DA PASSAGEM COBERTA A UMA ESTRATÉGIA URBANA
- CONTRIBUTOS METODOLÓGICOS PARA A REVITALIZAÇÃO DO QUARTEIRÃO DAS CARMELITAS

Maria Otília Bento Ayres Pereira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
Orientação: José Alberto Abreu Lage (orientador) e Rui Manuel Lima Pinto (co-orientador)
F.A.U.P., ano lectivo 2010/2011

Agradecimentos

Ao Arq. José Lage pela amizade e pelo acompanhamento, apoio e incentivo à concretização deste trabalho,
ao Arq. Rui Pinto pelas conversas que ajudaram a orientar todo o percurso,
ao Arq. Virgínio Moutinho por toda a ajuda e tempo cedido,
a todos aqueles que prontamente se disponibilizaram a ajudar e a ceder informações sem as quais este trabalho não teria sido possível,
ao meu Pai pelas críticas construtivas e constante incentivo,
à minha Família e amigos pelo apoio e a sua presença,
ao Pedro, por tudo.

Resumo

Este trabalho aborda o tema da revitalização urbana, num momento em que as estratégias que visam a inversão dos fenómenos de abandono e de degradação dos centros da cidade consolidada tomam um lugar central nas preocupações dos principais responsáveis pela gestão dos espaços urbanos e mesmo ao nível da consciencialização da sociedade em geral. Como ponto de partida procura-se identificar as grandes alterações urbanas e "sociais" das últimas décadas, alterações essas que levaram à progressiva perda dos valores que antes caracterizavam a "vida" tradicional das nossas cidades, assim como a uma crise de identidade dos espaços das mesmas.

A partir do objecto de estudo - o Quarteirão das Carmelitas - pretende-se mostrar que muitas das respostas aos problemas anteriormente referidos se encontram exactamente nos locais que deixámos ao abandono. A abordagem da sua história - desde o projecto inicial (e não concluído) até às mais recentes intervenções da *Porto 2001* - lança bases para o entendimento da importância e dinâmica deste espaço central da cidade do Porto e revela-nos também as suas potencialidades futuras. Ao mesmo tempo, apercebemo-nos que muitas das características do tipo arquitectónico que lhe estava associado - a *passagem coberta* - têm sido adaptadas na contemporaneidade como forma das áreas históricas responderem às exigências actuais, de fazerem frente aos novos espaços "modernos" como os *shoppings*, etc. e, ainda como forma de revalorização do stock construído. Estudando o estado actual do quarteirão e o modo como é hoje utilizado, identificam-se os movimentos mais recentes e os sinais de mudança que aos poucos têm voltado a integrar este espaço no quotidiano portuense.

Assim, aprendendo com o passado e analisando o presente, procuramos delinear uma proposta de revitalização do Quarteirão das Carmelitas, questionando-nos se o mesmo passará pela conclusão do projecto inicial da adopção do modelo da *passagem coberta*, e certos que o objectivo maior será sempre a recuperação da vitalidade, diversificação e identidade deste espaço e a sua integração na rede de *lugares* de valor do quotidiano de quem vive (n)a cidade.

Palavras-chave: Quarteirão das Carmelitas, Galeria de Paris, Revitalização, Cidade Consolidada.

Abstract

This work approaches the theme of urban revitalization in a moment when the strategies which aim to invert the phenomenon of desertification and degradation of the consolidateds city's centers take a central place in the worries of the main responsibles for the management of urban spaces, and also in the awareness of the society in general. As a starting point, we seek to identify the large human and social modifications of the last decades, which led to a progressive loss of values that once have characterized the traditional lives of our cities, as well as an identify crises of their spaces.

From the object of study – the Quarteirão das Carmelitas – we intended to show that many answers to our previously mentioned problems lay exactly in the places left to abandonment. The approach of its history – since the initial project (and not yet concluded) until the most recent interventions of *Porto 2001* – sets the ground for the understanding of the importance and dynamics of this central place in Oporto and also reveals its future potentialities. At the same time we realize that many of the characteristics of the architectonic type with which it was related – the *arcade* – have been adapted in contemporaneity as a way of historic areas to fulfil present demands, and to face the new modern spaces like *shoppings*, etc., and also as an opportunity of revaluating the built stock. Analyzing the current state of the block and how it is used today, we identify the most recent movements and the latest signs of change signals that are gradually integrating this space on the Oporto' quotidian.

Thus, by learning with the past and analyzing the present, we seek to outline a proposal of revitalization of the Quarteirão das Carmelitas, questioning weather it will go through the completion of the project's initial adoption of the model of the *arcade*, and certain that the main purpose will always be the recovery of the vitality, diversification and identity of this space and its integration in the net of valuable places in the quotidian of those who live (in)the city.

Key-words: Quarteirão das Carmelitas, Galerias de Paris, Revitalization, Consolidated City

Índice

INTRODUÇÃO **19**

I. CONCEITOS E PROBLEMATIZAÇÕES **25**

1. Questões/problemas urbanos **27**

1.1. O automóvel e o abandono da cidade consolidada 29
1.2. A crise do Espaço Público e a interiorização da vida colectiva 33
1.3. Consumo vs Cultura Urbana: novas formas de socialização 39
1.4. A Cidade e o Património 43

2. A *passagem coberta* **55**

2.1. Definição 57
2.2. Génese e propagação 61
2.3. História Arquitectural: influências 71
2.4. Caracterização 77
2.5. O abandono da *passagem coberta*: de Haussmann aos dias de hoje 83

II. OBJECTO DE ESTUDO: O QUARTEIRÃO DAS CARMELITAS **93**

1. Génese urbana da envolvente **95**

2. O *Bairro das Carmelitas* **115**

2.1. Parcelamento 117
2.2. Evolução do processo de construção 125
2.3. Abandono do projecto 139

3. O Quarteirão das Carmelitas **147**

3.1. *Porto 2001* 149
3.2. Da *Porto 2001* até hoje 167
3.3. Dinâmicas Urbanas 179

III. CONCLUSÃO 191

1. Uma “solução” para o Quarteirão das Carmelitas ? 193

2. Considerações finais 211

V. FONTES 217

IV. ANEXOS 239

Anexo I: Cronologia da *passagem coberta* 241
Anexo II: Cronologia das arrematações 245
Anexo III: Quadro das licenças 249
Anexo IV: Entrevista ao Arqº Virgínio Moutinho 255
Anexo V: Listagem dos usos actuais do Quarteirão das Carmelitas 263
Anexo VI: Gráficos de análise de intensidade de movimentos 271

Abreviaturas e siglas

AHCMP: Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto;
AMSMB: Arquivo Municipal Sophia de Mello Breyner, (Câmara Municipal de Vila Nova de Gaia);
BPMP: Biblioteca Pública Municipal do Porto;
CEFAUP: Centro de Estudos da Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto;
CIAM: Congresso Internacional de Arte Moderna;
CMP: Câmara Municipal do Porto
CRUARB: Comissariado para a Renovação da Área da Ribeira - Barredo;
FAUP: Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto;
FDZHP: Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto;
FIMS: Fundação Instituto Marques da Silva;
ICCROM: Internacional Centre for the Study of the Preservation and Restoration of Cultural Property (Centro Internacional de Estudo para Preservação e Restauração da Propriedade Cultural)
ICOMOS: International Council on Monuments and Sites (Conselho Internacional de Monumentos e Sítios)
INE: Instituto Nacional de Estatística;
PDM: Plano Director Municipal;
SAAL: Serviço de Apoio Ambulatório Local;
SRU: Sociedade de Reabilitação Urbana;
UNESCO: United Nations Education Science and Culture Organization (Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura)
ZAP: Zonas automáticas de protecção;
ZEP: Zonas especiais de protecção;

"*Não creio que seja tão importante falar da reabilitação como da forma de construir na cidade, restaurando umas vezes, e outras projectando obras de raiz, e sempre com a convicção mais profunda do que a cidade representa.*
Construir o construído.
Construir com a esperança no futuro.
Construir com a necessidade do presente.
Construir sobre o passado, pois vivemos em cidades do passado e sobre ela ou com ela fazemos a cidade para o futuro e assim foi na História, quase sempre."[1]

[1] SANDRINO, Fernando Villaneuva, *Construir sobre el Passado,* Sevilha: COAAO, 1988, citado em MENDES, Manuel, «Baixa Portuense: Pura Representação» in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*, p. 19.

INTRODUÇÃO

Considerações iniciais

"É evidente que as modificações dos hábitos sociais, dos ritmos e objectivos da vida das pessoas se processam com uma rapidez muito superior à capacidade de resposta da arquitectura e da construção. Mas há que utilizar estruturas que, não tendo sido idealizadas para responder às necessidades actuais, possuem em contrapartida um conteúdo histórico insubstituível." [1]

Ao longo das útimas décadas, a cidade debateu-se contra o abandono e consequente ruína do seu centro histórico. As últimas revoluções sociais, tecnológicas e económicas levaram à expansão da cidade de uma forma nunca vista e a uma crescente individualização do nosso quotidiano. Perante este panorama, a cidade consolidada esvaziou-se em favor das aparentes vantagens que os subúrbios ofereciam. Como consequência das alterações na forma e na estrutura urbanas, a ideia do espaço público como elemento ordenador dos tecidos urbanos e palco das relações entre os indivíduos, como o era na cidade clássica, é abandonada, provocando uma crise na maneira como o Homem a vive e nela (ou com ela) se relaciona.

Contudo, ao longo dos últimos anos vimos a depararmo-nos com um crescente interesse pela cidade consolidada, materializado em inúmeros programas que são lançados - públicos e privados - numa tentativa de revalorização do património que nos rodeia por forma a voltarmos a viver (n)o centro da cidade. De uma forma geral verificamos que estas iniciativas procuram a criação de condições de conforto através da adaptação das estruturas pré-existentes às novas exigências contemporâneas.

No caso concreto da cidade do Porto é evidente que apesar deste empenho generalizado pelo "Regresso à Baixa"[2] profundamente marcado nos últimos anos pelas intervenções levadas a cabo pela *Porto 2001*, falta ainda muito a fazer. De facto, se é claro que as estruturas físicas da cidade consolidada estão a ser aos poucos melhoradas, restauradas e adaptadas, do ponto de vista "social" não se nota ainda um retorno efectivo da população e, sobretudo, a recuperação de alguns valores "imateriais" como a identidade, a diversidade, a vitalidade e a colectividade - essenciais para a vivência da cidade enquanto espaço social de partilha.

À medida que nos apercebemos deste problema, e enquanto nos debruçamos sobre o centro consolidado do Porto, verificamos a existência de alguns pontos "especiais" que, quer pela sua história como pela sua forma ou localização, sobressaem da restante malha urbana como possíveis oportunidades de recuperação desses valores perdidos.

Foi neste panorama que o Quarteirão das Carmelitas surgiu como o objecto de estudo deste trabalho. Efectivamente, este foi um dos espaços que sofreu uma intervenção forte no âmbito da *Porto 2001* mas que, apesar das novas dinâmicas geradas e de ser um espaço cada vez mais "na moda" da vida nocturna portuense, suporta os problemas anteriormente referidos e de alguma forma generalizados a toda a Baixa Portuense. Por outro lado, a sua história parece lançar pistas para possíveis soluções desses mesmos problemas: foi inicialmente pensado como um espaço comercial coberto, à imagem das *passagens cobertas* internacionais cujas condições de existência - eram espaços comerciais, pedonais e cobertos - têm sido adaptadas na contemporaneidade como forma de criar condições de conforto e atractividade nos espaços "mortos" da cidade consolidada e com o objectivo de fazerem face aos novos espaços da cidade "moderna".

Assim, parece-nos pertinente reflectir sobre o Quarteirão das Carmelitas e sobre o tipo arquitectónico que lhe estava adjacente. Pretende-se sobretudo compreender a sua história, analisar os seus problemas e estudar as dinâmicas deste espaço particular da cidade, procurando entender se fará sentido "concluir" o projecto que para aqui era previsto e de que modo é que a adopção do modelo da *passagem coberta* pode surgir como forma de resolver os seus problemas.

Nesse sentido, o trabalho andará sempre acompanhado da consciência que qualquer solução, prática ou teórica, que se encontrar para este local, só será totalmente conseguida se for uma solução global, capaz de contagiar outros movimentos de estímulo à geração de fluxos e actividades alternativas à degradação do património e ao esquecimento da nossa história.

