



Logradouros no edificado corrente portuense: da horta ao terreno edificável.  
Estudo de casos integrados em propostas de reabilitação arquitectónica.

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura.  
Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto. 2008-2009.  
Maria Manuela Pestana de Vasconcelos Felgueiras Baptista

Orientador: Professor Doutor Rui Fernandes Póvoas

## AGRADECIMENTOS

Agradeço ao Sr. Professor Doutor Rui Póvoas pelo encorajamento e orientação, sem os quais não teria conseguido realizar esta prova. Quero também agradecer à Matilde e ao Ivo, pela solicitude e simpatia com que responderam às minhas questões.

Esta dissertação marca o final do meu percurso na Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto.

Foi um percurso longo, em que acabei por me demorar mais do que era esperado, e do qual cheguei até a duvidar. Quero, por esta razão, dedicar simbolicamente este trabalho à minha Família, que sempre me apoiou e animou mesmo nas fases mais complicadas; ao Diogo, que me acompanhou desde o início e que foi a razão de tantas das minhas opções; às minhas Amigas e Amigos, que me deram força durante todo este processo.

A todos, Muito Obrigada.

O Logradouro é uma peça essencial no reconhecimento da estrutura urbana da Cidade do Porto.

Avaliar o desenvolvimento da malha da Cidade Histórica implica, em primeiro lugar, o conhecimento da sua morfologia e dos processos que influenciaram o seu crescimento. Mais especificamente, o que se propõe neste estudo é a análise profunda deste elemento vital do urbanismo portuense, aprofundando o conhecimento da sua génese e relacionando-o com os cenários da sua esfera de integração, partindo do logradouro até à casa, ao edificado, ao quarteirão, à malha e à Cidade, num gesto integrado e simbiótico.

Os logradouros revelaram-se ao longo do tempo como espaços com capacidade para absorver e estruturar significativamente os modos renovados de “habitar”, constituindo um recurso muito valioso em termos urbanísticos. O envelhecimento e o abandono a que o Centro do Porto foi sujeito nos últimos anos tiveram consequências devastadoras para a Cidade. Esta tese, datada de um período em que a reabilitação desse mesmo espaço se tornou mais do que necessária, obrigatória, procura demonstrar e renovar a importância do logradouro, concorrente e aliado do edificado no discurso urbano e vivência da urbe.

As principais questões levantadas no decorrer do texto relacionam a problematização de conceitos como a autenticidade, identidade, sobreposição, justaposição, readaptação e reutilização da Cidade consolidada, e a sua aplicação à reabilitação dos espaços de logradouro.

A apresentação dos casos de estudo permitiu uma aproximação a casos reais ou hipotéticos, que ponderaram de formas distintas a utilização desse recurso, sob uma óptica renovada de sustentabilidade a nível ambiental, energético, económico, funcional e social.

Elementos dinâmicos que são o Urbanismo, as Cidades e as sociedades, este documento não ambiciona estabelecer um caminho único e absoluto, um cânone autista no processo de renovação e criação. O que se procura é, sem dúvida, abordar o tema de forma abrangente e múltipla, deixando o protagonismo para a origem, para as possibilidades e potencialidades de um reconhecido elemento chave do urbanismo portuense passado, presente e futuro.

The Yard is an essential part in the recognition of Oporto's urban structure.

Evaluating the development network of the Historic City, firstly implies knowledge of its morphology and of the processes that influenced its growth. More specifically, what is proposed in this study is a thorough analysis of the genesis of the urban space, based on the knowledge of its history, relating it to the scenarios of its different systems: the yard, the house, the buildings, the plan, the city; in an integrated and symbiotic gesture.

The yard has proven its urban value over time, having the capacity to absorb and structure new and renovated ways of "dwelling".

The aging and the abandonment suffered by Oporto's urban center in recent years, have had devastating consequences for the whole City. The present theory, dating from a period in which the rehabilitation of this space has become not necessary, but essential, attempts to demonstrate the importance of these yards to the built spaces in the urban context.

The main issues raised throughout the text relate concepts such as authenticity, identity, rehabilitation, overlapping, upgrading and re-building of the city, and its application to the refurbishment of these yards.

The presentation of case studies allowed a closer view to actual or hypothetical cases, that proposed different ways to use these spaces, in a renewed approach to environmental sustainability, energy, economic, functional and social concepts.

Urban context, Cities and societies, as dynamic elements, are always changing, therefore this paper does not claim to establish a unique and absolute way to the understanding of these issues. What is sought is to address this issue in a multiple comprehensive way, analysing and spotlighting the possibilities and potential of a recognized key element to the planning of Porto, in the past, present and future.

## **CAPÍTULO 1**

|                                                                 |   |
|-----------------------------------------------------------------|---|
| 1 O objecto de estudo, os objectivos e metodologia operativa... | 7 |
| Introdução ao tema. ....                                        | 9 |

## **CAPÍTULO 2**

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| 2 O logradouro no edificado corrente Portuense; ..... | 16 |
|-------------------------------------------------------|----|

### **2.1 Contexto histórico:**

|                                                                                                                                                                  |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| (I) A origem tipológica do edificado corrente do séc. XVII-XIX no Porto:<br>As primeiras expansões extra muralhas: desde o século XV até à<br>actualidade; ..... | 16 |
| (II) A matriz de divisão dos lotes na Cidade do Porto e a presença do<br>logradouro: Da horta a terreno edificável; .....                                        | 20 |

### **2.2 A importância do logradouro na estrutura/malha urbana da Cidade do porto:.....**

|                                                                                                                                                                                   |    |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| (I) A definição espacial da cidade – a organização da malha / o<br>público e o privado; .....                                                                                     | 23 |
| (II) A importância do logradouro como componente essencial da<br>estrutura “verde” do Porto – o verde “não percebido”; .....                                                      | 24 |
| (III) A sustentabilidade do edificado (ecológica, económica e social) e<br>o potencial aproveitamento dos logradouros como espaços<br>complementares ao construído; .....         | 27 |
| (IV) O logradouro e as infra-estruturas: tecnologias renováveis,<br>estacionamento, acessibilidades, e restantes necessidades domésticas<br>e de lazer do nosso quotidiano; ..... | 28 |
| (V) Necessidade e oportunidades de intervenção; .....                                                                                                                             | 29 |
| (VI) Normas e regulamentos;.....                                                                                                                                                  | 31 |

## **CAPÍTULO 3**

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| 3 Casos de estudo – o tecido consolidado do centro da Cidade do<br>Porto..... | 35 |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|
| 3.1 Análise de solução de conjunto cuja unidade base é o quarteirão: -<br>O quarteirão como unidade operativa;<br>- Potencialidades e funções da reestruturação do espaço;<br>- O interior “permeável” pelo espaço público e as infra-estruturas de<br>mobilidade;<br>- Os logradouros como plataformas de uso público; |  |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--|

|                                                       |    |
|-------------------------------------------------------|----|
| - A estrutura ecológica do logradouro;                |    |
| - Os alçados confrontantes e os acessos ao edificado; |    |
| <b>(I) O quarteirão das Cardosas;</b>                 | 36 |

### 3.2 Análise de solução de conjunto em caso específico de agregação de parcelas individuais no interior de um quarteirão:

|                                                                                     |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------|----|
| - Capacidade de organização por parcelas contíguas;                                 |    |
| - Potencialidades e funções da reestruturação do espaço;                            |    |
| - O interior e a capacidade de absorção de estruturas de suporte ao edificado ..... | 42 |

|                                                                                                       |    |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>(I) O emparcelamento de 4 edifícios na Rua Chã e Rua Saraiva de Carvalho – Arq.º Diogo Crespo;</b> | 42 |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                                          |    |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>(II) Emparcelamento de três casas na Rua das Fontainhas – Arq.º Nuno Pinto Cardoso / Minimalinea;</b> | 45 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

### 3.3 Análise de solução em edifício isolado:

|                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------|----|
| - O Logradouro como unidade operativa e a relação com o espaço urbano; |    |
| - Potencialidades e funções da reestruturação do espaço;               | 47 |

|                                                                               |    |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>(I) Casa D. Manuel II – Arq.º Ivo Poças Martins e Arq.ª Matilde Seabra</b> | 47 |
|-------------------------------------------------------------------------------|----|

|                                                                                                                        |    |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|
| <b>(II) Recuperação de dois prédios na Rua do Conde Ferreira, Porto – Arq.º Rodrigo Coelho e Arq.ª Joana Pinheiro;</b> | 49 |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|

## CAPÍTULO 4

|                           |    |
|---------------------------|----|
| <b>4 Conclusão geral;</b> | 51 |
|---------------------------|----|

|              |   |
|--------------|---|
| <b>NOTAS</b> | I |
|--------------|---|

|               |    |
|---------------|----|
| <b>ANEXOS</b> | II |
|---------------|----|

|                          |     |
|--------------------------|-----|
| <b>ÍNDICE DE IMAGENS</b> | III |
|--------------------------|-----|

|                     |    |
|---------------------|----|
| <b>BIBLIOGRAFIA</b> | IV |
|---------------------|----|

## **CAPÍTULO 1**

### **O objecto de estudo, os objectivos e metodologia operativa.**

#### **Objecto**

O Logradouro é uma parte essencial no reconhecimento da estrutura urbana da Cidade do Porto. O estudo elaborado nesta dissertação incide sobre as questões e problemáticas levantadas pela reabilitação destes espaços.

A escolha deste tema surgiu da vontade de aprofundar temas relacionadas com a reabilitação do património, cuja abordagem parte da análise do logradouro, analisando por afinidade o seu universo imediato, a várias escalas, e segundo diferentes perspectivas.

#### **Objectivo**

O título proposto enquadra-se num conjunto mais abrangente de dissertações que exploram várias possibilidades de reabilitação do património edificado corrente da cidade histórica portuense entre os séculos XVII e XIX.

A importância da presença do logradouro, isto é, da estrutura verde privada, na cidade tradicional, fruto do processo de loteamento do espaço urbano, tem vindo a ser desvalorizada pela alteração do uso dos edifícios (em grande parte considerados como devolutos), pelo abandono das suas funções domésticas iniciais e pela falta de regra e fiscalização da sua ocupação. Na generalidade dos casos, o interior dos quarteirões caracteriza-se como um somatório de construções precárias e espaços negligenciados, potenciando graves situações de risco no que concerne à salubridade, valia e segurança desse espaço em particular e do todo enquanto conjunto.

O objectivo da dissertação é a apresentação e análise crítica de situações de logradouro, já reabilitados ou em processo de reabilitação, sob uma óptica renovada de sustentabilidade a nível ambiental, energético, económico, funcional e social, confirmando os conceitos que estiveram na base da sua reabilitação ou questionando-os, propondo alternativas.

Considero pertinente voltar a pensar a cidade histórica, compacta, num ponto em que os principais planos estratégicos para a reabilitação do centro histórico foram já delineados, e em que as mudanças preconizadas começam a tomar forma. Por outro lado, o efeito polarizador que os planos operados a nível do espaço público e estruturas de mobilidade (a capacidade de estacionamento de veículos, a reestruturação dos pisos e espaços de lazer, a criação da



infra-estrutura do Metro, etc.), por ocasião do Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura, e anteriormente, a classificação pela UNESCO do Porto como Património Cultural da Humanidade, tiveram sobre esta parte da cidade, constituíram medidas de enorme importância para o despoletar da actividade de zonas deprimidas social, económica e ambientalmente, proporcionando a lenta mas crescente fixação de moradores e comércio no local.

### **Método**

A estratégia metodológica empreendida na presente dissertação consistiu, numa primeira fase, na recolha, categorização e análise de exemplos considerados pertinentes para a investigação. O corpo da tese desenvolve-se ao longo de quatro momentos: Introdução geral, a importância dos logradouros no caso Portuense, a apresentação de casos de estudo e, por fim, um capítulo dedicado à conclusão geral.

Na introdução geral, a abordagem ao tema fez-se através de uma reflexão sobre o que significa e o que se pode esperar das acções de reabilitação/requalificação do património edificado Portuense, e as suas repercussões no tecido urbano mais extenso (a nível ecológico, funcional, económico, social).

O desenvolvimento inicial da dissertação consistiu na pesquisa dos múltiplos contextos referentes aos espaços de Logradouro e à sua pertença aos sistemas urbanos do Porto.

Após uma selecção criteriosa, o terceiro passo consistiu numa observação profunda de cada um dos exemplos escolhidos, acompanhada da leitura e análise de referências bibliográficas de relevante interesse teórico e prático, com vista a tipificar as situações estudadas, para melhor poder reconhecer oportunidades de intervenção e a sua exequibilidade segundo as normas e leis aplicáveis, bem como à luz do que se consideram “boas práticas” urbanistas.

Foi também necessário operar criticamente sobre os exemplos apresentados, para que a dissertação adquirisse uma forte vertente científica, teórica e projectual, e não meramente compilatória.

Por fim, a conclusão geral remeteu-se não só ao tema específico dos logradouros, bem como ao tema mais abrangente da reabilitação/requalificação da malha urbana e edificado.



**Figuras 1 e 2:** Plano Voisin de Le Corbusier para Paris. O projecto assentava sobre um princípio de tábula rasa, apenas conservando alguns dos "ícones" históricos da Cidade.



**Figura 3:** Ortofotomapa da cidade de Paris.

## **Introdução**

A presença do logradouro na estrutura urbana da cidade tem vindo a sofrer modificações tanto na sua génese física e funcional, como no valor que lhe atribuímos enquanto sociedade.

No desenvolvimento desta dissertação pretendo demonstrar como os espaços de logradouro se constituíram e se mantiveram ao longo do tempo, desde as suas raízes rurais à especulação construtiva. O objectivo deste estudo é reunir informação que me permita elaborar uma análise crítica à presença e continuidade destes espaços na cidade contemporânea, avaliando as suas características e as suas potencialidades.

Uma das questões centrais que pretendo abordar é a necessidade de protecção do espaço de logradouro como elemento crucial para a definição do espaço urbano da Cidade do Porto. Em causa encontra-se a manutenção da identidade e autenticidade de toda a Cidade, face aos critérios de exploração imobiliária das crescentes operações, ditas de requalificação urbana, que por seguirem uma lógica de grande escala tendem a massificar e homogeneizar situações claramente dissonantes com as pré existências ou com a génese da formação do espaço.

A discussão em torno das questões levantadas pela prática de acções de reabilitação urbana sempre gerou melindrosos confrontos éticos, que incidiam principalmente na razoabilidade da salvaguarda do património edificado e seus vazios, face à rápida mudança dos valores e ideologias das sociedades. Já no século XX, anteriormente ao paradigma ecológico, o urbanismo disseminado pela Carta de Atenas previa a desintegração dos antigos núcleos históricos (tidos como a parte “doente” da Cidade) e a sua completa substituição por sistemas urbanos totalmente auto-suficientes. Por oposição a esta perspectiva extremista e divergente de uma lógica de continuidade, assistiu-se a um frenesim conservacionista, que exultava romanticamente a Cidade Histórica como símbolo de um retorno à condição digna de habitar. **(1)** O urbanismo que tem vindo a ser praticado no caso das reabilitações contemporâneas situa-se algures “entre” estas duas facções opostas, operando segundo filosofias mais brandas, mas desenvolvendo também outro tipo de problemáticas, que desenvolverei mais adiante.

O desenvolvimento prático da disciplina do urbanismo levou também a um questionamento teórico sobre este domínio. No discurso da

teoria «O Fenómeno do Lugar», Norberg-Schulz afirma que é necessário compreender a arquitectura através de uma análise fenomenológica **(2)** do lugar, num regresso à materialidade objectiva e palpável do mundo físico – portas janelas, madeira pedra, interior, exterior, etc. – como forma de *habitar*, evidenciando também que o sentido de pertença de um ser a um determinado local é composto por factores de ordem física e emocional, que em muito dependem da capacidade dos ambientes se manterem autênticos.

O espírito do lugar, ou o seu *genius loci* **(3)**, constitui a sua capacidade de reter, organizar e gerar formas de habitar. Segundo o autor, a ideia de *Lugar* só tem sentido enquanto nele houver capacidade de absorver a vida e as formas de estar da sociedade a que pertence, pois de outra maneira acaba por perder o seu sentido existencial e carácter, tornando-se obsoleto. «Place is evidently an integral part of existence.» **(4)** A estrutura do *lugar* tem de ser descrita em termos de *espaço*, *materialidade/construção*, *ambiente* e *carácter* (todos eles sempre relativizados pela presença do “ser”). Enquanto que os conceitos de “materialidade” e “espaço” compreendem a dimensão física/direccional da realidade, o “carácter” refere-se à “atmosfera”, que é uma das mais importantes propriedades reconhecíveis de um *lugar*. Norberg-Schulz considerava o “Lugar” um organismo dinâmico, mas com uma estabilidade própria, que se traduzia na sua capacidade de reter as principais acções do *habitar*, mantendo simultaneamente o seu carácter e identidade, físico e imaterial.

O estudo da evolução do casco histórico das Cidades demonstra de forma inequívoca o que Norberg Schulz pretendia evidenciar com a sua «Fenomenologia do Lugar». O Lugar é sempre composto por múltiplos fenómenos de ordem psicológica, todos eles indissociáveis da sua própria materialização e localização física. Outro dos fenómenos cruciais para a existência de uma ideia de Lugar é a sua estabilidade ou “*stabilitas*”, que se resume através de um conceito relativo de permanência, com o qual o “ser” se identifica formando nele a sua capacidade de orientação.

Contudo, as Cidades sempre se foram renovando e foi sobretudo através das suas operações de destruição e ruptura que se tornou possível a manutenção de “vida” no seu interior. Estas operações, apesar de trazerem consigo complexas mudanças nas formas de uso e identificação pelos seus habitantes, foram, ao longo do tempo, sendo acarinhadas e apropriadas pela história dos locais, tornando-se também elas, Património (conceito tanto físico como imaterial, metafísico). Por esta razão é importante conservar a Cidade,

reutilizando-a, metamorfoseando-a, partindo de uma perspectiva atenta às dinâmicas do habitar, que permita actividade nos parâmetros contemporâneos, bem como à constante capacidade de reinvenção da mesma. Como já reflectia Fernando Távora em 1982: «Ei-la, a palavra mágica cujo conteúdo se vai tornando obsessivo. Eis o património como matéria de educação, como tema de conferências, como fundamento de associações, como objecto de congressos, como preocupação que não conhece fronteiras.

Após um processo lento de transformação que continha em si próprio o consumo e a criação de valores – com a natural naturalidade de quem respira – somos hoje como que espectadores de um processo rápido de alteração, cujo ritmo ultrapassa a nossa capacidade de compreensão do que acontece e impede a nossa participação no que acontece.

Dir-se-ia que, perdido o pé, nos afundamos num mundo que desconhecemos porque não é nosso, porque é consumido por nós.

No mundo natural, no mundo visual, no mundo cultural, o homem vê desaparecerem os seus elementos de identificação, o seu território o seu sistema de relações.

E vê-os não apenas desaparecerem, o que já por si seria causa suficiente de instabilidade física e psíquica, mas, mais do que isso, não gera novos valores de transformação que tenham a ver consigo próprio, que resultem da sua natureza e que garantam a sua conservação como espécie. (...)» **(5)**

No entanto, esta preocupação não se tem revelado na generalidade das intervenções sobre a malha consolidada da Cidade. Certas operações de reabilitação extremamente focadas na manutenção da imagem do espaço comum (fachadas de rua, praças, avenidas cénicas, etc.) acabam por não dar a devida consideração à questão do planeamento do interior dos quarteirões. Neste contexto cénico e meramente formal, torna-se mais permissiva a reorganização do espaço “além fachada”, em operações de enorme reestruturação tipológica, que visam criar condições favoráveis à concentração de estratos da população mais abastados (um pretensu público “jovem e dinâmico”, inserido em “quadros superiores” da sociedade), criando inevitavelmente uma ruptura com o perfil dos actuais habitantes. Ora esta perda de identidade sociológica, este “arrancar de raízes”, pode ter efeitos extremamente perversos para o “espírito” de um Lugar, tanto pelo afastamento das pessoas que o tornavam autêntico como pela sua descaracterização, através da utilização de tipologias

desajustadas ao seu contexto. No entanto, fruto da reinvenção e mutação constante da cidade, esta atitude, ainda que à primeira vista possa parecer vazia e de fraco conteúdo essencial, desperta o constante desafio da construção/desenvolvimento/mutação da cidade, porque pode igualmente provar que a herança do espaço resulta apenas de um envelhecimento natural provido e constatado pela mudança, ela própria, da sociedade. Isto remete-nos para a questão da autenticidade, sustentabilidade e pertinência da identidade do local, seu edificado e sua génese. A importância da manutenção de um molde ou a sua ruptura. A atitude que muda e qualifica o espaço ou o espaço que muda e qualifica a atitude. É neste dilema, nesta aparente indefinição de modelos que a cidade é posta à prova, e é disso que ela resulta.

A questão da Autenticidade é extensamente debatida na obra de Françoise Choay, a «Alegoria do Património». A autora reflecte sobre os processos de reabilitação das cidades e cruza temporalmente referências que se estendem desde a "monumentalização" do Património a que se assistia já na Antiguidade Clássica, até ao Urbanismo de Salvaguarda praticado nos nossos dias. Uma das principais preocupações expressas na teoria é a transformação da entidade construída patrimonial em "símbolo" ou "signo" (para o qual tanto contribuiu o processo fotográfico), passível de ser comercializado, apontando-a como uma das grandes problemáticas para a conservação da Autenticidade do Lugar.

Na actual era das extensas redes de comunicação, assistem-se não raras vezes a fenómenos cada vez mais marcantes do que a autora se refere como "engenharia cultural", que consiste na conversão iconográfica de património em produto comercial, com uma imagem facilmente reconhecível, e com extensas ramificações na produção de uma falsa cultura de "take-away" (por exemplo, a actividade relacionada com a animação cultural e a indústria do merchandizing, com os clássicos "souvenirs"). Todos estes óbvios apelos ao consumismo e à manipulação da atenção do observador transformam ou até anulam a percepção da realidade do espaço físico, pela substituição por uma "imagem" estereotipada do mesmo. A autora alerta ainda para o perigo da interpretação do conceito de "valorização" do património edificado, pela ambiguidade desta expressão, tantas vezes utilizada: «(...) é o antagonismo entre dois sistemas de valores e dois estilos de conservação. Uma tendência, que se coloca sob o signo do respeito, dá continuidade, utilizando-se dos



**Figuras 4 e 5:** A renovação da Cidade e a justaposição de novos elementos: Em cima, uma imagem de 1909, que representa o Porto, ainda bastante ruralizado, já com a estrutura do Palácio das Cardosas e da Rua dos Clérigos perfeitamente reconhecível.

Em baixo, a figura representa o Porto dos finais do século XX (1982), a partir do mesmo ângulo. A fachada do Palácio das Cardosas tinha sido alterada pela introdução ao nível da rua do Banco Pinto e Sottomayor.

**Figura 6:** O caso paradigmático da Farmácia Vitália, de Manuel Marques: a justaposição de duas épocas distintas, no mesmo edifício (Palácio das Cardosas).

novos recursos proporcionados pela ciência e pela técnica, à obra dos grandes inovadores dos séculos passados (...). A outra tendência, colocada sob o signo da rentabilidade e de um vão prestígio, agora dominantes, desenvolve frequentemente, com o apoio dos estados e das associações públicas, políticas condenadas já no século XIX (...)). Outra particularidade relevante da teoria de Choay é a constatação de que «(...) ao longo dos tempos, os estilos também coexistiram, justapostos e articulados, numa mesma cidade ou num mesmo edifício (...). Arquitecturas e espaços não devem ser fixados por uma ideia de conservação intransigente, mas sim manter a sua dinâmica (...)). **(6)** Ora esta perspectiva, apesar de ser clara e objectiva, é rejeitada pela maioria das operações de reabilitação mais extensas, que promovem a valorização de atitudes de “pastiche” e “fachadismo”, por oposição à conjugação da cidade histórica com construção de linguagens adaptadas à realidade contemporânea, construídas de raiz.

Actualmente, os planos em marcha para a “recuperação” do centro histórico do Porto denotam um claro abandono das especificidades locais em detrimento de uma abordagem culturalmente mais universal, socialmente mais reconhecida, de formas de habitar. Tem-se assistido à substituição do lote tradicional pela agregação em grandes unidades de “quarteirão”, funcionando estas como um todo – lógica importada das tipologias de organização pós-modernas, da cidade contemporânea – que esventra a matriz de organização da cidade consolidada. O grande perigo que a cidade do Porto corre com a proliferação destas operações *fachadistas* de reabilitação é a irreversível destruição do seu património corrente, pela perda da memória colectiva da tipologia original, da identidade, da matriz que organiza o lugar e a sua autenticidade.

