido e significativo, potenciado pelos ingleses que, atraídos pelo negócio, fixaram-se em grande número na cidade.

Este fenómeno terá contribuído para a expansão da indústria e, consequentemente, para o aumento da procura de oportunidades pela população do norte do país, o que fez com que a cidade crescesse, ao longo do século XVIII e XIX, em número e em área, dando início a um novo ciclo de transformações com importantes efeitos na estrutura da cidade.[1]

Dessas transformações, o mencionado projecto da Praça de D. Pedro (1721), o Eixo Clérigos – Santo Ildefonso e a transformação do Convento de S. Elói no edifício das Cardosas[2] faziam adivinhar a intenção de se construir um novo centro, agora à cota alta da cidade.

Preparada pelas acções da Junta de Obras Públicas, a Praça de D. Pedro, fora de muralhas, reuniria assim especiais condições de "centralidade social e económica", onde a acessibilidade, ideia de modernidade e a adequação do desenho urbano terão sido fundamentais para a sua afirmação.

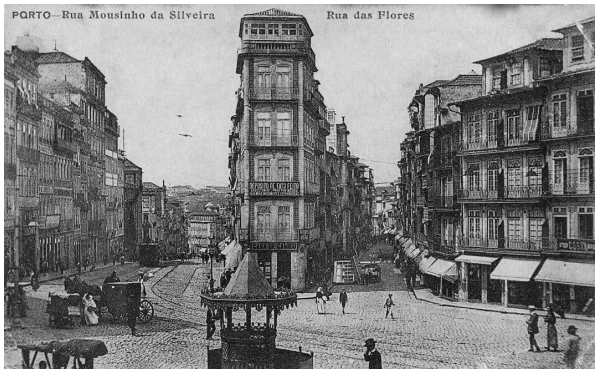
> "Por um lado, a urbanização pensada sob a liderança de João de Almada (…) produz um espaço mais adequado para a afirmação da modernidade; depois, o «fora de portas» torna-se claramente mais central do ponto de vista geométrico, numa cidade espacialmente aumentada; por fim, o simbólico e a segmentação entre produção e distribuição promovem a reunião, na parte alta, de condições de centralidade social e económica, causa e consequência do reforço da acessibilidade geral em torno da Praça de D. Pedro, onde se destacam pela quantidade, diversidade e qualidade os estabelecimentos de comércio, restauração e de diversas outras actividades económicas."[3]

1. "Os ingleses (…) vieram atraídos pelo negócio e contribuíram para que as inovações da Revolução Industrial viajassem mais cedo para o Porto, o que ajudará a compreender uma industrialização na cidade (ou da cidade) especialmente significativa e rápida, com efeitos na multiplicação de maquinofactura e na atracção de pessoas vindas do Minho e Trás-os-Montes e Alto Douro. Neste processo, ao longo do século XVIII e sobretudo na segunda metade do século XIX (depois do interregno ligado às invasões francesas e guerra civil), a cidade cresce significativamente, na sua população, na área urbanizada e na sua importância económica e política, na região e no país. Este processo teve importante efeitos na estrutura interna da cidade" José A. Rio Fernandes, *Avenida dos aliados e baixa do Porto: usos e movimentos*, 2014, pág. 19

2. "As Cardosas, era o local predilecto para a reunião dos que tinham tempo livre, onde muitos ficavam discutindo e desfrutando do movimento dos transeuntes" Ricardo Figueiredo, *Avenida dos aliados e baixa do Porto : memória, realidade e permanência*, 2013, pág. 21

3. José A. Rio Fernandes, *Avenida dos aliados e baixa do Porto : usos e movimentos*, 2014, pág.19

36 - Fotografia da hoje reconhecida como Praça Almeida Garrett voltada para a Rua da Madeira e Rua de Santo António, onde ainda é visível parte da muralha Fernandina contígua ao Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, no seu topo norte. Aqui, a Porta da Rua de Carros já estaria demolida.



37 - Rua Mousinho da Silveira à esquerda e Rua das Flores à direita, c. 1900, onde se observa a diferença de largura de perfis. Aqui, verificam-se duas ideias de "duplicação": no desenho do traçado da nova Rua Mousinho da Silveira (ainda que não estritamente paralela à Rua das Flores); e na sua largura (assumidamente de maior dimensão).

Consequentemente, a área envolvente à Praça de D. Pedro, ao acompanhar a evolução do novo centro, sofreria algumas transformações.

A Muralha Fernandina, por exemplo, cujo significado defensivo já não teria sentido, começaria a ser demolida em alguns dos seus troços.

O eixo Clérigos – Santo Ildefonso terá sido um dos primeiros troços a ser intervencionado, no qual a Porta da Rua de Carros terá sido destruída no ano de 1827[4] com o intuito de oferecer uma ligação adequada ao fluxo estabelecido entre a cota alta e a cota baixa da cidade - ligando a Praça da Ribeira à Praça de D. Pedro, passando pela Rua Nova dos Ingleses, Rua Nova de S. João, Largo de S. Domingos, Rua das Flores e, por fim, Largo de S. Bento das Freiras.

Na planta da pág. 90 atentemos que, uma vez demolida parte da muralha e da Porta da Rua de Carros possibilita-se que a Igreja dos Congregados, já construída, passasse a ter algum destaque no topo norte do Largo de S. Bento das Freiras, dando sinal da transição deste largo com a Praça de D. Pedro, afirmando a sua representação simbólica com outras peças arquitectónicas, ou seja, um alçado composto que integra e dignifica o largo.

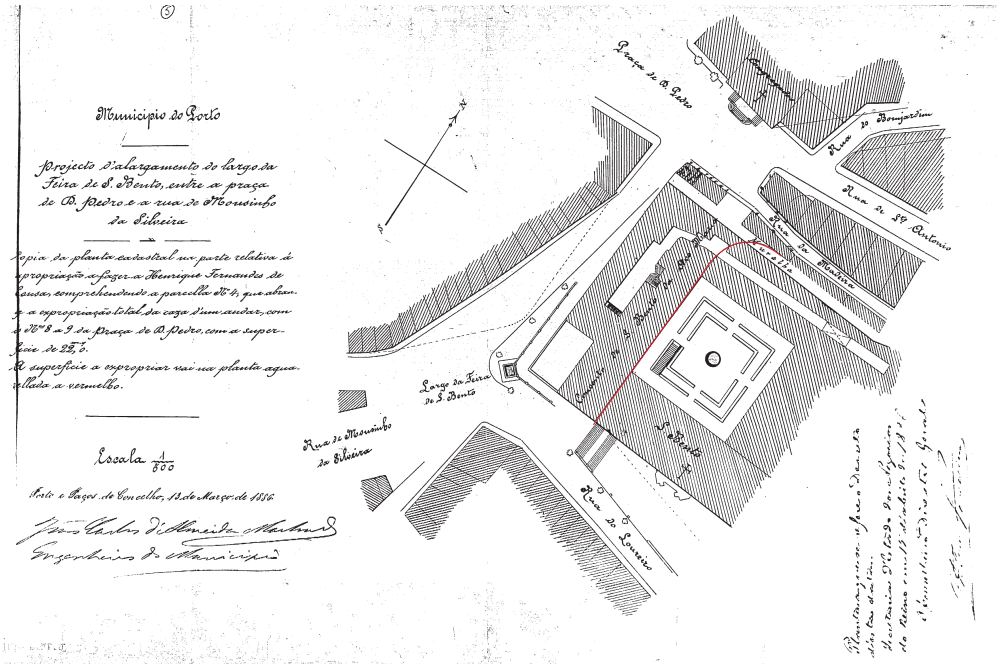
No final do mesmo século, em 1870-1875, também com o propósito de melhorar a comunicação entre cota alta e cota baixa, abriu-se a Rua Mousinho da Silveira.

Convergente com a Rua das Flores, tendo a mesma embocadura no Largo de S. Bento das Freiras - por isso, voltada para o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria - esta nova rua apresentaria um perfil mais largo do que a Rua das Flores[5], assumindo-se assim como ligação privilegiada. Por se sobrepor ao rio de Vila obrigaria, também, que este fosse encanad.

A partir da leitura da planta de J. C. Lima, em confronto com outras fontes cartográficas e iconográficas posteriores (como, por exemplo, a imagem 37), torna-se claro que uma grande parte do tecido urbano terá sido demolido para a concretização do novo arruamento. A frente urbana que desenharia o largo antecedente à Rua do Corpo da Guarda, por exemplo, também seria destruída com esta intervenção, alterando a leitura de continuidade estabelecida entre a Rua das Flores e a Rua do Loureiro. Se antes defendemos o nosso objecto de estudo como um gesto natural de prolongamento da Rua das Flores, a partir desta intervenção, o gesto de continuidade deixaria de ter presença urbana; pois a Rua Mousinho da Silveira, com o seu perfil impositivo, reclamaria o protagonismo.

4. Na Planta de autoria de José Francisco Paiva, a Porta da Rua de Carros já não é projectada. O convento dos Lóios está, por sua vez, parcialmente substituído pelo edifício que viria ser o Palácio das Cardosas. Ricardo Figueiredo, A*venida dos aliados e baixa do Porto: memória, realidade e permanência*, 2013, Pág. 63

5. "Com um significante impacto na Praça D. Pedro é a abertura na década de 1870, da Rua Mouzinho da Silveira, uma artéria com 19 metros de largura, que se torna o eixo principal de comunicação entre o Douro e o novo centro da cidade, entre a Praça do Infante e a Praça de D. Pedro." Ricardo Figueiredo, A*venida dos aliados e baixa do Porto: memória, realidade e permanência*, 2013, pág. 79



38 - "Projecto d'Alargamento do Largo da Feira de S. Bento, entre a Praça de D. Pedro e a Rua Mousinho da Silveira" (1886)

39 - Fotografia da Praça de S. Bento das Freiras a propósito de uma procissão, onde já é possível observar a ala poente demolida. (1894)

Neste contexto é interessante registar que à semelhança do que acontecera no século XVI com a Rua das Flores[6], a abertura de um novo arruamento fundamental para as comunicações entre a cota alta e a cota baixa da cidade marcaria o início de um novo período de transformações urbanas com importante significado para a cidade e, em especial, para o nosso objecto de estudo. Este facto contribuiu para a percepção que a Rua das Flores (no século XVI) e a Rua Mousinho da Silveira (no século XIX) terão sido duas intervenções urbanas que, como marcos temporais, balizariam o período[7] de conformação ou, se quisermos, de "nobrecimento", da Rua do Loureiro. A partir daqui, e até a uma intervenção da Avenida da Ponte, a maioria das transformações não apresentariam uma visão de conjunto, contribuindo para a sua transformação.

Como veremos a seguir, muitas das intervenções, incluindo a abertura da Rua Mousinho da Silveira, seriam motivadas para resolver problemas urbanos associados à afirmação do novo centro económico e social, acentuando ainda mais a necessidade de um transporte ferroviário numa cidade em processo de industrialização, tornando inevitável a construção de uma estação no centro urbano.

Uma década depois da abertura da Rua Mousinho da Silveira, José Augusto Correia de Barros, na função de presidente da Câmara, apresentaria o "*Plano de melhoramentos da cidade do Porto*" (1881)[8] , onde terão sido registadas algumas intenções de redesenho e abertura de novas ruas, para além da criação de uma rede de saneamento e melhoria do sistema de abastecimento de água, de serviços municipais de limpeza e, também importante, do sistema de combate a incêndios.