Metodologia

O método deste trabalho parte de uma problematização segundo uma progressão de cidade - quarteirão - rua - edifício, e a partir da compreensão da recuperação do património edificado de uma forma mais consequente, isto é, segundo a lógica de que qualquer intervenção que provocarmos num edifício

[1] SALGADO, José, «A Baixa de Lisboa e o incêndio do Chiado de 1988», in Delegación en Granada del Colégio de Arquitectos (coord.), *O Chiado: Álvaro Siza: a estratégia da memória*, p. 30.
[2] "Regresso á Baixa foi o "lema" adoptado pelo programa de requalificação da Baixa portuense levado a cabo pela *Porto 2001*, SA.

vai reflectir-se naturalmente na rua em que se insere e consequentemente no quarteirão e na cidade onde existe (e vice-versa).

Sabendo que a resolução dos seus problemas não passa somente pela resolução do seu espaço público nem tão pouco pela resolução dos espaços interiores, procura-se questionar este problema a partir de vários parâmetros: habitação, comércio, acessibilidade, mobilidade, conforto, atracção, cultura - cuja resolução conjunta é essencial para garantir o seu sucesso tanto ao nível local como face à concorrência dos novos espaços públicos periféricos como os *shoppings*, etc.

De uma maneira geral, o trabalho está dividido em três capítulos principais. No primeiro, estudamos os grandes problemas teóricos que estão por detrás deste trabalho e cujo desejo da sua "resolução" terá estado na sua origem - o abandono dos centros urbanos, a crise do espaço público, os novos espaços de socialização e ainda as questões relacionadas com a defesa do Património. De seguida, tomamos a análise do tipo arquitectónico associado ao objecto de estudo – a *passagem coberta* – procurando estudar o contexto e as formas que lhe deram origem, a sua imagem inicial e o modo como evoluiu até à actualidade.

O segundo capítulo centra-se na abordagem do objecto de estudo - o Quarteirão das Carmelitas. Iniciamos esta parte pela história do quarteirão: o modo como se formou e a forma como o arquétipo da *passagem coberta* estava a ser pensado para aqui. Este estudo vai-se basear na análise de jornais da época, actas de reuniões camarárias e dos próprios processos de licenciamento dos edifícios e das intervenções urbanísticas que foram pensadas para a área, de forma a entendermos como se desenrolou o processo de planeamento e construção do Quarteirão das Carmelitas, enfatizando o contexto histórico e político que condicionou as várias decisões tomadas. No seguimento desta análise, estuda-se o quarteirão na actualidade, desde as recentes propostas da *Porto 2001* e suas consequências, até ao seu estado actual – através de uma análise "de campo" que visa compreender o modo efectivo como as pessoas utilizam este espaço, tentado descortinar os seus problemas e as suas potencialidades.

Finalmente, no terceiro e último capitulo, terminamos este estudo enunciando uma hipótese para o Quarteirão das Carmelitas, encarando-a como forma de recuperar o carácter e identidade da área em estudo e procurando despoletar outras dinâmicas positivas e movimentos no resto da cidade.

I. CONCEITOS E PROBLEMATIZAÇÕES

1. Questões/problemas urbanos



1.1. O automóvel e o abandono da cidade consolidada

"É a esta ruptura entre o passado e um presente desenhado sem o concurso do desenho, mas desenhado pelas leis do mercado, é a esta ruptura que nós chamamos desordem, mas que podemos igualmente chamar, usando mais bonitas e universais palavras, fenómeno acelerado e generalizado de urbanização mundial. Mas é, de facto, desordem, porque continua a representar, no terreno, a imperfeição social, a exclusão, a desigualdade, o desemprego, todos os efeitos de um desenvolvimento desequilibrado, do liberalismo selvagem, do abandono de terras, fábricas, palácios, dos centros históricos das cidades, dos barcos de pesca."[1]

Desde o início da Revolução Industrial que as cidades sofreram grandes alterações em curtos espaços de tempo. Grandes metrópoles europeias nasceram, marcadas por alterações profundas ao nível da produção, dos modos de vida e, consequentemente, da organização espacial dos seus espaços urbanos. Contudo, depois de uma fase de atracção conduzida pelo espírito de novidade que se respirava nessas cidades, os seus centros urbanos tornavam-se progressivamente obsoletos, sobrelotados e sem condições de vida para quem os "usava". Gradualmente, grande parte da população começou a fugir dos centros urbanos, refugiando-se nas áreas periféricas.

Este êxodo está intrinsecamente ligado à massificação de uma das mais importantes invenções do século XIX - o automóvel - um dos principais responsáveis pelas alterações urbanas que, de seguida, se iniciarão. Com efeito, a introdução dos veículos motorizados na vida urbana inicia uma revolução na forma de (vi)ver as cidades e um consequente processo de descaracterização do seu espaço público no seu sentido tradicional a dois níveis distintos que, à frente, abordaremos. Por um lado, à escala global da cidade e do processo de dispersão urbana da mesma e, por outro, à escala da rua e da proximidade do pedestre.

No que diz respeito à escala global da cidade apercebemo-nos que, com a massificação do automóvel, a mobilidade e acessibilidade começam a ser encarados como direitos absolutos. Aos núcleos tradicionais (antigos e recentes),

[1] ALVES COSTA, Alexandre, *Acções Patrimoniais. Perspectivas Críticas*, p. 24.

somam-se novos tecidos e polaridades, produto de processos de desconcentração das actividades produtivas, terciárias ou residenciais. Juntos, vão configurando um novo e complexo modelo espacial em que a relação, a conectividade, a velocidade e o movimento se sobrepunham à velha ordem urbana, que assentava na proximidade física e na continuidade territorial.[2]

A partir daqui, e como esclarece Álvaro Domingues, a escala da cidade altera-se e passa-se da "cidade" (ponto) para o "urbano" (superfície).[3] As cidades estendem-se nas distâncias permitidas pela expansão das várias redes infra-estruturais que modificaram o conceito de conforto e nos tempos permitidos pelo automóvel privado. É introduzida a ideia de fragmento na compreensão dos novos espaços urbanos. O subúrbio, "*a grande criação do nosso tempo*",[4] passa a ser o espaço eleito para se viver. Perdem-se os limites geográficos e administrativos dando origem a conflitos burocráticos e de governância. Da cidade clássica - radiocêntrica, densa, compacta, fisicamente contínua e limitada - evoluiu-se para um modelo urbano sem limites, policêntrico, centrífugo, heterogéneo, descontínuo, expansivo e fragmentário associado a formações urbanas complexas e territorialmente centrífugas como a metrópole, megalópole e a "metapolis".[5]

A cidade vai-se desenvolvendo segundo este modelo e a cidade contemporânea, construída sobre as ruínas da cidade moderna e das suas periferias, transforma-se tendencialmente numa massa indefinida, enfraquecida na sua estrutura organizacional e descontinuada nos seus tecidos, em tensão entre a desestruturação e a policentralidade.[6] Esta expansão sem precedentes teve consequências drásticas no espaço público, o principal prejudicado desta evolução. De facto, e como iremos ver de seguida, essa "fuga" dos centros das cidades leva ao seu progressivo abandono, tanto físico como "imaterial", envolvendo os cidadãos numa vida cada vez mais interiorizada e individualista, longe dos espaços públicos que até então compunham o nosso quotidiano colectivo.

[2] CEFAUP, *Área Metropolitana do Porto: estrutura territorial, o Presente e o Futuro*, p. 42.
[3] DOMINGUES, Álvaro; PORTAS, Nuno; CABRAL, João: *Políticas Urbanas: Tendências, estratégias e oportunidades*, p. 98.
[4] ALVES COSTA, Alexandre, *Obra Nova ou Reinterpretação: Que Arquitectura Para a Cidade Consolidada?*, p. 17.
[5] DOMINGUES, Álvaro, *(Sub)úrbios e (sub)urbanos o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?*, p. 6.
[6] GRAÇA, Miguel Silva, *Espaços públicos e usos colectivos: do admirável mundo novo do consumo às novas tipologias comerciais de Lisboa*, p. 216.



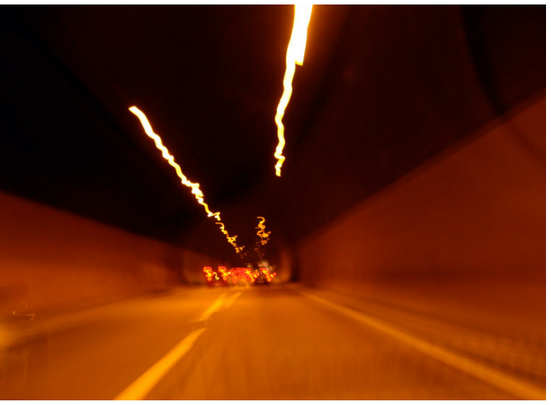
1.2. A crise do Espaço Público e a interiorização da vida colectiva

"*El espacio público define la calidad de la cuidad, porque indica la calidad de la vida de la gente y la calidad de la cuidadania de sus habitantes.*"[7]

Rem Koolhaas preconizava há uns anos a "morte" da rua.[8] É certo que não se referia à rua enquanto espaço físico (pois esse é cada vez mais valorizado), mas ao espaço público como palco da vida colectiva. De facto, e como visto anteriormente, as alterações que a introdução do automóvel provocou na cidade tiveram um impacto directo ao nível da vivência da rua tradicional. A introdução dos veículos motorizados na cidade consolidada veio tornar a relação entre as actividades dos pedestres e o trânsito motorizado cada vez mais conflituosa. A cidade não estava preparada para o aumento de tráfego e para as exigências do automóvel como a acessibilidade, o estacionamento, etc. Por outro lado, se antes do aparecimento do automóvel os universos do movimento e espaço social se sobrepunham, agora estes universos tornam-se cada vez mais compartimentados num espaço destinado ao movimento de veículos e outro a movimentos pedonais e espaços sociais.

Estes factores foram determinantes para o decrescer da qualidade do espaço público enquanto espaço social de partilha. Tomando a cidade como um sistema vivo, apercebemo-nos de que, mais que *urbs* - concentração de população - a cidade é também *civitas* - cultura, comunidade e coesão - e que essa dimensão sociocultural se define pelos contactos entre os cidadãos.[9] Jane Jacobs, na obra *Morte e Vida das Grandes Cidades*, reforça a importância desses contactos. Segundo a autora, as ruas reúnem pessoas que não se conhecem socialmente de maneira íntima, privada, e "*muitas vezes nem se interessam em se conhecer*

[7] BORJA, Jordi; MUXI, Zaida, *El espacio público: cuidad y cuidadanía*, p. 25.
[8] "*A Cidade genérica é a cidade libertada da escravatura do centro, da camisa-de-forças da identidade. Tem o sentido de hoje e surge das reflexões e das necessidades de hoje. É a Cidade sem história. A serenidade da cidade genérica cumpre-se através da eliminação da intervenção pública ( ) Nas programações urbanas agora só encontramos lugar para os movimentos necessários, essencialmente aqueles dos automóveis. ( ) A rua morreu*": KOOLHAAS, Rem, «The Generic City» in *S,M,L,XL*, pp. 1249-1253;
[9] BORJA, Jordi; MUXI, Zaida, op.cit, p. 35.





figs. 3, 4





figs. 5, 6





figs. 7, 8

dessa maneira".[10] No entanto, Jacobs acrescenta que apesar de aparentemente despretensiosos, despropositados e aleatórios, esses contactos constituem a "*pequena mudança a partir da qual pode florescer a vida pública exuberante da cidade*",[11] a esfera colectiva que deveria fundamentar a vida urbana ideal.