No caso nacional existem no entanto experiências bem sucedidas a nível de reabilitação urbana, sendo um caso paradigmático a operação de reabilitação levada a cabo pelo Gabinete Técnico Local (GTL) de Guimarães. **(7)**

O plano de reabilitação de Guimarães teve início em meados da década de 80 do século passado. Actualmente o património da cidade encontra-se exemplarmente salvaguardado, devido às boas intenções e práticas do seu plano de recuperação. As medidas de acção seguiam uma lógica de “intervenção mínima”, em que as operações realizadas eram de baixo custo, além de permitir que a população se mantivesse no local durante o decorrer da obra (evitando assim gastos de realojamento temporário, bem como



problemas sociológicos). Foi muito importante este tipo de gestão de processo, para que depois das obras, a actualização das rendas não aumentasse significativamente e consequentemente expulsasse a população local. Evitou-se deste modo um fenómeno de “gentrificação”, que se explica pela apropriação de lugares mais empobrecidas por parte de classes mais abastadas, que transformam de forma irreversível as condições das localidades, contribuindo para criar desequilíbrios sociais muito evidentes. **(8)**

No contexto internacional, o exemplo de França é também extremamente mediático, apesar de já se ter passado bastante tempo sobre a sua aplicação. A Lei de Malraux, de 1962, permitiu a circunscrição de sectores de cidade tutelados como “Monumento Nacional”, salvaguardando de forma radical todos os aspectos da sua recuperação ao estado original. Esta Lei implicava a criação de planos muito específicos para cada sector, com enorme investimento do estado na sua conservação. Esta estratégia permitiu reabilitar várias cidades, ou apenas partes das mesmas, com grande sucesso, mas à custa de um também negativo fenómeno de *gentrificação* **(9)**.

Deste modo, devemos também temer uma excessiva cristalização dos Centros Históricos, no sentido em que a Cidade deve, sempre que possível, adaptar-se a novas capacidades e à evolução das condições condignas de habitabilidade das populações, sem no entanto devassar a sua alma construtiva e a sua estrutura primordial – nos casos em que se pretende a sua protecção. «Demasiada memória pode conduzir ao abuso da memória, pouca memória pode conduzir ao abuso do esquecimento, ao apagamento da história.» **(10)**

O Porto tem uma escala essencialmente doméstica, e o seu valor patrimonial não está apenas patente nos grandes monumentos de carácter excepcional. O conjunto edificado de cariz mais popular e banal – a arquitectura “menor”, funcionando como um todo é sem dúvida a génese patrimonial e urbanística que suporta e caracteriza a urbe. A importância deste conjunto é hoje uma realidade perfeitamente assumida e classificada.

Mas a história da edificação da Cidade foi feita pela sucessiva justaposição de estruturas, que embora se tenham conservado no tempo não podem ser justificativas de um impedimento à construção de “contemporaneidade”.

Como se pode perceber, a salvaguarda de património opera sobre domínios muito sensíveis, perspectivas diferentes, por vezes discutíveis,

e nem sempre os processos em que actuam estas transformações obtêm os resultados pretendidos.

A questão está portanto, na manutenção de um equilíbrio entre uma força renovadora e uma força conservacionista, na consciencialização e protecção das características físicas, sem cair no vazio da eliminação do carácter sociológico do local.

Impõe-se à sociedade fazer uma escolha, pois a verdade é que viver no Centro da Cidade Histórica não é igual a viver num quarteirão contemporâneo da Cidade consolidada e é radicalmente diferente das formas de habitar nas recentes zonas de expansão mais periféricas das cidades. Não há maneira de fazer coincidir num mesmo espaço físico formas de habitar tão díspares e tão dependentes de sistemas divergentes como estes, sem que a Cidade mergulhe numa autêntica crise de valores.

## CAPÍTULO 2

### O logradouro no edificado corrente Portuense;

#### 2.1 Contexto histórico:

##### **(I) A origem tipológica do edificado corrente do séc. XVII-XIX no Porto: As primeiras expansões extra muralhas: desde o século XV até à actualidade;**

«(...) A clara distinção entre modelo e tipo é-nos fundamental para todo o desenvolvimento futuro do nosso trabalho. Tipo, em arquitectura, é a estrutura conceptual, a matriz de organização espacial que está presente, mesmo com distintas soluções formais, num determinado conjunto de obras que se seleccionaram com um objectivo específico. Modelo é um objecto acabado, uma obra que se pode repetir.

Tipologia é o estudo, processo que permite identificar, descrever e relacionar artefactos, objectos, obras agrupáveis segundo determinado tipo. (...)» **(11)**

Para se dar início a uma investigação sobre o que se designa por “casa do Porto dos sécs. XVII – XIX”, há que referir certos parâmetros-tipo a que essas construções obedecem, para que, por analogia, seja possível criar dela uma *Ideia* e, conseqüentemente, uma resposta generalizadamente adaptável à mesma.

No período de tempo compreendido entre os sécs. XVII e XIX, a Cidade do Porto conheceu várias mudanças e expansões, o que se reflectiu na natural evolução da tipologia das construções e dos tipos de loteamentos observados. Segundo Francisco Barata Fernandes, «(...)no que se refere à habitação urbana corrente da Cidade do Porto, (...) considerámos três grandes fases de desenvolvimento e expansão: a cidade mercantilista, a cidade iluminista e a cidade liberal.» **(12)** Ora a primeira podemos localizá-la cronologicamente entre os séculos XIV e XVII; a segunda surge com a reestruturação dos principais acessos para o exterior da muralha Fernandina no século XVIII; e a terceira fase surge já em inícios do século XIX, repercutindo a sua influência até à data das principais expansões pós industriais.

Para a definição do “tipo” em questão, a casa da fase mercantilista, desfasada temporalmente do âmbito do estudo, é considerada a génese matricial da *Casa do Porto*, cuja evolução gerou as tipologias analisadas na presente dissertação. A habitação burguesa corrente da Cidade do Porto no período de tempo decorrido entre os sécs. XVII



e XIX passou por duas principais fases de expansão global e territorial: uma, na segunda metade do século XVIII, em que se deu a estruturação da expansão urbana para fora de muralhas e reestruturação dos acessos ao principal núcleo mercantil da cidade existente (Ribeira e Barredo); a segunda fase consistiu numa reestruturação do zonamento funcional da habitação burguesa (a habitação passa a ser monofuncional cortando com o modelo medieval, resultando da influência das comunidades britânicas instaladas), e na expansão para a zona ocidental e marginal do Porto. Apesar do período relativamente extenso de tempo que separa estas três grandes fases e estes três tipos de habitação burguesa, é manifesta a grande continuidade de elementos construtivos e sistemas de construção (portas janelas, sacadas, varandas, pedra, madeira, etc.), sendo que as pequenas variações de métrica e de composição é que traduzem as principais diferenças entre elas.

«Fora de muralhas, mas na sua proximidade, e nas áreas de expansão Almadina, aumenta a grandeza do lote, altera-se a relação do edifício com o logradouro (alguns destes logradouros, realmente profundos, mantêm área ajardinada e horta): são as casas do Porto iluminista (Rua do Almada, Cedofeita, Santa Catarina, etc.)». **(13)**

A estrutura urbana marcada pela presença do logradouro surge deste modo, a partir do século XVII, por imposição das políticas de reestruturação enunciadas por João de Almada e, mais tarde, pelo seu filho Francisco, que se baseavam em conceitos de salubridade e higienização da construção e do traçado viário/urbano.

O método edificante adoptado baseava-se ainda no modelo medieval, mas os processos e materiais construtivos conheceram, nesta altura, uma grande sistematização, o que se revelou na aplicação dos elementos de cantaria, bem como na métrica regular das fachadas de rua. A distância entre paredes de meação acabou por também se manter relativamente constante, podendo variar entre os três e os seis metros, cuja distância média se situava nos 5.5 metros ou 25 palmos, facto atribuído à capacidade de suporte de uma viga em madeira na altura, – de onde surge, etimologicamente, a designação de “quarteirão”.

As fachadas públicas mantiveram-se relativamente coerentes com a tipologia em que se baseavam, mas o surgimento da segunda fachada, voltada para o logradouro, trouxe uma simplificação e depuramento da linguagem estrutural para os alçados tardozes.



**Figura 9:** Planta Topográfica da Cidade do Porto, por Telles Ferreira, 1892, onde já se podem distinguir as principais zonas de expansão fora do núcleo Medieval e os seus logradouros.



**Figura 10:** Planta do Porto de José Mendonça, de 1903, já com representação da actual área urbana do Porto.

A organização em quarteirão, que possibilitava a existência de espaço de logradouro, surgiu, à semelhança do que até então se fazia na Cidade Medieval, através de um processo de justaposição contínuo de parcelas. A grande transformação operada residia, portanto, na construção da malha urbana que hoje consideramos Cidade histórica, com retenção de bolsas de solo livre no interior dos quarteirões.

«Ainda na área de expansão Almadina e nas posteriores extensões desta, que a partir da segunda metade do século XIX se promoveram, surge um novo tipo de edifício de habitação burguesa, que denominaremos de casa do Porto liberal (...)» **(14)**

Nesta tipologia estritamente habitacional, as principais modificações verificaram-se na relação dos elementos formais ao nível da colocação dos pisos e à composição das fachadas, que se deu pela abolição da "oficina medieval" presente no piso térreo dos modelos anteriores.

A alta burguesia adoptou esta nova forma de habitar, separada da componente profissional, abandonando as casas que ocupavam em lotes mais antigos e passando a residir nestas novas e prestigiadas zonas de expansão. As antigas casas da zona de expansão iluminista e Almadina passam então a ser usufruídas por estratos sociais menos endinheirados, e em muitos casos a ser partilhadas por várias famílias, que se dividiam por pisos (as mais abastadas no primeiro andar, e as restantes nos seguintes).

A presença do logradouro nas casas da expansão liberal, reafirma-se nesta fase, reiterando a sua capacidade de apoio à vida doméstica, e em muitos casos, na produção de um espaço social de estar – o jardim, que se desenvolvia mais proximamente da fachada tardoz, relegando os anexos e funções complementares domésticas para o fundo do lote. O logradouro adquire assim nesta fase uma função cénica e lúdica, que transportava o papel social privativo para o espaço exterior.

O espaço urbano do Porto sofreu ainda modificações extensivas a partir do século XIX e ao longo de todo o século XX. A expansão da Cidade foi feita de forma muito acelerada, unificando a malha do centro com os antigos núcleos rurais a Oeste, e com a expansão para as novas zonas urbanizadas da Boavista, Antas, Paranhos, Aldoar, etc. Concretamente, no Núcleo Histórico da Cidade, com o crescente abandono que se fez sentir na segunda metade do século XX, resultante de uma forte tendência de terciarização deste espaço,

quer pela procura de grande parte da população de melhores condições de habitabilidade nas periferias recentes, (em parte pela impossibilidade de actualização das rendas, que não permitia aos proprietários obterem retorno com o património arrendado, não tendo consequentemente meios para proceder à conservação dos mesmos) o edificado foi envelhecendo de forma rápida, em muitos casos, até à ruína.

As primeiras acções intensivas de Reabilitação sobre o património mais extenso do Porto surgem no "pós" 25 de Abril com as operações do SAAL, ou com a formação do (CRUARB) Comissariado para a Renovação Urbana da área da Ribeira- Barredo, em 1974. Em 1996 o Porto recebeu a classificação da UNESCO como Património Cultural da Humanidade, o que potenciou o seu duplo crescimento como "atração turística" e todo o desenvolvimento de uma indústria vocacionada para este fim (hotelaria, restaurantes, animação cultural, etc.), bem como do renovado interesse e procura dos portuenses pela readaptação da "Baixa". Mais tarde, por ocasião do Porto 2001 – Capital Europeia da Cultura, foram elaborados vários projectos de requalificação no domínio público, nomeadamente a nível das estruturas de mobilidade, com a introdução do Metro, da reestruturação viária e pedonal da cidade e da requalificação de praças e jardins. Estas acções vieram potenciar o crescente interesse imobiliário sobre esta zona, que passou a ser conotada como a "área cultural emergente", e pôs em marcha os actuais projectos de reabilitação anunciados.



## **(II) A matriz da divisão dos lotes na Cidade do Porto e a presença do logradouro: Da horta a terreno edificável;**

Como já foi desenvolvido, a introdução do logradouro na tipologia das Casas do Porto dos séculos XVII a XIX passou a ser comum a partir das primeiras expansões para fora do núcleo medieval muralhado, em meados do século XVIII. Antes de tudo, importa ter presente que, ainda na primeira metade desse século, a cidade era circundada pela chamada muralha Fernandina, com as respectivas torres, e entradas, que a cingiam, num perímetro de cerca de três quilómetros. São poucos os exemplos localizados no interior da muralha que apresentavam espaço privado exterior, estando estes relacionados principalmente com questões topográficas de implantação dos lotes ou pertença ao clero.

O lote de matriz medieval presente no interior do núcleo circunscrito caracterizava-se, então, pelo preenchimento total do seu espaço de implantação, com construção. Tal facto é facilmente explicado pela proximidade, à época, de um anel de estrutura “verde” agrícola, que envolvia a muralha da cidade medieval, não existindo necessidade de criar hortas ou espaços agrícolas no interior amuralhado. Todo o espaço disponível era ocupado por construção ou circulação, com a excepção de alguns adros de feira e cercas monásticas, como a da Sé, S. Francisco, ou Santo Elói (entre muitos outros).

A partir do momento em que se verificou o seu uso generalizado, o logradouro mantinha ainda as suas características rurais, passando gradualmente a ser considerado como um prolongamento do espaço doméstico para o exterior. Não são raras as descrições do uso dos logradouros como local de preparação e armazenamento de comida, de utilização agrícola para produção própria, e local de compostagem orgânica dos detritos produzidos.

A presença deste espaço tão versátil marcou, a partir do momento em que o seu uso se difundiu, um novo entendimento da organização espacial da casa. Ao possuir uma fachada tardoz, a profundidade da construção dos lotes quase que duplicou, e a relação entre domínio público e privado da habitação, que anteriormente se fazia na distinção entre pisos, em altura, passou a ser entendida principalmente numa lógica de relação entre a fachada pública e as traseiras domésticas/privadas, voltadas para o logradouro.

A natureza destes espaços exteriores, fisicamente limitados, manteve-se relativamente inalterada até à segunda metade do século XIX,



**Figura 11 e 12:** Perspectivas das Ilhas do Quarteirão de S. Vitor, no Porto. Este é um claro exemplo deste tipo de construções, que ocupam o logradouro em toda a sua extensão, fruto do processo de densificação do Porto, a partir do século XX.



**Figura 13:** Registo fotográfico do miolo construído no interior do logradouro do Quarteirão das Cardosas. (fonte SRU)

quando a Industrialização e o crescimento demográfico vieram transformar as lógicas de uso destes espaços.

A formação dos logradouros obedecia à tendência de subdivisão do lote, pelo prolongamento do seu limite em direcção ao interior, até encontrar as costas do lote oposto. Tal esquema de formação permitia diversas configurações e métricas de logradouro, estando estas mais dependentes da topografia e dos limites de propriedade, relacionados com os antigos campos de cultivo, do que da satisfação de alguma regra clássica de composição. Deste modo, é possível encontrar logradouros com extensões muito variáveis, mas cuja largura é normalmente a correspondente à largura da fachada da edificação (e portanto, normalizada).

A abertura de novos eixos e a proliferação de novas zonas urbanizadas, cuja matriz de organização, apesar de ser baseada na tradicional, sofreu uma caracterização residencial monofuncional – Cidade liberal – afasta a burguesia endinheirada do Centro da Cidade e das zonas de expansão inicial, permitindo um fenómeno de apropriação de uso por parte de uma burguesia menos abastada e favorecida. Acompanhando a Revolução Industrial, o Êxodo Rural veio tornar o Porto num local sobrepopulado, com problemas de alojamento. Aproveitando esta oportunidade, alguma burguesia começa a edificar o espaço de logradouro numa lógica de exploração fundiária desenfreada, alojando população pobre e deslocada em situações de enorme insegurança e insalubridade, dando origem ao fenómeno das “ilhas”. **(15)** Estas profundas alterações efectuadas um pouco por todo o território da cidade, provocaram enormes problemas sociais que ainda hoje se encontram por resolver. No núcleo histórico inicial, não havendo espaço de logradouro, esta construção de densificação fez-se essencialmente em altura, dotando grande parte dos edifícios de pisos extra, com aproveitamento do desvão da cobertura e, por vezes, das mansardas. A tipologia de habitação unifamiliar deu lugar aos primórdios dos prédios de rendimento – alojamento por pisos, em propriedade horizontal.

O logradouro era o verdadeiro “palco doméstico”, o lugar onde as operações privadas estavam devidamente resguardadas dos olhares públicos, o que mais tarde se veio a traduzir em muitos casos de abuso e desleixo destas áreas.

Outra das grandes alterações que os logradouros vieram a suportar, ocorreu já em pleno século XX, com a introdução obrigatória de

instalações sanitárias e infra-estruturas de electricidade e água. A estrutura original do edificado não estava preparada para receber instalações deste género e, portanto, é ainda hoje habitual encontrar adossadas às paredes das fachadas tardozes as casas de banho, cujo acesso se fazia normalmente através de varandins exteriores.

Da mesma forma, com a terciarização e abandono demográfico que se observou no mesmo século, na nomeada zona, o logradouro passou a oferecer uma nova oportunidade de expansão, pela sua ocupação total ou parcial por anexos, ao nível do rés do chão e por vezes também do 1º piso. É ainda hoje comum encontrar lojas que se prolongam desta maneira, beneficiando de um acréscimo de área que, na maior parte das situações, são a razão da sua permanência actual nesses edifícios.



**Figura 14:** Extracto do Ortofotomapa da Cidade do Porto, com a representação do seu núcleo histórico e a composição da malha urbana na sua proximidade. É facilmente observável o alargamento dos logradouros situados fora do limite da muralha Fernandina

## **2.2 A importância do logradouro na estrutura/malha urbana da cidade do Porto:**

### **(I) A definição espacial da cidade \_ a organização da malha / o público e o privado;**

Ao observar a cidade de um ponto de vista meramente planimétrico, poderíamos cair na tentação de afirmar que os logradouros são espaços opostos à matéria edificada – “negativos” por oposição à presença “positiva” das construções, e que neste esquema redutor de cheios e vazios, os logradouros apareceriam como os espaços livres a par dos espaços de circulação e dos palcos cívicos, o que a meu ver é uma concepção extremamente redutora, e que induz em erro de interpretação, pois a questão da interioridade do logradouro é de importância vinculativa na sua definição.

Os logradouros são limitados no espaço, seja pela construção envolvente, pela divisão de lotes com muros ou mesmo pela noção adquirida de interioridade, mesmo quando estes são atravessados por vias de serviço. São espaços “íntimos”, relacionados com as formas do “habitar”, por oposição à rua ou à praça públicos (espaços cívicos).

A condição de interioridade dos logradouros, escondidos da percepção alheia, apresenta um conjunto paradoxal de vantagens e problemáticas para a sua requalificação espacial. Por um lado, existe a vantagem da privacidade e da condição interior destes espaços, o que poderá potenciar o seu uso como espaço de operações domésticas complementares e como espaço de lazer e de “estar”; o lado negativo desta mesma privacidade encontra-se no excessivo encerramento destes espaços, por vezes muito negligenciados, pela má ou inexistente relação visual com as parcelas confrontantes, pela sua exiguidade, pela falta de exposição solar e deficiente ventilação, e pelos sucessivos abusos construtivos e perversão dos seus usos.

A solução projectual que tem vindo a ser genericamente aplicada nos casos-piloto das chamadas “unidades operativas preferenciais – quarteirão”, promovidas pela PortoVivo SRU, é a abolição das fronteiras dos logradouros, e o seu aproveitamento como espaço único, de uso comum, acessível a todas as parcelas habitacionais do edificado envolvente. **(16)** Admitindo que esta estratégia é capaz de resolver alguns dos problemas associados aos logradouros (descuido, insalubridade, desqualificação, etc.), é importante reflectir sobre a generalização desta acção sobre o tecido mais abrangente da Cidade Histórica: se na prática, a maioria dos quarteirões mais significativos forem projectados desta forma, o Porto perderá uma



importante parte do testemunho patrimonial da sua matriz de organização. A verdadeira questão encontra-se na reflexão dada ao processo de salvaguarda em contraponto com o processo de reabilitação do edificado, sem que se considere o logradouro individual como unidade desprezível.

Outro dos problemas relacionados com a questão da perda de identidade da tipologia de organização da cidade é o conceito de “super” logradouro público, que implica o desmantelamento da organização interior dos quarteirões, demolindo as divisões entre parcelas. A curto prazo algo que parece tão inócuo como uma simples reestruturação urbana pode ter efeitos nefastos sobre a imagem e a própria identidade da cidade, ao introduzir lógicas de percepção espacial radicalmente diferentes das que existiam previamente. Ao inverter a coerência entre público/privado e exterior/interior estão a ser criadas condições para uma deficiente apropriação dos espaços. A construção passa a ser percepcionada como um todo, ao contrário daquilo que está na sua origem, que é o somatório de parcelas justapostas, e ao devassar a interioridade do logradouro, tornando-o acessível a partir do espaço público, assiste-se a uma transformação forçada dos tardozeiros numa outra face pública. O perigo de algumas das operações que a SRU utiliza como estandarte é a sua banalização e a criação de condições para que esses modelos se repitam indefinidamente por toda a cidade, descaracterizando e esvaziando a alma construtiva do património do Porto.

## **(II) A importância do logradouro como componente essencial da estrutura “verde” do Porto – o verde “não percebido”;**

A cobertura vegetal no contexto urbano é muitas vezes vista como uma forma de apenas “embelezar” o traçado de avenidas e parques públicos, mas as suas potencialidades e reais valias para o desempenho energético e ambiental da Cidade são úteis num espectro muito mais alargado. A partir desta reflexão importa distinguir duas tipologias de “verde” no contexto urbano. Por um lado, há o “verde” reconhecível e público, que se encontra em jardins, arruamentos e nos parques das Cidades. Para este tipo de equipamento são viabilizados diversos esforços e fundos, pois constituem a porção mais evidente e reconhecível do esforço dos promotores sobre este tema, traduzindo-se numa pretensão necessária mas insuficiente em relação a toda a estrutura ecológica. A parcela



**Figura 15:** Planta do Porto e Arredores, Lithographia do Instituto de Ciências, Lisboa, 18 - -.



**Figura 16:** Planta Redonda da Cidade do Porto, de George Balck, 1813, Londres.  
A estrutura verde que envolvia a cidade ainda é claramente reconhecível.



**Figura 17:** Uma vista da Cidade do Porto, por John Bowles (sem data), em que se consegue reconhecer o limite da Muralha Fernandina, e para fora dela (à esquerda) o "anel" verde que envolvia a Cidade.



de maior importância encontra-se subdividida por inúmeros espaços de logradouro, "escondida" da percepção pública.

Antes de mais, importa perceber como é que se fez a evolução do desenvolvimento da cidade em relação à sua estrutura ambiental.

No antigo núcleo Medieval, em meados do século XV, o Porto era abraçado por um "anel" de terras agrícolas e florestais, que suportavam genericamente as necessidades da Cidade, devido à sua proximidade. Não era necessário, portanto, dedicar um espaço intra muralhas a estas actividades, apesar de em alguns terrenos posteriormente absorvidos pela construção haver registo de pequenas hortas privadas, bem como no interior das cercas dos mosteiros e conventos. Nesta altura o Porto era definido como um conjunto denso, construído por justaposição, aproveitando o espaço interior para edificação. Os lotes eram organizados "costas com costas", com recurso a pequenos saguões de ventilação, e alguns deles, com frente para duas ruas, sem logradouro.