Das intenções com significado para a nossa dissertação, destacamos o alargamento de um troço da Rua do Bonjardim (desde a Praça de D. Pedro até à Rua Sá da Bandeira) e o redesenho do Largo de S. Bento das Freiras (desde a Praça de D. Pedro até à entrada da Mousinho da Silveira), passando a apresentar uma maior largura - 32 metros[9]. Contudo, do que conseguimos depreender, só cinco anos depois, o "*Projecto d'Alargamento do Largo da Feira de S. Bento, entre a Praça de D. Pedro e a Rua Mousinho da Silveira*" (1886) é discutido. Como a planta à esquerda sugere (38), o projecto de redesenho passava por corrigir a frente urbana de habitações a poente, tornando a transição com a Rua das Flores mais suave e com maior ângulo de abertura, adaptando-se também à embocadura da recém-construída Rua Mousinho da Silveira.

6.Assunto desenvolvido no capítulo 1.
7.Que se reflecte no esqueleto/estrutura que orientou a presente dissertação, disponível na pág, 7.
8. "Em 1881, o então presidente da Câmara, José Augusto Correia de Barros apresenta e faz aprovar o "Plano de melhoramentos da cidade do Porto" Ricardo Figueiredo, *Avenida dos aliados e baixa do Porto: memória, realidade e permanência,* 2013, pág. 84
9. Ricardo Figueiredo, *Avenida dos aliados e baixa do Porto: memória, realidade e permanência,* 2013, pág. 85

40 - Mosteiro de S. Bento da Avé Maria com a ala poente já demolida. Perspectiva a partir do arranque das Ruas das Flores.

41 - Mosteiro de S. Bento da Avé Maria: demolição do volume da portaria.

42 - Mosteiro de S. Bento da Avé Maria: início da demolição do corpo da igreja e respectivos coros.

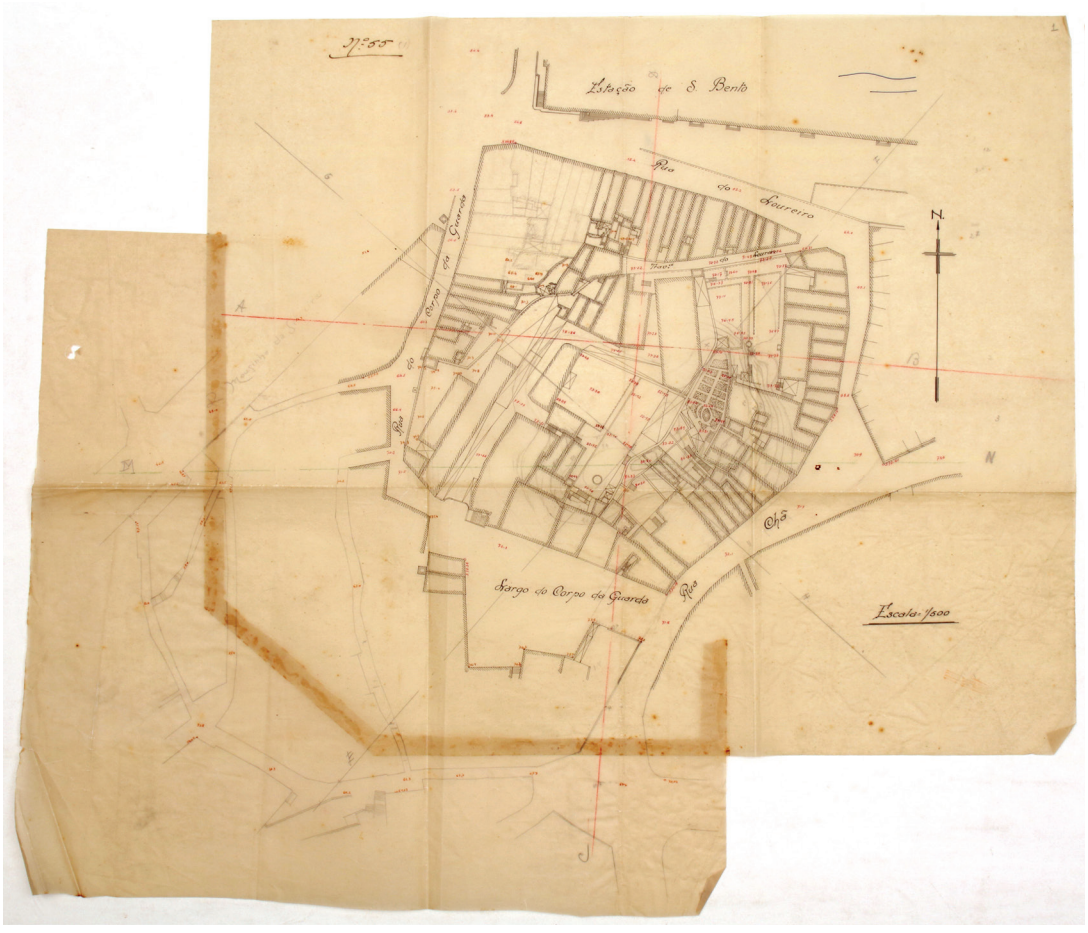
Embora responda à necessidade de distribuição dos fluxos de maior intensidade, o novo alinhamento teria consequências para a Rua do Loureiro: afinal, a relação desta frente urbana com a Rua do Loureiro, como plano voltado para a rua-rossio, deixaria de existir.

Chegando a ser uma questão incongruente, pela incompatibilidades de datas[10], neste projecto já se estuda a possibilidade de expropriação do Mosteiro, com a intenção de entregar parte do Mosteiro ao domínio público, motivada pela extinção das Ordens religiosas no ano de 1834. Indicada a cor no projecto original, estaria em risco toda a ala poente[11]- o que incluia as portarias que, na nossa perspectiva, terão sido fundamentais na demarcação e conformação da Rua do Loureiro e respectivas frentes urbanas.

A proximidade com o centro da cidade, a realização de intervenções de melhoramento na estrutura urbana, a constatação que o fluxo de bens e pessoas já cruzaria o Largo de S. Bento das Freiras (e, naturalmente, a Rua do Loureiro), a grande área livre (sem construções) que o Mosteiro disponibilizaria, a par da localização que, estrategicamente, permitiria ligar a diferentes linhas férreas nacionais, conduziram a que, neste mesmo terreno, se construísse a nova estação ferroviária.

> "Um argumento não desprezível, favorável à implantação, foi sem dúvida a expropriação que a Câmaria portuense havia feito de parte do Convento de S. Bento da Avé Maria, para ampliação do Largo de S. Bento, para entrega ao domínio público, entre a Rua Mouzinho da Silveira e o Largo dos Congregados, com transacção judicial de 14 de Janeiro de 1887. Ampliava-se a envolvente, mas reduzia-se, desta forma, o espaço edificável da estação acrescido, ainda, das dificuldades das disposições legais que acautelavam os espaços conventuais até à morte da última freira (...). A Câmara Municipal era obrigada à demolição de edificação a entrar no domínio público, a vedar provisoriamente a parte que ficou no gozo do Convento, no prolongamento da fachada, em arcaria, do vestíbulo, e a fazer as obras para habitação da Abadessa, assim como a cozinha para o Convento."[12]

10. Impasse de dez anos. Só em 1896 ficaria decidido que a estação ocuparia o terreno do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.
11. Mais tarde, uma vez entregue ao domínio público, a Estação de S. Bento consideraria este alinhamento como seu limite poente. A Igreja dos Congregados ganharia assim um maior protagonismo no topo norte do Largo de S. Bento das Freiras.
12. António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva,* 2007, pág. 76



43 - "Planta do Corpo da Guarda". S/ escala

A certeza do fim do Mosteiro chega com o Auto de Expropriação assinado em 1887 e com a morte da última abadessa[13] cinco anos depois, no ano de 1892 – circunstâncias essas que dariam sinal para o início de uma demolição faseada do Mosteiro e da construção da estação central no mesmo lugar.[14]

> "Em 1896, envolta em grande polémica, foi decidida a construção da estação central situada no local do Convento de S. Bento de Avé-Maria, e por isso se chamou Estação de S. Bento."[15]

Estação de S. Bento e Igreja de Cedofeita: fragmentos e memória

A construção da estação central no mesmo terreno do Mosteiro levantaria mais questões do que julgaríamos. À partida, conheceríamos melhor as fontes e referências que compõem o quarto capítulo por estarem mais próximas e acessíveis[16], no entanto, com o nosso estudo ficaríamos a saber que, decidida a implantação da nova estação, muitas versões do projecto terão sido discutidas.

O arquitecto que viria projectar a estação - arquitecto José Marques da Silva - estaria, simultaneamente, incumbido de desenhar a nova Igreja de Cedofeita que, dadas relações de proximidade entre priorados e o facto de partilharem o mesmo autor, levaria a que o projecto da Igreja de Cedofeita considerasse, desde o início, receber parte do espólio do Mosterio de S. Bento da Avé Maria destinado à demolição.

Neste sentido, o que primeiramente nos parecia uma intervenção de "substituição" de construções e programas, a Igreja de Cedofeita vem introduzir uma nova personagem na história do Mosteiro – não só por ter sido projectada, na sua primeira versão, pelo mesmo arquitecto da estação ferroviária mas, também, por terem decidido que seria o destino do espólio religioso, permanecendo até aos dias de hoje como o espaço que nos permite estar mais próximos do que terá sido o Mosteiro beneditino.

Tratando-se de um tema bem documentado, através de investigações, trabalhos aca-

13. A propósito, devemos relembrar que a partir de 1834, com a Reforma Geral Eclesiástica, no caso das casas femininas condicionava-se a demolição dos edifícios ao falecimento da última monja ou freira.
14. A substituição de programa, pós-extinção das ordens religiosas no âmbito da "Reforma geral eclesiástica" não terá sido caso único na cidade do Porto. Outros edifícios religiosos como, por exemplo, o Convento de S. Francisco, o já referido Convento dos Lóios e o Mosteiro de S. Domingos também seriam transformados para receber novos programas. António Tomás Durán Castro, "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita", Dissertação de Mestrado, Porto, 2019, pág. 29
15. Ricardo Figueiredo, *Avenida dos aliados e baixa do Porto : memória, realidade e permanência*, 2013 pág. 97
16. Sobre o asssunto, sugere-se a leitura de CARDOSO, António; *Estação de S. Bento: Marques da Silva.* Porto: Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2007. CARDOSO, António; *O arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura no Norte do País na primeira metade do século XX*. Porto: FAUP Publicações, 1997. CASTRO, António Tomás Durán; "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita". Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: edição do autor, 2019.

44 - A Rua da Madeira e abertura dos primeiros túneis - grande túnel central e o lateral norte.

45 - Vista nascente da Rua da Madeira, onde é possível observar a estrutura temporária da Estação de S. Bento coexistindo com o corpo da igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

démicos e publicações, a nossa análise tem como objectivo compreender, a partir do ponto de vista do arquitecto, as lições que, à primeira vista, a demolição do Mosteiro e o projecto da Estação de S. Bento não revelam.

Decidida a implantação, o grande túnel central[17] e o lateral norte terão sido logo perfurados, coexistindo com parte do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria[18], mais precisamente com o corpo da igreja, como a imagem 45 comprova.

Reconhecido o valor arquitectónico e urbanístico do Mosteiro para a comunidade religiosa e a cidade em geral, a Irmandade de S. Bento da Avé Maria ainda tentaria salvaguardar o que restava do Mosteiro - a igreja e as dependências voltadas para a Rua do Loureiro - ao apresentar uma solução alternativa[19].