Partindo assim da constatação que o espaço público supõe sempre domínio público, uso social, colectivo e multifuncional, podemos concluir que a sua qualidade pode ser avaliada pela intensidade e qualidade das relações sociais que facilita, pela sua força "misturadora" de grupos e comportamentos, pela sua capacidade de estimular a identificação simbólica, a expressão e a integração culturais.[12] Desta perspectiva, torna-se claro que a partir do momento em que o uso do automóvel se massifica, as relações físicas entre os cidadãos tornam-se cada vez mais fugazes e menos significantes, contribuindo para uma crise na participação cívica e, consequentemente, para uma crise física dos "palcos" tradicionais desses mesmos contactos.[13]

Esta crise agravou-se com a fragmentação da cidade, anteriormente abordada. Se a cidade tradicional começa a perder o seu valor de centralidade, as "novas centralidades" também não se esforçaram por contemplar espaços públicos de valor. Marc Augé aborda este assunto com profundidade. Segundo o antropólogo, vivemos numa era marcada pela supermodernidade, caracterizada por três figuras de excesso: superabundância factual, superabundância espacial e individualização das referências, correspondendo a transformações das categorias de tempo, espaço e indivíduo.[14] Como produto desta era de excessos, Augé introduz o conceito de *não-lugares*, expondo-os como sendo "*tanto as instalações necessárias à circulação acelerada das pessoas e dos bens (vias rápidas, nós de acesso, aeroportos) como os próprios meios de transporte ou os grandes centros comerciais, ou ainda os campos de trânsito prolongado onde são arrebanhados os refugiados do planeta*".[15]

[10] JACOBS, Jane, *Morte e Vida de Grandes Cidades*, p. 59.
[11] Idem, p. 78.
[12] BORJA, Jordi; MUXI, Zaida, *El espacio público: cuidad y cuidadanía*, p. 25
[13] É importante referir que essa crise de participação cívica que referimos diz apenas respeito às expressões de colectividade antes vividas nos palcos "físicos" das cidades. Hoje em dia, a participação cívica continua a manifestar-se mas vê substituídos os contactos "reais" por outros, vividos nos novos espaços de interacção, como os espaços virtuais da Internet. Com efeito, na sociedade contemporânea, em que os conceitos de vizinhança, distância e proximidade físicas são cada vez mais relativizados, os contactos físicos são substituídos por contactos virtuais, e por "movimentos de colectividade" expressos nas redes sociais, etc. nas quais estamos todos à distância de apenas um "clique".
[14] AUGÉ, Marc, Não- Lugares, *Introdução a uma Antropologia da Sobremodernidade*, p. 34.
[15] Idem, p. 33.

Contrapondo-os à ideia de *lugar* antropológico - investido de sentido e identitário, relacional e histórico - Augé alerta para a crescente individualização da sociedade, reforçando a ideia de que a expansão urbana permitiu o estabelecimento pelo território de elementos que não dialogam entre si, autistas em relação ao mundo, e entre os quais se criam esses espaços "sobrantes".

Note-se que o fenómeno de crescimento das cidades não se apresenta como um processo unicamente físico. A mudança de escala e a reconfiguração física do seu território são acompanhados por uma recomposição funcional e social dos espaços metropolitanos, marcada, por sua vez, por uma crise de participação cívica e política, caracterizada pelo progressivo afastamento entre o cidadão e o domínio público.[16] Esta crescente individualização da vida urbana será decisiva para a concepção de novas formas de socialização do século XX. Este "*auto-centramento do sujeito*"[17] é determinado tanto pela procura de novas condições de conforto proporcionada pelos subúrbios, como pela procura de segurança.

Com efeito, a vida urbana do século XX é marcada pela *agorafobia* - a insegurança associada à cidade. Mas como explicar este medo da vida pública e cidadania vistas até então como um dos mais importantes direitos que o Homem adquiriu? As primeiras cidades foram erguidas por motivos de protecção do exterior, através da construção de muralhas e de outros métodos defensivos. Sabemos também que ao longo da sua evolução, inúmeras inovações foram aplicadas no sentido de criar melhores condições para o utilizador da cidade (calçadas, etc.). No entanto, a partir de meados do século XX, esta situação parece a inverter-se: antes vista como espaço de segurança física e psicológica, a cidade passa a ser olhada com desconfiança e o Homem começa a temer não os perigos exteriores da cidade mas a proximidade com o seu semelhante.

Progressivamente, enquanto palcos de relações e actividades humanas, os espaços públicos perdem não apenas o seu papel ordenador dos tecidos urbanos da cidade, mas sobretudo a sua importância enquanto elementos estruturantes das actividades e interacções sociais urbanas, e mesmo a capacidade de serem suporte de rotinas e actividades partilhadas.[18]

Esta necessidade de segurança é a causa de uma tendência mais ou menos generalizada para a progressiva privatização dos domínios públicos, como se estes fossem a causa da insegurança e do medo urbano. Perante isto, a solução encontrada consistiu em limpar a cidade dos outros, substituindo os espaços públicos por áreas privatizadas, sucedâneos da realidade, espaços hipercontrolados, onde tudo parece real mas não o é.

Estes espaços, que oscilam entre a propriedade privada e o uso colectivo, são acompanhados por um crescente grau de manipulação e vigilância sobre os seus cidadãos e pelo estabelecimento de uma série de normas de conduta. Esses mecanismos de segurança e controlo, antes vistos como atentados aos direitos civis, passam a ser encarados como necessidades essenciais para se atribuir segurança aos espaços.[19] Assim, a busca de segurança materializa-se na procura cada vez mais acentuada das praças e ruas cobertas dos centros comerciais e na disseminação de condomínios privados e nos grandes equipamentos concebidos como fortalezas e desagregados do restante tecido urbano. É, no entanto, talvez nos *shoppings* onde estes princípios se mostram mais evidentes. Surgindo como lugares centrais no quotidiano do cidadão, integram em si aparentes soluções para os problemas que o Homem via na cidade consolidada - falta de conforto, protecção e acessibilidade.

[16] GRAÇA, Miguel Silva, *Espaços públicos e usos colectivos: do admirável mundo novo do consumo às novas tipologias comerciais de Lisboa*, p. 217.
[17] Idem.
[18] Ibidem.

[19] "*O que presenciamos nestes espaços que oscilam entre a propriedade privada e o uso colectivo, não são mais do que mundos construídos à medida dos seus utilizadores. Pequenas simulações de mundos perfeitos onde não tem lugar o imprevisto, onde tudo está sinalizado e organizado, onde o ambiente e a temperatura estão controlados, onde os passos estão vigiados e no qual as pessoas se sentem seguras*": GRAÇA, Miguel Silva, op.cit., 223.





fig. 9

1.3. Consumo vs Cultura Urbana: novas formas de socialização

"*Perhaps the beginning of the twenty-first century will be remembered as the point where the urban could no longer be understood without shopping.*"[20]

As novas formas de socialização estão intrinsecamente ligadas à dimensão consumista que se consolidou na cultura urbana e que tomou conta das nossas vidas e dos nossos espaços. Ao afastar-se da vida pública, rapidamente o cidadão se transformou em consumidor e a vida urbana num produto. Infelizmente, tal como Koolhaas afirma, o consumo rapidamente se tornou na última forma de actividade pública:

"*Through a battery of increasingly predatory forms, shopping has infiltrated, colonized, and even replaced, almost every aspect of urban life. Town centers, suburbs, streets, and now airports, train stations, museums, hospitals, schools, the Internet, and the military are shaped by the mechanisms and spaces of shopping.*"[21]

Com efeito, ao entranhar-se em todos os programas imaginários: aeroportos, igrejas, estações de comboios, museus, bibliotecas, universidades, hospitais, etc., o consumo torna-se a actividade definidora da vida pública e colectiva.[22] Com a expansão da cidade, rapidamente os subúrbios começam a ser marcados pelos *shoppings*, estruturas comerciais urbanas concebidas como entidades autónomas, isoladas ou com insuficientes níveis de conexão, segundo uma lógica de desarticulação da forma urbana, com um alto nível de oferta comercial e das quais dependiam funcionalmente os novos pólos de ocupação. Abertos quase ininterruptamente sete dias por semana e isolados do restante território, estes espaços mantém uma relação indiferente com a cidade à sua volta. Neles, não só se anula o sentido de orientação interna como desaparece por completo a própria geografia urbana, assim como a noção do tempo, a distinção

[20] KOOLHAAS, Rem (dir.), *Project on the City*, contra-capa.
[21] Idem.
[22] "*Not only is shopping melting into everything, but everything is melting into shopping. Through successive waves of expansion- each more extensive and pervasive than the previous- shopping has methodically encroached on a widening spectrum of territories so that it is now, arguably, the defining activity of public life*": LEONG, Sze Tsung, «...And There Was Shopping» in KOOLHAAS, Rem, op.cit., p. 129.

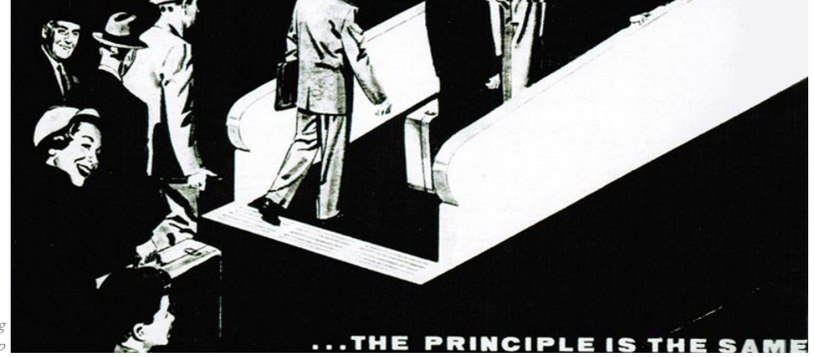


fig. 10: 1954: *It's all about getting people to where they can shop*

entre a noite e o dia e as variações climáticas.

O seu sucesso não pode ser entendido sem a compreensão das dinâmicas de mobilidade a ele associadas. Nada é mais fundamental para a sobrevivência do comércio do que um constante fluxo de consumidores e bens e a ligação entre o nível de tráfego pedonal e o volume de vendas tornou a relação entre o consumo e o urbanismo indissociável das questões de mobilidade.[23] A capacidade que o consumo tem em gerar constante actividade tornou-o um meio indispensável de gerar fluxos urbanos e movimento nas cidades. Tsung reforça a importância do *shopping* nas novas formas urbanas, afirmando que "*not only has shopping become the basic building block of the city, it has, moreover, become one of the best tools for providing urban connectivity, accessibility, and cohesion.*"[24]

Apesar de estes espaços oferecerem uma intensidade e variedade comercial com as quais a rede de espaços comerciais tradicional não pode competir, o seu sucesso não está limitado a essa função. A partir da Segunda Guerra Mundial, o crescimento global da produtividade nas sociedades ocidentais dá fruto à afirmação do ócio e à consolidação do papel da cultura estimulando novos hábitos associados ao aumento significativo do tempo livre.[25] A partir desse momento, a triologia - comércio, cultura e ócio - não se separa mais assumindo-se como um dos elementos fulcrais na organização do espaço urbano contemporâneo, graças ao seu crescente papel na reorganização territorial e na estruturação das estratégias de planeamento das cidades europeias.[26] Assim, se é certo que foi o comércio o gerador de toda a dinâmica que se corporiza nos elevados níveis de usos das grandes superfícies comerciais, quem lá vai procura não só a oferta elevada de produtos, mas também a sua capacidade de proporcionar espaços de lazer e de encontro protegido.

Estes espaços surgem então como os novos espaços de socialização da cidade, embora mais ligados ao ritmo consumista desenfreado que propriamente a relações de convivência e partilha reais. As vivências citadinas são reinventadas em simulações muito mais controláveis e agradáveis do que a urbanidade da qual o Homem fugiu. Apesar de todas as vantagens que oferecem, as suas ruas, praças, pátios e jardins não são mais do que simulacros da cidade real e uma simulação afinada e optimizada do edificado e espaço público urbano tradicional

[23] LEONG, Sze Tsung, «Mobility» in KOOLHAAS, Rem, op.cit., p. 477.
[24] Idem..
[25] GRAÇA, Miguel Silva, *Espaços públicos e usos colectivos: do admirável mundo novo do consumo às novas tipologias comerciais de Lisboa*, p. 214.
[26] Idem.

- materializações das necessidades de sociabilidade e de obsessão pela segurança que marcam a vida colectiva dos nossos dias.