As primeiras expansões extra muralha que se registaram a partir do século XVII sobre estes mesmos terrenos acabaram por englobar esta função agrícola, na criação de logradouros de uso individual. Estes espaços eram directamente relacionados com a continuidade do lote, em profundidade, com proporções às vezes muito esguias, até encontrarem o limite do logradouro do lote oposto. Surgiu assim uma nova forma de organização da cidade, o quarteirão, edificado à face da rua, com logradouro. Esta matriz manteve-se quase inalterada até aos dias de hoje – apesar da introdução das novas concepções modernistas, que vieram alterar profundamente o urbanismo contemporâneo – e continua a ser uma forma extremamente válida de organização da malha urbana.

A rápida expansão do tecido urbano a que se assistiu desde finais do século XVIII até ao processo de Industrialização – século XIX, veio alterar radicalmente a estrutura de espaço livre em torno do núcleo inicial. Todo o antigo "anel" agrícola foi ocupado por construção, recorrendo a uma lógica matricial de quarteirão. O "verde agrícola" foi sendo substituído gradualmente por construção, estradas e logradouros, sendo que os seus interiores, que até aí eram usados como pequenas hortas ou jardins privados, deram espaço a outro tipo de ocupação, relacionado não só com a densificação demográfica (construção de "ilhas"), como com a alteração de usos (a terciarização da baixa no início do século XX). A utilização dos logradouros como espaços construídos traz, porém, grandes

problemas ambientais. A impermeabilização dos solos, a descaracterização e abandono do edificado e o laxismo perante o espaço do logradouro, vieram tornar-se mais um factor de agressão à estrutura ambiental/ecológica. Num espaço denso e compacto como se afigura o Centro Histórico do Porto, torna-se urgente recuperar a estrutura verde/ecológica, e a única maneira de o fazer é através da elaboração cuidada de planos de salvaguarda dos espaços verdes no interior dos quarteirões, bem como da encosta junto ao Rio Douro, pois estes são os únicos "vazios" que ainda possuem alguma expressão na mancha desenhada da Cidade.

A actual densidade urbana do Porto e o consequente decréscimo das suas áreas "verdes" acabam por ter sérias repercussões a vários níveis. A falta de cobertura vegetal nas cidades potencia um fenómeno descrito como "ilhas de calor" **(17)**, em que a inércia térmica de uma cidade é muito maior do que nas redondezas, tendo como consequência natural um abrandamento das brisas de convecção/renovação do ar e um agravamento da produção de gases de estufa. Este problema é causado pela energia libertada pela "actividade" (combustão/produção de detritos) na Cidade, aliado à excessiva impermeabilização do solo que, à falta de elementos verdes, não tem como se renovar de forma natural. A escassez de sistemas simbióticos entre o construído e os elementos naturais estão na base de muitos dos malefícios ainda hoje observados a nível respiratório e do decréscimo generalizado das condições de saúde dos habitantes das Cidades.

Outro dos problemas que se agrava devido à falta de arvoredo na cidade é a questão do ruído, que por carência de elementos "absorventes", se repercute com mais facilidade, piorando desta forma a qualidade ambiental nestes núcleos.

Ao ser utilizada no espaço de logradouro, a vegetação contribui não só para um gasto energético menor, como para questões relacionadas com o conforto visual e sonoro das habitações.

A salvaguarda do "verde não percebido", aquele que se encontra encerrado no interior dos logradouros dos quarteirões é, portanto, de extrema importância, e seria positivo que as medidas de reabilitação da Cidade ponderassem de forma mais séria a sua presença e recuperação segundo uma ética ecológica e ambiental devidamente fundamentada.

**(III) A sustentabilidade do edificado (ecológica, económica e social) e o potencial aproveitamento dos logradouros como espaços complementares das formas de habitar;**

A importância da aposta no processo de reabilitação dos antigos centros urbanos coincide actualmente com o drástico abrandamento da construção em massa na periferia. Tal efeito deve-se não só à consciencialização da cidade compacta multifuncional como modelo urbano preferencial, face às expansões monofuncionais, como à falência das expectativas especulativas da apetência da generalidade da população por aquilo que é nova edificação.

A noção de Sustentabilidade Urbana implica a capacidade das Cidades assegurarem melhorias nos modos de vida das populações de uma forma responsável, sem comprometer a capacidade de resolução das necessidades das gerações vindouras. **(18)**

A reabilitação do edificado surge então como uma alternativa viável e sustentável ao alargamento indefinido da malha urbana, com capacidade renovada de fomentar a regeneração demográfica e densidade habitacional destes núcleos. A comparação destas acções a um processo de "reciclagem urbana" acaba por fazer sentido, na medida em que, desde que sejam aproveitados os seus componentes mais significativos, é possível "valorizar" de forma positiva e ambientalmente responsável o parque edificado. A consciencialização do desperdício que o habitat urbano gera acaba por fazer crescer a importância do paradigma ecológico e energético, que fundamenta as bases das principais preocupações urbanistas na actualidade.

A recuperação do edificado pré existente, apesar de em alguns casos poder apresentar custos em obra mais elevados, acaba por ser economicamente viável a longo prazo, aproveitando os materiais e componentes estruturais possíveis, cuja longevidade já deu provas de resistência ao longo do tempo, contribuindo para uma optimização de recursos que se traduz num decréscimo do impacto ambiental da construção.

A sustentabilidade de qualquer sistema urbano depende também da criação de condições socioeconómicas produtivas, que se estabelecem pela relação de interdependência entre habitação, comércio e serviços – um sistema multifuncional. A aposta nas soluções de reabilitação no caso específico do Porto apresenta porém, uma capacidade estrutural reduzida para a absorção de "equipamentos de proximidade" de grande escala, tão necessários ao bom funcionamento da Cidade, razão pela qual penso que esta ausência

deve ser institucionalmente compensada através de soluções de mobilidade suportadas pelo promotor do processo de reabilitação.

O papel activo do logradouro nesta Cidade multi-referencial poderá até ser engrandecido nos casos em que a sua utilização se torne visitável, como apoio à prática comercial ou profissional, desde que resguardada a devida distância do espaço público exterior.

**(IV) O logradouro e as infra-estruturas: tecnologias renováveis, estacionamento, acessibilidades, e restantes necessidades domésticas e de lazer do nosso quotidiano;**

Uma das grandes oportunidades ainda relativamente inexploradas no caso da reabilitação urbana do Centro Histórico é o aproveitamento do logradouro como espaço de “produção” e complemento funcional do edificado. Na actual lógica de reabilitação do conjunto edificado, a possibilidade de instalação de tecnologias acumuladoras de energia e de reaproveitamento de recursos naturais acaba por aí encontrar um enquadramento ideal. Neste contexto, a instalação de um depósito para recolha e distribuição de águas pluviais para uso doméstico não potável, (muito interessante no caso da Cidade do Porto, pela elevada taxa de precipitação observada ao longo de todo o ano), seria uma solução de grande impacto para a redução dos gastos ambientais e económicos das habitações. A localização deste tipo de instalações no espaço dos logradouros permite a descentralização das grandes infra-estruturas para o exterior, contribuindo para a integridade estrutural da edificação.

O logradouro pode também estar ao serviço das habitações pela introdução de equipamentos integrados na sua função paisagística e ecológica. Estas valências podem ir desde estacionamento, à instalação de equipamentos comuns de lazer e desporto, e à distribuição pontual de acessos verticais mecanizados (que resolveriam a questão das acessibilidades às habitações), a par da multiplicação de parcelas arborizadas, que em tanto contribuem para a sustentabilidade e eficiência energética dos edifícios. A problemática reside no facto de o interior dos quarteirões estar subdividido em várias parcelas/lotas de logradouro, e para a instalação deste tipo de equipamentos é preferível uma lógica de conjunto em relação à totalidade do quarteirão ou de uma parcela significativa, pela necessidade de espaço e pela divisão de responsabilidades e benefícios. Uma solução para este tipo de problemática seria a utilização colectiva dos logradouros através de uma demarcação clara mas transponível dos seus limites. Os altos muros de propriedade

poderiam ser substituídos por estruturas contínuas que servissem o duplo propósito de demarcação e mobiliário urbano (como bancos contínuos ou muretes mais baixos, ou mesmo apenas a diferenciação de demarcação material do solo).

Mas a questão da propriedade privada é a barreira mais insuperável de todo este problema. A verdade é que a questão do direito ao usufruto da propriedade é um valor de extrema importância sociológica, e é possível que, ao desafectar os logradouros para utilização em conjunto, se percam as dinâmicas de utilização e identificação com o próprio espaço, logrando as expectativas de toda a operação. Como se pode extrapolar, seria muito difícil reunir consentimento e capacidade de investimento para soluções mais extensas, pois os processos de negociação, desafecção e expropriação são caros e morosos, para além de poderem contribuir para uma descaracterização acentuada da "alma" do local.

#### **(V) Necessidade e oportunidades de intervenção;**

O Centro Histórico da Cidade do Porto, à semelhança da maioria das cidades no contexto europeu, está alicerçado sobre um casco construído que remonta às primeiras povoações castrejas (os primeiros vestígios de ocupação remontam ao século VIII A.C.) tendo sofrido constantes reconstruções em si mesmo, até se configurar como a Metrópole que reconhecemos hoje. A expansão da Cidade desde o seu núcleo medieval até aos primeiros desenvolvimentos fora da muralha, foi sendo feita através de um processo de sobre/justaposição de parcelas, durante um alargado período temporal, o que resultou numa noção de conjunto "heterogéneo", mas de unidade inquestionável. Tal facto pode desde já explicar a miríade de simbolismos que esta zona, em particular, da cidade pode ter em relação à questão da sua *identidade*. Por um lado, há que pesar a elevada carga simbólica que a imagem cristalizada e "museificada" da cidade possui para o visitante pontual; por outro, há que considerar a questão funcional e a gestão das expectativas dos habitantes desse espaço específico. Então o que se poderá fazer? Penso que será, antes de mais, necessário discutir "como" e "para quem" servem estas operações de reabilitação.

A população actualmente residente nas áreas do Centro do Porto em processo de reabilitação, caracteriza-se por pertencer na sua maioria a um extracto demográfico envelhecido e de fracos recursos sócio-económicos. No entanto, e apesar das condições em que vivem, são

raras as pessoas que desejam abandonar o local, para serem colocadas numa "casa nova na periferia". Esta atitude é explicada pelo elo emocional que as pessoas desenvolvem com o Lugar que habitam (e que já foi descrito introdutoriamente, suportada pela teoria de Norberg-Schulz). A situação demográfica tem vindo a ser alterada pelo fenómeno crescente de gentrificação associado às políticas de "marketing" urbano levadas a cabo, que promovem o "status" de habitar no novo local culturalmente prestigiante do Porto. **(19)** Como este fenómeno funciona um pouco por tendências ou movimentos de "moda", é provável que os índices desta crescente taxa de re-densificação da zona se anulem passado um curto espaço de tempo, voltando a introduzir a zona num ciclo de "esvaziamento".

Actualmente, as operações em marcha para a reabilitação do núcleo antigo do Porto caminham numa direcção que poderá causar alguns danos patrimoniais graves no futuro. As tipologias de intervenção, ao desintegrar a forma do lugar, despindo-o a sua identidade, vão criando fenómenos de ruptura difíceis de gerir no confronto com a envolvente física e sociológica, caindo no domínio do "não-lugar".

Os logradouros, que são parte integrante da estrutura urbana do Porto, embora actualmente se apresentem genericamente maltratados e desvalorizados, constituem a "bolsa de terrenos" – o recurso "solo" – da cidade tradicional consolidada. Por tal razão, o seu uso e transformação terá de ser ponderado, constituindo-os como um benefício para a cidade global e protegendo-os de usos essencialmente fundamentados em objectivos de ordem económica, sejam estes afectos a uma só parcela, intervenções conjugadas (emparcelamentos) ou até de quarteirões. Para a determinação deste intuito será importante constituir uma equipa multidisciplinar que avalie e planifique o aproveitamento destes espaços, a uma escala urbana.

A metodologia de intervenção instalada que genericamente define como unidade de intervenção o quarteirão, se não for sustentada por estudo estratégico orientador, não permite o enquadramento e leitura global do espaço urbano, correndo-se o risco de, em cada intervenção, se apostar nos mesmos sectores de actividade e na preferência de uma população alvo, desvalorizando a integração do contexto sócio-económico actual, e a existência funcional de sectores e equipamentos de proximidade, diversificados, fundamentais à qualidade de vida das populações e à sustentabilidade ambiental e urbana das cidades – a cidade diversa.

A cidade diversa, multifuncional, é mais segura, socialmente mais equilibrada e de maior sustentabilidade energética.

## **(VI) Normas e regulamentos;**

Considerando que a acção projectual sobre os espaços de Logradouro já se encontra genericamente legislada, é pertinente para este capítulo a análise das normas mais relevantes dispostas em extractos do Código Civil Português, do Regulamento Geral das Edificações Urbanas – RGEU, do Plano Director Municipal – PDM – do Porto e do Regime Jurídico da Urbanização e Edificação – RJUE, referentes a estes mesmos espaços e aos sistemas que integram. Por vezes, os regimes aplicáveis à reabilitação sobrepõem-se (apesar de todos preverem regimes de excepção), e é necessário um conhecimento profundo de todos os diplomas, para proceder à sua aplicação em projecto.

Paralelamente, e acompanhando o esforço de reabilitação das cidades, foram criados programas especiais de apoio e incentivo fiscal e económico à edificação, que têm contribuído para reforçar a capacidade de empreendimento de investidores particulares: a redução do IVA sobre as operações de reabilitação levadas a cabo na zona de intervenção da SRU; a isenção do pagamento de IRS, IRC, IMI e IMT; a criação do programa RECRIPH do Instituto da Habitação e Reabilitação Urbana (IHRU), que apoia a fundo perdido até 20% das obras de beneficiação em parcelas sujeitas ao regime de Propriedade Horizontal; o programa SOLARH - IHRU, cuja génese é disponibilizar financiamento por empréstimo para fins de reabilitação de imóveis; e por fim, o mais significativo dos programas, pela sua aplicabilidade em relação à manutenção do pretendido regime de arrendamento na zona histórica, o programa RECRUA – IHRU, que apoia a execução de obras em imóveis arrendados, comparticipando a fundo perdido a sua reabilitação, bem como o realojamento temporário, necessário à execução das obras, dos arrendatários.

### **Os logradouros e o regime de Propriedade Horizontal (anexo I)**

Antes de mais, importa enquadrar legalmente a definição de Logradouro: é o terreno de serviço pertencente a um determinado Prédio Urbano (habitacional ou não), que pode ser entendido como pátio; quintal; jardim; horta; terreiro; local de lazer; e que pode ou não ser arborizado ou edificável. Entende-se como Prédio Urbano (figura jurídica) qualquer edifício incorporado no solo, com os terrenos que lhe sirvam de logradouro (artigo 204º, nº2, do Código Civil). Deste modo, o logradouro nunca poderá ser considerado como uma unidade predial, pois não constitui registo independente da fracção construída.

A grande maioria das reabilitações que têm vindo a ser projectadas para casas do casco Histórico consolidado do Porto, visa a integração de um sistema de ocupação multifamiliar, dividido por pisos. Caso a edificação se encontre parcelada no âmbito de um regime de Propriedade Horizontal (como se verifica hoje na maior parte dos casos), aplicam-se as regras gerais de "Condomínio" e definição de propriedade estabelecidas nos artigos 1420º a 1438º\_A do Código Civil. A transformação destas tipologias unifamiliares – Casa Burguesa do Porto – noutras de características opostas, levantam alguns problemas em relação à questão das responsabilidades e usufruto dos espaços. Idealmente, todas as parcelas individuais deveriam ter ligação ao espaço exterior privado, o que nem sempre é praticável. Muitas destas intervenções só possuem acesso ao logradouro comum pelo interior da parcela privada que o confronta directamente (normalmente é a do rés-do-chão ou a do primeiro piso).

Nestes casos, o logradouro é definido como "espaço comum" em regime de Compropriedade "forçada", e mesmo quando o seu usufruto se remete à utilização por uma só parcela em trato de exclusividade, (artigo 1421º, nº1e2, alíneas A, do Código Civil) as obrigações relativas à manutenção do logradouro são do encargo de todas as fracções (a menos que sejam aplicáveis os artigos 1424º, nº3 e 4 do Código Civil, em que se explicita que «as despesas relativas aos diversos lanços de escadas ou às partes comuns do prédio, que sirvam exclusivamente algum dos condóminos ficam a cargo dos que delas se servem.»).

O regime aplicável aos casos compreendidos por Propriedade Horizontal de qualquer prédio urbano explicita que o direito à "Propriedade Exclusiva da Fracção Autónoma" é incidível e inseparável da "Compropriedade das partes Comuns do Edifício". No regime de Compropriedade vulgar, pode-se recorrer à alienação judicial das partes constituintes de artigos comuns, mas não é possível recorrer a esta figura no caso em que essa parcela esteja abrangida como parte do "condomínio", por se entender que tal situação poderia resultar em graves declínios de responsabilidade.

Em muitos casos, estas questões conseguem ser resolvidas de forma amigável, através da redacção de um contrato de usufruto, que deve ser registado notarialmente, entre o dito utilizador exclusivo e o condomínio, em que ambas as partes se comprometem em relação às responsabilidades e direitos imputáveis a cada uma.



#### O logradouro e o RGEU **(anexo II)**

O Regulamento Geral das Edificações Urbanas (ou RGEU), é uma ferramenta técnica que se propõe a defender “boas práticas” e normativas aplicadas ao processo de edificação, fundamentadas em factores de ordem sanitária, ergonómica, ecológica e funcional, de segurança e estética.

As regras aplicáveis ao edificado dedicam bastante importância ao espaço de logradouro, considerando-o essencial à organização do sistema de quarteirão. As preocupações higienistas que estiveram na base do seu advento, no decorrer dos séculos XVII e XVIII, encontram-se renovadas no presente regulamento, que atribui à presença do logradouro a capacidade de permitir a ventilação transversal das habitações, bem como potenciar a casa para um maior aproveitamento da exposição solar (artigo 58º e 62º do III Capítulo do RGEU), excepções feitas às situações de gaveto ou a tipologias anteriores, de apenas uma frente.

O documento define ainda os afastamentos necessários das fachadas de tardoz às outras edificações, bem como a determinação das cotas de impermeabilização do terreno. Uma das normas específicas constitui uma medida de especial importância a nível da protecção das paredes e fundações, ao fixar uma faixa de impermeabilização, com pelo menos 1 metro de largura, ao longo de toda a extensão do logradouro em confronto directo com a construção, com boas condições de escoamento. (artigo 76º)

A capacidade de construção de anexos sobre o espaço do logradouro ou de acrescentos volumétricos ao tardoz encontra-se também devidamente clarificada nos artigos 74º e 75º da presente lei: «A ocupação duradoura de logradouros, pátios ou recantos das edificações com quaisquer construções, designadamente telheiros e coberturas, e o peijamento dos mesmos locais com materiais ou volumes de qualquer natureza só podem efectuar-se com expressa autorização das câmaras municipais quando se verifique não advir daí prejuízo para o bom aspecto e condições de salubridade e segurança de todas as edificações directa ou indirectamente afectadas.»

#### O logradouro e o PDM Porto **(anexo III)**

O Plano Director Municipal do Porto, aprovado a 3 de Fevereiro de 2006, é uma ferramenta de planeamento, elaborado a uma escala de aproximação média ao tecido urbano da Cidade do Porto, com vista a regulamentar e apontar direcções para a resolução e valorização da urbe. Estas directrizes são complementadas pelos Planos de

Urbanização (PU) e pelos Planos de Pormenor (PP), afectos a determinadas zonas (por motivos históricos, viários, expansionistas e funcionais), cuja reestruturação implica maior nível de detalhe.

Os principais objectivos do plano são: a valorização da identidade urbana do Porto, através da conservação dinâmica do seu património actual e da estruturação de novas áreas em consolidação; a reafirmação do Centro da cidade como área insubstituível do desenvolvimento das políticas urbanas e do investimento na reabilitação; a consolidação e melhoria das redes de transportes e infra-estruturas gerais; a aplicação de políticas sócio-económicas que visam reduzir as assimetrias territoriais; e a requalificação do espaço público e reforço das políticas ecológicas e ambientais.

A definição de acção sobre o Centro Histórico e áreas consolidadas, ou em consolidação, da Cidade aparecem descritas nas Secções I, II e III deste regulamento. O logradouro surge mencionado em vários dos artigos (como o 13º, o 17º e o 21º), e a presença deste tipo de espaço tem compreensões diferentes conforme o tipo de casco edificado a que o regulamento se refere.

Nos artigos 40º e 42º, enquadra-se a figura dos logradouros como parte integrante de sistemas mais vastos: as áreas verdes privadas a salvaguardar e a estrutura ecológica municipal.

A fixação dos índices de permeabilidade do terreno e as questões relacionadas com a higiene e salubridade dos mesmos estão devidamente salvaguardados, mas penso que se poderia ir "mais além" na melhoria das condições ambientais e atmosféricas da Cidade.

Um dos problemas observados na aplicação da legislação em relação aos logradouros é o desajuste entre o plano e a realidade. Poderia ser útil uma responsabilização mais activa dos proprietários na manutenção destes espaços, e a criação de um directório de espécies vegetais autóctones, cuja obrigatoriedade de aplicação deveria obedecer a índices mais rígidos, sujeitos a fiscalização. O processo de licenciamento poderia beneficiar da criação de uma nova especialidade técnica, de Arquitectura Paisagista, que condicionasse a aprovação dos projectos. Assim contribuía-se não só para a criação de um espaço mais limpo, como para a perpetuação das características genéticas da vegetação local, integrando estas espécies como parte do património a promover e salvaguardar.



**Figuras 18 e 19:** Intervenção em Carlos Alberto. Em cima, a situação pré existente, em baixo, o projecto de emparcelamento. (fonte: Edifer/ SRU PortoVivo)



**Figura 20:** Intervenção em Carlos Alberto, ainda em fase de obra. (fonte: Edifer/ SRU PortoVivo)



**Figura 21:** Intervenção em Carlos Alberto, vista a partir do logradouro interior. (fonte: Edifer/ SRU PortoVivo)

### **CAPÍTULO 3**

#### **Casos de estudo – o tecido consolidado do centro da Cidade do Porto:**

Este capítulo remete-se à análise de casos de estudo que revelam hipóteses distintas de intervenção nas situações de logradouro, inseridos em projectos de reabilitação arquitectónica. Em alguns dos arquétipos apresentados seguidamente, o tema do logradouro é explorado de formas radicalmente distintas, seja por um gesto de anexação de várias parcelas, como pela alteração de utilização das mesmas, que são problemas que têm surgido nas novas requalificações destes espaços.

Os exemplos encontram-se divididos em três categorias, consoante a estratégia seguida na sua reabilitação: (3.1) A intervenção que considera o quarteirão como unidade projectual; (3.2) intervenções que promovem o emparcelamento de número variável de parcelas contíguas; (3.3) a reabilitação pontual de parcelas individuais.

Em primeiro lugar importa realçar como este tipo de reabilitação está a ser conduzido no caso do Porto. Em alguns exemplos, tidos como “estandarte” das intervenções realizadas sob a alçada da Sociedade de Reabilitação Urbana – “Porto Vivo”, o respeito pelos valores da autenticidade e da identidade de um local, e pelas suas características físicas e tipológicas, não se revelam no plano, que acaba por deturpar a própria área da cidade que se quis reabilitar. Por exemplo, o Quarteirão de Carlos Alberto, cuja obra foi concluída recentemente, sofreu uma operação de remodelação e emparcelamento interior, com acrescento da sua volumetria em altura e total desrespeito pela divisão matricial. A intervenção no quarteirão como unidade operativa impossibilitou até a mediação por parte dos proprietários individuais de algumas parcelas – caso do histórico café Luso e de um dos edifícios vizinhos – porque afectava o plano de aproveitamento máximo das parcelas contíguas. **(20)**

Assiste-se a um desmembramento total das tipologias originais do edificado existente e a sua substituição por modelos de habitação radicalmente distantes dos que a sustentam, agravado por uma tentativa de subverter o carácter social local, através da utilização de técnicas persuasoras de “marketing” – acabamentos e áreas de “luxo” e confirmação do “status” adquirido por habitar no Centro da Cidade.