Sobre esta solução, tendo consciência da condição permanente de transformação da cidade, talvez a Rua do Loureiro e o rossio conseguissem conservar a sua qualidade de espaço público, pois as relações entre a fachada do Mosteiro e a habitações defronte (apresentadas no capítulo 3) continuariam a ter significado. E o programa da igreja, ao permanecer, contribuiria para a dinâmica da Rua do Loureiro, enriquecida pelo fluxos de mercadorias que haveriam de se cruzar no rossio (uma vez que estaria apontada a passagem das mercadorias no volume nascente das escolas).

Porém, em resposta, os interessados na construção da estação consideraram que a demolição do edifício religioso era inevitável[20] ou, por outras palavras, "uma perda de tempo e de dinheiro tentar salvar a igreja que «é em todos os pontos de vista banal, e que» [a] a arte amovível que a igreja encerra é também de pouco interesse"[21] – o que significa que, no mo-

17.Primeiramente terá sido denominado de "túnel da Avé Maria, posteriormente túnel de D. Carlos, no entanto mais conhecido por Túnel das Fontaínhas ou de S. Bento. (...) Sendo, deste modo, inaugurada a linha férrea entre Campanhã e Porto, numa extensão de 2707 metros." Sílvia Ferreira, *Avenida da Ponte - Memória e revitalização*, 2012, pág. 83

18. "Segundo Justino Teixeira, em Janeiro de 98, achava-se em desenvolvimento a empreitada que abarcava a construção do grande túnel central e do túnel lateral esquerdo, empreitada que havia sido adjudicada a Manuel Correia Martins e Manuel da Costa e eram construídos os pavimentos da rua da Madeira e da rua de acesso ao cais de mercadorias. A demolição da parte restante do convento e da igreja, como já verificamos ainda não principiaria. As instalações provisórias da estação, de madeira, foram ampliadas para nelas ser estabelecida a estação telégrafo-postal, um dos elementos que se revelará condicionador dos projectos de Marques da Silva, por indefinição do programa e oscilação de critérios que se manterão, pelo menos, até 1911!" António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva,* 2007, pág. 83

19. Projecto de autoria de Alberto Álvares Ribeiro, apresentaria "oito linhas férreas, para via dupla, e cinco cais, com entrada de passageiros pelo largo de S. Bento e com saída pela Avenida D. Amélia de Bragança, projectada e crismada pela Irmandade, na circunstância, rectificando a Rua da Madeira [a norte], e com o serviço de mercadorias pela passagem do rez-do-chão da casa das escolas, adro da igreja e Rua do Loureiro." António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 78

20. "É indispensável que a Câmara ordene a demolição para que a execução do projecto não seja estorvada e sobre o assunto se pronunciará o seu engenheiro, Almeida Machado, pedindo o faseamento das demolições em função apenas do indispensável, pois interessa acautelar a aplicação dos materiais demolidos sem custosas despesas de remoções." António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 79

21. António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva,* 2007, pág. 80

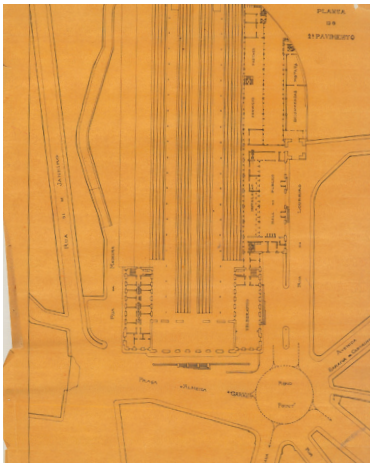
46 (em cima) - Perspectiva da Rua das Flores voltada para o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

47 (em baixo, esquerda) - Rua das Flores no ano de 2019.
AMset.2019

48 (em baixo, direita) - Rua Mousinho da Silveira no ano de 2019. AMmar.2018

49 -Projecto da Estação de S. Bento com o serviço dos Correios e Telegráfo: esboço.

50 - Projecto da Estação de S. Bento com o serviço dos Correios e Telegráfo: planta.
S/Escala



mento, importaria apenas o valor do espólio material e que este podia encontrar outro destino. A nosso ver, não havia plena noção que o impacto da concretização da Estação deixaria uma cicatriz permanente na cidade, em específico, na Rua do Loureiro.

Depois de apresentadas várias versões do projecto[22], para o contexto da nossa dissertação interessa-nos reter que o programa associado ao transporte ferroviário, em todas essas versões, seria distribuído numa forma em "U", dando sentido à intervenção de ampliação e redesenho do Largo de S. Bento ao transferir e voltar a entrada principal para poente.

Ao longo do nosso trabalho, defendemos que a fachada principal do Mosteiro articular-se-ia com a Rua das Flores por estar, de facto, no prolongamento deste eixo, participando no seu remate com o edifício religioso e respectivo portal. Acontece que, com a construção da estação, a exigência do programa passaria a privilegiar o Largo de S. Bento das Freiras (entretanto denominado de Praça de Almeida Garrett) e a considerar outros pontos de vista, neste caso, a partir da Rua Mousinho da Silveira (48), reforçando as recentes intervenções na estrutura urbana.

Para o contexto do nosso estudo significa que a Estação, para além de reclamar a demolição do Mosteiro (destruindo as relações urbanas entre o edifício religioso e a frente de habitações defronte), também transferiria a entrada principal para poente, deixando de fazer sentido a condição de fachada principal, interferindo com a qualidade de espaço público da Rua do Loureiro - a porta da igreja deixa de estabelecer relações com a frente das habitações que e deixa de ser principal para ser lateral.

Durante o percurso projectual, numa das versões (1899) seria sugerido que no mesmo edifício da Estação se instalassem os serviços de Correios e Telégrafos[23] "porque no entendimento público a instalação da Praça da Batalha era insuficiente e muito afastada dos centros"[24]. Porém, considerou-se que seria limitativa para o futuro da estação ao condicionar a sua ampliação pelo que a instalação dos serviços de Correios e Telégrafos foi abandonada. Na nossa perspectiva, a torre dos Correios teria sido uma solução onde, provavelmente, prolongar-se-ia o significado do rossio, no tempo e no contexto da cidade. Sabendo que o programa religioso jamais faria sentido, este espaço poderia ganhar outra relação com a estação ferro-

22. "A Gare do projecto de Paris, de Marques da Silva, é apenas referência inicial. Da sua tipologia, de génese sabida e demonstrada, apenas se manterá a forma em U, adequada duplamente a uma gare terminal e a um espaço urbano que ganhará significado na sua releitura e no desenho da cidade, caracterizando o centro e a sua organização." António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva,* 2007, pág. 85
Terá sido reformulado em 1899, mantendo a tipologia da gare.
23. Em 1899, "é determinado que o Director dos Caminhos de Ferro do Minho e Douro elabore o projecto e o orçamento do edifício para a Estação Central de S. Bento, onde também deve ficar instalado o serviço dos correios e telégrafos" António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva,* 2007, pág. 84
24. António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 89

51 - Demolição do corpo da igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, sendo possível observar o seu interior. À direita, a estrutura temporária da estação ferroviária que permitiria o funcionamento de alguns serviços.

viária e continuar a funcionar como espaço de estar, como tinha sido. Afinal, à semelhança do que aconteceria com o volume das escolas do Mosteiro, a nascente, a proposta de uma torre comporia a frente urbana e tornaria o seu atravessamento possível e sugestivo (facto que hoje não acontece, estando grande parte desta área destinada a estacionamento privado).

Ainda por concluir o projecto da Estação Ferroviária, o primeiro comboio chegaria em 1896[25] e no ano de 1900 já se efetuariam "o serviço de passageiros, bagagens e recovagens" num cais voltado para a Rua da Madeira (a norte), provisoriamente adequado para aquele fim. Só em Outubro do mesmo ano, depois de ter sido colocada a primeira pedra[26], é que a Igreja do Mosteiro começaria a ser demolida na sua totalidade.

Dois anos depois, o arquitecto Marques da Silva entregaria o projecto já sem a versão do serviço de Correios e Telégrafos[27]; e em Abril de 1904 seria aprovado[28].

Durante este impasse, uma vez explícita a vontade em construir uma nova igreja, a Confraria do Santíssimo Sacramento de S. Martinho de Cedofeita valida o seu interesse em aproveitar elementos da igreja de S. Bento da Avé Maria. Assim, a mesma portaria de Outubro de 1896 que determina a demolição do que restava do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, declara que a Confraria do Santíssimo Sacramento ficaria a cargo do processo de demolição, à qual seria cedida "*a Igreja, a parte restante do Convento e uma boa parte das alfaias, mobiliário e objectos de talha, sobretudo o remanescente após algumas cedências de circunstância*". [29]

25. Ricardo Figueiredo, *Avenida dos Aliados e baixa do Porto*, 2013, pág. 97
26. "Em 22 de Outubro de 1900, D. Carlos e a Rainha D. Amélia, que ao Porto e à Associação Comercial se deslocaram para a inauguração do monumento ao Infante D. Henrique, inauguram a primeira pedra do edifício da estação colocada no cunhal da rua da Madeira, escassos dias após o começo da empreitada da demolição da igreja e convento que só um ano depois terminaria." António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 84
27. "Em 12 de Março de 1903, Marques da Silva entrega o projecto (no qual havido sido eliminada a instalação de correios e telégrafos) que é examinado nos começos de Maio e aprovado em 16 do mesmo mês, embora sob a reserva da modificação da fachada, demasiadamente ornamentada, independentemente do começo da construção que foi ordenada por decreto de 10 de Setembro de 1903. (A abertura dos cavoucos do muro de suporte da rua do Loureiro já havia começado no segundo semestre de 1901, ante o protesto de alguns moradores, supostamente lesados, desinformados de que a espessura do muro exigia a incorporação na rua)". António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 91
28. "O novo projecto da fachada foi aprovado por portaria de 22 de Abril de 1904, mas ainda é expresso que se reduzam os pormenores decorativos, com os critérios economicistas a prevalecerem sobre os critérios estéticos ou a instituírem-se em alibi de novos critérios." António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 92
29. António Cardoso, *Estação de S. Bento: Marques da Silva*, 2007, pág. 84

52 (à esquerda) - Esboço da fachada da Igreja de Cedofeita.