Todas as questões que abordámos anteriormente - a expansão do território provocada pela massificação do automóvel e a consequente substituição dos espaços públicos de convivência tradicionais pelos espaços artificiais dos centros comerciais, levam ao abandono da cidade consolidada. No entanto, se a mobilidade individual generalizada e a procura de conforto favoreceram estas transformações, temos de que concordar com Nuno Portas quando afirma que, até agora, "*as preocupações da maioria dos nossos autarcas e dos seus técnicos têm ido para as zonas de nova urbanização e, com elas, a maioria dos dinheiros municipais.*"[27]

Face às transformações rápidas da cidade contemporânea, as tentativas de um planeamento urbano coeso rapidamente são destruídas por força das propostas dos promotores de transladação das actividades para as áreas novas, a construção de grandes centros comerciais em descampados que arruínam o comércio de rua das áreas antigas, o licenciamento de urbanizações desgarradas, sem equipamentos sociais e que não têm em conta as necessidades reais de habitação considerando o stock existente.[28]

[27] "*A obsessão de desenvolver as terras (e desenvolver é ainda expandir, fazer de novo, aumentar e não reestruturar, melhorar, aproveitar e reformar...) que distorce os investimentos camarários (aquisição de terrenos, obras de urbanização) e do Estado (habitação, equipamentos), a favor das expansões, dos novos bairros, deixando para trás os programas de recuperação e reforma das áreas antigas*": PORTAS, Nuno, *O tempo das formas,* vl. 1: *A cidade feita e refeita*, p. 164.
[28] Idem.



1.4. A Cidade e o Património

"*Ora si è finalmente capito che la cittá futura è la città esistente; la sua riqualificazione è la città futura.*"[29]

O tema central deste trabalho foca-se na revitalização de um quarteirão da cidade consolidada e na salvaguarda e revitalização do seu Património, não só físico mas também "imaterial". Posto isto, é importante entendermos a importância que o Património adquiriu na actualidade e a forma como isso se processou. Notamos nos nossos dias uma enorme explosão do âmbito do que consideramos Património. Tal como afirma José Aguiar, para a nossa geração ele é, "*tanto a «obra-de-arte» a ruína, o objecto-construção, a arquitectura de um dado edifício (o monumento clássico, digamos), como o lugar-ambiente, os núcleos urbanos a que chamamos "centros históricos", ou seja, a cidade antiga e a cidade consolidada (...) o território e a paisagem humanizada (...) ou seja, organizações voluntárias do espaço feitas por (e portadoras dos valores dos) homens*".[30]

Podemos reconhecer agora, apesar de tarde de mais, um empenho global na tentativa de recuperação do nosso espólio patrimonial, não só relativamente ao edificado construído, mas a tudo o que ele significa em termos de representação colectiva, identidade e herança de gerações passadas.

Um dos períodos mais propiciadores para o emergir das preocupações relativamente aos Centros Históricos coincidiu com a altura em que os problemas da cidade, anteriormente estudados, se manifestaram de uma forma mais evidente - a Industrialização.[31] Numa primeira fase, as práticas incidiam somente na questão de recuperação e restauro dos Monumentos, através da postura de

[29] AGUIAR, José, «A cidade do Futuro já existe Hoje - algumas notas sobre reabilitação urbana», *ATIC Magazine*, 24, Novembro, Lisboa, ATIC, 1999, p. 1.
[30] Idem.
[31] "*Sem dúvida que a entrada na era industrial, a brutalidade com que esta vem dividir a história das sociedades e o seu ambiente e o «nunca mais como antes» que dela resulta são uma das origens do romantismo, pelo menos na Grã-Bretanha e em França. (...) Com efeito, a consciência da chegada de uma nova era e das suas consequências criou, face ao monumento histórico, uma mediação e uma distância consecutivas, ao mesmo tempo que libertava energias adormecidas em prol da sua protecção*": CHOAY, Françoise, *A Alegoria do Património*, p. 118.

dois protagonistas que não podemos deixar de referir: Viollet-Le-Duc (1814 - 1879) e John Ruskin (1819 - 1900), que se opunham segundo duas doutrinas antagónicas - intervencionista e anti-intervencionista, respectivamente. Para o primeiro, restaurar um edifício, "*é restabelecê-lo num estado completo que pode nunca ter existido num dado momento*".[32] Pelo contrário, Ruskin defendia que restaurar seria a "*destruição mais total que uma construção pode sofrer (...) uma mentira absoluta*" pois "*restaurar é impossível, tanto como dar vida a um morto*".[33] Nostalgicamente, Ruskin afima que a arquitectura é o único meio de que dispomos para conservar vivo um laço com um passado "*ao qual devemos a nossa identidade e que é constitutivo do nosso ser*", salientando aqui, pela primeira vez, a memória como um novo destino e um valor do monumento histórico.[34]

Progressivamente, estas posturas radicais começam a ser postas em causa: se uma podia levar o edifício à ruína,[35] a outra pervertia o seu valor de autenticidade. Entre estas duas teorias surge o italiano Camillo Boito (1834-1914) que, fazendo uma síntese subtil destas duas doutrinas antagónicas, vem destacar o valor primordial do monumento enquanto testemunho e documento histórico, defendendo os cuidados de conservação como "*obrigatórios e extensivos a todos os monumentos*"[36] e afirmando, realçando a importância da "autenticidade histórica", que as "*ocasiões em que cabe restaurar, são relativamente raras*".[37]

Com Gustavo Giovannoni (1873-1947), o conceito de monumento é ampliado significativamente e a importância das relações contextuais que os monumentos estabelecem tanto ao nível da arquitectura como da sua envolvente, é realçada.[38] De objecto, o monumento passa a ser visto como parte integrante de

[32] Numa postura algo utilitária do monumento, Le Duc defende as "*intervenções correctivas*", entendendo a transformação do monumento histórico até à sua perfeita correspondência com o modelo ideal, mesmo que esse nunca tenha existido: Idem, p. 131.
[33] Ibidem, p. 130.
[34] CHOAY, Françoise, op.cit., p. 121.
[35] Tal como recorda Françoise Choay (op.cit., p. 131), para Ruskin, querer restaurar um objecto ou um edifício era ferir a autenticidade que constitui o seu próprio sentido. Assim, apesar de admitir a consolidação invisível dos monumentos, parece-nos que o único destino de qualquer monumento histórico é a ruína e a desagregação progressiva.
[36] TOMÉ, Miguel, *Património e Restauro em Portugal (1920-1995)*, p. 129.
[37] A maior contribuição de Camillo Boito para a história da conservação foi a conjugação das teorias estritamente conservadoristas de Ruskin com as práticas positivistas de Viollet-Le-Duc, condicionando estas duas à total garantia de reposição da autenticidade histórica e arquitectónica do monumento. Para Boito, as transformações que se revelassem imprescindíveis deviam apresentar-se devidamente assinaladas, reconhecíveis e documentadas: Idem, p. 129.
[38] AGUIAR, José, *Cor e cidade história: estudos cromáticos e conservação do património*, p. 50.

um sistema, segundo uma interacção entre a utilidade e a essência museológica.[39] Esta visão globalizante da organização territorial, algo situada entre as opiniões de Ruskin e Viollet-le-Duc, vai ser essencial para a invenção e a consolidação metodológica do conceito de *Conservação do Património Urbano*.

Com o Movimento Moderno, as doutrinas defensoras da cidade tradicional são postas em casa. Analisando a *Carta de Atenas*[40] de 1933, deparamo-nos com algumas destas posturas radicais: evocando princípios de salubridade, higiene e funcionamento, propunham a demolição dos tecidos antigos da cidade, através de intervenções que favorecessem os espaços livres verdes e ganhos solares e uma divisão mono-funcional do espaço urbano, reflectidos numa suposta melhoria de vivência dos habitantes. Contudo, no que diz respeito a intervenções nos Centros Históricos podemos verificar que a atitude dos modernistas era algo contida. Esta Carta defendia que "*(...) os valores arquitectónicos devem ser salvaguardados (...)*"[41] e, que em casos excepcionais, se poderia considerar, "*(...) a transplantação total de elementos incómodos pela sua situação mas que merecem ser conservados, pelo seu alto significado estético ou histórico*."[42]

Examinando-se o resultado das diversas experimentações do Movimento Moderno na arquitectura e no urbanismo, o que se destaca é um conjunto de intervenções com características homogeneizadoras, sem qualquer desejo de continuidade histórica.[43] Jane Jacobs aborda estes resultados criticamente, afirmando que "*os paradigmas mecanicistas e redutivos do urbanismo modernista*

[39] Segundo Giovannoni, os centros e bairros antigos poderiam responder à função de unidades de vida quotidiana, desde que não se implantassem aí actividades incompatíveis com a sua morfologia: CHOAY, Françoise, op.cit., p. 170.
[40] A Carta de Atenas é um documento de compromisso, datado de 1933, redigido e assinado por grandes arquitectos e urbanistas internacionais do início do século XX, entre os quais Le Corbusier. Foi o primeiro documento internacional que estabelecia princípios e critérios aplicáveis à conservação do património. A Carta foi redigida como conclusão do Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos que teve lugar em Atenas, em Outubro de 1931, onde 20 países estavam representados. Ao dar linhas de orientação sobre o exercício e o papel do urbanismo dentro da sociedade, serviu de inspiração à arquitectura contemporânea.
[41] Art. 65º, CIAM, Carta de Atenas disponível em http://www.apha.pt/boletim/boletim1/pdf/CartadeAtenas 1933.pdf
[42] Art. 66º, CIAM, Carta de Atenas disponível em http://www.apha.pt/boletim/boletim1/pdf/CartadeAtenas 1933.pdf
[43] Em termos de referência podemos referir o Plano Voisin de Paris (1925), da autoria de Le Corbusier. Aqui, a tipologia arquitectónica e urbana preexistente é negada radicalmente, impondo-se, em vez dela, uma ordem estruturante euclidiana, numa das manifestações mais claras de ruptura com a cidade tradicional. Nota-se no entanto aqui, a conservação de alguns elementos "símbolos" como Notre-Dame, o Arco de Triunfo, o Sacre Coeur e a Torre Eiffel.

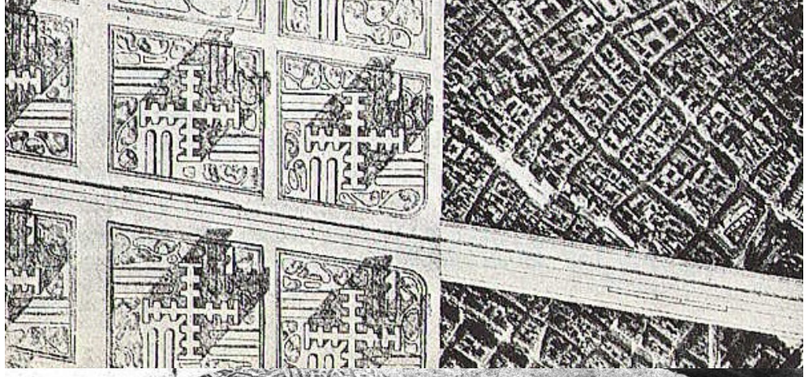


fig. 12: Plano Voisin



fig. 13: Plano Voisin





fig. 14: Varsóvia antes da Segunda Guerra Mundial
fig. 15: Varsóvia destruída



fig. 16: Varsóvia reconstruída

produziam espaços fisicamente limpos e ordenados, mas social e espiritualmente mortos"[44] em que a rua era vista apenas como uma fábrica de trânsito, levando à demolição de diversos bairros para a abertura de ruas, implantação de projectos de renovação urbana e outras obras públicas.

A cidade europeia conseguiu resistir às ideias modernas até aos finais da Segunda Guerra Mundial, mas as necessidades de reconstrução maciça que esta provoca oferecem a oportunidade ideal, esperada pelo urbanismo e arquitectura modernos. A reconstrução do pós-guerra procedeu-se de forma distinta conforme as realidades nacionais. Se por um lado, algumas cidades invertem esta tendência através de intervenções reconstrutivas de monumentos ou sectores da cidade antiga tal e qual como eram, (p.e. Varsóvia), outras adoptam os ideais modernistas dando azo a destruições de edifícios históricos mais violentas que os próprios bombardeamentos (p.e. Berlim).[45]

Em contraposição à concepção modernista da cidade começam a aparecer, a partir dos anos 50, uma série de propostas baseadas numa visão crítica contra a paisagem funcionalista e os espaços desérticos resultantes da estandardização na sociedade de massas, numa perspectiva de valorização dos elementos vernaculares e tradicionais da cidade.[46] Com efeito, a questão da salvaguarda do Património coloca-se com nova força na segunda metade do século XX, tendo em conta não só as consequências destrutivas das grandes guerras, mas igualmente os efeitos do processo universal de modernização, que atingiu as nossas cidades e que nelas teve os efeitos antes referidos.