**Figura 22:** Vista sobre o Quarteirão das Cardosas;



**Figuras 23 e 24:** Em cima, registo cadastral do Quarteirão, estando os logradouros edificados assinalados a cinza. Em baixo, síntese da proposta de intenções sobre o espaço desafectado e clarificado dos elementos comuns e atravessamentos públicos. (fonte: SRU PortoVivo)

### **3.1 Análise de solução de conjunto cuja unidade base é o quarteirão:**

- O quarteirão como unidade operativa;**
- Potencialidades e funções da reestruturação do espaço;**
- O interior “permeável” pelo espaço público e as infra-estruturas de mobilidade;**
- Os logradouros como plataformas de uso público;**
- Os alçados confrontantes e os acessos ao edificado;**

#### **(I) O quarteirão das Cardosas:**

A escolha deste exemplo não foi feita de ânimo leve. A verdade é que já muitos quarteirões, que actualmente são alvo de planos de reabilitação na cidade do Porto, apresentam exactamente as mesmas problemáticas e as mesmas respostas generalizáveis. **(21)** Deste modo, escolhi o Quarteirão das Cardosas, como caso de estudo, tanto pelo seu reconhecimento e simbolismo ao nível da Cidade, como pela utilização extensiva por parte do promotor da reabilitação como um “estandarte” de obra. É portanto, um caso paradigmático, que importa analisar.

O quarteirão das Cardosas é actualmente composto por 42 parcelas cadastrais, uma das quais, por se considerar uma tipologia de excepção – o Palácio das Cardosas, que limita o extremo Sul da Avenida e Praça dos Aliados, concede ao conjunto um motivo adicional para a sua reabilitação.

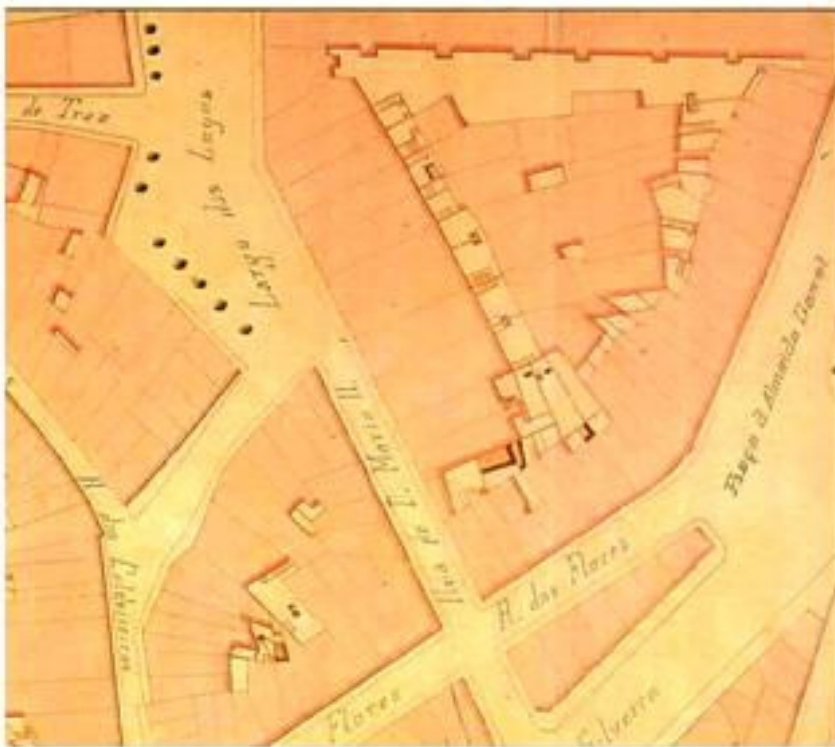
A capacidade de acção na totalidade do miolo do quarteirão só é possível dada a intervenção de uma sociedade de reabilitação urbana, a “Porto Vivo SRU”, cujos estatutos e poderes administrativos possibilitam o uso de meios coercivos em relação aos proprietários individuais, de forma a que todas as parcelas sejam envolvidas num mesmo processo. Tal plano, mesmo estando a ser sustentado por esta entidade com enormes capacidades administrativas e negociais, demorará um longo período de tempo até estar concluído, pois os processos de negociação e expropriação dos actuais proprietários demoram algum tempo a ser mediados pelos tribunais civis e pelos repetidos recursos interpostos, o que me leva a concluir que só poderá ser levado a cabo por uma entidade reguladora/mediadora ou pela espontânea concertação de todos os proprietários que partilham o logradouro comum.

A definição dos poderes detidos pelas Sociedades de Reabilitação Urbana surgiram do correcto princípio de que “aos proprietários cabe a obrigação de reabilitar/ recuperar o seu património”, e deveriam ser





**Figura 25:** Planta do Mosteiro de Santo Elói (onde se situa actualmente o Quarteirão das Cardosas), datada de 1794, atribuída a José Champalimaud Nissane. Arquivo Municipal CMP. Nº179.



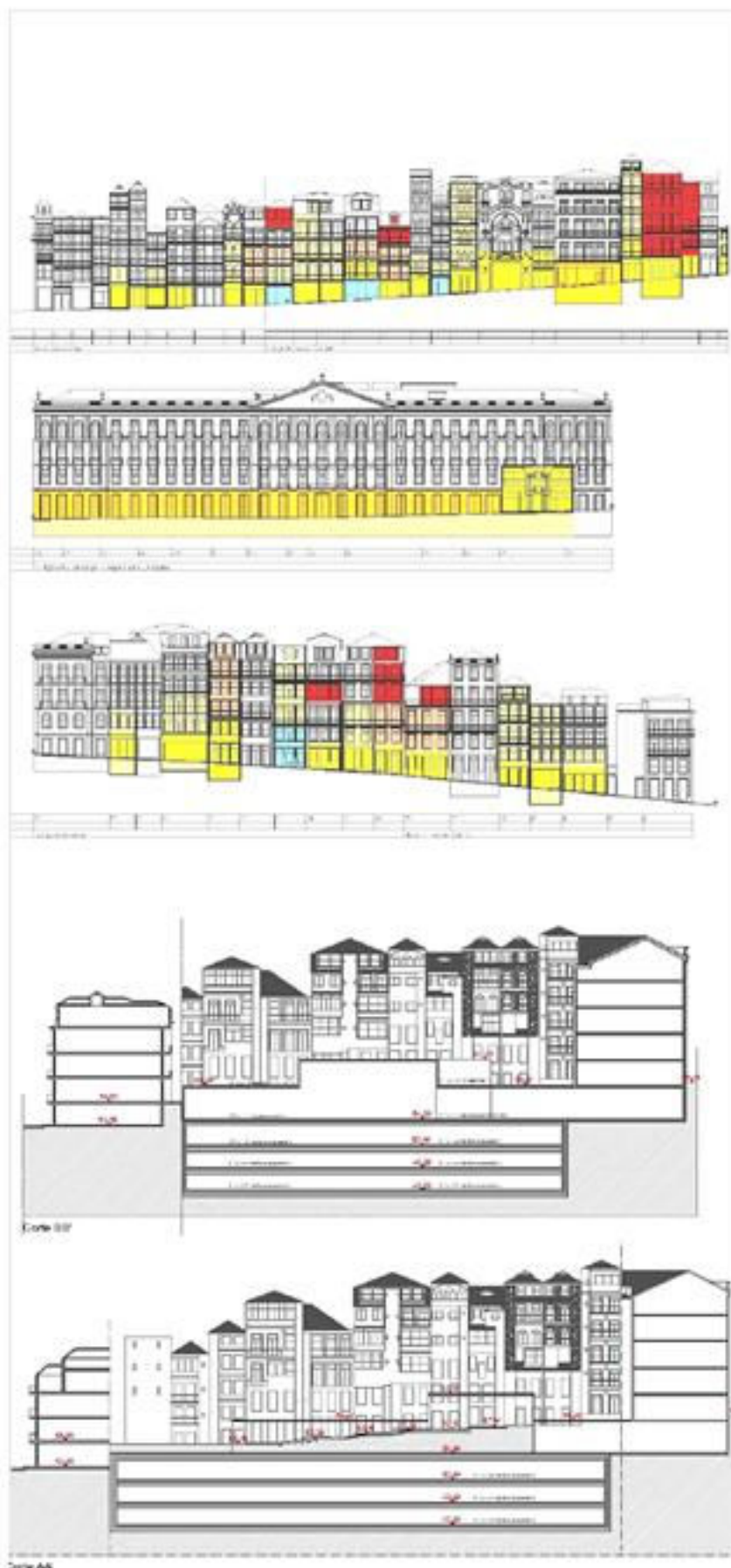
**Figura 26:** Extracto da Planta Topográfica do Porto, de Telles Ferreira, 1892.

aplicados em casos em que se verificasse “má fé” ou impossibilidade de acção por meios próprios dos proprietários. Inversamente, tem-se assistido a uma sobreposição destes estatutos ao princípio que lhes deu forma, pela obrigatoriedade de participação dos proprietários (sob pena de expropriação patrimonial) em planos de conjunto, que pelas logísticas que implicam tornam, na maioria dos casos, mais onerosos os processos de recuperação do património.

O quarteirão é composto por edificado ainda pertencente ao antigo núcleo medieval, envolvido pela Muralha Fernandina. O braço de edificação mais antigo é o que se encontra voltado para a actual Praça de Almeida Garret, na desembocadura da Rua das Flores, cuja presença é atestada por uma planta de 1794 (figura). Nas traseiras desta franja edificada, foi construído, no início do século XV, o Mosteiro dos Lóios (ou de Santo Elói, também conhecido por Convento Novo de Santa Maria da Consolação), cuja fachada principal se voltava para o Largo dos Lóios, desenvolvendo-se o corpo da Igreja e do claustro envolvido por jardins, no espaço onde hoje se situa o logradouro. O actual Palácio das Cardosas começou por ser construído em finais do século XVIII pelos Cónegos de S. João Evangelista, que nunca chegaram a terminar a obra por força da tomada do Porto pelo Exército Liberal, em 1832, que expropriou todas as cercas monásticas que ainda existiam no interior da Cidade. Imediatamente depois, em 1838, o Mosteiro e Claustro dos Lóios foram considerados em estado de ruína e foi decretada a ordem para a sua demolição, sendo edificado nesta altura o braço correspondente à fachada de rua sobranceira ao Largo dos Lóios e à Rua de Trindade Coelho. O Palácio das Cardosas foi concluído já em pleno século XIX por deliberação de Manuel Cardoso dos Santos, um abastado comerciante que havia constituído fortuna no Brasil.

Actualmente, as operações para o processo de reabilitação já começaram a transformar o quarteirão, mas por motivos de análise, considera-se necessário fazer uma avaliação das condições existentes quando da realização do plano para o local (Junho 2007). O quarteirão encontrava-se na sua maioria devoluto, sendo certo que a única actividade que resistiu à deterioração dos imóveis e ao decréscimo demográfico da zona foi o comércio e a prestação de serviços (com a excepção de apenas 6 parcelas, que se mantiveram habitadas, um número inexpressivo em relação ao total), normalmente sedeados ao nível do rés do chão dos edifícios, ocupando por vezes algumas dependências superiores ou os extensos logradouros





**Figura 27:** Levantamento funcional do Quarteirão das Cardosas, e Esquema de introdução do parque de estacionamento automóvel subterrâneo no espaço do logradouro.

Legenda:

- Vermelho – habitação;
- Cinzento – devoluto;
- Amarelo – comércio;
- Laranja – serviços;

(fonte: SRU PortoVivo)

construídos como apoio à prática do sector terciário. Na maior parte dos casos, estas actividades ocupam toda a extensão do piso térreo, condicionando desta forma o acesso aos pisos superiores, que presentemente se encontram, na sua maioria, em avançado estado de degradação.

A estratégia empreendida pela "Porto Vivo SRU" na requalificação deste conjunto obedece aos critérios gerais definidos pelo "Masterplan" elaborado por esta mesma Sociedade, que resumidamente se traduzem na introdução de um equipamento hoteleiro de grande escala, pela adaptação do Palácio das Cardosas; numa aposta na reabilitação habitacional do restante edificado e na construção de um "super" logradouro comum, estruturado com equipamentos públicos de suporte à cidade e ao programa construído. Esta intervenção, num bairro tão emblemático do Porto, tem como principais objectivos «a recuperação generalizada dos imóveis para fins residenciais, dentro de um "standard" mais elevado, e, ainda, o reordenamento interior do bairro, no sentido da sua funcionalidade, salubridade e segurança. (...) A centralidade do Bairro será ainda reforçada com a criação de um estacionamento público», conciliado com «uma função comercial já existente, que se deve tornar mais qualificada e diversificada» (22). Por princípio, as bases da organização programática do referido bairro apresentam perspectivas razoáveis para a sua requalificação, mas é na transfiguração destes ideais (já de si um pouco elitistas) em plano, que considero que se levantam algumas questões de complicada gestão urbanística. O miolo do bairro, que passará deste modo a cuidar múltiplos propósitos, irá ser servido por um atravessamento e espaço de "estar" públicos, contendo em diversos níveis estruturas massivas de apoio à urbanidade.

Este gesto definidor, apesar de ser suportado pela presença de um grande equipamento hoteleiro, parece-me excessivo e creio que comportará graves problemas ao nível da (con)vivência das habitações: ao tornar o logradouro permeável e votado ao uso público, motivando a presença de bares, cafés e outros equipamentos similares, vão ser também "importados" problemas de ruído e movimentação, que poderão potenciar questões de "má vizinhança". O atravessamento público é a principal crítica a este modelo de acção. Aliás, o bairro em questão é envolvido por diversos palcos de acção cívica – Praça da Liberdade, Largo dos Lóios e Praça de Almeida Garret, pelo que é deveras questionável a indispensabilidade de devassar o seu interior. O mesmo logradouro, caso não fosse



**Figura 28:** Extracto da Planta Topográfica do Porto, por Telles Ferreira, 1892, com a localização do actual Quarteirão de D. João I.



**Figura 29:** Esquema de intenções sobre o logradouro deste quarteirão: está planeada a demolição de todos os anexos construídos, e a construção de um edifício de uso misto, com atravessamento público pelo interior do logradouro.

(fonte: SRU PortoVivo)



**Figura 30:** Imagem aérea do Quarteirão D. João

atravessável, poderia funcionar como jardim comum, com um uso semi-privado (residencial e relacionado com o uso do hotel), qualificando de forma muito positiva as intervenções, podendo da mesma forma albergar o parque de estacionamento automóvel no subsolo.

Os seguintes casos comparativos servem para estabelecer paralelismos entre o caso de estudo e outros projectos em vigor, cujas intenções foram também apresentadas a público por Documentos Estratégicos.

O quarteirão de D. João I é também um exemplo deveras relevante para a estratégia de reabilitação do Porto.

O edifício que compõe o trecho superior do quarteirão desenvolveu-se ao longo do final do século XVIII e todo o século XIX, e é já reconhecível na Planta do Porto de Telles Ferreira, que data de 1892: na foto encontra-se representada parte da sua estrutura actual, ladeada pela Travessa e Rua do Bonjardim, e do seu interior, composto por longos logradouros ajardinados.

A actual configuração do Quarteirão só surgiu em meados do século XX, pela abertura da Avenida dos Aliados, da Rua de Sá da Bandeira, e mais tarde, pela Praça de D. João I. A construção do edifício de traço moderno que se implanta no topo desta Praça e remata a Sul o quarteirão, foi realizada entre 1946 e 1950, transformando-se desde então no principal elemento de caracterização do espaço público.

Actualmente, o logradouro encontra-se completamente desvirtuado pela presença impositiva de vários armazéns e anexos, já sem uso, facto que também se estende ao edifício mais antigo, na sua maioria em proeminente estado de abandono.

A definição do programa de reabilitação proposto pela Porto Vivo SRU para este quarteirão passa por uma revitalização das parcelas habitacionais e comerciais e pela reestruturação do logradouro, apresentando algumas similaridades com as características do caso de estudo do quarteirão das Cardosas. Ambos os casos apresentam um espaço de logradouro amplo, no qual se procura a instalação de mecanismos e espaços públicos (como estacionamento público subterrâneo, definição e atravessamento de um espaço público interiorizado, transformação das fachadas posteriores, etc.), obtido através da expropriação, anexação e demolição das parcelas individuais interiores. É também observada a presença em ambos os casos, de fracções do casco antigo da Cidade, com a introdução de elementos marcantes do espaço público, seja pela sua escala, como pelo seu “simbolismo”. No presente exemplo, esse “ícone” é o edifício



**Figura 31:** Planta do núcleo da Sé e envolvente próxima, 1813  
(fonte: "o Tripeiro")



**Figura 32:** A presença do espaço de logradouro, na unidade de intervenção do Quarteirão da Banharia. (fonte: SRUPortoVivo)



**Figura 33:** Imagem aérea do mesmo quarteirão, com clara visibilidade do espaço do logradouro

do “Palácio Atlântico”, projectado pelo gabinete ARS Arquitectos, e no outro, o Palácio das Cardosas.

Não é, portanto, de estranhar que a ambos os planos, tenha sido dada prioridade como projectos-piloto da SRU do Porto e expostos como exemplo paradigmático do tipo de reabilitação a que se aspira.

Concertadamente, na análise do Documento Estratégico do quarteirão da Bainharia – um exemplo com uma escala muito menor e outro tipo de contexto –, também alvo de reabilitação por parte da SRU, nota-se, desde os elementos de caracterização e enquadramento estratégico da intervenção, uma preocupação de “valorização” do espaço de logradouro do miolo do quarteirão (exemplo raro na envolvente que, pela sua topografia, conseguiu manter estes espaços livres de construção).

O fundamento desta opção estratégica, prende-se com factores ambientais inerentes à qualidade de vida da população que se pretende aí fixar, bem como à salvaguarda dos valores patrimoniais em presença, nomeadamente, a estrutura edificada em arcaria existente no subsolo de parte do quarteirão (antigo aljube da Sé, que funcionará como espaço expositivo permanente), a visualização do conceito histórico imaterial – a memória do traçado da primitiva cerca românica da cidade – e a qualificação paisagística da imagem local, muito patente, quando vista de outros pontos da cidade e até do rio Douro.

A solução encontrada foi uma gestão do tipo “condomínio”, sendo necessário proceder à desafecção das parcelas de logradouro individuais e à sua gestão por um organismo único que assegure a preservação do espaço, definindo-lhe regras de uso. Esta solução veio a resultar mais fácil, uma vez que o programa de intervenção no “pólo 1”, previa também a expropriação de várias parcelas, de forma a se poder introduzir uma residência de estudantes, cuja ocupação espacial incidiu no espaço construído envolvente, o que permitiu simplificar a afectação deste espaço a essa entidade de gestão única.

A problemática levantada por este tipo de operação reside na transformação radical que é imposta ao modelo que perdura actualmente, mesmo quando este provou ser falível a nível urbanístico. São vários os debates e opiniões sobre o assunto: por um lado é defensável a capacidade de organização de quarteirão de miolo comum, limitado pela construção e aproveitado de igual forma por todas as parcelas, pela capacidade acrescida da instalação de um

espaço com qualidades ambientais reforçadas e pela capacidade de gestão única (que impede os abusos sobre o espaço comum); por outro, a própria identidade e definição de uma tipologia está em jogo, ao proceder sempre da mesma forma em todos os casos. Penso que não será por existirem alguns exemplos pontuais em que se provoca uma dissonância no interior dos quarteirões que o Centro Histórico sairá descaracterizado, mas os perigos da utilização extensiva de soluções descaracterizantes do património anulam o esforço da sua reabilitação.

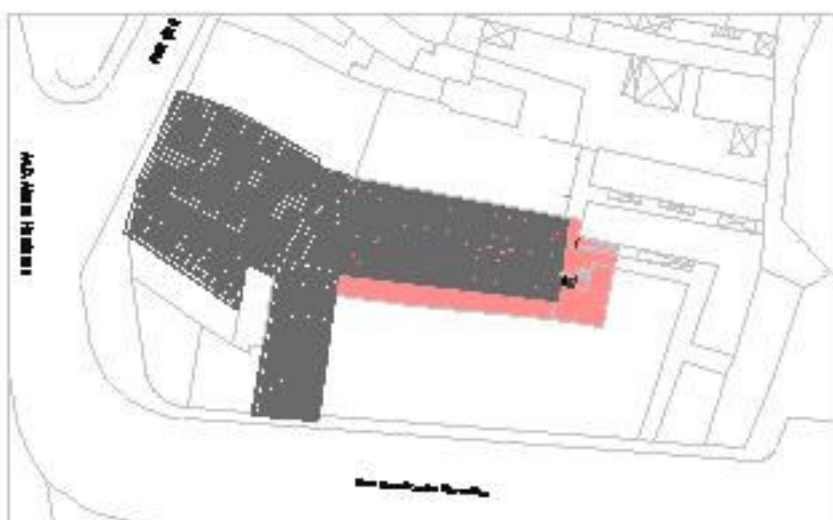




**Figura 34:** Ortofotomapa com indicação do quarteirão no qual se situa o projecto.



**Figura 35:** Imagem aérea sobre o logradouro e pré existências do projecto.



**Figura 36:** Planta de implantação e identificação do logradouro (sem escala).



### **3.2 Análise de solução de conjunto em caso específico de agregação de parcelas individuais no interior de um quarteirão:**

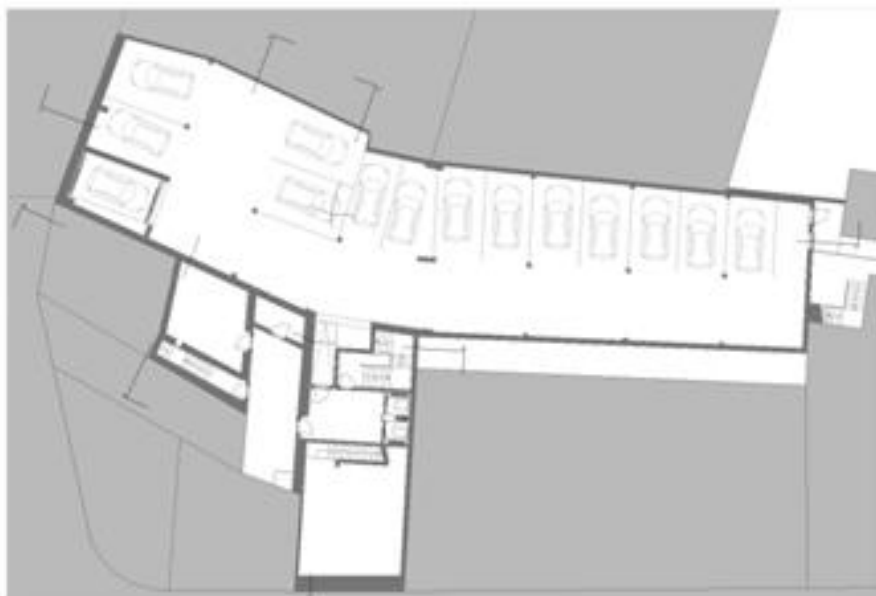
- Capacidade de organização por parcelas contíguas;**
- Potencialidades e funções da reestruturação do espaço;**
- O interior e a capacidade de absorção de estruturas de suporte ao edificado;**

A capacidade de agregação de parcelas individuais num esforço de reabilitação comum é uma outra forma de operar sobre o património construído.

A este tipo de plano correspondem bastantes benefícios para o edificado, que vão desde a partilha de infra-estruturas comuns como à desmultiplicação dos seus espaços livres de logradouro. Esta libertação de espaço pode então assumir o seu potencial social ou construtivo, num claro favorecimento de todo o conjunto.