53 (à direta) - Fotografia do Portal da Igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria

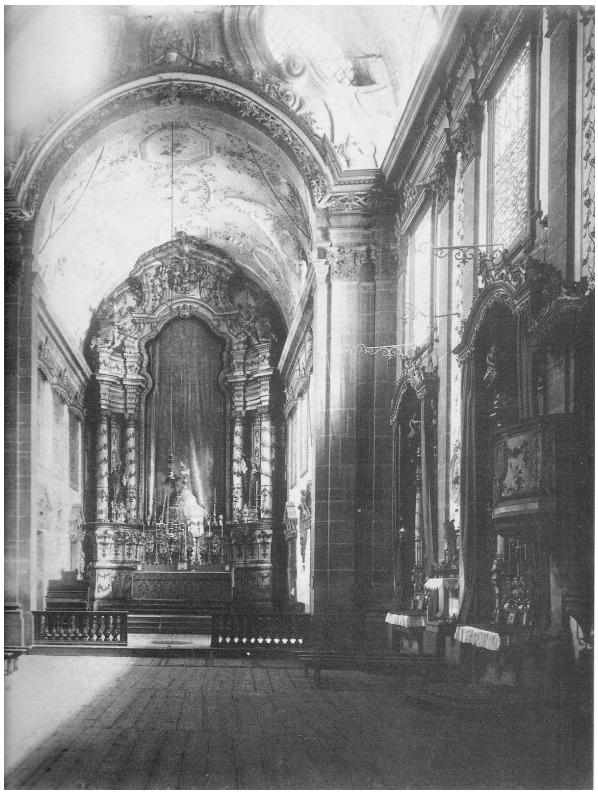
> *"Em 1894, Marques da Silva regista numa agenda pessoal o recebimento de 150 reis pelo levantamento de planta da Igreja de S. Bento da Avé-Maria, por conta da Confraria do Santíssimo Sacramento de Cedofeita. A nota reveste-se de grande importância por indiciar o cruzamento do processo de construção da nova Igreja paroquial de Cedofeita com o processo de construção da Estação Central de Caminhos de Ferro no Porto."*[30]

Partilhando a mesma cronologia e o mesmo autor, a Igreja de Cedofeita representa uma nova personagem na história da Estação e do Mosteiro ao responder a algumas das questões relacionadas com intervenções em contexto de património, nomeadamente, no que toca ao destino do espólio e à atitude de recomposição dos elementos arquitectónicos doados.[31]

Neste processo de estudo, numa fase final, constatamos que para guardar todo o material proveniente do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, o arquitecto Marques da Silva realizou o "*Projecto d'uma Arrecadação para a Nova Igreja de Cedofeita*"[32], demonstrando alguma sensibilidade em querer preservar o espólio, enquanto não era efectivamente reaproveitado.

Com especial significado para o nosso trabalho, nos vários estudos de fachada que realizara, o arquitecto mostrar-se-ia disponível em recompor o Portal do Mosteiro numa das versões apresentadas da fachada da nova igreja de Cedofeita[33]. Como o esboço sugere, o arquitecto consideraria o desenho do imponente portal do Mosteiro numa das suas versões, sendo possível, através do confronto das imagens 52 e 53, identificar uma mesma prumada de três vãos, divididos em três estratos e a utilização de elementos arquitectónicos muito semelhantes[34]. Contudo, fica por esclarecer o quanto ele preservaria e/ou adaptaria.

30. Disponível em https://fims.up.pt/index.php?cat=45&subcat=2&subsubcat=8&proj=28
31.Contudo, com todas as vicissitudes, o tempo ditará uma alteração no entendimento do material disponível.
32. Chegou a estar prevista a sua demolição num dos estudos de Eugénio Alves de Sousa, no entanto, alterada por António Agnelo Barbosa de Abreu permanece até hoje e apresenta a função de garagem e sala de convívio. António Tomás Durán Castro, "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita", 2019, pág. 35
33.Ao contrário do que seria expectável ou aceitável, a atitude de reaproveitamento ou recomposição aconteceria numa das versões do projecto da Igreja de Cedofeita e não, no projecto da Estação Ferroviária (uma vez que ocuparia o mesmo terreno do Mosteiro demolido). Aqui, pensamos ter prevalecido a questão da diferença de programa que, a nosso ver, não comportaria um portal como o do Mosteiro.
34. António Tomás Durán, na sua dissertação de Mestrado, identifica os mesmos elementos arquitectóncos e comprova a utilização de partes provenientes da igreja da Mosteiro de S. Bento da Avé Maria no projecto para a fachada da Igreja de Cedofeita. Não tendo sido concretizado, actualmente, constata-se apenas a presença de um dos fogaréus na entrada nascente da Igreja Paroquial de Cedofeita. António Tomás Durán Castro, "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita", 2019, pág. 34



54 - Igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria. Fotografia de Emílio Biel

55 - Igreja de Cedofeita. Fotografia de Teófilo Rego

> "*Entre este esboço e o desenho definitivo, manteve-se – podemos dizer – quase só a ideia da torre central, já que o autor optaria por uma reformulação geral, sobretudo no que ao desenho das cantarias exteriores diz respeito, «pressentindo-se o trânsito de uma arquitectura de evidências neo-românicas, certamente suscitadas pela proximidade da igreja românica de Cedofeita (…).*"[35]

Relativamente à cedência da igreja, devemos ter em atenção que esta não deve ser entendida no seu sentido literal, uma vez que, só alguns elementos da capela-mor do Mosteiro parecem ter sido considerados no projecto de Marques da Silva para a nova Igreja de Cedofeita. A nossa perspectiva é fundamentada com a observação das imagens 54 e 55, onde o retábulo mostra-se alterado de maneira a adaptar-se às profundidades da capela-mor, denunciando assim algumas diferenças no que toca à espacialidade das duas igrejas, quando comparadas.

Neste sentido, concluímos que a atitude de apropriação, por parte de Marques da Silva, utiliza a pedra do Mosteiro como material mas, também, como definidora do espaço e da forma, porém, esta adaptar-se-ia ao novo projecto, sugerindo um reposicionamento de partes.

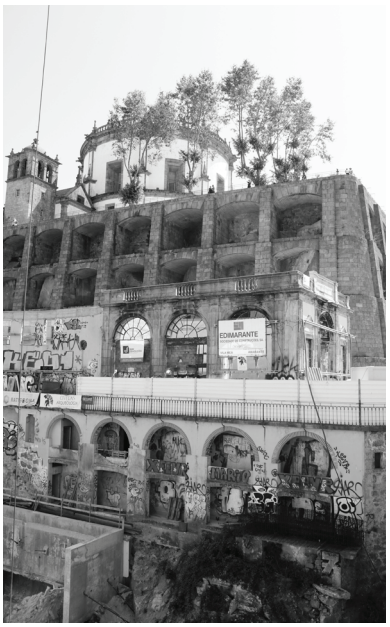
Dada as circunstâncias de cedência de material arquitectónico, é iniciada a construção faseada da igreja segundo o projecto de Marques da Silva, no entanto, por questões de um percurso projectual já instável devido a contratempos políticos e económicos[36], a obra é interrompida e o que pareciam ser factores propulsores à concretização de uma nova igreja (porque estaria em questão a cedência de material) acabariam por desvalorizar os projectos posteriores que tentariam adaptar-se aos elementos já construídos.

O projecto definitivo, de Eugénio Alves de Sousa, é condicionado pela implantação e orientação da capela-mor construída e, talvez por essa razão, é colocada em hipótese a sua demolição; porém, nunca teve início e passou a coexistir com a construção actual. Entretanto alterada, a primeira capela-mor construída funciona actualmente como sala polivalente do Centro Paroquial, não apresentando relação directa com o culto religioso.[37]

35. António Tomás Durán Castro, "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita", 2019, pág. 35

36. "Contudo, os contratempos não tardariam: a implantação da República, em 1910 – e, com ela, a tentativa de dissolução da Mesa da Confraria e ainda a classificação da igreja da Colegiada a monumento nacional, como caminho para a expropriação -, a lei da Separação dos Bens do Estado e da Igreja em 1911, a gestão das verbas insuficientes e empréstimos mal parados, as vendas das alfaias, a constante troca de cadeiras entre Comissões Administrativas instaladas pelo governo, o «vaivém burocrático» entre a Confraria e os organismos do Estado, os falecimentos do último Prior e de António Samagaio, e os embargos e decretos discricionários, não só atrasaram a construção da igreja, como também, fizeram desaparecer muitos dos bens e doações arrecadadas pela Confraria. Por estes motivos, o empreendimento permaneceu estagnado até 1924" António Tomás Durán Castro, "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita", 2019, pág. 38

37. "A capela projectada por Marques da Silva responderia adequadamente, quer pelas dimensões, quer pela sua concepção espacial, à necessidade de um auditório paroquial, apesar de no projecto vir descrita como sala polivalente. O [novo] projecto previa manter as cantarias interiores, sem uma aparente preocupação pelos seus remates, e o



56 (esquerda) - Perspectiva da Ponte Luís I para o Casino da Ponte e Restaurante "L'étoile" na Serra do Pilar (1908).

57 (direita) - Perspectiva da Ponte Luís I para os arcos da Portaria do Mosteiro.
AM.Ago.2019

A propósito do restante espólio do Mosteiro, devemos esclarecer que este não terá sido armazenado ou utilizado apenas pela Confraria do Santíssimo Sacramento de S. Martinho de Cedofeita, tendo sido distribuído por museus e igrejas, na sua maioria, na cidade do Porto.

De elementos com maior valor arquitectónico, fazemos questão de mencionar que os quatro arcos da Portaria principal também participariam de uma atitude de recomposição, nesta caso, num edifício[38] à saída do tabuleiro superior da Ponte Luís I, em Vila Nova de Gaia, que estaria em construção aquando a Estação de S. Bento.

Consta-se também que o Portal do Refeitório, hoje Mausoléu das Freiras, encontra-se no Cemitério Prado Repouso e que a fonte do claustro do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria encontra-se nos jardins das Águas do Porto.

Relativamente a fragmentos de menor dimensão, como bases, capitéis e Armas de S. Bento, estes encontram-se em exposição permanente no Museu Soares dos Reis.

Por fim, registamos que, para além da Igreja de Cedofeita, outras igrejas terão recebido parte do espólio. Referimo-nos, por exemplo, ao retábulo do século XVII que, como vimos, esteve na capela-mor da Igreja de Cedofeita mas, uma vez adaptada para sala polivalente, terá sido transladado para a Igreja de S. João de Vizela.

A Avenida da Ponte como cicatriz

Não podemos terminar o nosso discurso sem mencionar, ainda que de forma sucinta, duas intervenções urbanas que ocorreram na viragem do século XIX para o XX[39], complementando, assim, a compreensão do nosso objecto de estudo pós-demolição do Mosteiro.

Referimo-nos à nova Ponte Luís I e à Avenida da Ponte que, depois da abertura da Rua Mousinho da Silveira, da demolição do Mosteiro e do início da construção da estação ferroviária, contribuiriam para a conformação do novo centro à cota alta e do estabelecimento de novas vias de comunicação capazes de fortalecer, mutuamente, o sistema urbano da cidade, incluindo as relações com a cidade de Vila Nova de Gaia.

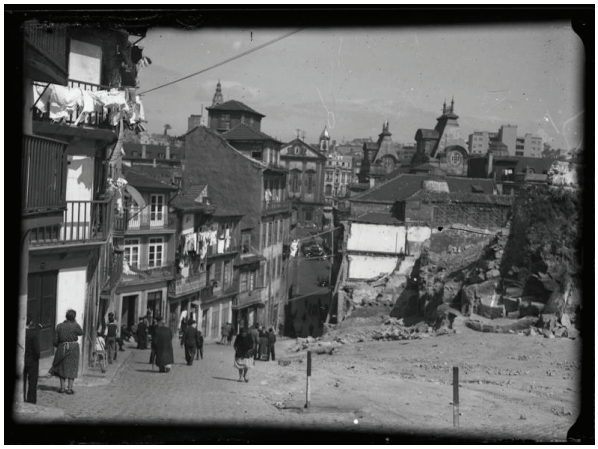
---

tratamento da luz natural seria adaptado ao novo programa, fechando-se todas as aberturas e criando-se um janelão a nascente." António Tomás Durán Castro, "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita", 2019, pág. 129

38. Sobre este edifício, que terá sido uma fábrica e um casino (Casino da Ponte e o Restaurante L'Etoile), aproveitamos para referir que no momento da conclusão da presente dissertação, este encontrava-se em fase de reabilitação de acordo com o projecto do Arquitecto José Gigante.