Em 1962, a cidade de Paris foi palco da conferência da UNESCO onde foi elaborada a *Recomendação de Paris*,[47] onde são enunciadas estratégias para a salvaguarda e preservação do aspecto das paisagens e dos lugares urbanos. Na sua continuidade é promulgada a célebre lei dos *Secteurs Sauvegardés*, mais conhecida como a *Lei Malraux*. De uma maneira geral, propõe uma visão de

[44] CHOAY, Françoise, op.cit., citada em MARSHALL, Berman, *Tudo o que é sólido se dissolve no ar*, p. 85.
[45] AGUIAR, José, op.cit., pp. 85-87.
[46] É importante referir que o rompimento com o racionalismo funcionalista defendido pela Carta de Atenas se deu no interior dos próprios CIAM (*Congresso Internacional de Arquitectura Moderna*). Em 1951, o CIAM VIII, realizado na Inglaterra, teve como tema *O coração da cidade: por uma vida mais humana da comunidade*. Em 1953, no CIAM IX, realizado na França, manifesta-se uma preocupação central com a questão da identidade dos espaços da cidade. A relação entre a forma física e as necessidades de ordem social e psicológica tornou-se tema do CIAM X, último encontro dos CIAM, realizado em Dubrovnik, em 1955. O grupo responsável pela sua organização, conhecido como Team X, opunha aos esquemas cartesianos derivados do zoneamento da cidade funcional, as categorias mais fenomenológicas de casa, rua, bairro e cidade.
[47] Nome completo: *Recomendação para a Salvaguarda da Beleza e do Carácter das Paisagens e Sítios*.





fig. 17: Chartres
fig. 18: Avignon



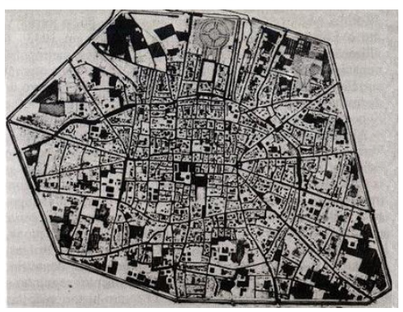


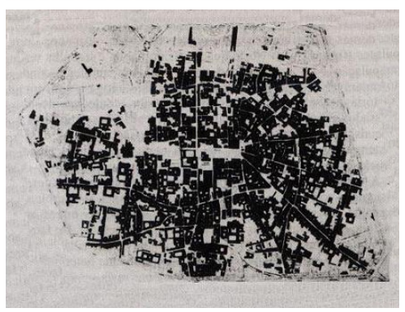
fig. 19: Strasbourg
fig. 20: Lyon





fig. 20: Plano Geral de Bolonha, 1955
fig. 21: Bolonha





figs. 22, 23: A Cidade de Bolonha no início do século XX e o centro histórico actual

preservação museológica de algumas áreas urbanas e de "*colocar ao abrigo, de tornar intocáveis, de congelar bairros (...) que, sem medidas imediatas de urgência, estavam prometidos à destruição.*"[48] Graças a esta lei, conseguiram salvar-se importantes áreas urbanas históricas, fortemente ameaçadas ou muito degradadas.[49]

Nesta mesma altura é lançada a *Carta de Veneza*[50] onde são estabelecidos os princípios fundamentais da salvaguarda e preservação do Património arquitectónico edificado. Pela primeira vez, a noção de Monumento como objecto isolado é relativizada, passando a integrar " *(...) não só as criações arquitectónicas isoladamente, mas também os sítios, urbanos ou rurais.*"[51] Esta Carta defende a consideração da envolvente destacando que " *(...) sempre que o espaço envolvente tradicional subsista, deve ser conservado, não devendo ser permitidas quaisquer novas construções, demolições ou modificações que possam alterar as relações volumétricas e cromáticas (...).*"[52] A problemática dos centros urbanos começa a ser parte integrante das preocupações urbanísticas, num processo de *urbanismo negativo*,[53] segundo o qual as forças se deveriam concentrar não na expansão da cidade, mas na consolidação do seu tecido existente.

Devemos salientar o *Plano de Bolonha* de 1969, como uma das mais importantes experiências europeias expressivas desta nova filosofia urbana. No início da década de 70, Bolonha recusa o plano expansionista que se fazia sentir na maioria das cidades europeias, optando por desenvolver um "*plano de conservação urbana, procurando manter a população residente e dificultando a actuação dos mecanismos económicos e imobiliários de natureza privada, recusando a substituição do edificado e impondo um respeito quase absoluto pela morfotipologia da cidade histórica e a sua arquitectura*".[54] Álvaro Siza salienta a importância desta experiência acrescentando que ela "*servirá sobretudo para promover o debate público e o estímulo profissional para uma nova geração de*

[48] CHOAY, Françoise, op.cit., p. 194.
[49] AGUIAR, José, op.cit., p. 91.
[50] A *Carta de Veneza* é o documento onde foram redigidas as resoluções finais do *II Congresso Internacional de Arquitectos e Técnicos de Monumentos Históricos*, realizado em Maio de 1964 em Veneza.
[51] Art. 1º, *Carta de Veneza*: AGUIAR, José, op.cit., p. 65.
[52] Art. 6º, *Carta de Veneza*: Idem.
[53] Este termo foi utilizado por Françoise Choay para designar o "*surgimento de uma cultura urbana reactiva ao moderno traduzida na quase proibição do crescimento da cidade, no desejo de um regresso a processos de reapropriação e de requalificação da cidade consolidada*": Ibidem, p. 91.
[54] AGUIAR, José, op.cit., p. 92.

técnicos."[55]

De facto, este intercâmbio de ideias interventivas vai fazer surgir novas Cartas de Urbanismo, Convenções e Recomendações Internacionais, elaborados por organismos como a UNESCO, o Conselho da Europa e o ICOMOS. De salientar a *Carta Europeia do Património Arquitectónico*[56] de 1975, onde se defenderia a ideia de *Conservação Integrada*, compreendendo não só a dimensão material mas também a técnica, funcional, jurídica, administrativa e financeira.[57] É nesta declaração que o termo *Reabilitação* é consagrado, surgindo como uma possibilidade concreta de adaptar as estruturas internas dos edifícios habitacionais às necessidades e exigências do uso contemporâneo, evitando a perda dos valores arquitectónicos e urbanísticos essenciais.[58] Um ano depois surge a *Resolução 28* do Comité de Ministros do Conselho da Europa, que se mantém ainda hoje um documento de referência. Estruturado de forma a permitir uma mais fácil transcrição dos objectivos de salvaguarda urbana por parte dos diferentes países, especializa a definição de *Conservação Integrada*, definindo os princípios-base e o seu possível enquadramento nas políticas nacionais de conservação.[59]

Os anos 80 são marcados pelo desejado regresso ao centro da cidade, e neste sentido são pontuados por uma série de acções de reabilitação e renovação urbanas.[60] No entanto, apesar do empenho no (re)nascimento das cidades, este nem sempre é bem conseguido. Para além da falta de instrumentos urbanísticos adequados à normalização das práticas, de modo a conseguirem adequar as medidas jurídicas, normativas e económico-financeiras às especificidades da conservação e da requalificação da cidade existente, o corpo legislativo continuava mais direccionado para a expansão urbana periférica.[61] Perante isto, o

[55] SIZA, Álvaro, *O Chiado: Lisboa: A estratégia de memória*, p. 37.
[56] Mais conhecida como a *Carta de Amesterdão sobre a Conservação Integrada.*
[57] "*A conservação deve ser considerada como (...) um objectivo maior do planeamento urbano e do ordenamento do território. Recomenda-se uma política comum de conservação integrada que implica esforços para integrar o património arquitectónico na vida social, contrariar a exclusão ou segregação social na cidade antiga (gentrification), contrariando a deslocação das populações (trabalho/emprego), economizando recursos; a conservação integrada não custa necessariamente mais, permitindo manter e transmitir técnicas artísticas e artesanais tradicionais, em vias de desaparecimento*", retirado da *Declaração de Amesterdão, Conselho da Europa*, 1975, AGUIAR, José, op.cit., p. 540.
[58] AGUIAR, José, op.cit., p. 93.
[59] Idem.
[60] De referir os exemplos dos Les Halles e as diversas ZAC de Paris, a Exposição de Arquitectura de Berlim (IBA, 1987), o processo de renovação das Docklands em Londres (LDDC), as intervenções de reabilitação e renovação de Barcelona (que tiveram como auge as Olimpíadas de 1992): Ibidem, p. 94.
[61] AGUIAR, José, op.cit., p. 93.

Conselho da Europa organiza uma série de iniciativas e redige uma série de cartas e recomendações que procuram estabelecer o compromisso pela salvaguarda do Património Urbano e orientar as intervenções que se realizassem nesse sentido.[62]

Apesar da importância da abrangência atingida pelo Património, o debate em torno deste conceito não se limitou à consolidação, expansão e diferenciação dos campos cronológicos do legado construído. De facto, nos últimos anos deparamo-nos com a vontade explícita de responder às novas práticas sociais e culturais e a necessidade de interrogar temáticas mais abrangentes do foro mais teórico e filosófico. Por um lado, começamos a ver considerados os "*efeitos positivos e negativos que o desenvolvimento notável das actividades turísticas coloca ao património*".[63] Por outro, o debate em torno das hipóteses de recuperação lançam a necessidade de estabelecer com precisão o conceito de *Autenticidade*. O *Documento de Nara*,[64] motivado pela necessidade de se estabelecerem critérios avaliadores para a inscrição do Património na *Lista de Património Mundial* promovida pela UNESCO, expressa algumas considerações sobre o tema. Partindo do princípio da assumpção da diversidade cultural, considera a autenticidade como dependente das distintas realidades de diferentes culturas, o que torna impossível o estabelecimento de critérios fixos nessa avaliação.[65] Nestas discussões salienta-se a importância de se atenuar o enfoque da "autenticidade material" enquanto factor determinante do valor patrimonial, abrindo-se a porta do campo patrimonial às "modalidades" negligenciadas do "intangível" e do imaterial.[66]

Para terminar, é importante referir que esta vontade de adaptação do problema do Património às exigências contemporâneas leva ao surgimento, no início da década de 90, do novo conceito de *desenvolvimento sustentável*, cada vez mais actual. Para isso é adoptada, em 1994, a *Carta de Aalborg*,[67] onde se responsabilizam as formas de vida actuais pelos desequilíbrios ecológicos que

[62] De salientar a *Convenção de Granada*, de 1985, e a *Carta Internacional para a Conservação das Cidades Históricas*, mais conhecida como a *Carta de Toledo*, de 1987.
[63] Estas preocupações são expressas na *Carta do Turismo Cultural*, de 1976 e na *Carta Internacional sobre o Turismo Cultural* de 1999: AGUIAR, José, op.cit., p. 94.
[64] O *Documento de Nara sobre a Autenticidade* foi a carta escrita como declaração final da segunda conferência sobre o tema, promovida pela UNESCO, ICCROM e ICOMOS, realizada em Novembro de 1994, em Nara, Japão: Idem, p. 76-77.
[65] Ibidem, p. 77.
[66] AGUIAR, José, op.cit, p. 103.
[67] A *Carta de Aalborg - Carta da Sustentabilidade das Cidades Europeias* - foi a carta adoptada por motivo da *Conferência Europeia sobre Cidades Sustentáveis* realizada em Maio de 1994 na Dinamarca.

se vivem, questionando-se os modelos territoriais da actualidade e lançando-se bases para uma visão sustentável de crescimento urbano.

Nuno Portas resumiu bem os factores que contribuíram para a nova visão globalizante e positiva sobre os potenciais da cidade consolidada: a ampliação do conceito de *Património Arquitectónico*, a tomada de consciência por órgãos da administração local da importância do stock construído, a emergência de movimentos sociais nos bairros históricos opondo-se à "erradicação" das famílias residentes a pretexto do saneamento das condições ambientais e ainda a crise dos conceitos e receitas da arquitectura urbana face à decepção com os resultados das novas urbanizações dos anos 60. Tudo isto, levou a que os profissionais voltassem a aprender com a cidade existente, e a valorizar "*sequências de espaços públicos bem identificáveis, animados pela mistura de actividades e gerações, influenciando as autoridades locais para privilegiarem intervenções fragmentárias ou sistemáticas de melhoria do existente*".[68] Tal como o arquitecto afirma, finalmente podemos verificar, com algum optimismo é certo, que hoje os arquitectos adquiriam uma base institucional na defesa da sua intervenção criativa no campo patrimonial, para lá das restrições e mimetismos que iam prevalecendo.[69]

"*E é esta a cidade que hoje é problema e que há 30 anos era solução para a cidade mais antiga, que antes era problema e que agora é solução, ou princípio da solução*".[70]

[68] PORTAS, Nuno, op.cit., p. 174.