#### **(I) O emparcelamento de 4 edifícios na Rua Chã e Rua Saraiva de Carvalho – Arq.º Diogo Crespo;**

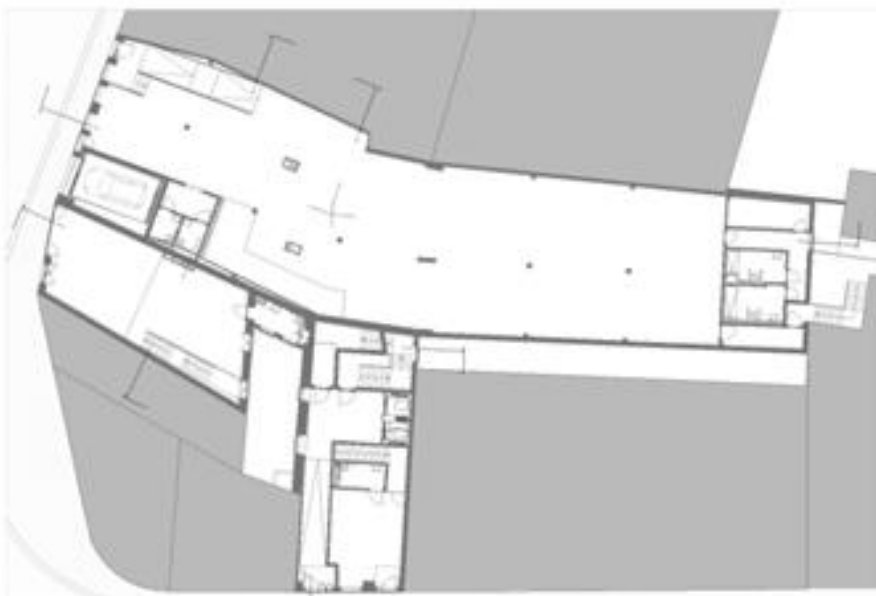
No segundo caso de estudo apresentado, analisa-se a capacidade de intervenção numa parcela significativa de um quarteirão, em prol de um benefício comum. Trata-se de um caso específico de um emparcelamento de quatro edifícios sitos na Rua Chã e na Rua Saraiva de Carvalho, em que duas das parcelas partilham um logradouro comum. Neste caso particular, a capacidade de operação no espaço do logradouro só se torna possível pela pertença de todas elas a um mesmo proprietário, que quis promover a título individual a sua reabilitação. Existe ainda um saguão partilhado por dois dos edifícios – O edifício isolado devoluto da Rua Chã e o da Rua Saraiva de Carvalho – e pelas restantes parcelas que conformam o gaveto do quarteirão. Este saguão encontra-se extremamente degradado e sujo, devido à deterioração das parcelas que o confinam. Numa perspectiva ideal, todas as outras parcelas confrontantes deveriam contribuir para a manutenção e recuperação do saguão comum, pois irão também elas beneficiar desta acção, mas é muito difícil motivar vários proprietários para a intervenção, principalmente no contexto de crise económica em que nos situamos. Actualmente, o prédio (resultante do emparcelamento de quatro fracções distintas) encontra-se na sua totalidade ocupado por instalações comerciais e respectivos espaços de armazenamento, com a excepção de um piso elevado e trapeira do edifício voltado para a Rua Saraiva de Carvalho, que se encontra em estado devoluto. A estrutura original do edificado foi inteiramente substituída por um



**Figura 37:** Plantas gerais do emparcelamento.

Legenda:

Planta do piso -1



Planta do piso de rés-do-chão



Planta tipo dos pisos 1º, 2º e 3º.



Escala 1:500

sistema de lajes em betão, sustentada por uma estrutura porticada mista e as fracções distintas encontram-se ligadas por aberturas pontuais nas paredes de meação ou pela total abolição das mesmas. O logradouro dos edifícios encontra-se actualmente ocupado por construção, equivalente aos pisos de cave e rés-do-chão, e complementa o espaço comercial principal. A cobertura é usada como espaço de armazém e está ligada ao conjunto a partir de uma passagem coberta no 1º piso.

O programa de intervenção consistia na reorganização da área comercial e a restituição do uso dos pisos superiores a tipologias residenciais. Do projecto resultou a proposta de 13 unidades habitacionais, cujas tipologias correspondem nomeadamente a: três habitações T3, sete habitações T2 e três habitações T1+1; com acessos verticais e espaços comuns partilhados, incluindo um espaço de estacionamento interiorizado por residência. É também prevista a reestruturação dos espaços comerciais ao nível do rés-do-chão, possuindo dois deles cave própria.

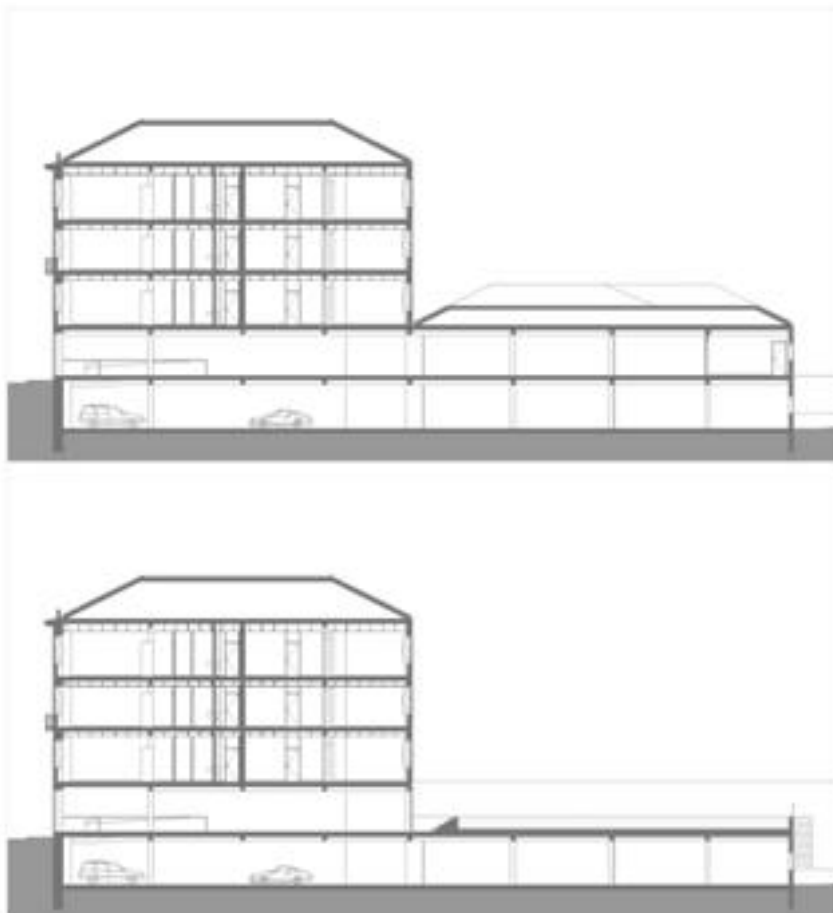
É no entanto de grande interesse ressaltar que a intervenção de requalificação que é seguidamente apresentada tinha como ponto de partida inabalável a manutenção da actual estrutura dos pisos em betão (por motivos económicos) – operação realizada alguns anos antes, de forma acrítica e sem respeito pela estrutura original. Coube ao arquitecto o papel de operar sobre o edificado existente, de forma a reduzir o impacto que estas transformações tiveram no local, repondo vãos e coberturas ao nível da fachada, e recuperando, até aos limites do praticável, a filosofia de ocupação e uso destas tipologias.

O logradouro da intervenção em questão encontra-se situado no Quarteirão definido a Sul pela Rua Saraiva de Carvalho, a NE pela Rua Chã – antiga Rua Chã das Eiras – e a NO pela travessa Chã. O nome rural desta Rua é explicado pela presença das antigas eiras da Sé naquele local, situado numa das principais portas de saída da Cerca medieval – Porta de Vandoma e Portas do Sol. A função da eira pressupunha um terreiro plano e alto, com boa exposição solar, características que ainda hoje são apreciáveis no interior do quarteirão.

Os documentos históricos que atestam a presença das edificações principais já desde o século XV, permitem avaliar o processo de formação dos lotes e a sua consequente transformação, desde a sua génese rural até à sua mutação em anexo complementar ao



**Figura 38:** Alçados principais a partir da Rua Chã e Rua Saraiva de Carvalho e alçado posterior, a partir do logradouro.



**Figura 39:** Em cima, perfil da relação entre projecto e logradouro, com manutenção do edificado existente; Em baixo, uma das primeiras versões apresentadas, em que se propunha uma cobertura verde de acesso comum sobre a garagem.

Escala 1:500

edificado. Actualmente, o interior dos logradouros neste quarteirão encontram-se profusamente edificados, cujos principais usos se remetem ao apoio à prática comercial, e apenas em casos muito pontuais, à habitação.

A escolha deste exemplo serve para evidenciar que a capacidade construtiva do interior dos quarteirões não será sempre perniciosa, podendo até resultar em benefícios claros para a valorização do património edificado, sem que desta resultem conflitos de utilização ou vivência ecológica.

O projecto criado para este emparcelamento pressupõe a criação de áreas e circulações comuns a todas as habitações, independentes de cada parcela comercial. A volumetria edificada irá ser integralmente mantida, por motivos de sustentabilidade ecológica e económica da intervenção, com o intuito de reduzir o desperdício gerado em obra ao mínimo.

A utilização do logradouro no caso deste emparcelamento específico, encontra-se presentemente dedicada à prática de actividades comerciais e de armazenamento de mercadorias, aproveitando integralmente o espaço edificado, incluindo a cave e o desvão da cobertura.

A cave pré existente, que actualmente serve como armazém de mercadorias, prolonga-se através do logradouro, criando, pela sua forma e dimensão, uma oportunidade de aproveitamento como espaço de estacionamento privado para as habitações. No contexto já descrito do actual estado do património em que se insere, a introdução desta capacidade é perfeitamente compatível com o uso que se pretende recuperar, e com o conceito de intervenção mínima, considerando-se que a operação representa uma "mais valia" para o conjunto edificado.

A reestruturação do piso edificado sobre o logradouro obedeceu a critérios funcionais, mantendo a estrutura comercial do acréscimo do piso de soleira sobre o logradouro, duplicando desta forma o espaço disponível de loja. O desvão da cobertura passou a ter somente um acesso de manutenção e é destituído da corrente utilização como armazém.

Numa das primeiras versões da proposta apresentada, procedia-se à demolição do piso superior do anexo construído sobre o logradouro, mantendo no entanto a estrutura construída ao nível da cave. O logradouro poderia então funcionar a dois níveis distintos, uma garagem subterrânea com uma cobertura ajardinada de acesso



**Figura 40:**  
Ortofotomapa representativo da  
implantação dos lotes e seus  
logradouros, na Rua das Fontainhas.



**Figura 41:** Perspectiva aérea sobre os  
lotes, já em processo de demolição



**Figura 42:** Vista da Rua das  
Fontainhas.

comum a todas as parcelas, que seria a única presença notável do espaço de traseiras. Este gesto contribuía para uma maior harmonização do conjunto edificado, mas implicava a utilização de meios que inviabilizavam a rentabilidade da obra, sem no entanto corresponder a um benefício directo para o uso residencial, que genericamente, não se “abre” para este espaço, para além de que implicava a perda de enorme parte da área de loja e não libertava verdadeiramente o solo de construção. Deste modo, optou-se por manter e reciclar a estrutura construída, absorvendo-a em funcionalidades importantes para o funcionamento de todo o conjunto.

## **(II) Emparcelamento de três casas na Rua das Fontainhas – Arq.º Nuno Pinto Cardoso/Minimalinea;**

Este caso de estudo refere-se ao emparcelamento de três unidades residenciais na Rua das Fontainhas, no Porto. **(23)**

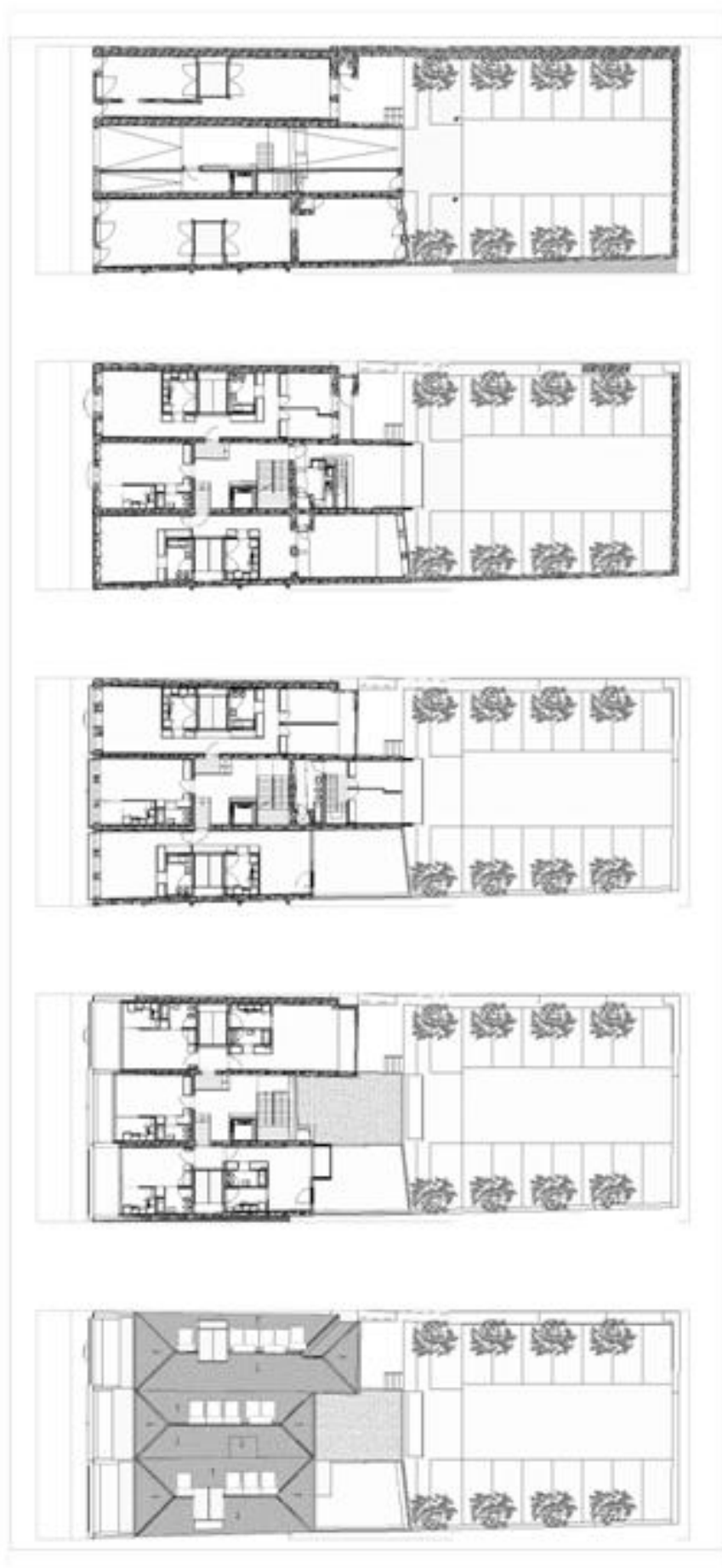
O projecto de reabilitação do edificado prevê a criação de 12 parcelas individuais de habitação – das quais sete correspondem a tipologia de T0, duas a T1 e três a T3 – e dois espaços comerciais.

O interior das pré-existências estavam já muito degradados, e a sua manutenção não era viável. Deste modo optou-se pela desmontagem da antiga estrutura de piso e pela introdução de uma estrutura em madeira, obviamente com renovadas características técnicas, com a vantagem de não descaracterizar o espírito construtivo original do edificado.

No sentido de o dotar de condições de habitabilidade, foram repensadas as infra estruturas, e os espaços que se consideraram como “nova intervenção”, como os volumes de casa de banho e cozinhas, que foram propositadamente diferenciados para que se percebesse visualmente o que é intervenção nova e o que é recuperação do edificado.

O método sobre o qual assenta a tectónica desta reabilitação vive da dicotomia entre a recuperação do património aos seus elementos essenciais e a valorização do carácter vivencial e contemporâneo do habitar, abraçando novos elementos e materiais renovados e do mesmo modo perpetuando um espírito essencialmente conservacionista e integrado na tipologia “mãe”, afastando-se de uma intervenção com carácter disjuntivo e fachadista.

O edificado, que se encontrava devoluto, torna-se de novo capaz de renovar em si próprio o carácter da sua existência.



**Figura 43:** Plantas do projecto de reabilitação e emparcelamento:

Legenda:

Planta Piso Térreo

Planta Piso 1

Planta Piso 2

Planta Piso 3

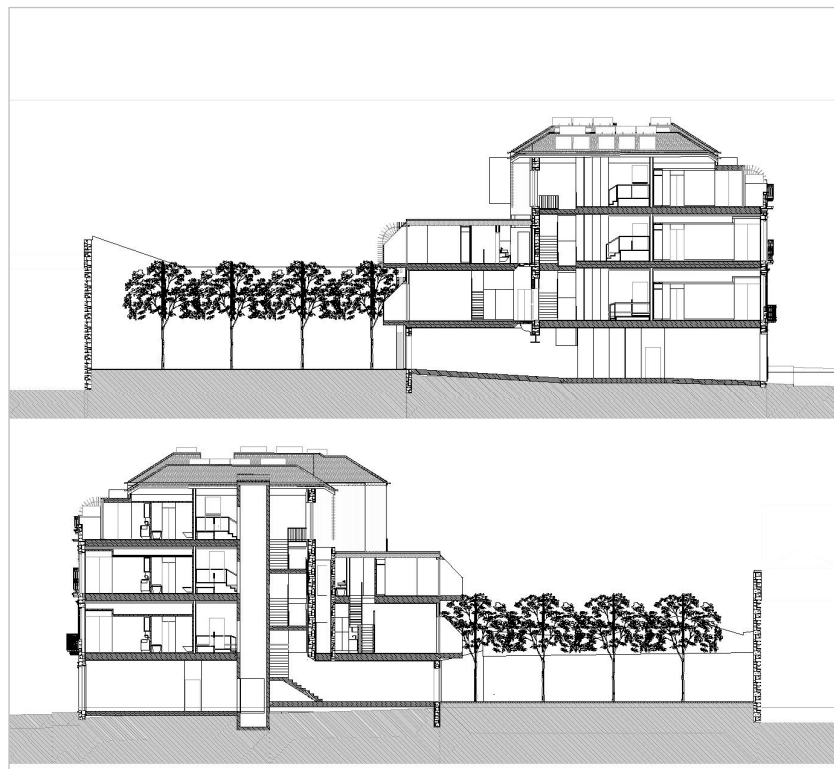
Planta Piso 4



Escala 1:500



Em relação ao logradouro, o projecto apresenta uma filosofia de utilização de conjunto, em que as barreiras entre parcelas são demolidas, criando um espaço fisicamente expandido, mas com uma legibilidade própria em cada lote. A vantagem do novo logradouro é a de beneficiar o parque habitacional proposto, ao dotá-lo de estacionamento para 16 automóveis no seu interior. Tal acção, embora possa reunir algumas críticas detractoras, visa apenas ser um contributo para a fixação de população residente, que porventura acabará, por osmose, a revitalizar uma zona degradada da cidade. De qualquer maneira, não é sem cuidado que a integração do estacionamento privado de automóveis é feita neste exemplo. O espaço é dividido de forma cuidada em relação às três parcelas que compõem o conjunto, havendo deste modo um espaço central de circulação e manobra, e duas parcelas periféricas de estacionamento e arborização do agregado construído. A questão do aproveitamento deste espaço como complemento à utilização doméstica deixa de fazer sentido pela introdução dos volumes infraestruturais no próprio interior das habitações (situações de cozinha e casa de banho, que originalmente eram construídos sobre ou voltados para o logradouro), portanto é perfeitamente razoável a nova ocupação deste espaço, principalmente porque as lógicas de transporte e acessibilidades normalmente assim o exigem.





**Figura 44:** Ortofotomapa com identificação do lote rehabilitado na Rua de D. Manuel II.



**Figura 45:** Imagem aérea com identificação e clara perspectiva sobre o logradouro.



**Figura 46:** Perspectiva do edifício a partir da Rua de D. Manuel II.

### **3.3 Análise de solução em edifício isolado:**

**- O Logradouro como unidade operativa e a relação com o espaço urbano;**

**- Potencialidades e funções da reestruturação do espaço;**

O terceiro sub capítulo incide sobre a reabilitação de edifícios isolados e dos seus logradouros. O que pretendo demonstrar é que mesmo a iniciativa individual pode transformar a imagem da cidade, quando a proposta for sensível às questões económicas, ambientais e sociais, trabalhando cada parcela como uma unidade.

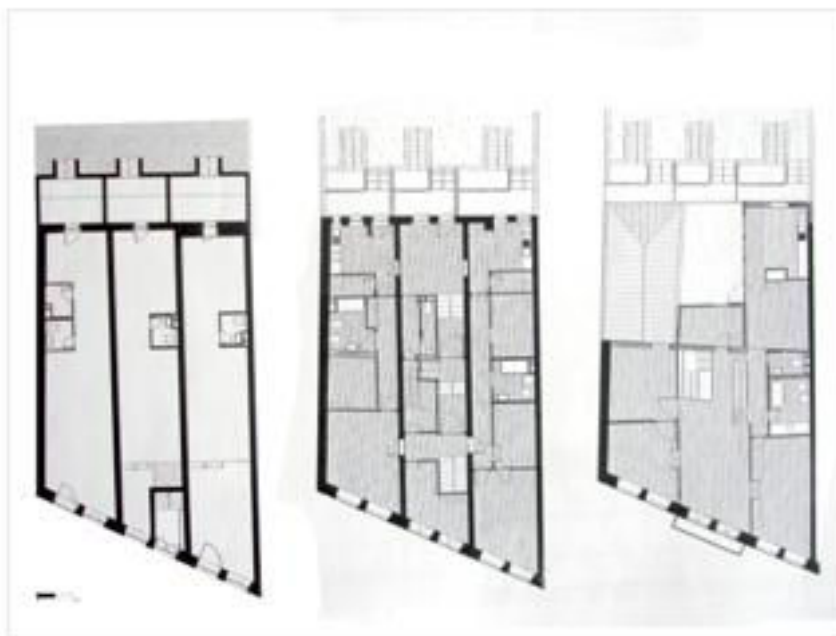
Neste caso, o logradouro está claramente mais associado à estruturação de um quotidiano (seja ele comercial, habitacional ou empresarial), tornando-se suporte do construído e espaço de descompressão físico, urbano, ambiental, social.

#### **(I) Casa D. Manuel II – Arq.º Ivo Poças Martins e Arq.ª Matilde Seabra;**

A casa objecto de estudo situa-se na Rua D. Manuel II, e a origem do seu loteamento resultou do parcelamento dos terrenos do antigo palácio das Carrancas, actual Museu Soares dos Reis, no século XIX. A estrutura do lote foi sendo modificada ao longo do processo da densificação do seu próprio núcleo. A casa, que começou por ser uma habitação unifamiliar, foi ao longo do tempo subdividida em 3 parcelas de uso misto, com frente para a rua e acesso individual ao logradouro. A estrutura matricial original da casa é um exemplo atípico da tipologia da Casa do Porto de século XVII-XIX, pela extensão da sua fachada única, mas a sua construção indicia que estava edificada segundo os standards tectónicos da altura: A fachada é composta por três conjuntos de pórticos e janelas com as dimensões típicas de frente de lote, e, ao observar a planta, percebe-se que o interior original deveria apoiar-se num sistema de paredes estruturais (semelhantes às paredes de meação) que indicavam já a subdivisão parcelar que aconteceu posteriormente.

Os processos construtivos utilizados obedeceram a uma lógica de continuidade e respeito pela pré existência. Algumas paredes interiores em tabique foram demolidas, para que a coerência espacial saísse reforçada, mas foi dada uma enorme atenção à recuperação dos elementos que foram salvaguardados e preservados como memória histórica e tectónica original – caso do “óculo” que revela o tabique interior.

As caixilharias, portadas e os restantes elementos caracterizadores da época da construção foram recuperados, e em alguns casos,



**Figura 47:** Plantas, alçados e perfil da reabilitação.

Legenda:

Topo esquerda – Planta piso 0

Topo centro – Planta piso 1

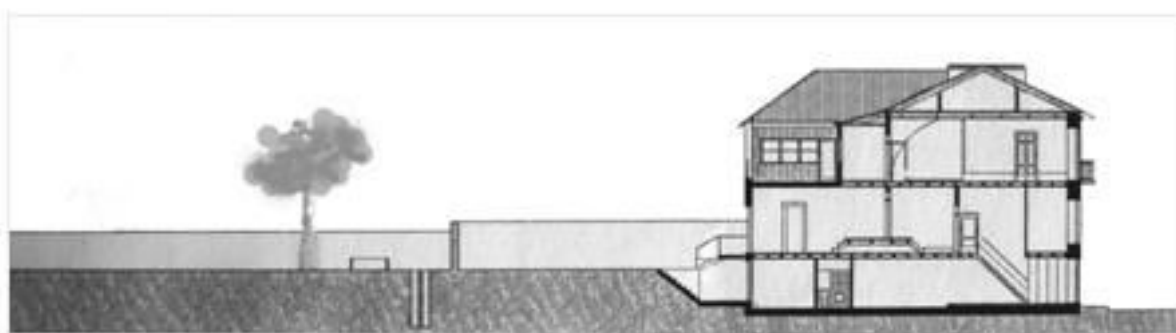
Topo direita – Planta piso 2

Centro esquerda – Alçado tardoz

Centro direita – Alçado principal

Ao Fundo – Perfil de relação entre o edificado e o espaço de logradouro.