39. "Com a proclamação da República (1910), as novas infraestruturas, construídas no final do séc. XIX, entre as quais a Ponte Pênsil e a Ponte Luís I, assim como a Estação de S. Bento, geram um novo olhar perante a cidade, abrindo-a a novas perspectivas e oportunidades." Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte – Memória e revitalização urbana", 2012, pág. 85

58 - Registo I das demolições no Planalto do Corpo da Guarda.



59 - Registo II das demolições no Planalto do Corpo da Guarda.

60 - Registo III das demolições no Planalto do Corpo da Guarda.

Como sabemos, a Ponte Luís I, inaugurada em 1886, viria estabelecer ligação entre as duas margens do rio Douro, substituindo a pré-existente Ponte Pênsil.

Com um tabuleiro à cota alta e outro à cota baixa, possibilitaria a ligação rodoviária no sentido sul-norte da cidade de Vila Nova de Gaia aos dois centros da cidade do Porto – a Praça de D. Pedro e a Praça da Ribeira.

Alimentada por esta nova travessia[40], a possibilidade de ligar directamente a nova Ponte à Praça de D. Pedro (passando pelo Largo de S. Bento das Freiras), convocaria para a discussão um novo arranjo urbanístico.

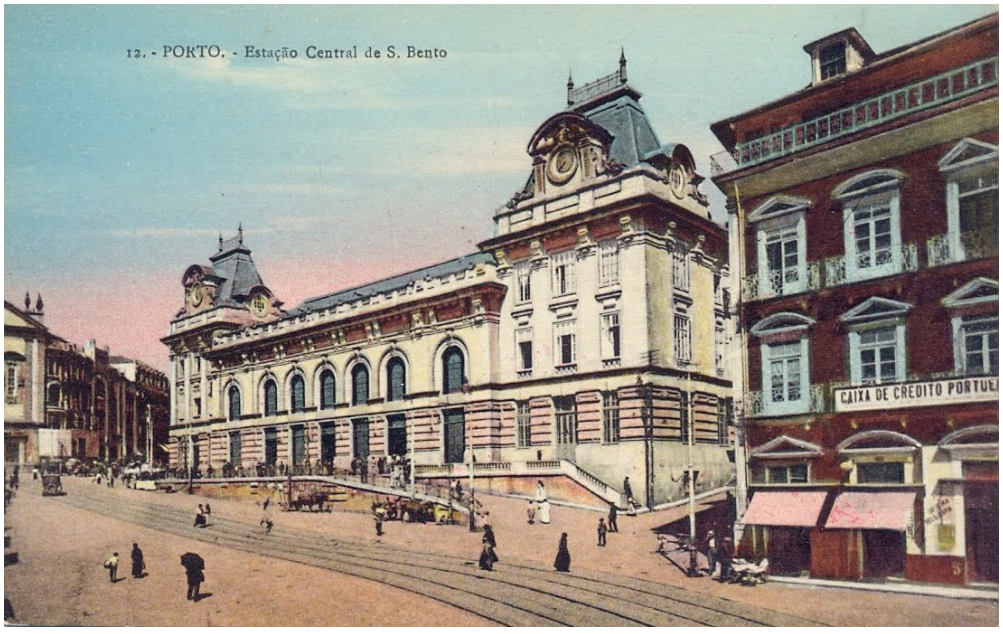
Numa abordagem muito breve, porque foram vários os projectos considerados, este arranjo urbanístico ficaria para sempre associado a duas fases distintas de demolições com importante significado para o nosso estudo.[41]

A primeira fase diz respeito à década de 30 e corresponde à intervenção da Direcção Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais que decidiu derrubar o casario na proximidade da Sé Catedral com o intuito de proporcionar um novo espaço - o Terreiro da Sé. De maneira a facilitar a ligação entre a Ponte Luís I, a Estação e a Praça D. Pedro, também nesta fase aconteceriam demolições no arranque da Rua Chã.

Entre vários projectos entre 1913 e 1946[42], todos eles sem execução, importa reter que é no ano de 1946 que a Câmara Municipal do Porto convida a que o Eng.º António Bonfim Barreiros a traçar uma nova proposta que, aliás, não divergia da sua proposta de 1929.

Consciente de novas premissas como a mobilidade e a crise da habitação (agravada pelo período de demolições e expropriações), o engenheiro retoma o desenho de uma avenida que, por sua vez, não difere da proposta de Almeida Garrett, apresentada no ano de 1946.[43]

40. Travessia que viria, simultaneamente, intensificar a ligação entre a Praça de D. Pedro e a Ribeira, enfatizando a importância da Rua Mousinho da Silveira e da Rua das Flores na estrutura urbana da cidade do Porto.
41. Sobre o assunto, sugerimos a leitura das seguintes dissertações: FERREIRA, Sílvia; "Avenida da Ponte: memória e revitalização: arquitectura, presente e passado". Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: edição do autor, 2012; SILVA, Hugo Machado; "Avenida da Ponte: impasse em continuidade". Prova final apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. Porto: edição de autor, 2007.
42. Projectos de Gaudêncio Pacheco (1913), Richard Barry Parker (1915), António Bonfim Barreiros (1929), Ezequiel de Campos (1932), Marcelo Piacentini (1939), Giovanni Muzio (1940), Bernardino Basto Faião, Miguel Resende (1946) e Almeida Garrett (1946).
43. Diferenciando-se pela sugestão de uma garagem no Largo da Cividade. Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte – Memória e revitalização urbana", 2012, pág. 119



61 - Postal da Estação de S. Bento ainda com o edifício da Hospedaria defronte, por demolir.

"Na entrada do século XX, o centro da cidade tinha a configuração arquitectónica de uma pequena praça de feição neoclássica, monumentalizada, mas já enquadrada pela edificação "Beaux-Arts" da estação de S. Bento que se impunha como a imagem mais apropriada para uma monumentalidade associada aos centros cívicos europeus." Ricardo Figueiredo, *Avenida dos Aliados e baixa do Porto: memória, realidade e permanência*, 2013, pág. 18

62 (esquerda) -Perspectiva do Largo de S. Bento das Freiras ainda com a Rua do Loureiro e a Rua do Corpo da Guarda por intervencionar.

63 (direita)- Perspectiva do Largo de S. Bento das Freiras pós-demolição na Rua do Loureiro e na Rua do Corpo da Guarda.

Sem a aprovação do projecto, no ano de 1948 inicia-se a segunda fase de demolições com o intuito de completar e expandir a área disponível entre a Sé e a Estação de S. Bento, para possibilitar o traçamento da nova avenida.

Para o contexto da nossa dissertação significaria que grande parte do morro do Corpo da Guarda seria demolido[44] e que a Rua do Loureiro sofreria das maiores transformações – agravando a cicatriz urbana que viria a ser permanente no tempo.

Desta vez, seriam os primeiros lotes do quarteirão[45] a sofrer com a demolição. O volume da Hospedaria e as casas dos Capelães (que por demolição do Mosteiro deixavam de estabelecer funções associadas) deixavam assim de estabelecer os alinhamentos urbanos constatados ao longo deste trabalho; e, no caso específico da Hospedaria, esta deixaria de intermediar as escalas entre o Mosteiro (agora a Estação) e as habitações correntes.

Com as demolições concluídas mas ainda sem projecto aprovado, no ano de 1950 é aberta a nova avenida – a Avenida D. Afonso Henriques – com cerca de 25 metros de largura no seu perfil transversal.

*

Para concluirmos a compreensão do nosso objecto de estudo pós-demolição do Mosteiro e construção da Estação, consideramos importante mencionar as várias respostas projectuais e as diferentes atitudes perante a cicatriz urbana.

O primeiro projecto pós-abertura da avenida terá sido da autoria do arquitecto Fernando Távora e inauguraria a intenção de assumir o traçamento da avenida e a cicatriz, sem nunca a dissimular, enfatizando as consequências das demolições com um arranjo urbanístico atento à paisagem e às características do lugar. [46]

44.Também a sul, na continuidade da Rua do Corpo da Guarda, as habitações seriam demolidas e o percurso ficaria assim, sem frente urbana que conformasse o seu traçado.
45. Que seriam as primeiras habitações a emprazar na courela do Mosteiro.
46. O projecto passava por diluir a cicatriz urbana com "a arborização do local e criação de caminhos pedestres". No entanto, para Álvaro Siza, "(...) 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". Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte - Memória e Revitalização urbana", 2012, pág. 129

Por sua vez, a segunda proposta - de Manuel Lima Fernandes de Sá e Benjamim Carmo (1957) - passava por transformar a nova avenida num túnel, por estar previsto um edifício destinado a serviços e comércio que ocuparia grande parte da avenida. A proposta terá sido reprovada pela insuficiência de espaços verdes e excessiva área construída e pela fragilidade do projecto, no que toca ao sistema viário e pedonal.[47]

Com a mesma intenção de diminuir os efeitos provocados pela demolição que, ironicamente, participou na solução para a nova avenida, surge o "Plano de Pormenor da Avenida da Ponte". Orientado por Robert Auzelle, ficaria entregue ao arquitecto Luís Cunha que apresenta uma proposta, em 1958. A sua proposta compreendia um edifício, também ele elevado. Com uma forma em "Z", ligaria a Rua Chã à Rua Mousinho da Silveira, ocupando o lado poente da avenida. Relativamente à Rua do Loureiro, este projecto contava com uma nova construção de remate.

Em 1961, o projecto é reformulado e o edifício deixaria de existir; por não proporcionar pontos de vista voltados para a Sé, as propostas são recusadas.

No ano de 1968, Robert Auzelle também convidaria Álvaro Siza a participar no "Plano de Pormenor da Avenida da Ponte".

O arquitecto português, vindo a apresentar um ante-projecto, sugeriria um novo edifício, desta vez, no lado nascente da avenida, de maneira a refazer o quarteirão do Corpo da Guarda. Com a intenção de revitalizar o espaço público no interior do quarteirão, o arquitecto Álvaro Siza desenharia uma praça. Em contraste, do lado poente da avenida, previa apenas a criação de plataformas que apelariam à memória do tecido urbano demolido.

Apesar da proposta ter sido desenvolvida e aprovada, factores externos terão provocado o abandono do projecto.[48]

É só no ano de 2000, a convite da "Porto 2001", que Álvaro Siza retoma o projecto para a Avenida da Ponte. Com desafios urbanos distintos dos da década de 60, veremos que a sua resposta também viria a ser diferente: a Ponte Luís I deixaria de estabelecer ligação rodoviária no seu tabuleiro superior, para ser substituída pela circulação da linha de Metro e, depois, paralelamente, o entendimento do arquitecto sobre o tecido urbano demolido, seria, também ele, reinterpretado.

47 Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte - Memória e Revitalização urbana", 2012, pág. 130
48. "Ainda em 1968 é construído no arranque do viaduto da proposta de Luís Cunha, o Mercado de Tecidos da Sé e em 1987, o Mercado Levante, em terrenos adjacentes à Avenida, ainda existente atualmente, da autoria do Arq. António Moura". Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte - Memória e Revitalização urbana", 2012, pág. 142

Na sua perspectiva, e tomando como exemplos outros centros históricos de cidades europeias, os monumentos e o tecido urbano deveriam, sim, complementar-se como testemunhas do tempo e da preservação.[49] Nesse sentido, para Álvaro Siza, a escarpa do Corpo da Guarda teria de ser assumida e cedida ao espaço público - a fazer lembrar a violência das demolições - e, por isso, os novos programas[50] instalar-se-iam no lado poente da avenida.