[69] É importante referir que apesar de um consenso geral sobre a salvaguarda da estrutura patrimonial das nossas cidades, ainda não se chegou a nenhum consenso sobre a melhor forma de actuar sobre ela e muitas intervenções subverteram os efeitos desejados, levando a uma crise identitária. Com efeito, a sociedade moderna, aparentemente democrática mas impressionantemente globalizante, tem levado a um enorme esforço redutor da expressão de diferenças, conduzindo à reprodução de modelos similares em contextos geográficos fortemente diferenciados. Quando esta lógica invade a cidade consolidada, tudo isto leva à perda de identidade, materializada nos espaços urbanos por fenómenos de *terciarização*, gentrificação (substituição das classes populares por classes médias e altas), do ponto de vista arquitectónico à prática de fachadismos e, do ponto de vista económico, a uma exploração do património enquanto fonte de rendimento turístico que leva à perda dos seus valores originais e ao seu desgaste material excessivo.

[70] PORTAS, Nuno, «Pasado, Presente y Futuro de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad», em *Urbanismo y Conservación de Ciudades Patrimonio de la Humanidad*, Cáceres, 1993: p. 283 (tradução livre), ap. AGUIAR, José, «A cidade do Futuro já existe hoje», *ATIC Magazine*, nº 24, Lisboa, ATIC, Novembro, 1999, p. 4

2. A *passagem coberta*



2.1. Definição

Depois de abordados os grandes problemas urbanos que envolvem o tema central deste trabalho, cabe-nos agora estudar o tipo arquitectónico que está por detrás do nosso objecto de estudo- a *passagem coberta*.

A relevância desta análise deve-se sobretudo à importância que atribuímos ao estudo e compreensão do contexto histórico na intervenção num determinado lugar. Posto isto, julgamos ser essencial o estudo do modelo arquitectónico que deu origem à ideia original para o Quarteirão das Carmelitas, ainda que este não tenha sido concretizado. Assim, abordaremos agora o fenómeno das *passagens cobertas*, o contexto e motivos que ditaram o seu aparecimento e o modo como as ideias que lhe deram origem foram materializadas ao longo da sua evolução.

O termo *passagem* foi utilizado em França desde o início do século XVIII para designar as estreitas ruas privadas que atravessam o interior dos grandes quarteirões de habitação. Apesar de cada idioma substituir a palavra por diferentes terminologias,[71] a sua etimologia comum remonta ao latim *passus* que significa "*movimento, acção de atravessar um espaço*".[72] Dentro da linguagem corrente encontramos inúmeros significados: rua, via, travessia, ruela, trajecto, trecho de um livro ou de uma música, passagem da vida (período, fase), etc.[73] Todos estes significados, relacionados com o espaço e o tempo, têm um ponto em comum: todos exprimem uma transição, um passo, uma sequência, uma distância medida ou qualquer coisa que passa.

Em termos arquitecturais, a *passagem* não é mais do que uma via de comunicação, com um princípio e um fim. Neste trabalho, concentramo-nos apenas na *passagem coberta*, um dos arquétipos mais importantes do século XIX, e no qual o projecto para o Quarteirão das Carmelitas se baseou.

Ao longo da história, foram vários os autores que se debruçaram sobre este fenómeno sintetizando as suas características em múltiplas definições. Para Friedrich Geist, a *passagem coberta* é uma "*«ruelle» couverte par une verrière,*

[71] A nível de exemplo: *Passage* em França, *Arcade* nos países anglo-saxónicos, *Passagen* na Alemanha, *Galleria* em Itália e *Galerie* em França, Alemanha e Bélgica (referem-se às passagens mais ricas), entre outros.
[72] GEIST, J. F., *Le Passage: Un type architectural du XIXe siècle*: p. 11.
[73] Dicionário do Aurélio: http://dicionariodoaurelio.com/Passagem.

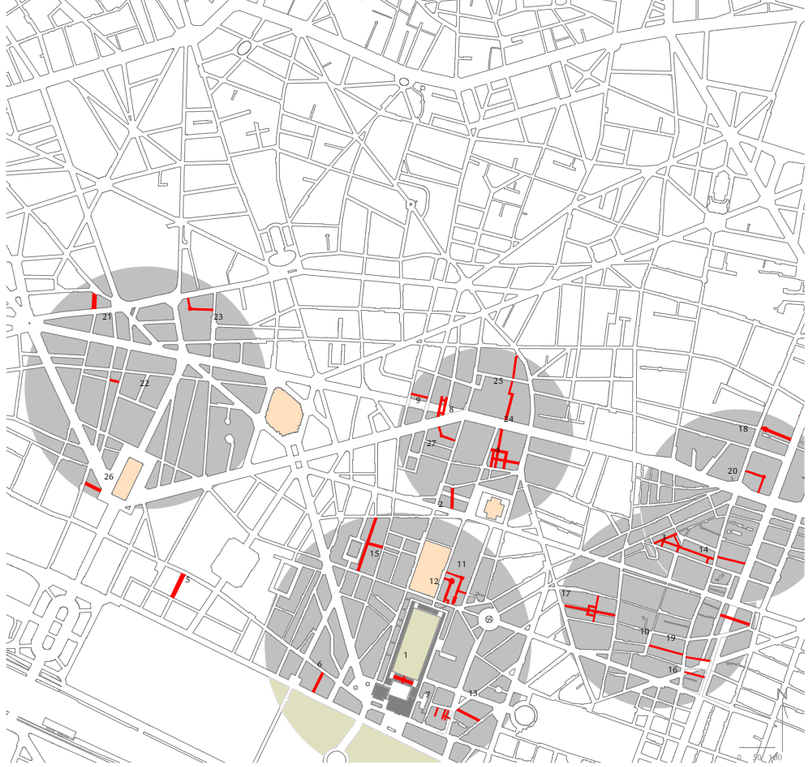


bordée des deux côtés par des rangees de boutiques, reliant deux reus animées. Les étages peuvent abriter des commerces, des bureaux, des ateliers, des logements. Le passage est une forme d'organisation du commerce de détail. C'est une espace public sur terrain prive qui facilite la circulation, un raccourci, une protection contre les intempéries, un espace réservé au piéton.(...) Le passage est un objet de la spéculation immobilière. Sa réussite depend en grande partie du contexte urbain dans lequel il s'inscrit (...)". [74]

Por sua vez, Walter Benjamin, cita a definição de um guia ilustrado do século XIX, afirmando que "*ces passages, nouvelle invention du luxe industriel, sont des galeries vitrées, revêtues de marbres, à travers des blocs entiers de maisons, dont les propriétaires se sont unis pour ces spéculations. Des deux côtés de ces galeries, éclairées par en haut se succèdent les plus élégantes boutiques, en sorte qu'un pareil passage est une ville, voire un monde en miniature*".[75]

Das definições acima expostas podemos retirar as características principais que à frente desenvolveremos. Fruto da especulação imobiliária, a *passagem coberta* tem como função encurtar e facilitar a circulação pedonal através do interior do quarteirão, ligando dois pontos e criando percursos alternativos aos da malha existente. Para além disto, serve o comércio de retalho e protege o transeunte das intempéries exteriores. Geist acrescenta que o que a torna única e o que a separa da rua comercial tradicional é o facto de se situar dentro do invólucro arquitectónico, enumerando três elementos que sintetizam o seu carácter - a cobertura em vidro, as fachadas simétricas e o uso exclusivamente pedonal.[76]

[74] GEIST, J. F., op.cit., p. 12.
[75] BENJAMIN, Walter, *Paris capitale du 19ème siècle*, 35.
[76] GEIST, J. F., op.cit., p. 12.



des. 1: Passagens Parisienses:

1- Galerie de Bois, 1786/1788
2- Passage Feydeau, 1791
3- Passage du Caire, 1799
4- Passage des Panoramas, 1800
5- Galerie Saint-Honoré, 1807
6- Passage Delorme, 1808
7- Passage Montesquieu, 1811
8- Passage d'Opéra, 1821/1823
9- Passage Lafitte, 1824
10- Passage du Grand Cerf, 1824/25
11- Galerie Vivienne, 1824/1826
12- Galerie Colbert, 1826
13- Galerie Véro-Dodat, 1826
14- Passage Ponceau, 1826
15- Passage Choiseul, 1825/1827
16- Passage Saucède, 1825
17- Passage du Saumon, 1827/1830
18- Passage Brady, 1828
19- Passage du Bourg l'Abbé, 1828
20- Passage Prado, 1830
21- Galerie de Cherbourg, 1838/1839
22- Passage Puteaux, 1839
23- Passage du Havre, 1845/1847
24- Passage Jouffroy, 1845/1847
25- Passage verdeau, 1846
26- Galerie de la Madeleine, 1845
27- Passage des Princes, 1860

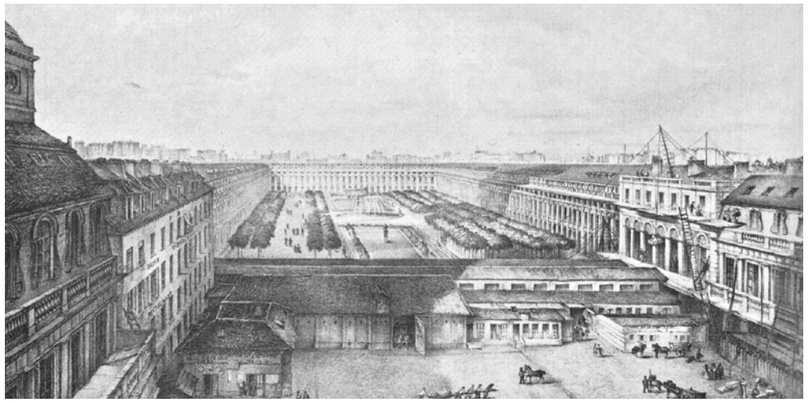


fig. 27: Palais Royal, Paris

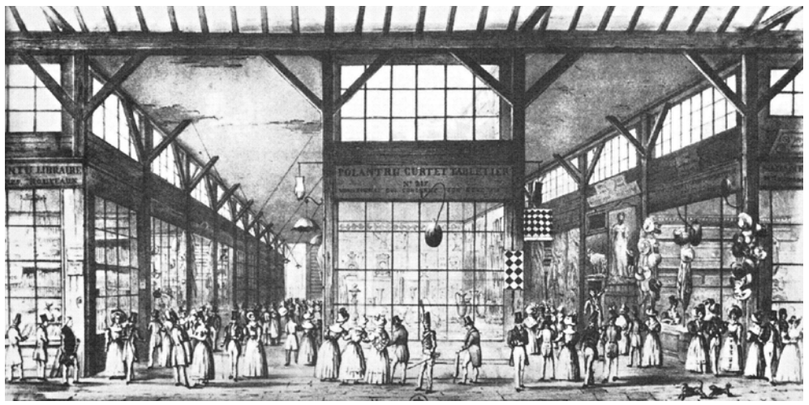


fig. 28: Palais Royal, Paris

2.2. Génese e propagação

"Si Paris est la capitale de la France, le Palais Royal est la capitale de Paris." [77]

É durante a época tumultuosa da Revolução Francesa que nasce no coração de França, Paris, o primeiro protótipo da *passagem coberta*. A *Galerie de Bois*, situada nos jardins do *Palais Royal*, foi o primeiro local que respondeu às novas necessidades da população liberta pela revolução, à nova forma de viver a cidade e onde as condições anteriormente referidas se mostram pela primeira vez. Foi "*o primeiro espaço urbano público ao abrigo da circulação, teatro da agitação pública, espaço de passeio, comércio de luxo, o local onde nos poderíamos informar e divertir ao mesmo tempo: o modelo de passagem.*"[78] Seguindo as características gerais já enunciadas,[79] a novidade deste espaço assentava na plurifuncionalidade do programa, reunindo dentro de si estabelecimentos de diversos tipos, e tornando-se, de 1786 a 1830, o lugar mais célebre, central e animado da cidade.[80]

Foi um autêntico laboratório urbano e o seu sucesso despoletou a sua multiplicação por Paris em dois períodos relativamente curtos: entre 1823 e 1828 e entre 1839 e 1847. Erguidas num clima de forte especulação imobiliária, cada passagem funcionou como estímulo para a fixação de outras nas suas imediações e rapidamente se desenvolveram autênticas redes de comunicações alternativas em torno do *Palais Royal*, na margem Norte do Sena, local de forte frequentação do século XX.