(sem escala).



conjugados com novos materiais consonantes com o espírito construtivo da tipologia original.

Neste caso específico, o projecto foi realizado ao abrigo do programa RECRIA, e a reabilitação do imóvel destinava-se ao usufruto pelos habitantes que já lá estavam instalados, bem como à requalificação dos seus usos.

Na observação dos testemunhos fotográficos anteriores à obra, era notória a edificação de vários anexos no espaço de logradouro, correspondentes (provavelmente) à introdução das zonas de água, como as cozinhas e as instalações sanitárias. Toda a imagem de conjunto era povoada por corpos edificados estranhos e descontextualizados, executados de forma pobre e desqualificada. A opção dos arquitectos foi a de inverter a lógica desta situação, integrando no interior das habitações as zonas de água e transformando o uso doméstico do antigo logradouro em espaço de contemplação e área de estar privada comum. Neste sentido, a intervenção sobre o logradouro foi de extrema importância para a regularização de um novo modo de habitar o espaço exterior. Foi construído um sistema autónomo de acessos individuais para cada parcela comercial e habitacional, por meio de muros de contenção e plataformas em betão, reforçando esta ideia de o logradouro ser “de todos e para todos”. Por outro lado, uma das concepções que revelam uma preocupação com a manutenção da tipologia de logradouro individual foi a colocação de esteios em granito, largamente espaçados, como memória e preservação de propriedade privada agora integrada no espaço comum.

Este projecto, pela particularidade de conservação e libertação do solo em prol da estrutura verde do interior do logradouro, constitui um exemplo de enorme importância no conjunto de casos estudados, pois são raras as intervenções contemporâneas na Cidade do Porto que não procuram, de vários modos, “sobrefuncionalizar” este tipo de espaços.

Em algumas reabilitações efectuadas com vista ao desempenho de funções não habitacionais, o logradouro pode até adquirir um maior protagonismo no seu desempenho funcional. Exemplo disto é o caso da Cooperativa Breyner 85, uma associação artística cuja sede contém um estúdio de gravação, várias salas de exposições e concertos, e um restaurante. O logradouro é também utilizado como espaço de esplanada, com uma forte programação musical. No espaço exterior, à semelhança do exemplo em D. Manuel II, o solo foi





**Figura 48:** Perspectiva sobre os dois edifícios requalificados, a partir da Rua do Conde Ferreira.



**Figura 49:** Ortofotomapa com a identificação dos dois edifícios e respectivos logradouros.



**Figura 50:** Planta de implantação do projecto de reabilitação. (sem escala)

desafectado dos anexos construídos existentes, tendo sido instaladas estruturas amovíveis que permitem colocar uma cobertura durante os meses mais frios, ou a realização de concertos no exterior. Esta foi uma maneira de tornar o espaço poli funcional, com capacidade de se adaptar às diferentes situações exigidas pelo programa cultural da associação, mantendo o logradouro livre e com um fraco índice de impermeabilização do solo, o que a nível da estrutura ecológica da cidade faz toda a diferença.

**(II) Recuperação de dois prédios na Rua do Conde Ferreira, Porto – Arq. Rodrigo Coelho e Joana Pinheiro;**

A reabilitação de duas casas idênticas na Rua de Conde Ferreira, no Porto, surgiu de uma encomenda por parte da Santa Casa da Misericórdia do Porto, detentora dos imóveis, com vista à readaptação das habitações e estabelecimentos comerciais, segundo padrões de habitabilidade actualizados.

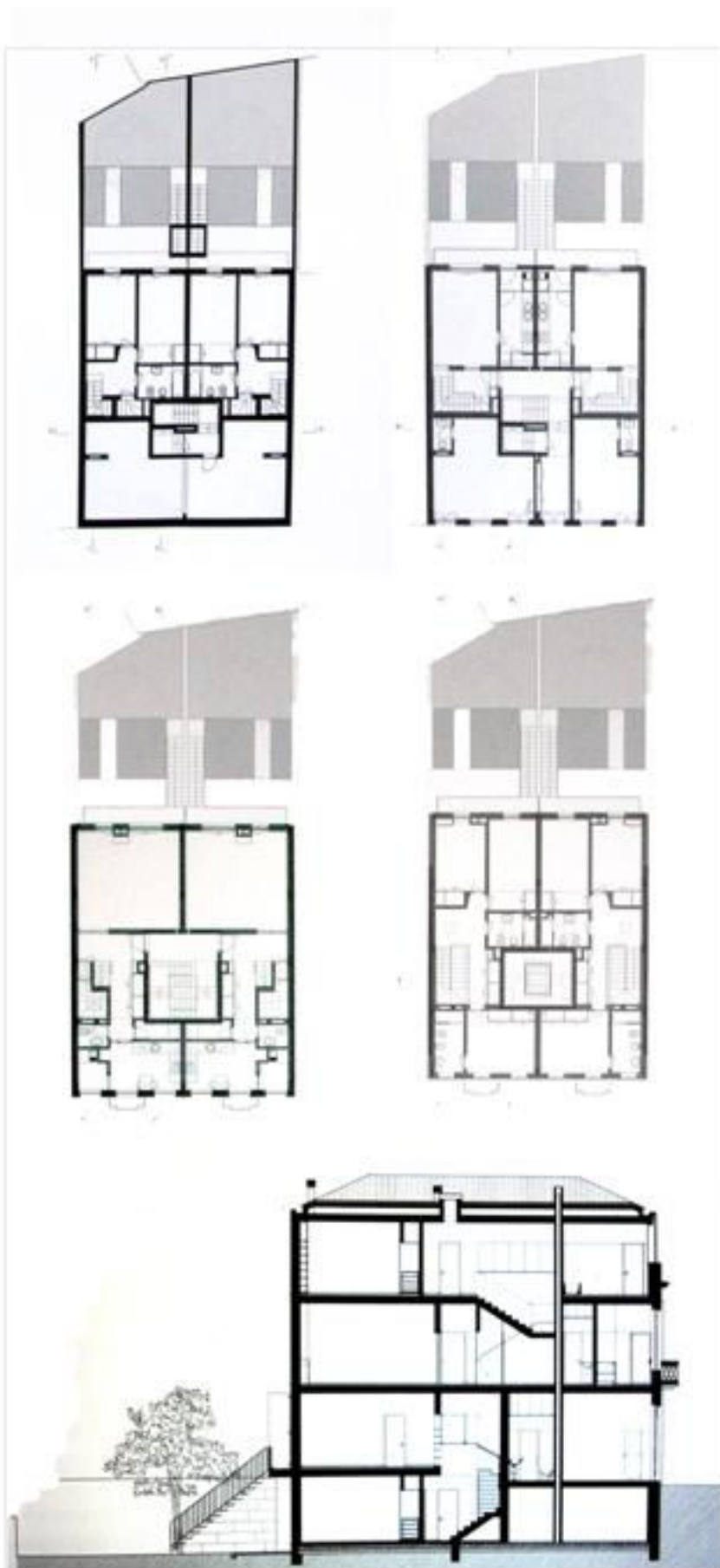
As duas casas apresentam a tipologia típica das construções residenciais do Porto nos finais do século XIX, e localizam-se numa área de expansão já marcada por um planeamento geométrico e racionalizado.

A Rua de Conde Ferreira parte do Largo de Soares dos Reis, atravessando um sistema de organização da malha perpendicular. A envolvente encontra-se já bastante descaracterizada, e o conjunto de casas originais de quarteirão, contemporâneas às dos exemplos apresentados já foi, na sua maioria, substituído por construção recente ou encontra-se em estado de abandono.

A reabilitação em causa, constitui uma outra forma atípica de intervenção em logradouro individual, pelo procedimento de utilização comum do espaço de distribuição vertical e de um arrumo na cave, mesmo que tal circunstância não se revele na questão do usufruto do logradouro, advindo daí a pertinência deste objecto de estudo.

A constatação inicial da degradação estrutural de todo o miolo construído levou à opção de refazer toda a estrutura, mantendo no entanto, a fachada e o volume original, recriando, dentro dos limites desejáveis, as relações espaciais e relacionais das antigas tipologias.

A operação de demolição do miolo e fachada tardoz dos dois edifícios permite a criação de um modelo de distribuição novo, com a caixa de escadas a ocupar um lugar central a ambas as parcelas, no lugar onde se encontra hoje a parede de meação, permitindo, pelas

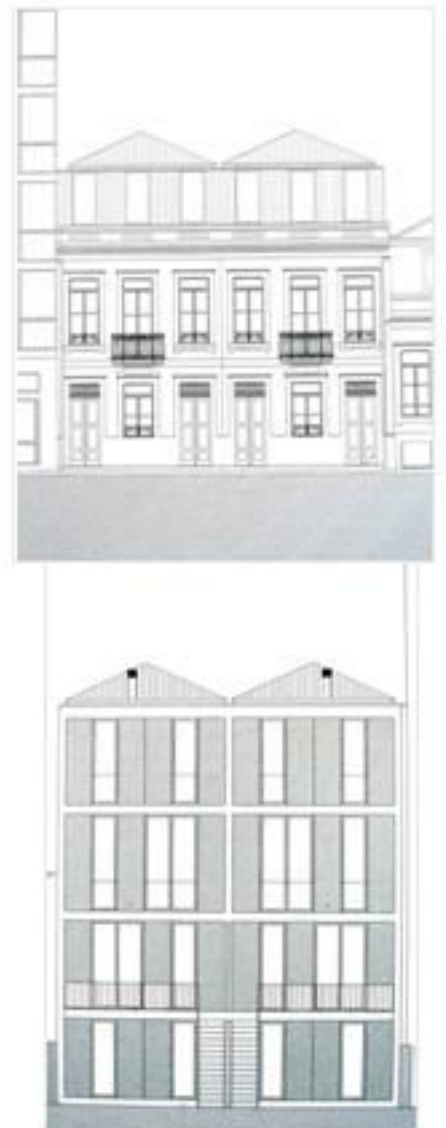


**Figura 51:** Plantas, alçados e perfil relacional das duas casas rehabilitadas

Legenda:

- Topo esquerda – Planta Piso -1
- Topo direita – Planta Piso 0
- Centro esquerda – Planta Piso 1
- Ao centro – Planta Piso 2
- Centro direita – Alçado Principal
- Fundo esquerda – Perfil
- Fundo direita – Alçado tardoz

(sem escala)





características métricas das pré existências um desenvolvimento simétrico das tipologias espaciais, em planta. Os dois imóveis, agora unidos pelo seu acesso vertical único, distribuem-se ao longo de 4 pisos, subdividindo-se em dois apartamentos de tipologia T2 duplex, nos dois pisos inferiores, e dois apartamentos de tipologia T3 duplex nos pisos superiores, a par da re-introdução de espaços comerciais voltados para a via pública.

O logradouro desenvolve-se a um nível inferior à cota de soleira de rua, em cerca de 2.60 metros, o que induziu a uma pequena correcção altimétrica do piso da habitação T2 no rés-do-chão. Deste modo, a distribuição do acesso vertical aos diferentes pisos no interior das tipologias faz-se em sentidos opostos.

Pela organização dos lotes, situados num quarteirão de pequenas dimensões e na proximidade de um gaveto, a profundidade do maior logradouro equivale sensivelmente à proporção da área construída, sendo que no segundo, o limite é encurtado no confronto com o logradouro vizinho.

Apesar da partilha de alguns espaços comuns entre habitações, os logradouros encontram-se apenas afectos à utilização directa por parte das duas parcelas T2 duplex, e ainda assim de forma individual, pelo que se manteve a divisão murada entre lotes. O acesso faz-se a partir da sala destes apartamentos por meio de uma escada de tiro, ou directamente a partir da zona dos dois quartos, no piso inferior. Deste modo, o conceito do logradouro como local íntimo da habitação permanece intacto. Neste caso, o espaço exterior comunica de duas formas diferentes com as parcelas habitacionais: como extensão visual, nos pisos superiores e como extensão física no caso dos pisos inferiores.

O alçado tardoz, adquire uma linguagem contemporânea e adaptada à nova estrutura em betão, que se faz pela abertura de vãos verticais que permitem um melhor aproveitamento das condições de ventilação e insolação.

A manutenção do logradouro como espaço “verde” privado da cidade representa uma opção ecologicamente responsável e desejável do ponto de vista urbanístico.

## **CAPÍTULO 4**

### **Conclusão geral**

A salvaguarda do espaço interior do quarteirão consolidado da malha urbana do Porto é de enorme importância para a futura sustentabilidade da mesma. No decurso da investigação realizada fui reforçando a consciência de que as políticas laxistas em relação à manutenção dos logradouros poderão estar na base do decréscimo que se verifica actualmente na qualidade habitacional do edificado, ao permitirem de forma tão flexível a intervenção desqualificada no seu miolo.

Os logradouros são um recurso vital para o desenvolvimento sustentável das cidades. A área central histórica do Porto apresenta a vantagem de ainda manter uma densa malha urbana onde estes espaços existem e se encontram relativamente des afectados, pelo que urge fazer-se deles uma reflexão, integrada nos sistemas urbanos, evitando-se a sua reformulação casuística e individualizada. Do mesmo modo, importa reafirmar que nem todos os espaços de logradouro precisam de ser intervencionados da mesma maneira, havendo situações em que a sua ocupação poderá ser beneficiada pela presença de construção, e outras em que se demonstrará a imperatividade da salvaguarda do seu espaço "verde" e livre.

No Porto, a lógica de intervenção no centro antigo da Cidade prevê a criação de autênticos quarteirões-condomínio, com radicais mudanças ao nível tipológico e construtivo, de forma a adaptar o edificado a formas de habitar mais contemporâneas, em operações não raras vezes fachadistas que, a longo prazo, transformarão a memória do local de forma permanente.

Para alguns detractores deste tipo de intervenção, a solução ideal passaria pela concertação dos interessados, que tomariam a operação nas suas mãos, parcela a parcela. O arquitecto Nuno Grande, por exemplo, defende a reabilitação numa perspectiva "low cost", feita para e com os habitantes, em operações sensíveis ao património e aos modos de habitar contemporâneos, mas forçando a ideia de que esta zona serviria um público alvo de "famílias atípicas" (casais sem filhos, residências de estudantes, etc.). (24) Ora esta concepção também me parece de certa forma desadequada, pela determinação de exclusão que implica. Para a reabilitação da Zona Histórica ser um caso de sucesso é necessário dar espaço a todo o tipo de famílias, a uma multiplicidade de negócios e actividades, e a criação de apoios à produção em todas as suas vertentes. O ideal de

cidade social, económica e ambientalmente sustentável assim o exige.

A meu ver, a protecção do núcleo histórico deveria ser realizada de uma forma mais extrema. Seria portanto necessário reunir esforços na delimitação de uma parte da cidade representativa do património a salvar, e canalizar forças no sentido de uma verdadeira operação de recuperação e reabilitação desse núcleo, segundo os métodos e tipologias particulares, ou apenas mais consonantes com o carácter construtivo do edificado e dos seus espaços vazios complementares, em vez desta operação mais abrangente de protecção de uma "imagem pública" de lugar, pouco autêntica e até corrompida.

Não obstante, penso que a cronologia das manobras de reabilitação que já se encontram em marcha são as mais correctas, pois o edificado existente não poderia voltar a passar por uma fase de impasse entre planos (cujo desenvolvimento nem sempre é o mais célere), sob pena de se entregar a um estado de ruína irrecuperável.

O que se torna necessário é avaliar, neste momento, o impacto destas práticas sobre o Núcleo Histórico, para que se possa de alguma maneira evitar que, no futuro, seja necessário proceder a operações de verdadeira arqueologia, para vislumbrar o que era considerado Património.

Os planos estão em marcha. Cabe à sociedade demonstrar-se **(25)** e fazer reflectir as equipas projectistas, sobre o valor dos conceitos propostos, e sobre a forma de melhor os aplicar.

*« (...) Afirmar apenas que o património se degrada é uma bela e cómoda forma de alienação, pois há que ultrapassar a presente situação em que o homem figura como espectador – ainda que consciente – dos acontecimentos, porquanto é a sua sobrevivência, e não a do património, que está em jogo. E não serão a conservação, a defesa ou o culto do património que garantirão tal sobrevivência, embora para ela devam contribuir.*

*É ele próprio, o homem, que tem de reencontrar o seu caminho e, paralelamente, edificar o seu património, é ele próprio – é cada um de nós – que tem de abandonar o seu papel de espectador para ser actor e criador do seu mundo.*

*O património deixará assim de ser preocupação isolada para se confundir com o próprio homem: um e outro serão uma e a mesma coisa.*

*A palavra mágica não será mais o património; a palavra mágica será, então, o homem.» **(26)***



**(1)** «Exemplar, o Plan Voisin, de Le Corbusier (1925), propõe-se a destruir a malha dos velhos bairros de Paris, substituída por arranha-céus padronizados, conservando apenas alguns monumentos heterogêneos, Nôtre – Dame de Paris, o Arco do Triunfo, o Sacré-Coeur e a Torre Eiffel: inventário que já anuncia a concepção mediática dos monumentos signos. Essa ideologia da tábua rasa, aplicada ao tratamento dos centros antigos durante a década de 1950, só deixou de prevalecer na França com a criação, por André Malraux, em 1962, da lei sobre as áreas protegidas (...) essa lei era na verdade, em sua origem, uma medida de urgência inspirada pela figura museal da cidade.» CHOAY, Françoise, «Alegoria do Patrimônio» p.194

**(2)** «Phenomenology was conceived as a “return to things”, as opposed to abstractions and mental constructions.(...)» Norberg-Schulz in « Designing Cities» capítulo 8 - The Phenomenon of Place pp.117

**(3)** «Genius loci is a Roman concept. According to ancient Roman belief every “independent” being has its genius, its guardian spirit. This spirit gives life to people and places, accompanies them from birth to death, and determines their character or essence.(...)» Norberg-Schulz in « Designing Cities» capítulo 8 - The Phenomenon of Place pp.123

**(4)** «The existential purpose of building (architecture) is therefore to make a site become a place, that is, to uncover the meanings potentially present in the given environment. The structure of a place is not a fixed, eternal state. As a rule places change, sometimes rapidly. This does not mean, however, that the genius loci necessarily changes or gets lost. Later we shall show that taking place presupposes that the places conserve their identity during a certain stretch of time. Stabilitas loci is a necessary condition for human life. How then is stability compatible with the dynamics of change? First of all we may point out that any place ought to have the “capacity” of receiving different “contents”, naturally within certain limits. A place that is only fitted for one particular purpose would soon become useless. Secondly it is evident that a place may be “interpreted” in different ways. To protect and conserve its genius loci in fact means to concretize its essence in ever new historical contexts. We might also say that the history of a place ought to be its “self-realization”. What was there as

possibilities at the outset, is uncovered through human action, illuminated and "kept" in works of architecture which are simultaneously "old and new" (Venturi, 1967). A place therefore comprises properties having a varying degree of invariance.» Norberg-Schulz in « Designing Cities» capítulo 8 - The Phenomenon of Place pp.123

**(5)** TAVORA, Fernando, «Memento», in «Porto, esquinas do tempo», Ed. CMP, Porto, 1982

**(6)** CHOAY, Françoise, «Alegoria do Património» Ed. Unesp, 3ª edição, p.212/ p.16

**(7)** «(...) Nuno Portas, perante a necessidade de estabelecer Normas Provisórias para iniciar um controlo provisório do processo de urbanização espontânea que se expandia no território concelhio e como instrumento antecipador de um futuro Plano Director Municipal, perante também a necessidade de estruturar um plano de pormenor – já previsto no fundamental Plano Geral de Urbanização da Cidade (1979)6 de F. Távora - e enquadrar uma gestão urbanística mais eficaz do núcleo histórico, propõe em 1981 a criação de um "Gabinete (Municipal) do Centro Histórico".

No mesmo ano a arquitecta Alexandra Gesta é destacada pela Câmara Municipal para dirigir esse gabinete e definir o seu programa de actuação, convidando-se Fernando Távora para assessorar esse novo Gabinete.

Inicia-se de imediato, em estreita articulação entre autor (Távora) e a equipa do futuro GTL, uma prática de desenvolvimento de projectos de exemplaridade – por exemplo, o restauro e adaptação da Casa da Rua Nova, o início do projecto da Praça do Município (com desenvolvimento e pormenorização pelo GTL). Os limites da área de intervenção abrangem, nesse tempo, os antigos tecidos históricos "intra-muros" (áreas já classificadas), zonas de expansão do período da revolução industrial e alguns tecidos envolventes dos anos 30-40.

O Município inicia a gradual transferência de um poder administrativo cada vez mais amplo para o futuro GTL, o qual estabelece desde logo algumas claras regras de gestão, sobretudo no que se refere aos licenciamentos, procurando potenciar pela positiva as iniciativas particulares, negociando com os proprietários e com os autores dos projectos, interditando o demolir para reproduzir em betão e assim

recusando o fachadismo que, ainda hoje, é tomado por muitos como a solução "tipo" de projecto a aplicar em Centros Históricos. (...)

Se me pedissem a descrição, em poucas linhas, do essencial da experiência de conservação do património urbano de Guimarães eu destacaria logo, em poucos itens: (i) uma reabilitação para e pelas pessoas, contra a gentrification; (ii) a conservação estrita dos valores identitários e de autenticidade, preservando as qualidades referenciais existentes na arquitectura da cidade histórica, prolongando-as para um território submetido a um desmesurado processo de desenvolvimento e de transformação; (iii) a garantia da continuidade das permanências essenciais de longo prazo (a cidade enquanto monumento, na estrutura da sua morfologia e tipologia fundiária), conservando as qualidades formais já sedimentadas (a arquitectura erudita e vernácula que construiu, no tempo, este "Centro Histórico") mas conseguindo integrar as novas oportunidades e resolver (mais rapidamente) as intempéries.» in AGUIAR, José, «Cor e Cidade Histórica – Estudos cromáticos e conservação do património», FAUP, Porto, 2006.

**(8)** Chama-se gentrificação (um neologismo que ainda não consta dos dicionários de português) ou enobrecimento urbano, a um conjunto de processos de transformação do espaço urbano que ocorre, com ou sem intervenção governamental, nas mais variadas cidades do mundo. O enobrecimento urbano, ou "gentrification", diz respeito à expulsão de moradores tradicionais, que pertencem a classes sociais menos favorecidas, de espaços urbanos que subitamente sofrem uma intervenção urbana (com ou sem auxílio governamental) que provoca sua valorização imobiliária.

**(9)** «(...) Objections to the destruction of French central cities during the 1950's (in the name of redevelopment) incited legislation for the preservation of historic districts (*secteurs sauvegardés*) in 1962. This law – the *Loi Malraux* (because it was sponsored by then Minister of Culture André Malraux) – declared the twelve central *arrondissements* historic landmark districts, assuring their preservation and in some districts, such as the *Marais*, their rehabilitation (...). In addition, the creation of the *Agence Nationale pour l'Amélioration de l'Habitat* (ANAH) in 1970 encouraged the rehabilitation of old housing, and the *Nora Report* (1972) encouraged the rehabilitation of old buildings for public housing. All of these conspired to produce what came to be known as a movement for the *conservation du patrimoine*, a

movement supported by the French Ministry of Culture and its socialiste minister, Jack Lang, who undertook this cause in the name of populism and environmentalism.

As was occurring elsewhere and had previously occurred in French history, however, such efforts also worked to displace the poor and to gentrify Paris. (...) The Loi Malraux served to justify as well as sustain this gentrification – *embourgeoisement* - of Paris.

(...) New zoning regulations established in 1967 eliminated height restrictions and building-line regulations, admitting the construction of the Montparnasse Tower and the new Central Business District (*le front de Seine*) in the 15<sup>th</sup> arrondissement. The uproar provoked by these skyscrapers incited a stricter zoning code in 1974 which attempted to resurrect or preserve traditional blocks with certain alignments and volumes, but which has been criticized for producing "mere pastiche or facadism of a painfully cardboard character" (Garcias and Meade).» in Nan Elling in «Postmodern Urbanism», pp45/46

**(10)** Extraído de AGUIAR, José, «Cor e Cidade Histórica – Estudos cromáticos e conservação do património», FAUP, Porto, 2006, p. 126

**(11+12+13+14)** Extraído de FERNANDES, Francisco Barata – «Transformação e Permanência na Habitação Portuense: as Formas da Casa na Forma da Cidade». 2ª Edição. Porto: FAUP Publicações, 1999.