Relativamente aos problemas de remate da Rua do Loureiro e da Rua Chã, estes também seriam tomados em conta e, por isso, o arquitecto sugeriria a construção de dois edifícios que não só comporiam a Avenida D. Afonso Henriques, como retomariam alinhamentos e traçados antigos entretanto perdidos com as demolições.

Contudo, este projecto apresenta-se em suspenso, tendo sido concretizado apenas a linha de Metro e arranjo da via.

*

Inaugurada oficialmente em 1917, a Estação de S. Bento terá desencadeado importantes transformações – pela função e pelo impacto – no sistema urbano da cidade e, por essa razão, presentes até aos dias de hoje.

Depois de interpretarmos várias fontes documentais e, com base nesses documentos, construirmos um discurso de defesa do projecto da Rua do Loureiro que viria contribuir para o "nobrecimento" da cidade, vimo-nos confrontados com a afirmação de um pólo cívico à cota alta, cujas transformações, em prol da sua afirmação, terão amputado ou demolido outros arruamentos – obrigando-nos a reflectir sobre as transformações que ocorreram no espaço público envolvente à estação.

Estas intenções não só custariam a demolição do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, como fragilizariam o projecto da Rua do Loureiro - tornando possível um exercício de análise e reflexão sobre os impactos na transformação da cidade que, por sua vez, tenta dar resposta aos fenómenos relacionados com a revolução industrial e a mobilidade.

49. Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte - Memória e Revitalização urbana", 2012, pág. 145
50. "O programa proposto previa a construção de áreas comerciais e habitação (100 fogos), assim como 3000 m^2 para a construção de um Museu da Cidade". Sílvia Ferreira, "Avenida da Ponte - Memória e Revitalização urbana", 2012, pág. 145

Não sendo nosso objectivo tecer críticas ao processo de projecto e construção da Estação de S. Bento, privilegiando o ponto de vista do arquitecto, importa reter que a condicionante do programa - de uma *gare* novecentista - fez com que a memória do Mosteiro existisse apenas em alguns alinhamentos e no nome de "S. Bento" que, por herança, continuou a fazer referência à Ordem religiosa do Mosteiro.

De qualidade arquitectónica inquestionável, a Estação responde à função mas a praça-relacional, que entretanto sofrera vários arranjos urbanísticos, não demonstra ser atenta às relações urbanas com a sua envolvente (até porque devemos relembrar que os elementos urbanos de referência foram entretanto desaparecendo ao ritmo da transformação da cidade).

Hoje, depois de estudarmos a qualidade de espaço-público da Rua do Loureiro, quando ainda estabelecia relações com o Mosteiro e respectivo rossio, conseguimos reconhecer que o problema da plataforma exterior da estação, voltada para a actual Praça Almeida Garrett, não foi bem resolvida.

À semelhança do que aconteceria com a igreja do Mosteiro, seria necessária uma praça fronteira capaz de responder aos desafios urbanos provocados pela estação; no entanto, não lhe reconhecemos as mesmas características de qualidade urbanística.

Sem esquecer que a topografia ainda marcada pelo percurso do rio de Vila dificultaria o seu desenho, devemos reconhecer que a plataforma partilhou, desde sempre, fluxos com a Praça Almeida Garrett[51], resultando num espaço insuficiente para se afirmar. Como resultado, a estação não dispõe de espaço público exterior capaz de distribuir os fluxos e faz com que arrisquemos em dizer que as saídas laterias são o prenúncio dessa necessidade, como uma memória do que seria natural e/ou expectável neste mesmo terreno.

51. Tendo, actualmente, uma via dedicada aos veículos de transporte (táxis).

Em suma, a troca de um complexo monástico de grande valor patrimonial por um equipamento, também de inegável qualidade mas com programa associado ao transporte ferroviário, afectaria a Rua do Loureiro ao transferir a fachada principal para a Praça Almeida Garrett e, assim, atribuindo-lhe condição lateral. Mais tarde, as demolições provocadas pela abertura da nova avenida sublinhariam a sua fragilidade, retirando a sua importância no contexto da cidade. Hoje, basta estabelecermos uma comparação entre o rossio, onde já estivera um Portal de desenho singular, com o espaço actual para percebermos que o parque de estacionamento privado em nada se relaciona com a cidade.

O projecto da autoria do arquitecto Eduardo Souto Moura, noticiado em 2018, talvez venha contribuir para a revitalização da Rua do Loureiro. Sendo possível ler na proposta o mesmo conceito da torre dos Correios e dos Telégrafos proposta por Marques da Silva (ver página 102), por enquanto fica por esclarecer se o programa, associado ao lazer, levantará outras questões mais recentes com o fenómeno da massificação do turismo.

Contudo, o problema da plataforma da estação continua por resolver.

As pistas da sua fragilidade levam-nos, neste último momento, a sugerir um arranjo na Praça Almeida Garrett que, a nosso ver, podia vir a valorizar o mais recente projecto para a Rua do Loureiro (anteriormente mencionado). Sem grande impacto para o actual desenho da plataforma, bastaria impedir o acesso aos veículos, oferecendo uma grande plataforma aos peões.

Estabelecendo uma analogia ao rossio da Igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, o projecto passava por substituir a actual rampa e desenhar uma nova escadaria, na transição com a Rua do Loureiro. De largura adequada à plataforma e à escala do edifício da Estação de S. Bento, permitiria a conformação de uma varanda voltada para a cidade.

64 - "A Rua do Loureiro"

Considerações finais

Depois de um longo período de estudo, cujo sentido não fez corresponder à organização cronológica adoptada no presente trabalho, constatamos que, a par da importância dos documentos-chave (sendo eles escritos ou desenhados), o desenho como ferramenta de análise mas, também, como processo de interpretação e síntese, possibilitou colocar em relação os vários dados em simultâneo, possibilitando novas interpretações.

Desenvolvida em quatros capítulos, é transversal a esta dissertação a noção de tomada de consciência do saber fazer, a cada tempo. Reconhecendo, num primeiro momento, o papel da tratadística no desenho modulado e controlado de um espaço público ou privado, veríamos que os gestos em prol do "nobrecimento" da cidade confeririam singularidade aos espaços, ao permitir "toques" de grande sensibilidade no desenho de uma composição e ao permitir que elementos urbanos, como a arquitectura anónima, pudessem ser fundamentais na imagem da cidade, contribuindo para uma mesma identidade.

Esclarecer, num primeiro momento, o traçado da Rua de Carros e as circunstâncias que viriam contribuir para a sua interrupção terão sido essenciais para o arranque deste estudo. Com ele, comprovaríamos que a solução do novo traçado, ao ter em conta a segunda cerca do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, sairia beneficiada pela oportunidade que dispunha em conformar um novo espaço de rossio, estabelecendo relação com a igreja que se voltava para a nova Rua de Carros - dando assim um cenário de espaço rentável e controlado.

Esta intervenção que começaria por sacrificar o espaço público disponível na zona das Hortas do Bispo, mostrou ser de grande inteligência e sensibilidade, por resolver o problema da interrupção da rua e, simultaneamente, por conseguir rematar o topo nascente da Rua das Flores, como que um gesto de continuidade.

O "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547) apesar de não ter sido o primeiro documento-chave a ser analisado durante o processo de estudo, permitiu-nos esclarecer os limites das propriedades pertencentes ao Mosteiro e à cidade, fundamentais para a compreensão do processo de repartição de chãos da courela, a sul do Mosteiro (que, por sua vez, diz respeito ao capítulo 2).

A importância deste "Auto" também foi revelada pela verificação dos métodos de desenho utilizados, sobre os quais devemos referir que, apesar da escrita não o traduzir, demonstra uma capacidade moderna em recorrer a elementos urbanos e arquitectónicos como referências espaciais - mesmo quando a noção de tridimensionalidade (no domínio da abstracção) seria recente, no que toca à procura da compreensão do plano-urbano.

Ainda a respeito do primeiro capítulo, gostaríamos de sublinhar a constatação de que o método de triângulação (usado para fins de lançamento de obra ou levantamento topográfico planimétrico), no século XVI, terá sido denominado de *'feição de vela latina'*. Por permitir estabelecer ângulos rectos - ou, por outras palavras, por garantir o desenho de perpendicularidades - a *'feição de vela latina'* também mostrou estar relacionada com o uso de ângulos complementares no processo de demarcação dos limites das propriedades.

A ideia de um plano-urbano desenhado a partir de um módulo de 6 varas, ainda que tenha demonstrado desde logo indícios no "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras" (1547) com o estabelecimento de vãos no desenho do espaço público, foi aprofundada nos capítulos "2. A courela do Mosteiro: repartição de chãos (Século XVI)" e "3. A rua-rossio: diálogos entre Mosteiro, habitações e espaço público (Século XVIII)".

Aqui, e mais uma vez através do desenho como ferramenta de análise, constatámos a hipótese de que o terreno das religiosas foi dividido e proporcionado a partir de um mesmo módulo - levando-nos a confirmar que uma matriz de casas contíguas, quando bem desenhada, é capaz de suportar longos períodos de transformações urbanas.

Também no terceiro capítulo verificámos que mesmo depois de um trágico acontecimento - o incêndio no Mosteiro de S. Bento da Avé Maria em 1783 que obrigaria à reconstrução da igreja -, os intervenientes souberam identificar e reinterpretar os princípios de desenho estabelecidos desde o traçamento da rua, no século XVI. Não só os reconheceram, como os valorizaram ao manter a igreja na mesma posição (dando continuidade às relações que se estabeleciam desde a implantação do Mosteiro e a construção da frente urbana de habitações) e ao estabelecer novos alinhamentos urbanos com a frente das habitações, ao desenhar um Portal a partir do mesmo módulo de 6 varas e atento ao ritmo dos lotes.

O quarto capítulo, por considerar o período temporal mais longo e mais próximo da actualidade, assume um ritmo e um objectivo diferentes. Em jeito conclusivo, permitiu compreender como a Rua do Loureiro reagiu depois de ver demolido um dos seus elementos arquitectónicos de referência - o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria.

A propósito da análise dos projectos da Estação de S. Bento e da Igreja de Cedofeita, esta contribuiu para um entendimento por parte do arquitecto Marques da Silva em relação a intervenções arquitectónicas em contexto de património - revelando ser um tema possível e justificável de ser aprofundado.

Depois de reconhecermos as actuais fragilidades da Rua do Loureiro perante a perda de protagonismo, terminámos o capítulo com a sugestão de uma possível proposta de requalificação urbana, assumidamente em analogia com o rossio que existia defronte ao Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, antes da sua demolição. Esta convicção, ainda que embrionária ou pouco desenvolvida, reconhece premissas e princípios de desenho que qualificariam o espaço de rossio e, consequentemente, a Rua do Loureiro.

*

Hoje, fica a certeza de que os gestos de "nobrecimento" sugerem e constroem, mas também destroem. Porém, contrariamente ao que se esperava, a rua-rossio, que tantos significados já teve, mantém-se como rua. A ela, associam-se nomes como Diogo de Castilho, Marques da Silva, Álvaro Siza e tantos outros que ficam por conhecer. Também se elenca Eduardo Souto de Moura, dos que ainda poderão fazer história. Nós partilhamos a oportunidade de a compreender com a esperança que o futuro lhe reconheça a beleza - que, por não ser imediata, vai-se revelando lentamente por acumulação e/ou selecção.