Inserida num movimento de "modernização" dos centros urbanos iniciado no fim do século XVIII, a *passagem coberta* é contemporânea de outros

[77] Contemporâneo citado em LEMOINE, Bertrand, *Les passages couverts em France*, p. 36.
[78] Tradução livre: GEIST, J. F., op.cit., p. 99.
[79] A *Galerie de Bois* ("Galeria em Madeira" em português), seguia as características já enunciadas da *passagem coberta*: era uma construção provisória coberta, ladeada de boutiques de dois andares e iluminada por clarabóias laterais. Foi construída para fechar a forma do *Palais-Royal*, "*un grande U bordé de maisons avec une promenade en arcade tournée vers l'intérieur et des boutiques au rez-du-chausée*": Idem, p. 296.
[80] "*Ce palais spacieux, propriété privée de l'intrigant qu'était le Duc d'Orléans, avec ses galeries sans fin, ses jardins, ses cours, ses allées et ses fontaines, ses cafés, ses théâtres, ses salles de jeu, ses clubs et ses maisons closes, ses innombrables boutiques et ses appartements, dont la location apportait au Duc d'Orléans l'argent nécessaire pour ses entreprises, était un monde autarcique*": Ibidem, p. 97.

fig. 29: Passage des Panorames, Paris



fig. 30: Burlington Arcade, Londres

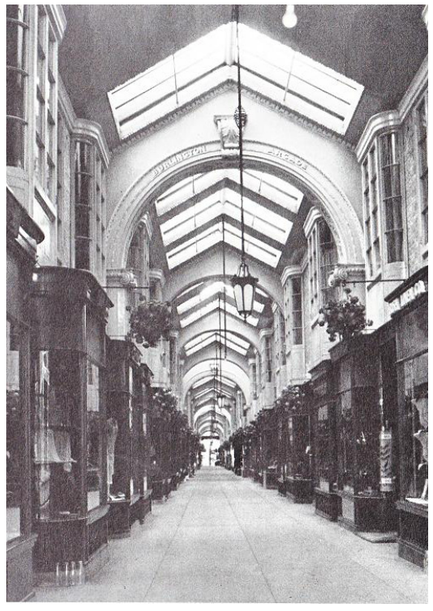


fig. 31: Royal Opera Arcade, Londres





fig. 32: Royal Arcade, Newcastle



fig. 33: Lower Arcade, Bristol



fig. 34: Galerie Vivienne, Paris

arquétipos através dos quais os países tentavam materializar uma sociedade inovadora e cosmopolita. As grandes nações europeias travavam fortes disputas económicas ao nível da indústria e comércio, através de infra-estruturas e formas arquitectónicas - monumentos ousados, técnica e funcionalmente - símbolos das novas necessidades e desejos da sociedade.[81] Uma dessas formas foi a *passagem coberta* que, revolucionando a morfologia dos centros urbanos, em pouco tempo se espalhou pelas principais cidades europeias.

A sua existência foi limitada ao período entre a Revolução Francesa e a Primeira Guerra Mundial e a sua evolução reflecte a do século. Geist aborda esta evolução, dividindo-a em seis fases.[82] A primeira fase (até 1820) é marcada pelos primeiros testes de criação deste novo modelo. São construídas quatro passagens em Paris, duas em Londres e uma em Bruxelas, marcadas pela simplicidade e sem qualquer pretensão arquitectónica.[83]

A *Galerie de Bois*, a *Passage des Panoramas*, a *Burlington Arcade* e a *Royal Opera Arcade*, dessa primeira fase, influenciaram a moda das passagens do segundo período (1820-1840) e foram a origem da sua intensa expansão internacional.[84] Nessa altura, a *passagem coberta*, ainda objecto de especulação privada, diversifica-se e enriquece-se, ultrapassando a sua função inicial e gerando uma espécie de cânone, símbolo da civilização moderna.[85]

O terceiro período (1840-1860) caracteriza-se por uma escala maior. Neste período as novas passagens encontram-se em cidades de menor importância como Bruxelas, Hamburgo, Nantes e Trieste que, introduzindo uma nova dimensão e marcando um interesse público crescente, se integram em medidas

[81] Símbolo desta disputa entre nações foram os edifícios que albergaram as primeiras exposições internacionais, cujo primeiro exemplar, o *Crystal Palace* de Londres, construído para albergar a *Exposição Universal* de 1851, viria a revolucionar a forma como a Arquitectura era vista até então.

[82] Ver Anexo I: Cronologia da *passagem coberta*.

[83] Segundo Geist (GEIST, J.F., op.cit., p. 106), as passagens construídas nesta fase eram semelhantes do ponto de vista das suas dimensões e da sua organização interior. A unidade de base era constituída por estreitas unidades de dois ou três pisos, com comércio e habitação, explorados separadamente, alinhados e acessíveis por uma passagem ainda pobremente iluminada.

[84] Nesta fase, cerca de 15 passagens são construídas em Paris. Para além dessas, este arquétipo é imitado por outras cidades comerciais com uma vida pública "moderna", estendendo-se a Milão, Lyon, Bruxelas, Liège, Bristol, Glasgow, Newcastle e ainda aos EUA, construindo modelos marcantes em Philadelphia e Providence.

[85] "*Durant la période de 1820 à 1840, l'archétype se diversifia et s'enricht d'acessoires comme le temple, la colonnade, le bazer, la galerie et l'arcade, dépassant la simple foncion initiale et créant une sorte de canon. Les problèmes inhabituels que représentaient le plan, le profil de l'espace, la structure de la verrière et les façades furent à l'origine de nombreuses idées nouvelles. Parallèlement, les capacités du fer et du verre évoluèrent si rapidement durant cette période qu'il devint possible de réaliser toutes sortes de verrières*": GEIST, J. F., op.cit., p. 108.

fig. 35: Le Passage Pommeraye, Nantes
fig. 36: Il Tergesteo, Trieste
fig. 37: La Galerie de La Reine, Bruxelas







fig. 38: Galleria Vittorio Emanuele II, Milão



de saneamento e em longos estudos que precedem a sua realização.[86] Sob a influência directa da *Galerie d'Orléans*, trazem novidades notáveis ao nível da escala, introduzindo duas formas organizacionais novas: a forma cruciforme, em Trieste, e uma forma mais intimista, dada pela introdução de um espaço central, típico de um salão, em Nantes.[87]

Ao mesmo tempo, a corrida dos agentes privados ao monopólio da construção dos caminhos-de-ferro e extensão urbana, tanto em França como em Inglaterra, lança a sua atenção para novos equipamentos. Aliado a isto, a generalização das calçadas e as primeiras intervenções de Haussmann em Paris provocam os primeiros indícios de abandono das passagens cobertas originais.[88]

A *Galleria Vittorio Emanuele II* em Milão representa o expoente máximo da sua evolução. Com ela, termina a progressão que começara com as passagens parisienses e que atingiu uma fase intermédia com as *Galeries St-Hubert*, culminando nesta fase monumental (1860-1880). A recém união de Itália surge como o motivo da sua construção, resposta a um desejo de criação de um terceiro centro, entre a Catedral e o Scala, "*promenade pública e aberta*".[89] Com uma escala nunca antes atingida, surge como a figura simbólica que legitimava o novo Estado, repleta de simbolismo e referências históricas.[90] De objecto da especulação privada, a passagem transforma-se num edifício público, resultado

[86] A nova escala atribuída a estas construções era incompatível com um financiamento privado. Para além disso, como recorda Geist (GEIST, J. F., op.cit., pp. 109-110), a importância crescente que estas tomam na estrutura urbana do centro das cidades, leva a que o próprio Estado queira contribuir no financiamento da sua construção (as *Galeries St-Hubert* representam o primeiro exemplo totalmente financiado com fundos públicos).

[87] Comparando-as com a *Galeria d'Orléans* em Paris verificamos como esta, com as suas dimensões espaciais maiores, a sua cobertura abobadada em vidro e as suas fachadas interiores, serviu de influência directa às passagens desta altura, sendo copiada e servindo de base a uma série de variações.

[88] A somar a isto, um conjunto de leis que visava o controlo social, vem proibir actividades que mantinham as passagens vivas, como o jogo e a prostituição. As *passagens cobertas* tornam-se praticamente interditas, e as novas vantagens da cidade "exterior" para o peão, com as calçadas e grandes avenidas, vão ditar o seu progressivo abandono: GEIST, J. F., op.cit., p. 109.

[89] Idem, p. 112.

[90] Autoria do Arquitecto Mengoni, a *Galleria Vittorio Emanuele II* surge como um catálogo de referências históricas que reforçam o seu simbolismo. Destas, são de salientar a alusão a São Pedro de Roma (a cúpula central tem exactamente o mesmo diâmetro da basílica romana), às formas arquitectónicas do império romano (através do arco de triunfo que marca a entrada e as proporções do espaço interior que são idênticas às das termas antigas) e à cruz do brasão da cidade (materializada na forma cruciforme da passagem): Ibidem, pp. 112; 263.

fig. 39: La Galleria Mazzini, Génova
fig. 40: Galleria Umberto I, Nápoles
fig. 41: Galleria Alberto Sordi, Roma







fig. 42: Kaisergalerie, Berlim



de um concurso e construída com cooperação internacional.[91] Pensado a partir da noção de integração no conjunto monumental do centro, este exemplo transforma a *passagem coberta* num autêntico equipamento urbano, capaz de transformar a cidade, e integrando este arquétipo na série dos grandes edifícios representativos do século XIX, todos eles manifestos da sociedade burguesa.[92]

O seu sucesso foi imediato e os seus efeitos históricos e arquitectónicos, notáveis. Os efeitos imediatos geram a multiplicação de modelos semelhantes noutras cidades italianas.[93] Por outro lado, o projecto, publicado na revista *The Builder*, vai influenciar a construção de *passagens vitorianas* em Inglaterra, Austrália e América.[94] Mas o efeito mais directo foi sobre a *Kaisergalerie* de Berlim. Desta vez, o motivo do seu aparecimento é marcadamente político visando a autoproclamação de Berlim como a nova metrópole económica e política da Alemanha e elevando a capital ao nível da cidade cosmopolita.[95]

Nas últimas décadas de oitocentos são construídas duas passagens - a *Cleveland Arcade*, nos Eua e o *GUM*, em Moscovo - que vão pôr em causa o seu

[91] "*C'est la première fois dans l'histoire des passages qu'un concours est organisé et que la ville est le maître d'ouvrage. Un consortium de firmes anglaises regroupées dans la «City of Milan Improvement Company» construit la passage. Un ingéniuer français calcule la structure en fer et un architecte italian fait le projet: le passage devient l'objet d'une coopération internationale*": GEIST, J. F., op.cit., p. 113.

[92] Segundo Geist (Idem, p. 263), a *Galleria Vittorio Emanuele II* marca o momento a partir do qual a *passagem coberta* vê a sua importância urbana aumentada, deixando de ser um "refúgio "escondido" da cidade e transformando-se num dos equipamentos urbanos representativos de uma nova burguesia, tais como teatros, palácios de justiça, hotéis, bolsas, parlamentos, etc.

[93] Quando a construção da *Galleria Vittorio Emanuele II* termina, os reinos de Nápoles, Veneza e partes do Estado do Vaticano, não se tinham ainda unido à união nacional. Mesmo depois do coroamento de Vittorio Emanuele como Rei de Itália, as várias regiões continuavam a lutar pela liderança económica e política do país. Essa luta materializou-se na intenção declarada por outras cidades, como Génova, Nápoles, Turim e mais tarde Messina e Roma, em igualar Milão na construção de uma p*assagem coberta*: Ibidem, p. 113.