**(15)** «Até ao final do século XIX a construção de habitação de baixa renda era feita essencialmente por construtores privados. No Porto as duas principais formas de alojamento para as classes trabalhadoras eram a sobreocupação de velhos edifícios, um processo que começou nas primeiras décadas do século, e a construção de novas habitações, as «ilhas», que começaram a construir-se cerca de 1850. As «ilhas» consistiam em filas de pequenas casas de um único piso, geralmente com áreas que não excediam os 16m<sup>2</sup>, construídas nos quintais de antigas habitações burguesas. Nestas casas pequenas e insalubres viviam famílias inteiras. A maior parte das «ilhas» não tinham abastecimento de água e os sanitários eram comuns a todos os seus habitantes.

O acesso a estas «ilhas» fazia-se através de estreitos corredores, que passavam por baixo de casas construídas à face da rua. As «ilhas» não tinham qualquer relação formal com anteriores tipos de habitação, quer rural, quer urbana. Elas eram uma forma de



habitação específica, desenvolvida para satisfazer a procura de habitação barata por parte das classes trabalhadoras.

(...)As «ilhas» eram a resposta adequada à procura de habitação de baixo custo que existia no Porto. Os salários das classes trabalhadoras eram bastante baixos, consequência do fraco desenvolvimento do sector industrial, e nesta situação os trabalhadores apenas podiam ter acesso a formas de habitação de baixa qualidade e baixo custo. Embora os trabalhadores industriais e artesãos constituíssem a maioria da população das «ilhas», um largo estrato da população do Porto com baixos salários, empregue no comércio e nos serviços, tais como caixeiros, polícias, militares de baixa patente, bombeiros, lavadeiras, vendedores ambulantes, carregadores, também habitava as «ilhas».

(...) A pequena escala do empreendimento e o investimento limitado que requeriam fizeram das «ilhas» o objecto das actividades especulativas dos estratos mais baixos das classes médias do Porto e ajudam a explicar a sua forma. (...)

A estrutura de propriedade ajuda também a compreender o desenvolvimento e a forma das «ilhas». No Porto a propriedade do solo estava organizada hierarquicamente numa cadeia de sucessivos emprazamentos. Quanto mais baixa era a posição nesta cadeia de posse da terra, menor era o estatuto social e económico dos aforadores e mais próximos eles estavam da construção das «ilhas». Os foreiros de lotes de terreno individuais pertenciam, na sua maior parte, às classes médias. As «ilhas» eram construídas pelos estratos mais baixos destas classes médias, pessoas com recursos relativamente limitados, que investiam, construíam e possuíam a maior parte das «ilhas», por vezes nos seus próprios quintais.» in Teixeira, Manuel C., « As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940».

**(16)** Analise-se, a título de exemplo, os quarteirões-piloto de D. João I e das Cardosas.

**(17)** «As cidades apresentam frequentemente um balanço térmico positivo relativamente à sua envolvente, fenómeno designado por “ilha de calor”. A menor absorção de radiação de curto comprimento de onda, o maior armazenamento de calor sensível, o aumento das fontes de calor antrópico e a menor evapotranspiração combinam-se para tornar o meio urbano num armazém de calor sensível durante o dia. Durante a noite, as menores perdas de radiação de grande comprimento de onda e o menor peso do

transporte de calor por turbulência impede a sua rápida perda, mantendo-se as temperaturas urbanas francamente mais elevadas do que as periféricas. – Para a região do Porto, Monteiro (1997) detectou uma ilha de calor nocturna (1º a 6º) sob diversos tipos de tempo.» MADUREIRA, Helena, «Processos de Transformação da estrutura verde do Porto», Revista da FLUP, Geografia, I série, vol. XVII-XVIII, Porto, 2001-2002, p.140

**(18)** Sustainable development means improving the quality of life of a population within the capacity of Earth's finite resources. The needs of the present generation must be met, particularly those of the poor, without compromising the ability of future generations to meet their own needs. In extracto da declaração de princípios da Cimeira do Desenvolvimento Sustentável, Johannesburg, 2002.

**(19)** «A agitação do Porto – Cidade – Património não passa de um trabalho de “indústria – patrimonial – turística, feito com a intenção de transformar o pelourinho numa cidade sorvete.» MENDES, M., «Porto – Cultura da Cidade, Paisagem Doméstica, Morfologias da Casa, 1895-1969», p.70, Porto, 1998

**(20)** «A recuperação parcial do quarteirão de Carlos Alberto (Porto) é a primeira experiência de parceria com privados da Porto Vivo, mas não conseguiu escapar à contenda judicial. Os proprietários de dois edifícios, expropriados em Outubro, contestam o valor da indemnização. Um dos imóveis em causa acolhia o antigo Café Luso. (...) A proprietária de um dos prédios, contíguos ao Café Luso, não pensava em vendê-lo, até porque tinha sido edificado pelo avô e o arrendamento dos espaços comerciais era uma importante fonte de receita. O mesmo acontecia com António Gil Sousa, que, já depois do 25 de Abril, adquiriu o edifício do Café Luso só por ligação afectiva.

"Se não fosse o facto do general Humberto Delgado ter feito ali a sua proclamação, eu não teria comprado o edifício. Não foi por razões materiais, foi por razões de espírito e de princípios", garante António Gil Sousa.

(...) Anos mais tarde, chegou o projecto da Porto Vivo que, na impossibilidade de conseguir um acordo, recorreu à expropriação. "Antigamente, a propriedade de um prédio era quase um bem intocável, que se transmitia aos descendentes. Não estava abandonado. Estava a render e tinha a vontade de passar aos filhos.

Se eu falto, a minha reforma não se transmite aos filhos", lamenta a proprietária de um dos prédios contíguos ao do Café Luso. Inconformada com a expropriação, recorreu ao tribunal. Mas, tanto a providência cautelar como a acção principal para travar a expropriação, foram indeferidas pelo Tribunal Administrativo por entender que a Porto Vivo cumpriu todos os preceitos legais e que os direitos dos privados não prevalecem sobre o direito público à requalificação daqueles edifícios. Agora, resta a contestação no Tribunal Cível ao valor da expropriação.

"A Câmara vende a quem dá mais e eu tenho que aceitar a expropriação que me deram", sublinha a mesma proprietária. Uma queixa repetida por António Gil Sousa "Não é uma expropriação é uma espoliação". Ambos os proprietários recordam que, meses antes, tinham recebido uma proposta de venda de uma imobiliária bastante superior à expropriação, feita pela Porto Vivo.

(...) O empreendimento habitacional na Praça de Carlos Alberto, que está a ser desenvolvido pelo grupo Edifer (após ter sido escolhida, por concurso público, para firmar uma parceria com a Porto Vivo), já tem nome Pátio Luso. A reabilitação de oito edifícios, nos quais se incluem o imóvel do antigo Café Luso, terá 21 apartamentos com áreas entre os 40 e os 116 metros quadrados e com as tipologias T0, T1, T1 Duplex e T2. A reconversão dará lugar, ainda, à criação de quatro espaços para escritórios e duas lojas. O contrato de reabilitação urbana do quarteirão, assinado entre a sociedade e a Edifer a 20 de Setembro do ano passado, determina que a Porto Vivo receberá 25% dos valores contratados por cada venda ou promessa de alienação. (...)»

In Jornal de Notícias, Luz, C. Sofia, 04-07-2007

**(21)** «A sociedade moderna, aparentemente democrática mas impressionantemente homogénea e globalizante, parece revelar, no urbanismo, um imenso esforço redutor, ou mesmopositor, da expressão das diferenças, conduzindo ao reproduzir de modelos similares em contextos geográficos fortemente diferenciados. (...)

As modificações radicais nos sistemas produtivos e o abandono da cultura dos materiais e das técnicas locais, assim como a universalização de determinados modelos culturais, conduzem, desde há mais de 50 anos, ao gradual esbatimento das linguagens e da riqueza das formas na própria arquitectura. Resulta daqui uma pressão que, na circunstância de uma profunda crise na cultura de projecto, conduz a acções às quais chamamos de reabilitação urbana, mas que na realidade, são mais de renovação urbana,

resultando no gradual aniquilamento dos (mal)ditos centros históricos. Refira-se aqui uma "reabilitação urbana" que se desenvolve de forma ignorante em termos disciplinares, tão desatenta à conservação da especificidade do lugar como permeável à introdução de funções incompatíveis com os Centros Históricos, e que acaba por tornar-se ela própria em mais um dos instrumentos que aceleram a, já inexorável, transformação.» AGUIAR, José, «Cor e Cidade Histórica – Estudos cromáticos e conservação do património», FAUP, Porto, 2006

**(22)** Extraído do Documento Estratégico da Unidade de Intervenção do Quarteirão das Cardosas, Volume I, Julho 2007, SRU Porto Vivo. p. 21

**(23)** «Às Fontainhas vai-se na noite de São João ver a cascata da Fonte, andar nos automóveis eléctricos, comer farturas e comprar manjericos. E agora, aos sábados, vão lá vender quanto exista, na feira das pechinchas: ninharias, extravagâncias e selectividades. Todas misturadas (além de outras manigâncias e manguelices de que não vale a pena falar)».

PACHECO, Hélder, in «Porto, Sítio, Lembranças e Emoções». Edições Afrontamento 2 Edições 1992

**(24)** «O Porto futuro deve crescer como cresceu o Porto de hoje: por lotes e não por quarteirões; por pequenos proprietários - a cidade sempre foi da burguesia comercial - e não por grandes investidores. (...)

Nuno Grande afirma que a Sociedade de Reabilitação Urbana (SRU) Porto Vivo está a querer "esventrar os quarteirões do centro da cidade para fazer parques de estacionamento". E garante que o que a cidade precisa é de fazer com que as pessoas "deixem de ser dependentes de carros, porque o Porto não aguenta ter tantos no centro". (...)

"Estão a olhar para a cidade por quarteirões e a cidade não cresceu assim, cresceu lote por lote. (...) Criticando o conceito de "grande empreendimento de condomínio fechado" na Baixa.

"Para a Baixa vão as famílias atípicas, não as tradicionais". Casais jovens, artistas, pessoas sozinhas ou famílias sem filhos – "aqueles que não precisam de grandes espaços para viver" – deveriam, segundo Nuno Grande, ser o "target" do projecto da Porto Vivo, o que, de momento, não acontece.

"A SRU tem de ir ao encontro das pessoas. O tipo de pessoas que vem para a Baixa morar não está a ser estudado nem pensado. O target da SRU continuam a ser as famílias típicas portuguesas, que têm muito mais espaço se forem para a periferia e essas não regressam. (...)

Uma das particularidades que Nuno Grande contesta no projecto da SRU é a lógica high cost. "(...). Se virmos outras cidades no mundo, é o modelo low-cost que prevaleceu".

O arquitecto concorda com a ideia de privilegiar o arrendamento, mas apenas se for pensado "caso a caso, prédio a prédio, e não quarteirão a quarteirão".

Admitindo que não se podem deixar escapar os grandes investidores, Nuno Grande lamenta a falta de incentivos ao "pequeno proprietário" e considera que é possível "acreditar" que o Centro Histórico do Porto voltará a estar habitado. "Mas a ingenuidade que houve no Porto 2001 foi achar que a cidade poderia ser reabilitada em três ou quatro anos. Isto é um trabalho de uma geração, de 20 ou 30 anos", conclui.» por Cristina Vilas Boas in JPN, 21.07.2009  
(<http://jpn.icicom.up.pt/2009/07/21/>)

**(25)** O papel da sociedade sobre os espaços que habita deve ser activo e intervencionista. Muitos dos problemas mais dilacerantes do tecido urbano acontecem pela falta de transparência dos planos à consulta popular. Alguns elementos mais atentos, por vezes juntam-se, manifestam-se e equacionam o futuro comum. Passo a transcrever um desses manifestos: Manifesto pela Cidade do Porto: "Onde vais cidade?" «A cidade: por onde fores, ela irá». Estes versos do poeta grego Konstandinos Kavafis evocam a condição de cidadão e habitante da polis – transportaremos os valores e princípios da cidade onde quer que estejamos, qualquer que seja o nosso trajecto. O que nos leva então para fora dela? Porque não a reconhecemos e não nos reconhecemos nela? O que acontece quando esses valores e princípios se degradam? Quando a cidade perde legibilidade e carga identitária? Quando a cultura na e da cidade é vista como inimiga a abater? Quando a mobilidade é um direito cada vez menos partilhado? Quando a mistura social é cada vez menos frequente, empobrecendo a diversidade nos e dos espaços públicos? Quando as políticas de habitação expulsam largas franjas da população dualizando o tecido social? Quando a cidade se fecha à articulação com territórios mais amplos? Quando a sustentabilidade é uma miragem que encarece a dívida para com as gerações vindouras? Quando a participação é vista como ataque e

escarnecida? Quando nos roubam a memória e os espaços dos afectos e das relações? Quando o poder instalado odeia o conhecimento, a crítica e a insurgência? Quando a «cidade comum» se desagrega, frágil, aos nossos olhos? (...)» Extraído do Manifesto “Onde Vais Cidade?”, que pode ser encontrado em: <http://www.petitiononline.com/forumprt/petition.html>

**(26)** TÁVORA, Fernando, «Memento», , Ed. CMP, Porto, 1982



**(I) CÓDIGO CIVIL PORTUGUÊS**  
**(Actualizado até à Lei 59/99, de 30/06)**

*LIVRO I - PARTE GERAL*

*CAPÍTULO III*

*Associações sem personalidade jurídica e comissões especiais*

*SUBTÍTULO II*

*Das coisas*

**ARTIGO 204º**

(Coisas imóveis)

1. São coisas imóveis:

- a) Os prédios rústicos e urbanos;
- b) As águas;
- c) As árvores, os arbustos e os frutos naturais, enquanto estiverem ligados ao solo;
- d) Os direitos inerentes aos imóveis mencionados nas alíneas anteriores;
- e) As partes integrantes dos prédios rústicos e urbanos.

2. Entende-se por prédio rústico uma parte delimitada do solo e as construções nele existentes que não tenham autonomia económica, e por prédio urbano qualquer edifício incorporado no solo, com os terrenos que lhe sirvam de logradouro.

3. É parte integrante toda a coisa móvel ligada materialmente ao prédio com carácter de permanência.

*LIVRO III - DIREITO DAS COISAS*

*TÍTULO I - DA POSSE*

*CAPÍTULO VI – Propriedade horizontal*

*SECÇÃO III*

*Direitos e encargos dos condóminos*

**ARTIGO 1420º**

(Direitos dos condóminos)

1. Cada condómino é proprietário exclusivo da fracção que lhe pertence e comproprietário das partes comuns do edifício.



2. O conjunto dos dois direitos é incindível; nenhum deles pode ser alienado separadamente, nem é lícito renunciar à parte comum como meio de o condómino se desonerar das despesas necessárias à sua conservação ou fruição.

#### ARTIGO 1421º

(Partes comuns do prédio)

1. São comuns as seguintes partes do edifício:

- a) O solo, bem como os alicerces, colunas, pilares, paredes-mestras e todas as partes restantes que constituem a estrutura do prédio;
- b) O telhado ou os terraços de cobertura, ainda que destinados ao uso de qualquer fracção;
- c) As entradas, vestíbulos, escadas e corredores de uso ou passagem comum a dois ou mais condóminos;
- d) As instalações gerais de água, electricidade, aquecimento, ar condicionado, gás, comunicações e semelhantes.

2. Presumem-se ainda comuns:

- a) Os pátios e jardins anexos ao edifício;
- b) Os ascensores;
- c) As dependências destinadas ao uso e habitação do porteiro;
- d) As garagens e outros lugares de estacionamento;
- e) Em geral, as coisas que não sejam afectadas ao uso exclusivo de um dos condóminos.

3. O título constitutivo pode afectar ao uso exclusivo de um dos condóminos certas zonas das partes comuns.

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1422º

(Limitações ao exercício dos direitos)

1. Os condóminos, nas relações entre si, estão sujeitos, de um modo geral, quanto às fracções que exclusivamente lhes pertencem e quanto às partes comuns, às limitações impostas aos proprietários e aos comproprietários de coisas imóveis.

2. É especialmente vedado aos condóminos:

- a) Prejudicar, quer com obras novas, quer por falta de reparação, a segurança, a linha arquitectónica ou o arranjo estético do edifício;
- b) Destinar a sua fracção a usos ofensivos dos bons costumes;
- c) Dar-lhe uso diverso do fim a que é destinada;

d) Praticar quaisquer actos ou actividades que tenham sido proibidos no título constitutivo ou, posteriormente, por deliberação da assembleia de condóminos aprovada sem oposição.

3. As obras que modifiquem a linha arquitectónica ou o arranjo estético do edifício podem ser realizadas se para tal se obtiver prévia autorização da assembleia de condóminos, aprovada por maioria representativa de dois terços do valor total do prédio.

4. Sempre que o título constitutivo não disponha sobre o fim de cada fracção autónoma, a alteração ao seu uso carece da autorização da assembleia de condóminos, aprovada por maioria representativa de dois terços do valor total do prédio.

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1422º-A

(Junção e divisão de fracções autónomas)

1. Não carece de autorização dos restantes condóminos a junção, numa só, de duas ou mais fracções do mesmo edifício, desde que estas sejam contíguas.

2. Para efeitos do disposto no número anterior, a contiguidade das fracções é dispensada quando se trate de fracções correspondentes a arrecadações e garagens.

3. Não é permitida a divisão de fracções em novas fracções autónomas, salvo autorização do título constitutivo ou da assembleia de condóminos, aprovada sem qualquer oposição.

4. Nos casos previstos nos números anteriores, cabe aos condóminos que juntaram ou cindiram as fracções o poder de, por acto unilateral constante de escritura pública, introduzir a correspondente alteração no título constitutivo.

5. A escritura pública a que se refere o número anterior deve ser comunicada ao administrador no prazo de 30 dias.

(Aditado pelo Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1423º

(Direitos de preferência e de divisão)

Os condóminos não gozam do direito de preferência na alienação de fracções nem do direito de pedir a divisão das partes comuns.

#### ARTIGO 1424º

(Encargos de conservação e fruição)

1. Salvo disposição em contrário, as despesas necessárias à conservação e fruição das partes comuns do edifício e ao

pagamento de serviços de interesse comum são pagas pelos condóminos sem proporção do valor das suas fracções.

2. Porém, as despesas relativas ao pagamento de serviços de interesse comum podem, mediante disposição do regulamento de condomínio, aprovada sem oposição por maioria representativa de dois terços do valor total do prédio, ficar a cargo dos condóminos em partes iguais ou em proporção à respectiva fruição, desde que devidamente especificadas e justificados os critérios que determinam a sua imputação.

3. As despesas relativas aos diversos lanços de escadas ou às partes comuns do prédio que sirvam exclusivamente algum dos condóminos ficam a cargo dos que dela se servem.

4. Nas despesas dos ascensores só participam os condóminos cujas fracções por eles possam ser servidas.

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1425º

(Inovações)

1. As obras que constituam inovações dependem da aprovação da maioria dos condóminos, devendo essa maioria representar dois terços do valor total do prédio.

2. Nas partes comuns do edifício não são permitidas inovações capazes de prejudicar a utilização, por parte de algum dos condóminos, tanto das coisas próprias como das comuns.

#### ARTIGO 1426º

(Encargos com as inovações)

1. As despesas com as inovações ficam a cargo dos condóminos nos termos fixados pelo artigo 1424º.

2. Os condóminos que não tenham aprovado a inovação são obrigados a concorrer para as respectivas despesas, salvo se a recusa for judicialmente havida como fundada.

3. Considera-se sempre fundada a recusa, quando as obras tenham natureza voluptuária ou não sejam proporcionadas à importância do edifício.

4. O condómino cuja recusa seja havida como fundada pode a todo o tempo participar nas vantagens da inovação, mediante o pagamento da quota correspondente às despesas de execução e manutenção da obra.

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-

10)

#### ARTIGO 1427º

(Reparações indispensáveis e urgentes)

As reparações indispensáveis e urgentes nas partes comuns do edifício podem ser levadas a efeito, na falta ou impedimento do administrador, por iniciativa de qualquer condómino.

#### ARTIGO 1428º

(Destruição do edifício)

1. No caso de destruição do edifício ou de uma parte que represente, pelo menos, três quartos do seu valor, qualquer dos condóminos tem o direito de exigir a venda do terreno e dos materiais, pela forma que a assembleia vier a designar.
2. Se a destruição atingir uma parte menor, pode a assembleia deliberar, pela maioria do número dos condóminos e do capital investido no edifício, a reconstrução deste.
3. Os condóminos que não queiram participar nas despesas da reconstrução podem ser obrigados a alienar os seus direitos a outros condóminos, segundo o valor entre eles acordado ou fixado judicialmente.
4. É permitido ao alienante escolher o condómino ou condóminos a quem a transmissão deve ser feita.

#### ARTIGO 1429º

(Seguro obrigatório)

1. É obrigatório o seguro contra o risco de incêndio do edifício, quer quanto às fracções autónomas, quer relativamente às partes comuns.
2. O seguro deve ser celebrado pelos condóminos; o administrador deve, no entanto, efectuá-lo quando os condóminos o não hajam feito dentro do prazo e pelo valor que, para o efeito, tenha sido fixado em assembleia; nesse caso, ficará com o direito de reaver deles o respectivo prémio.

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1429º-A

(Regulamento do condomínio)

- 1 - Havendo mais de quatro condóminos e caso não faça parte do título constitutivo, deve ser elaborado um regulamento do

condomínio disciplinando o uso, a fruição e a conservação das partes comuns.

2 - Sem prejuízo do disposto na alínea b) do nº 2 do artigo 1418º, a feitura do regulamento compete à assembleia de condóminos ou ao administrador, se aquela o não houver elaborado.

(Aditado pelo Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### SECÇÃO IV

##### *Administração das partes comuns do edifício*

#### ARTIGO 1430º

(Órgãos administrativos)

#### ARTIGO 1431º

(Assembleia dos condóminos)

#### ARTIGO 1432º

(Convocação e funcionamento da assembleia)

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1433º

(Impugnação das deliberações)

#### ARTIGO 1434º

(Compromisso arbitral)

#### ARTIGO 1435º

(Administrador)

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1435º-A

(Administrador provisório)

#### ARTIGO 1436º

(Funções do administrador)

(Redacção do Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

#### ARTIGO 1438º

(Recurso dos actos do administrador)

ARTIGO 1438º-A

(Propriedade horizontal de conjuntos de edifícios)

O regime previsto neste capítulo pode ser aplicado, com as necessárias adaptações, a conjuntos de edifícios contíguos funcionalmente ligados entre si pela existência de partes comuns afectadas ao uso de todas ou algumas unidades ou fracções que os compõem.

(Aditado pelo Dec.-Lei 267/94, de 25-10)

**(II) Decreto-Lei n.º 38382 de 07-08-1951***Actualizado até ao DL 290/2007, de 17 de Agosto (que alterou Artº 17º)* **Regulamento Geral das Edificações Urbanas**

*CAPÍTULO II*

*Da edificação em conjunto*

*-Art 58.º*

A construção ou reconstrução de qualquer edifício deve executar-se para que fiquem assegurados o arejamento, iluminação natural a exposição prolongada à acção directa dos raios solares, e bem assim o seu abastecimento de água potável a evacuação inofensiva dos esgotos

§ único. As câmaras municipais poderão condicionar a licença para se executarem obras importantes em edificações existentes à execução simultânea dos trabalhos acessórios indispensáveis para lhes assegurar as condições mínimas de salubridade prescritas neste regulamento.

*-Art. 62.º*

Às edificações para habitação multifamiliar ou colectiva deverão dispor-se nos respectivos lotes de forma que o menor intervalo entre fachadas posteriores esteja de acordo com o estabelecido no artigo 59.º

§ 1.º Para os efeitos do corpo deste artigo, sempre que não tenha sido organizado logradouro comum que assegure condição nele estabelecida, cada edificação deverá ser provida de um logradouro próprio, com toda a largura do lote e com fácil acesso do exterior.

§ 2.º O logradouro a que alude o parágrafo anterior deverá ter em todos os seus pontos profundidade não inferior a metade da altura correspondente da fachada adjacente, medida na perpendicular a esta fachada no ponto mais desfavorável, com o mínimo de 6 metros e sem que a área livre e descoberta seja inferior a 40 metros quadrados.