Neste sentido, mais do que um estudo que possa vir a contribuir para uma possível leitura da cidade e das suas transformações, esta dissertação, de grande exigência de domínio de escalas e cronologias, não deixará esquecer que devemos admitir e compreender que a "cidade tende mais para a evolução do que para a conservação"[1].

Porém, enquanto arquitectos organizadores do espaço e criadores de felicidade, devemos sempre relembrar a importância e a urgência de pensarmos o passado para que "possamos compreender quanto significam a imagem da cidade e a vida da sua gente e, compreendendo-as, sabermos continuá-las." [2]

1. Aldo Rossi, *A Arquitectura da cidade,* 2001, pág. 79
2. Fernando Távora *apud.* Franscisco Barata Fernandes; T*ransformação e permanência na habitação portuense*: *as formas da casa na forma da cidade*. 1999

Bibliografia

Fontes documentais (manuscritas e cartográficas)

1547 - "Auto que se fez da repartyção amtre a cydade e abadessa e Mosteiro de Sam Bento das Freyras". AFONSO, José Ferrão; *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*. 2ª Edição. Porto: FAUP Publicações, 2000

1565 - Apêndice Documental Nº1 "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas". BARROS, Amândio; "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI". Em: *I Congresso sobre a Diocese do Porto "Tempo e lugares de memória"*. Porto/Arouca, 2002

1565 - Apêndice Documental Nº2 "Acto de posse de uma courela junto ao mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazada pelas freiras do mesmo mosteiro a vários povoadores para estes nela fazerem casas". BARROS, Amândio; "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI". Em: *I Congresso sobre a Diocese do Porto "Tempo e lugares de memória"*. Porto/Arouca, 2002

1760 - SEIXAS, José Figueiredo de; *Tratado de ruação para emenda das ruas, das cidades, villas e logares deste reino.* Disponível em: http://purl.pt/16597

1790 - "Planta mostrando a convexidade da Praça Nova, lado sul, desde Santo Elói até à Porta de Carros", José Champalimaud de Nussane

1793 - "Melhoramentos junto à Igreja de Santo Ildefonso", Teodoro de Sousa Maldonado

1813 - "Cidade do Porto" [Planta Redonda], George Balck

1833 - **"**Oporto", William Barnard Clarke

1839 - "Planta topográfica da cidade do Porto", J. Costa Lima

1865, "Planta da cidade do Porto", Frederico Perry Vidal

1886 - **"**Projecto d'Alargamento do Largo da Feira de S. Bento, entre a Praça de D. Pedro e a Rua Mousinho da Silveira"

1892 - "Carta Topográfica do Porto", Augusto Telles Ferreira

Fontes impressas

AFONSO, José Ferrão; *A imagem tem que saltar: a igreja e o Porto no século XVI, 1499-1606: um estudo de história urbana.* Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2013

AFONSO, José Ferrão; *A Rua das Flores no século XVI: elementos para a história urbana do Porto quinhentista*. 2ª Edição. Porto: FAUP Publicações, 2000

ALBERTI, Leon Battista; *Da arte edificatória.* Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011

ANDRADE, Amélia; GONÇALVES, Iria; MARQUES, A. H. de Oliveira; *Atlas das cidades medievais portuguesas: séculos XII-XV*. Lisboa: I.N.I.C., 1990

BERRANCE, Luís Eduardo; *Evolução do desenho das fachadas das habitações correntes almadinas: 1774-1844.* Porto: A.H.C.M.P., 1993

CARDOSO, António; *Estação de S. Bento: Marques da Silva.* Porto: Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2007

CARDOSO, António; *O arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura no Norte do País na primeira metade do século XX.* Porto: FAUP Publicações, 1997

COSTA, Agostinho Rebelo da; *Descrição topográfica e história da cidade do Porto*, 2ª edição. Porto: Progredior, 1945

EVEDY, Colin; *Atlas da história medieval.* Lisboa: Ed. Ulisseia, 1973

FERNANDES, Francisco Barata; T*ransformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade*. 2ª Edição. Porto: Faup Publicações, 1999

FERNANDES, José Alberto Rio; *Avenida dos Aliados e baixa do Porto: usos e movimentos.* Porto: Porto Vivo, 2014

FERRÃO, Bernardo José; P*rojecto e Transformação Urbana do Porto na Época dos Almadas: 1758 - 1813: uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina*. 2ª Edição. Porto: FAUP Publicações, 1989

FIGUEIREDO, Ricardo; *Avenida dos Aliados e baixa do Porto: memória, realidade e permanência.* Porto: Porto Vivo, 2013

FRAMPTON, Kenneth; *Álvaro Siza: tute le opere.* Milano: Electa, 2005

GOMES, Paulo Varela; *14,5: ensaios de história e arquitectura.* Coimbra: Almedina, 2007

HAUPT, Albrecht, *A arquitetura da Renascença em Portugal.* Lisboa, J. Rodrigues, 1924

HOUAISS, Antônio; VILLAR, Mauro de Salles; *Dicionário Houaiss da Língua Portuguesa.* Lisboa: Instituto Antônio Houaiss de Lexicografia Portugal e Círculo de Leitores, 2002

MARQUES, A. H. de Oliveira; *Portugal quinhentista: ensaios.* Lisboa, Quetzal, 1987

MARQUES, A. H. de Oliveira; SERRÂO, J.; *Nova História de Portugal*. Lisboa, Ed. Estampa, 1990

NONELL, Anni Günther; *Porto, 1763/1852: a construção da cidade entre despotismo e liberalismo.* Porto: Faup Publicações, 2002

OLIVEIRA, J.M. Pereira de; *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento.* Porto: Edições Afrontamento, 1984

REAL, Manuel; *A ponte e a avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto*. Porto: Câmara Municipal do Porto, 2001

ROSSA, Walter, *Fomos condenados à cidade: uma década de estudos sobre património urbanístico.* Coimbra: Imprensa da Universidade, 2015

ROSSA, Walter, *A urbe e o traço: uma década de estudos sobre o urbanismo português.* Coimbra: Almedina, 2002

ROSSI, Aldo; *A arquitectura da cidade*. Lisboa: Cosmos, 2001

SITTE, Camillo; *Construccion de Ciudades : ségun principios artísticos.* Barcelona: Editorial Canosa, 1927

SOUSA, Bernardo Vasconcelos de; *Ordens Religiosas em Portugal. Das origens a Trento – Guia Histórico.* Lisboa: Livros Horizonte, 2006

ZEVI, Bruno; *Saber ver a arquitectura.* São Paulo: Martins Fontes, 1996

Artigos em separatas e periódicos

ALVES, Artur da Mota; "O convento da Avé-Maria do Porto: documentos para a história da sua fundação". Em: *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, volume 2. Porto, 1939

ANDRADE, Monteiro de; "O convento de Ave Maria de S. Bento e a estação do caminho de ferro do Porto". Em: *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, volume 25. Porto, 1962

ASSUNÇÃO, Lino de; "O convento da Avé-Maria no Porto e a sua fundação". Em: *O Tripeiro*, série 1, ano 3, nº 70. Porto, 1910

BARROS, Amândio; "Em proveito dos Mosteiros e enobrecimento da cidade. Os conventos de S. Bento da Avé Maria e de Santa Clara e as alterações urbanísticas do Porto na segunda metade do século XVI". Em: *I Congresso sobre a Diocese do Porto "Tempo e lugares de memória"*. Porto/ Arouca, 2002

CARDOSO, Augusto Pedro; "Abadessa prioresas e subprioresas do Convento de S. Bento da Avé-Maria nos séculos XVI e XVII". Em: *O Tripeiro*, Série nova, ano 6. Porto, 1987

CASANOVA, Maria José; "Os conventos extintos na geografia do Porto Romântico". Em: A*ctas do Iº Congresso O Porto Romântico,* Porto: 2011.

CASANOVA, Maria José; "Conventos suprimidos e a construção de uma nova ordem urbana no Porto". Em: *Monastic architecture and the city,* Coimbra: 2014

CRUZ, António; "Alguns documentos medievais do cartório de S. Bento de Avé-Maria". Em: *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, volume 8. Porto, 1945

FERREIRA-ALVES, Joaquim Jaime B.; "As duas igrejas do Mosteiro de S. Bento da Avé-Maria do Porto". Em: *I Congresso Internacional del Monacato Feminino en España, Portugal y America 1492-1992*. Léon, 1993

JÚNIOR, Manuel Rodrigues Simões; "A primeira abadessa do convento de São Bento da Avé--Maria". Em: *O Tripeiro*, série 6, ano 10, nº 10. Porto, 1963

MAIA, Fernanda Paula Sousa; "Algumas notas sobre a demolição da Igreja de S. Bento da Avé". Em: *O Tripeiro*, série 7, ano 11. Porto, 1992

MARÇAL, Horácio; "A rua do Loureiro e seus arredores: esboço monográfica". Em: *Separata de Douro Litoral - Boletim da Comissão de Etnografia e História*, 7ª série nº 5-6. Porto, 1956

OLIVEIRA, Marta; "O desenho da cidade: contribuição para o seu estudo". Em: *Colóquio Internacional Univserso Urbanista Português 1415-1822: Actas*. Lisboa, 2001

TAVARES, Rui; "Da avenida da cidade ao plano para a zona central: a intervenção de Barry Parker no Porto". Em: *Separata do Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto,* 2ª série, 3-4. Porto, 1985-1986

TORRES, J. G. Oliveira e; "Uma relíquia do extincto mosteiro de S. Bento da Ave Maria". Em: O *Tripeiro*, série 1, ano 3, Porto, 1910

Teses, dissertações e trabalhos académicos

AMARAL, Filipe de Salis; "O plano da rua de São João: síntese da composição de fachadas dos eixos almadino". Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: edição do autor, 2017

CASTRO, António Tomás Durán; "Olhar crítico sobre a história do Centro Pastoral da Igreja de Cedofeita: da concepção à concretização". Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: edição do autor, 2019

FERREIRA, Sílvia; "Avenida da Ponte: memória e revitalização: arquitectura, presente e passado". Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: edição do autor, 2012

FONSECA, Paula Isabel Sequeira da Silva; "S. Domingos e S. Bento da Avé Maria: as ligações e as centralidades". Trabalho académico apresentado à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: edição de autor, 2001

GOMES, Luís Miguel Martins; "Geometria nos traçados urbanos de fundação portuguesa – o Tratado de Ruação de Figueiredo Seixas". Dissertação de Mestrado apresentada ISCTE-IUL, Lisboa: edição do autor, 2007

PINHO, Isabel; "O Mosteiro de São Bento de Avé Maria do Porto: 1518/1899: uma arquitectura no século XVIII". Dissertação de Mestrado apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, Porto: edição do autor, 2000

RAMOS, Sílvia; "Ideias, planos e projectos urbanos: Cordoaria Porto". Prova final apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: edição do autor, 2008

SILVA, Hugo Machado; "Avenida da Ponte: impasse em continuidade". Prova final apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: edição do autor, 2007

SILVA, Maria Madalena Ferreira Pinto da; "Forma e circunstância: a praça na cidade portuguesa contemporânea". Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, Porto: Faup, 2009

TRINDADE, Luísa, "Urbanismo na composição de Portugal". Tese de Doutoramento apresentada à Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, Coimbra: edição de autor, 2009

Webgrafia

PINHO, Isabel Maria; "A renovação do Mosteiro de São Bento de Avé Maria do Porto no século XVII". Disponível em: http://www.apha.pt/wp-content/uploads/boletim4/IsabelPinho.pdf