§ 3.º Nos prédios de gaveto poderão dispensar-se as condições de largura e profundidade mínima de logradouro referidas no corpo deste artigo desde que fiquem satisfatoriamente asseguradas a iluminação, ventilação e insolação da própria edificação e das contíguas.

### *CAPITULO III*

#### *Disposições interiores das edificações e espaços livres*

##### *-Art. 74.º*

A ocupação duradoura de logradouros, pátios ou recantos das edificações com quaisquer construções, designadamente telheiros e coberturas, e o peijamento dos mesmos locais com materiais ou volumes de qualquer natureza só podem efectuar-se com expressa autorização das câmaras municipais quando se verifique não advir daí prejuízo para o bom aspecto e condições de salubridade e segurança de todas as edificações directa ou indirectamente afectadas.

##### *-Art. 75.º*

Sempre que nas fachadas sobre logradouros ou pátios haja varandas, alpendres ou quaisquer outras construções, salientes das paredes, susceptíveis de prejudicar as condições de iluminação ou ventilação, as distâncias ou dimensões mínimas fixadas no artigo 73.º serão contadas a partir dos limites extremos dessas construções.

##### *-Art. 76.º*

Nos logradouros e outros espaços livres deverá haver ao longo da construção uma faixa de, pelo menos, 1 metro de largura, revestida de material impermeável ou outra disposição igualmente eficiente para proteger as paredes contra infiltrações. A área restante deverá ser ajardinada ou ter outro arranjo condigno.

Os pavimentos dos pátios e as faixas impermeáveis dos espaços livres deverão ser construídos com inclinações que assegurem rápido e completo escoamento das águas pluviais ou de lavagem para uma abertura com ralo e vedação hidráulica, que poderá ser ligada ao esgoto do prédio.

##### *-Art. 77.º*

Não é permitida a construção de caves destinadas a habitação, a não ser quando resultem naturalmente das condições topográficas do terreno, devendo neste caso todos os compartimentos satisfazer às condições especificadas neste regulamento para os andares de habitação e ainda às seguintes:

- 1) A profundidade máxima do pavimento dos compartimentos destinados a habitação será de 1 metro abaixo do passeio ou terreno exterior contíguo;
- 2) A cave deverá ter, pelo menos, uma parede exterior completamente desafrentada a partir do nível do pavimento,



observando-se o disposto no artigo 73.º em relação ao desafogo dos respectivos vãos;

3) As janelas sobre as ruas ou sobre o terreno circundante não poderão em regra ter os seus peitorais a menos de 60 centímetros acima do nível do passeio ou daquele terreno;

4) Serão adoptadas todas as disposições necessárias para garantir a defesa da cave contra infiltrações de águas superficiais e contra a humidade telúrica e para impedir que quaisquer emanações subterrâneas penetrem no interior da cave.

-Art. 78.º

Poderá autorizar-se a construção de caves que sirvam exclusivamente de arrecadação para uso dos inquilinos do próprio prédio ou de armazém ou arrecadação de estabelecimentos comerciais ou industriais existentes no mesmo prédio. Neste caso o pé-direito mínimo será de 2m,20 e as caves deverão ser suficientemente arejadas e protegidas contra a humidade e não possuir qualquer comunicação directa com a parte do prédio destinada a habitação.

§ único. As câmaras municipais poderão ainda fixar outras disposições especiais a que devam obedecer as arrecadações nas caves, tendentes a impedir a sua utilização eventual para fins de habitação.

## *CAPÍTULO VII*

### *Alojamento de animais*

-Art. 115.º

As instalações para alojamento de animais somente poderão ser consentidas nas áreas habitadas ou suas imediações quando construídas e exploradas em condições de não originarem, directa ou indirectamente, qualquer prejuízo para a salubridade e conforto das habitações.

Os anexos para alojamento de animais domésticos construídos nos logradouros dos prédios, quando expressamente autorizados, não poderão ocupar mais do que 1/15 da área destes logradouros.

§ único. As câmaras municipais poderão interdizer a construção ou utilização de anexos para instalação de animais nos logradouros ou terrenos vizinhos dos prédios situados em zonas urbanas quando as condições locais de aglomeração de habitações não permitirem a exploração desses anexos sem riscos para a saúde e comodidade dos habitantes.

**(III) REGULAMENTO DO PLANO DIRECTOR MUNICIPAL DO PORTO**  
**DIÁRIO DA REPÚBLICA—I SÉRIE-B N.º 25—3 de Fevereiro de 2006**

*SECÇÃO I*

*Áreas históricas*

Artigo 9.º

Âmbito e objectivos

As áreas históricas correspondem aos tecidos consolidados mais antigos da cidade e às reminiscências dos núcleos rurais primitivos que ainda conservam a estrutura e os elementos morfológicos iniciais com significativa representatividade urbanística e arquitectónica, que interessa preservar e requalificar, e compreendem:

- a) Centro histórico do Porto;
- b) Foz velha;
- c) Núcleos históricos, designadamente os seguintes, identificados na planta de ordenamento—Carta de Património:

A—Nevogilde; B—Passos; C—Aldoar; D—Vila Nova; E—Ouro; F—Regado; G—Campo Lindo; H—Paranhos; I—Lamas; J—Vila Cova; K—Pêgo Negro. Artigo 10.º

Usos

As áreas históricas são zonas mistas com predominância da função habitacional, sendo permitidas actividades complementares e outros usos desde que compatíveis com a função dominante e não provoquem uma intensidade de tráfego, ruído ou outro tipo de poluição ambiental incompatíveis com o seu desempenho funcional.

Artigo 13.º

Logradouros e interior dos quarteirões

Atendendo à especificidade das áreas históricas, a edificação nos logradouros e interior dos quarteirões pode ser admitida desde que sejam levados em consideração os valores arquitectónicos, patrimoniais e ambientais existentes e a sua correcta relação com a envolvente, nomeadamente em termos de volumetria e de enquadramento paisagístico, e ainda se houver redução da área impermeável legalmente constituída anterior à operação.

## SECÇÃO II

### *Área de frente urbana contínua consolidada*

#### Artigo 14.o

##### Âmbito e objectivos

1— As áreas de frente urbana contínua consolidada correspondem às áreas estruturadas em quarteirão, com edifícios localizados predominantemente à face dos arruamentos, em que o espaço público e as frentes urbanas edificadas que o conformam se apresentam estabilizados, pretendendo-se a manutenção e valorização das malhas e morfologia existentes.

2— Compreendendo essencialmente quarteirões do século XVIII, XIX ou início do século XX da zona central da cidade, as áreas reguladas na presente secção integram edifícios significativos e conjuntos de edifícios com interesse patrimonial, caracterizadores de uma imagem da cidade que interessa preservar, pelo que as intervenções a efectuar nelas devem privilegiar a conservação e reabilitação dos edifícios existentes, tendo também como objectivo a potenciação da ocupação por usos qualificadores e dinamizadores da vivência urbana.

#### Artigo 15.o

##### Usos

As áreas de frente urbana contínua consolidada são zonas mistas, destinadas aos usos habitacional, comercial e de serviços e a outros usos compatíveis com a função habitacional e licenciáveis pelo município.

#### Artigo 17.o

##### Logradouros e interior dos quarteirões

1—O interior dos quarteirões destina-se a espaço verde afecto aos logradouros das parcelas confinantes com os arruamentos que definem o quarteirão ou à utilização colectiva.

2—Admite-se a possibilidade de edificação nos logradouros e no interior dos quarteirões para além do alinhamento de tardoz, definido de acordo com o n.o 3 do artigo 16.o, quando satisfeitas, cumulativamente, as seguintes condições:

a) Como prolongamento construtivo e funcional de edifícios existentes considerados imóveis de interesse patrimonial ou integrados em áreas de interesse urbanístico e arquitectónico, localizados na frente urbana do quarteirão, desde que a ampliação resultante se destine a habitação ou a outras actividades legalmente compatíveis;

- b) Quando o edifício preexistente for sujeito, na sua totalidade, a obras de conservação;
- c) Quando os afastamentos do edifício correspondente à ampliação, em relação aos limites de tardoz e laterais do prédio, sejam iguais ou superiores à cércea da fachada confrontante com esse limite e, sem prejuízo do disposto sobre esta matéria no RGEU, admite-se o encosto aos limites laterais quando adossado a empenas existentes em prédios confinantes;
- d) A cércea não pode ser superior à do edifício existente integrado na frente urbana;
- e) Quando não resulte uma impermeabilização superior a 20% da área do logradouro do prédio ou lote;
- f) Exceptuam-se da alínea anterior os casos em que, por imposição de preservação dos edifícios existentes por motivos de ordem patrimonial ou pela exígua dimensão e configuração irregular dos prédios ou lotes, e quando houver redução da área impermeável legalmente constituída anterior à operação, não têm condições de cumprir com as alíneas a), b) e c) deste artigo.

### SECÇÃO III

#### *Área de frente urbana contínua em consolidação*

##### Artigo 18.o

###### *Âmbito e objectivos*

As áreas de frente urbana contínua em consolidação correspondem às áreas estruturadas em quarteirão com edifícios localizados, predominantemente, à face dos arruamentos, em que o espaço público se encontra definido e em que as frentes urbanas edificadas estão em processo de transformação construtiva e de uso; pretende-se a manutenção e reestruturação das malhas e a consolidação do tipo de relação do edificado com o espaço público existente.

##### Artigo 19.o

###### *Usos*

As áreas de frente urbana contínua em consolidação são zonas mistas com predominância do uso habitacional; são permitidas actividades complementares e outros usos desde que compatíveis com a função dominante.

##### Artigo 21.o

###### *Logradouros e interior dos quarteirões*

1—O interior dos quarteirões destina-se a espaço verde afecto aos logradouros das parcelas confinantes com os arruamentos que definem o quarteirão ou à utilização colectiva.

2—Admite-se a possibilidade de edificação nos logradouros e no interior dos quarteirões para além do alinhamento de tardoiz definido em acordo com o n.º 1 do artigo 20.º nas condições previstas no n.º 2 do artigo 17.º

3—Admite-se a divisão de um quarteirão quando se verificar uma das seguintes condições:

a) Abertura de novos arruamentos públicos em conformidade com a planta de ordenamento—qualificação do solo;

b) Quando a CMP considerar que, pela significativa dimensão do quarteirão e desejável alteração dos usos e ocupação existentes no seu interior, a divisão do quarteirão contribuir para a qualificação urbanística e ambiental dessa zona da cidade, e ou para a melhoria das condições de circulação viária.

## SECÇÃO V

### *Área de edificação isolada com prevalência de habitação colectiva*

#### Artigo 28.º

##### Logradouros

Os logradouros já constituídos devem ser preservados, admitindo-se a sua impermeabilização até ao limite de 65% da área do prédio.

## SECÇÃO IX

### *Áreas verdes*

#### Artigo 40.º

##### Áreas verdes privadas a salvaguardar

1—As áreas verdes privadas a salvaguardar correspondem a prédios ou a jardins, logradouros e quintas não afectos à utilização colectiva que, pela sua localização no tecido urbano, existência de áreas permeáveis, qualidade e tipo de massa vegetal ou composição florística, são considerados relevantes na imagem da cidade e promotores da qualidade ambiental urbana.

2—Qualquer alteração ao coberto vegetal ou à estrutura das situações acima referidas fica condicionada à prévia aprovação pela CMP, a qual é precedida da apresentação de um inventário e mapificação das espécies vegetais existentes no perímetro em causa e da proposta pormenorizada das alterações pretendidas.

3—Sem prejuízo do disposto nos números anteriores, quer nas obras de ampliação de edifícios existentes quer nas que respeitem a novos edifícios, as condições de edificabilidade terão presente a correcta relação com os edifícios existentes na envolvente, nomeadamente no que respeita à cêrcea e alinhamentos, bem como a relação equilibrada com o espaço verde envolvente, respeitando o resultado do inventário e mapificação das espécies arbóreas existentes.

#### *TÍTULO IV*

##### *Dos sistemas urbanos*

#### *CAPÍTULO I*

##### *Sistema ambiental*

#### *Artigo 42.º*

##### *Estrutura ecológica municipal*

1—A estrutura ecológica municipal tem como objectivos a preservação e a promoção das componentes ecológicas e ambientais do território concelhio, assegurando a defesa e a valorização dos elementos patrimoniais e paisagísticos relevantes, a protecção de zonas de maior sensibilidade biofísica e a promoção dos sistemas de lazer e recreio.

2—A estrutura ecológica municipal é constituída pelas seguintes componentes:

a) Áreas integradas na estrutura verde da cidade, compreendendo as subcategorias de espaço regulamentadas na secção IX do capítulo II do título III:

a1) Área verde de utilização pública;

a2) Áreas verdes mistas;

a3) Áreas verdes privadas a salvaguardar;

a4) Área verde de enquadramento de espaço-canal;

b) Áreas integradas na estrutura verde da cidade resultantes de novas intervenções e podendo assumir o estatuto das subcategorias de espaço referidas na alínea anterior, subordinando-se ao disposto para essa subcategoria no presente Regulamento;

c) As áreas de equipamento existente ou proposto integradas nos corredores verdes e identificadas na planta de ordenamento—qualificação do solo como componentes da estrutura ecológica municipal;

d) Áreas de logradouro não incluídas nas subcategorias referidas na alínea a) do presente número, onde deve ser promovida a preservação e introdução de vegetação arbórea e arbustiva;

e) Conjuntos vegetais qualificados e existentes no espaço público e que estabeleçam ligação entre sistemas verdes, onde se admitem os usos compatíveis com as infra-estruturas ou espaços públicos a que estão afectos, devendo ser mantidas as faixas arborizadas existentes ou promovida a sua arborização;

f) Áreas de protecção de recursos naturais, identificadas na planta de ordenamento—carta de qualificação do solo e integradas ou não nas componentes referidas nas alíneas anteriores e correspondendo aos seguintes ecossistemas:

f1) Com estatuto non aedificandi:

f1.1) Leitos e margens das águas não navegáveis nem fluviáveis, artificializados ou em situação naturalizada, considerando que a margem das águas não navegáveis nem fluviáveis de caudal descontínuo tem a largura de 10 m;

f1.2) Praias, sapais e zonas naturais sujeitas às variações de marés, incluindo afloramentos rochosos de reconhecido valor didáctico-científico pela diversidade apresentada ao nível das litologias, estruturas geológicas e aspectos geomorfológicos, designadamente o complexo metamórfico da Foz do Douro;

f1.3) Escarpas e respectivas faixas de protecção delimitadas a partir do rebordo superior e da base e outras zonas de declives superiores a 25% e ou de instabilidade geotécnica identificadas na carta geotécnica;

f2) Com estatuto condicionado:

f2.1) Zonas ameaçadas pelas cheias, que correspondem às zonas inundáveis e à área contígua à margem de um curso de água, que se estende até à linha alcançada pela maior cheia conhecida; quando esta for desconhecida, é considerado o limite de uma faixa de 100 m para cada lado da linha de margem do curso de água;

f2.2) Nas zonas identificadas na subalínea anterior, as intervenções devem subordinar-se às seguintes condições:

1) As cotas dos pisos de habitação terão de ser superiores à cota local da máxima cheia quando esta é conhecida e, para as áreas urbanas consolidadas, o mesmo se aplica ao comércio e serviços;

2) Em todos os espaços não afectos a edificação, só são admitidos pavimentos que garantam a permeabilidade do solo, devendo ser munidos dos competentes sistemas de drenagem de águas pluviais;

g) As formações de maior vulnerabilidade à contaminação de aquíferos, identificadas na carta de condicionantes geológico-geotécnicos, onde quaisquer intenções de escavações ou construção em cave, ou que de algum modo possam provocar alterações ao nível do subsolo, deverão ser acompanhadas de estudo de incidência ambiental e submetidas a parecer dos serviços municipais competentes.

3—Numa faixa de 50 m contada a partir dos rebordos superior e inferior das escarpas, e sem prejuízo do estabelecido na alínea f1.3) do n.o 2 do presente artigo, qualquer projecto de obra de construção, ampliação e urbanização deve ser instruído com estudos geotécnicos que demonstrem que a área do prédio abrangida pela intervenção pretendida possui, no âmbito da geotecnia, aptidão para a construção em condições de total segurança de pessoas e bens e garantindo a protecção dos ecossistemas em causa.

#### Artigo 43.o

##### Zonas acústicas sensíveis e mistas

1—Em conformidade com o disposto no Regulamento Geral do Ruído, são instituídas as zonas acústicas sensíveis e mistas, tal como se encontram delimitadas na planta de condicionantes.

2—Os planos de urbanização e de pormenor que vierem a ser elaborados deverão proceder à classificação ou reclassificação acústica dos territórios por si abrangidos nos termos legais.





**Figuras 1 e 2:** Plano Voisin de Le Corbusier \_ [blog.uncovering.org](http://blog.uncovering.org)

**Figura 3:** Ortofotomapa de Paris \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figuras 4 e 5:** Palácio das Cardosas \_ [\*GRUPO IF, «Porto, Esquinas do Tempo», Ed. Câmara Municipal do Porto, Fevereiro. 1982\*](#)

**Figura 6:** Arquivo pessoal da autora

**Figura 7:** Planta do Porto e arredores, por A. Lemos, 1811. Acervo da Biblioteca Nacional Portuguesa, Lisboa \_ [www.bnportugal.pt](http://www.bnportugal.pt)

**Figura 8:** Planta do Porto e perspectiva do Rio, «The British Battalion at Oporto(...)» por Corporal Knight, Londres, 1834. in [\*ANDRADE, Monteiro de, «Plantas antigas da Cidade: século XVIII e princípio do século XIX», Porto, 1943\*](#)

**Figura 9:** Planta Topográfica da Cidade do Porto, por Telles Ferreira in [\*ANDRADE, Monteiro de, «Plantas antigas da Cidade: século XVIII e princípio do século XIX», Porto, 1943\*](#)

**Figura 10:** Planta do Porto de José Mendonça, 1903. Acervo da Biblioteca Nacional Portuguesa, Lisboa \_ [www.bnportugal.pt](http://www.bnportugal.pt)

**Figuras 11 e 12:** As ilhas do Porto \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figura 13:** O interior do Quarteirão das Cardosas \_ <http://www.portovivosru.pt/>

**Figura 14:** Ortofotomapa da cidade do Porto \_ [www.googlemaps.pt](http://www.googlemaps.pt)

**Figuras 15 e 16:** Plantas do Porto, 18 - - , e 1834, por George Balck, Londres. Acervo da Biblioteca Nacional Portuguesa, Lisboa \_ [www.bnportugal.pt](http://www.bnportugal.pt)

**Figura 17:** Vista do Porto a partir do Douro in [\*PEREIRA, Camacho, «Porto, Tempos Idos, X volume», Porto. Data desconhecida\*](#)

**Figuras 18 a 21:** Quarteirão Carlos Alberto  
\_ <http://www.portovivosru.pt/>

**Figura 22:** Perspectiva aérea do Quarteirão das Cardosas \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figuras 23 e 24:** Plano estratégico do Quarteirão das Cardosas \_ <http://www.portovivosru.pt/>

**Figura 25:** Planta do Mosteiro de Santo Éloi, atribuída a J. Champalimaud, 1794, Arquivo Municipal da CMP, nº 179.

**Figuras 26 a 29:** Extracto dos Documentos Estratégicos da SRU Porto Vivo \_ <http://www.portovivosru.pt/>

**Figura 30:** Fotografia aérea do Quarteirão D. João I \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figura 31:** Planta da Sé *in «O Tripeiro», vol I, ano XIV*

**Figura 32:** Detalhe do documento estratégico para o Quarteirão da Banharia \_ <http://www.portovivosru.pt/>

**Figuras 33 a 35:** fotografias aérea do Quarteirão da Banharia e da Rua Chã \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figuras 36 a 39:** Projecto do Arq.º Diogo Crespo, arquivo particular da autora.

**Figuras 40 e 41:** fotografias aéreas da Rua das Fontainhas\_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figura 42/46/48:** Google streetview \_ [www.googlemaps.pt](http://www.googlemaps.pt)

**Figuras 43 e 43a:** Projecto do Arq.º Nuno Pinto, gentilmente cedido pelo Sr. Professor Doutor Rui Póvoas

**Figuras 44 e 45:** Fotografias aéreas da Rua D. Manuel II \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figura 47:** Projecto do Arq.º Ivo Martins e Arq.ª Matilde Seabra *in SEABRA, Matilde, «Des/Re-construir. Perspectivas de Intervenção para a Recuperação Subsidiada do Património Habitacional»; Prova final de licenciatura, FAUP, 2005.*

**Figura 49:** Rua do Conde Ferreira \_ [www.bingmaps.com](http://www.bingmaps.com)

**Figuras 50 e 51:** Projecto do Arqu.º Rodrigo Coelho e Arq.ª Joana Pinheiro *in* AA.VV., «*Páginas Brancas 2008*», AEFAUP, Ed. Quidnovi, Porto, 2008

#### **IV BIBLIOGRAFIA**

### **Referências bibliográficas:**

AGUIAR, José, «Cor e Cidade Histórica – Estudos cromáticos e conservação do património», FAUP, Porto, 2006

ANDRADE, Monteiro de, «Plantas antigas da Cidade: século XVIII e princípio do século XIX», Porto, 1943

CHOAY, Françoise, «Alegoria do Património» 3ª edição, Ed. Unesp, Brasil 2006,

ELLIN, Nan - POSTMODERN URBANISM. New York: Princeton Architectural Press. 2000.

FERNANDES, Francisco Barata – Transformação e Permanência na Habitação Portuense: as Formas da Casa na Forma da Cidade. 2ªEdição. Porto: FAUP Publicações, 1999.  
ISBN.972-9483-37-X.

GRUPO IF, «Porto, Esquinas do Tempo», Ed. Câmara Municipal do Porto, Fevereiro. 1982

JANECO, Carlos G, «Cidades Sobrepostas. Dois casos no Porto em Processo de Reabilitação», Prova Final para a licenciatura em Arquitectura, FAUP. 2008

MADUREIRA, Helena, «Processos de Transformação da estrutura verde do Porto», Revista da FLUP, Geografia, I série, vol. XVII-XVIII, Porto, 2001-2002, p.140

MENDES, Manuel – Porto 2001: regresso à Baixa – Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense. Porto: FAUP Publicações, 2000. ISBN.972-9483-39-6.

MENDES, M., «Porto – Cultura da Cidade, Paisagem Doméstica, Morfologias da Casa, 1895-1969», p.70, Porto, 1998

NEVES, José Manuel, «Casas Recuperadas», Ed. Caleidoscópio, Lisboa  
ISBN 978-989-819-46-8

NORBERG-SCHULZ, «Designing Cities – Critical Readings in Urban Design» capítulo 8 - The Phenomenon of Place, pp.123, Cuthbert, Alexander R. (ed.), London, 1 edition, 2003

PACHECO, Hélder, in «Porto, Sítio, Lembranças e Emoções». Edições Afrontamento 2 Edições 1992

PIRES, Maria do Carmo M. – A Rua de Álvares Cabral (1895-1940): Formas de Habitar. Porto: FAUP Publicações, 2000. 1ªEdição. ISBN. 972-9483-42-6.

SEABRA, Matilde, «Des/Re-construir. Perspectivas de Intervenção para a Recuperação Subsidiada do Património Habitacional»; Prova final de licenciatura, FAUP, 2005.

TEIXEIRA, Manuel C. – Habitação popular na cidade oitocentista: as ilhas do Porto. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1996. ISBN. 972-31-0700-7.

TEIXEIRA, Manuel C., «As estratégias de habitação em Portugal, 1880-1940».

AA.VV., «Páginas Brancas 2008», AEFAUP, Ed. Quidnovi, Porto, 2008

AA.VV. «Políticas Urbanas – Tendências, estratégias e oportunidades». Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e CEFA, 2007. 2ª Edição; ISBN.978-972-31-1061-6.

#### **Sítios da Internet:**

Documentos estratégicos da SRU-Porto Vivo em: <http://www.portovivosru.pt/>

Legislação aplicável no Diário da República em: <http://www.dre.pt/>

Legislação aplicável aos Centros Históricos, comentada no blog «5ª cidade» em: <http://www.quintacidade.com/>

Petição on-line do Movimento "onde vais, cidade?" em: <http://www.petitiononline.com/forumprt/petition.html>

Jornal on-line JPN em: <http://jpn.icicom.up.pt/2009/07/21/>

Legislação em VLEX: <http://vlex.pt>