VEGA, Moisés M.; E*l origen competitivo de los botes de Vela Latina en Las Palmas de Gran Canaria*. Sisponível em https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/El_origen_competitivo_de_los_botes_de_la_Vela_Latina_en_Las_Palmas_de_Gran_Canaria.pdf

Créditos de imagens

1 - "Esquema: estratégia de organização"
Desenho da autora

2 - "Planta do Porto Medieval: reconstrução da cidade do Porto na Idade Média, com desenho da autoria de Luís Aguiar Branco, apoiado cientificamente por Manuel Luís Real e José Ferrão Afonso (1999)"
Arquivo Histórico Municipal do Porto [D-CDT/B4-110]

3 - "Esquema do Porto medieval"
ANDRADE, Amélia; GONÇALVES, Iria; MARQUES, A. H. de Oliveira; Atlas das cidades medievais portuguesas: séculos XII-XV. Lisboa: I.N.I.C., 1990

4 - "O morro da Sé e o planalto do Corpo da Guarda: confronto"
Arquivo Histórico Municipal do Porto [D-CMP/21(39)]

5 - "Implantação do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria (Século XVI)"
Desenho da autora

6 - "Esquematização da Hipótese 1"
Desenho da autora

7 - "Esquematização da Hipótese 2"
Desenho da autora

8 - "A demarcação: síntese das duas hipóteses de interpretação"
Desenho da autora

9 - "A demarcação: vãos de espaço público"
Desenho da autora

10 - "A courela do Mosteiro: levantamento métrico e proprietários"
Desenho da autora

11- "Esquemas do projecto de repartição de chãos"
Desenho da autora

12 - "Courela do Mosteiro: síntese do projecto de loteamento"
Desenho da autora

13 - "Esquema do alçado da Rua do Loureiro com a indicação da cércea actual (a preto) e a cércea limitada segundo a fonte documental "As freiras do mosteiro de S. Bento da Avé Maria emprazam uma courela junto ao convento a vários povoadores para estes aí fazerem casas" *(*a amarelo)"
Desenho da autora

14 - "Courela do Mosteiro: síntese"
Desenho da autora

15 - Esquema do alçado da Rua do Loureiro com registos fotográficos de Março de 2018
Desenho da autora

16 - "Perspectiva da Rua do Loureiro. Desenho de George Vivian reproduzido em 1839 ("O Porto visto do Convento de freiras de S. Bento")"
Disponível em http://viticodevagamundo.blogspot.com/2012/06/portugal-by-george-vivian.html

17 - "Representação do Convento de S. Elói onde se observa o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e o arranque da Rua do Loureiro. [Autor: José Champalimaud de Nussane (1790)]"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/332326/?q=nussane

18 - "Projecto da Rua de S. António onde se observa parte da cerca do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria. [Autor: Teodoro de Sousa Maldonado (1793)]"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/328705/?q=maldonado

19 - "Gravura do século XVIII do Largo de S. Bento da Freiras, a que hoje chamamos de Praça Almeida Garrett: Convento dos Lóios, Porta da Rua de Carros, Igreja dos Congregados e Mosteiro de S. Bento da Avé Maria. [Autor desconhecido]"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/301535/?q=porta+de+carros

20 - "Perspectiva da Rua de Santo António, por ocasião do cortejo cívico realizado no âmbito das comemorações do centenário da morte do Marquês de Pombal [Desenho de Isaías Newton e gravura de Caetano Alberto (1882)]"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/574481/?q=isa%C3%ADas+newton

21 - "Indicação do sistema de eixos sobre fontes cartográficas apresentadas na página 62"
Disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/332326/?q=nussane; http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/328705/?q=maldonado; com edição da autora

22 - "Alçado conjunto da Rua do Loureiro com a indicação das fontes utilizadas: proposta de reconstituição no seu estado intermédio"
Desenho da autora

23 - "Sequência de fotografias que retratam o momento da demolição da Hospedaria a propósito da abertura da nova avenida, a que hoje reconhecemos como Avenida D. Afonso Henriques"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/560312/?q=demoli%C3%A7%C3%B5es+corpo+da+guarda

24 - "Alçado conjunto da Rua do Loureiro com a indicação da cércea dominante (rosa) e cércea de 6 varas (bordô)"
Desenho da autora

25 - "Alçado conjunto da Rua do Loureiro nivelado pela cércea de 6 varas a partir de proposta de reconstituição no seu estado intermédio"
Desenho da autora

26 - "Fotografia do Portal do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/298755/?q=Convento+de+S.+Bento+de+Av%C3%A9-Maria

27 - "Ensaio de projecção da fachada do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria na frente das habitações, paralela ao plano do Mosteiro"
Desenho da autora com recurso à imagem 25

28 - "Ensaio de projecção da fachada do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria na frente das habitações, com linhas de projecção perpendiculares à frente das habitações"
Desenho da autora com recurso à imagem 25

29 - "A rua-rossio: projecção do portal e o módulo de 6 varas"
Desenho da autora

30 - "O Mosteiro de S. Bento da Avé Maria e a Rua do Loureiro: confronto entre escalas de vãos do Mosteiro e edifício da Hospedaria" [Fotografia de Domingos Alvão]
Disponível em https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2068371&page=2

31 - "Portaria do Mosteiro: desenho de Albrecht Haupt"
HAUPT, Albrecht, *A arquitetura da Renascença em Portugal.* Lisboa, J. Rodrigues, 1924

32 - "A rua-rossio: alinhamentos"
Desenho da autora

33 - "Perspectiva da Rua das Flores (1854)"
Disponível em http://portoarc.blogspot.com/2018/02/testemunhos-e-memorias-sobre-o-porto.html

34 - "Perspectiva da fachada principal do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria"
Disponível em http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2009/10/o-mosteiro-de-sao-bento-de-ave-maria.html

35 - "Planta topográfica da cidade do Porto de J. C. Lima (1839) com edição da autora"
Arquivo Histórico Municipal do Porto [F-P/CMP/11/65]

36 - "Fotografia da actual Praça Almeida Garrett voltada para a Rua da Madeira e Rua de Santo António, onde ainda é visível parte da Muralha Fernandina contígua ao Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, no seu topo norte. Aqui, a Porta da Rua de Carros já estaria demolida"
Disponível em http://portodeantanho.blogspot.com/2017/02/

37 - "Rua Mousinho da Silveira à esquerda e Rua das Flores à direita, c. 1900, onde se vê a diferença de largura de perfis."
Disponível em http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2011/01/ruas-mousinho-da-silveira-e--das-flores.html

38 - "Projecto d'Alargamento do Largo da Feira de S. Bento, entre a Praça de D. Pedro e a Rua Mousinho da Silveira (1886)"
Arquivo Histórico Municipal do Porto [TG-a/707]

39 - "Fotografia da Praça de S. Bento das Freiras a propósito de uma procissão, onde já é possível observar a ala poente do Mosteiro demolida"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/325006/?q=Pra%C3%A7a+almeida+garrett

40 - "Mosteiro de S. Bento da Avé Maria com a ala poente já demolida. Perspectiva a partir do arranque da Rua das Flores"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em ALVÃO, Domingos, A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão: 1872 - 1946. Porto, 1993

41 - "Mosteiro de S. Bento da Avé Maria: demolição do volume da portaria"
Disponível em http://coleccionar-collectus.blogspot.com/2014/11/porto.html

42 - "Mosteiro de S. Bento da Avé Maria: início da demolição do corpo da igreja e respectivos coros"
Disponível em http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2009/10/o-mosteiro-de-sao-bento-de-a-ve-maria.html

43 - "Planta do Corpo da Guarda"
Arquivo Histórico Municipal do Porto [D-CMP/21(39)]

44 - "A Rua da Madeira e a abertura dos primeiros túneis - grande túnel central e o lateral"
Disponível em http://portoarc.blogspot.com/2015/01/

45 - "Vista nascente da Rua da Madeira, onde é possível observar a estrutura temporária da Estação de S. Bento coexistindo com o corpo da igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria"
Disponível em https://aventar.eu/2016/10/04/100-anos-da-estacao-de-porto-sao-bento/#jp-carousel-1258817

46 - "Perspectiva da Rua das Flores voltada para o Mosteiro de S. Bento da Avé Maria"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/298751/?q=rua+das+flores+1890

47 - "A Rua das Flores no ano de 2019"
Fotografia da autora

48 - "A Rua Mousinho da Silveira no ano de 2018"
Fotografia da autora

49 - "Projecto da Estação de S. Bento com o serviço dos Correios e Telégrafos"
Arquivo da Fundação Instituto Marques da Silva

50 - "Projecto da Estação de S. Bento com o serviço dos Correios e Telegráfo: planta"
CARDOSO, António; *Estação de S. Bento: Marques da Silva.* Porto: Instituto Arquitecto José Marques da Silva, 2007

51 - "Demolição do corpo da igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria, sendo possível observar o seu interior, nomeadamente a parede que separaria os dois coros da igreja. À direita, a estrutura temporária da estação ferroviária que permitiria o funcionamento de alguns serviços"
Disponível em http://portoarc.blogspot.com/2015/01/

52 - "Esboço da fachada da Igreja de Cedofeita"
Arquivo da Fundação Instituto Marques da Silva

53 - "Fotografia do Portal do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/298755/?q=Convento+de+S.+Bento+de+Av%C3%A9-Maria

54 - "Igreja do Mosteiro de S. Bento da Avé Maria. Fotografia de Emílio Biel"
Disponível em http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2009/10/o-mosteiro-de-sao-bento-de-a-ve-maria.html

55 - "Interior da igreja de Cedofeita" Teófilo Rego
Disponível em https://www.facebook.com/fundacao.marquesdasilva/photos/a.152488941628336/1094981954045692/?type=3&theater

56 - "Perspectiva da Ponte Luís I para o Casino da Ponte e Restaurante "E'tóile" na Serra do Pilar (1908)"

Disponível em https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2014/01/casino-da-ponte-vila-nova-de-gaia.html?m=0&fbclid=IwAR2zV4AsodVHWbt-Aha1R8PCaDYGQPm3eFpiBnLYjHU0tqCd6459R-SiAWOc

57 - "Perspectiva da Ponte Luís I para os arcos da Portaria (2019)
Fotografia da autora

58 - "Registo I das demolições no Planalto do Corpo da Guarda"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/560294/?q=corpo+da+guarda

59 - "Registo II das demolições no Planalto do Corpo da Guarda"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/560304/?q=demoli%C3%A7%C3%B5es+corpo+da+guarda

60 - "Registo III das demolições no Planalto do Corpo da Guarda"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/560314/?q=corpo+da+guarda

61 - "Postal da Estação de S. Bento ainda com o edifício da Hospedaria defronte, por demolir"
Disponível em https://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=2068371&page=2

62 - "Perspectiva do Largo de S. Bento das Freiras ainda com a Rua do Loureiro e a Rua do Corpo da Guarda"
Disponível em http://portoarc.blogspot.com/2012/06/

63 - "Perspectiva do Largo de S. Bento das Freiras pós-demolição do casario da Rua do Corpo da Guarda e volume da Hospedaria no arranque da Rua do Loureiro"
Disponível em http://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2012/05/se-do-porto-demolicao-da-zona.html

64 - "A Rua do Loureiro"
Arquivo Histórico Municipal do Porto, disponível em http://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/263384/?q=rua+do+loureiro