[94] As passagens da era vitoriana espalham-se, não em cidades antigas com um centro histórico consolidado, mas em cidades nascidas da Revolução Industrial (Liverpool, Manchester, Birmingham, Leeds, Bradford e Huddersfield, etc.) e em centros do comércio inglês colonial (como Sydney e Melbourne, entre outras). Construídas numa estrutura urbana "nova" e sob a influência arquitectónica de Milão e de modelos nacionais como o *Crystal Palace* de Paxton e a *Coal Exchange* de Londres, servem um objectivo puramente comercial, factor que se materializa, na exploração comercial de todos os pisos a partir de galerias abertas que servem a satisfação de uma clientela mais diversificada e não ligada apenas ao comércio de luxo: GEIST, J. F., op.cit., p. 114.

[95] Ao contrário das *passagens cobertas* originais, a construção da *Kaisergalerie* de Berlim, não partiu de um plano de circulação, mas da motivação de acompanhar uma moda lançada pelas gigantescas *passagens cobertas* de Bruxelas e Milão. Do ponto de vista arquitectónico, as influências que lhe deram origem, materializaram-se na monumentalidade do complexo, que assentava na articulação de dois eixos perpendiculares que se articulavam num espaço central octogonal. Com proporções mais próximas de *Saint Hubert*, do que de Milão, possuía uma extensa oferta de serviços, incluindo restaurantes, sala de concerto, sala de conferências, hotel, etc.: GEIST, J. F., Idem, p. 116.



fig. 43: GUM, Moscovo

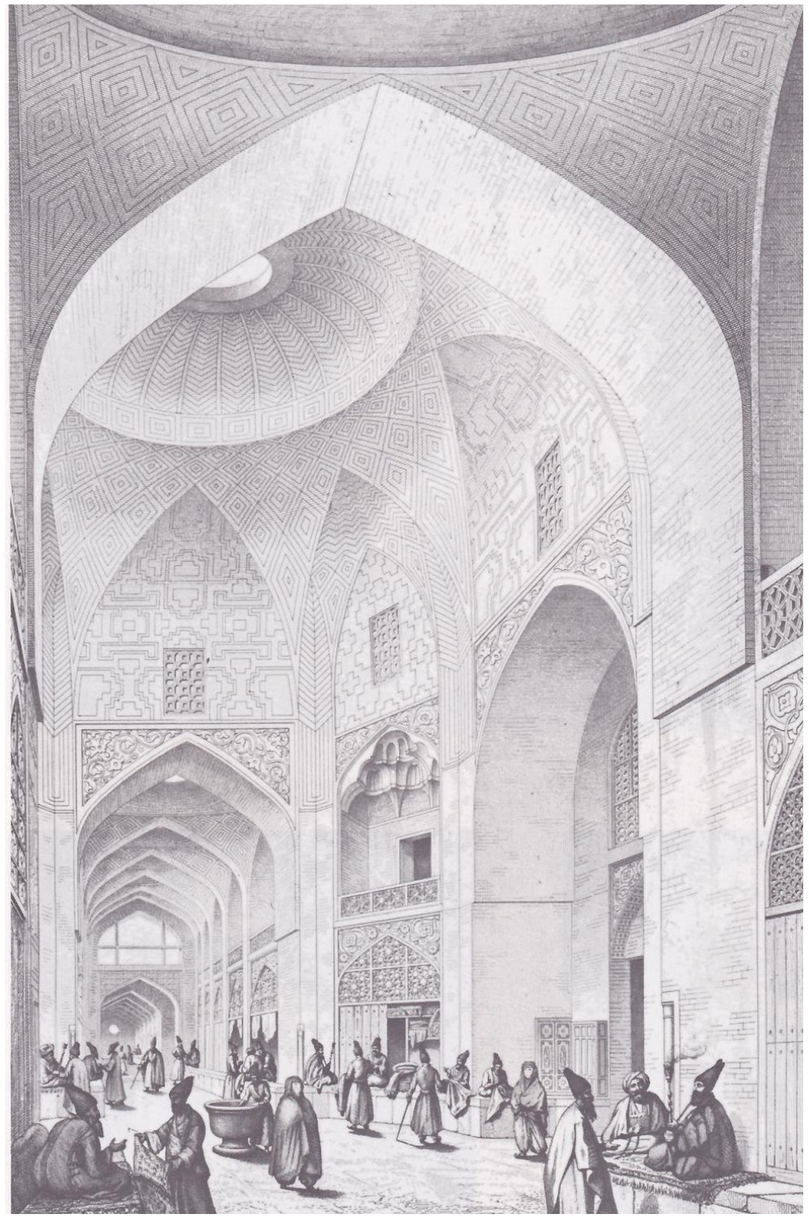


fig. 44: Cleveland Arcade, Cleveland

conceito original. Caracterizadas pela tendência ao gigantismo e ao pastiche, num gesto teatral tomam dimensões monstruosas, seguindo sistemas de organização cada vez mais complexos, capazes de organizar cidades inteiras.[96]

Estes espaços, agora totalmente independentes da sua função de circulação urbana, transformam-se em sistemas de exploração comercial total, o culminar das experimentações em torno do modelo original da *passagem coberta*, e que antecipam o seu futuro.

[96] GEIST, J. F., op. cit., p. 119



2.3. História Arquitectural: influências

A *passagem coberta* surge em resposta a uma necessidade de um espaço público protegido da circulação e das intempéries, e da procura de novas formas de distribuição de uma indústria de luxo em expansão. No entanto, a sua existência é apenas uma etapa de um percurso que a interacção social tem feito ao longo da história no sentido da sua crescente interiorização e protecção no invólucro arquitectónico. Com efeito, as passagens não foram os primeiros espaços comerciais cobertos e temos que considerar uma série de formas antigas que influenciaram a sua génese.

Todos os estudos gerais sobre a *passagem coberta* remetem-nos para o modelo do *bazar* oriental.[97] O fascínio pelo interior desses espaços foi decisivo na procura de novas formas de distribuição e organização do comércio de luxo e dos novos materiais exóticos que começavam a ser introduzidos em Paris.[98] De facto, tanto no que diz respeito à forma de apropriação do espaço e organização em rede,[99] como na interioridade e ambiência possibilitada pela iluminação natural filtrada,[100] os *bazares* surgem como a influência directa deste novo tipo.

Desde a Antiguidade até ao século XVIII, encontramos um grande número

[97] Geist (GEIST, J. F., op.cit., pp. 47;52), define *bazar* como um mercado coberto de origem oriental cujas características essenciais são a organização interior rigorosa, a separação dos espaços segundo o tipo de mercadoria e o seu carácter interior, dado pela cobertura, seja por uma tela, tecidos ou pela própria estrutura arquitectónica. Acrescenta ainda que a diferença essencial que o separa da *passagem coberta* reside no facto de fazer parte do sistema de ruas públicas aberta a animais e viaturas.

[98] A curiosidade e fascínio crescentes pela civilização oriental foram despoletados pelas campanhas de Napoleão ao Egipto e os acontecimentos políticos em torno do Império Turco, em vias de se desintegrar. Nessa época, o termo *bazar* é introduzido na linguagem corrente para designar os mercados de retalho, grandes armazéns e as exposições universais: Idem, p. 45.

[99] Como veremos adiante, a complexidade dos percursos das passagens parisienses parece reflectir uma tentativa de reprodução de um certo imaginário próprio dos bazares orientais. No entanto, se no caso das passages as ruas obedeceram à escala do quarteirão, a rede dos percursos orientais assumiu a escala da cidade percorrendo, por vezes, quilómetros do seu território.

[100] A interioridade das actividades sociais da vida urbana é um elemento essencial para entender a cidade oriental. Com efeito, as condições climáticas adversas são determinantes para o modo como a arquitectura da cidade é voltada em torno do pátio e o espaço público exterior, no sentido europeu, não existe. Assim, os *bazares* surgem como os espaços que medeiam a relação quotidiana entre o espaço privado da casa e o local de culto, a mesquita, desenvolvendo-se ao longo de extensas áreas cobertas e integrando um sistema ao serviço da circulação.



fig. 46: Mercado de Trajano, Roma

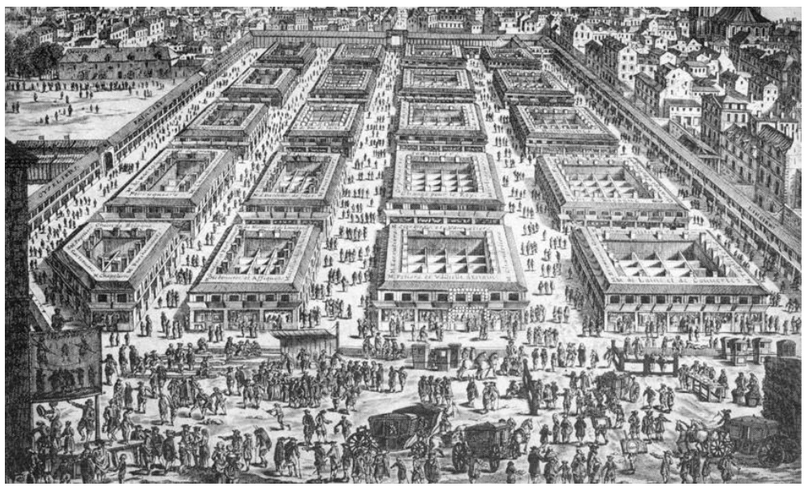


fig. 47: Foire Saint Germain, Paris



fig. 48: Arcada, Bolonha

de construções similares ou semelhantes à *passagem coberta*, sem que se possam considerar os seus antecedentes directos. Geist aborda esta multiplicidade de influências relacionando-as com as características principais deste novo tipo arquitectural. O autor começa por abordar a passagem como forma de acesso ao interior do quarteirão, associando este factor ao seu carácter especulativo[101] e estabelecendo comparação com a cidade medieval, onde se encontravam modelos semelhantes de exploração de terrenos estreitos e profundos, mas que serviam unicamente a habitação.[102]

De seguida, Geist aborda a sua função comercial a partir da qual a *passagem coberta* surgia como uma forma de organização do comércio de retalho, e nascida no início do período fluorescente do capitalismo onde os fabricantes dos artigos de luxo procuravam novas formas de distribuição e um modo de escoar mais rapidamente e mais facilmente a superprodução conseguida através dos incrementos técnicos da época. Nesse âmbito são múltiplas as referências históricas que encontramos. Se já referimos os mercados orientais, temos de recuar à Antiguidade e aos primeiros mercados cobertos para perceber que a *passagem coberta* se insere num percurso de procura de novas formas de comércio. Assim, seja no *Mercado de Trajano*, como na *Foire de Saint Germain*, verificamos que esta forma de organização comercial, com um desenho regular e complexo, é explorada desde as civilizações clássicas.[103]

Do ponto de vista arquitectónico, as fachadas interiores das *passagens cobertas* apresentam um motivo clássico: as arcadas e colunatas. Geist escreve que tal como no formato original, estes elementos, marcados pelo ritmo dos alçados e da cobertura, surgem como base de organização de um espaço público em terreno privado, com a função de proteger o peão de condições adversas exteriores.[104] Associada a esta estrutura, o autor refere ainda a simetria entre os dois lados da passagem como carácter obrigatório para a sua existência fazendo

[101] Segundo Geist (GEIST, J. F., op.cit., p. 53), a *passagem coberta* é o método mais refinado de exploração dos quarteirões. Construídas por iniciativa privada, a sua existência é indissociável da especulação imobiliária e do risco a ela associada. A operação de romper um quarteirão através da abertura de uma passagem surge, aos olhos dos investidores, como uma oportunidade de fazer negócio, estabelecendo espaços comerciais de luxo, cada vez mais procurados pelas classes endinheiradas.

[102] Na Idade Média, por motivo de defesa, a cidade e os próprios edifícios são voltados para dentro, ora através da construção da muralha, ora através do elemento do pátio, fundamental para a organização funcional e simbólica da habitação: GEIST, J. F., Idem.

[103] Tanto o *Mercado de Trajano* (Roma, Antiguidade), como a *Foire de Saint Germain* (Paris, século XVIII) são marcados pela disposição de vários estabelecimentos comerciais (e não só) num só espaço exclusivo ao peão, características essenciais para o entendimento do modelo da *passagem coberta*: Ibidem, pp. 74-86.

[104] GEIST, J. F., op.cit., p. 57.



fig. 49: Ponte Vecchio, Florença

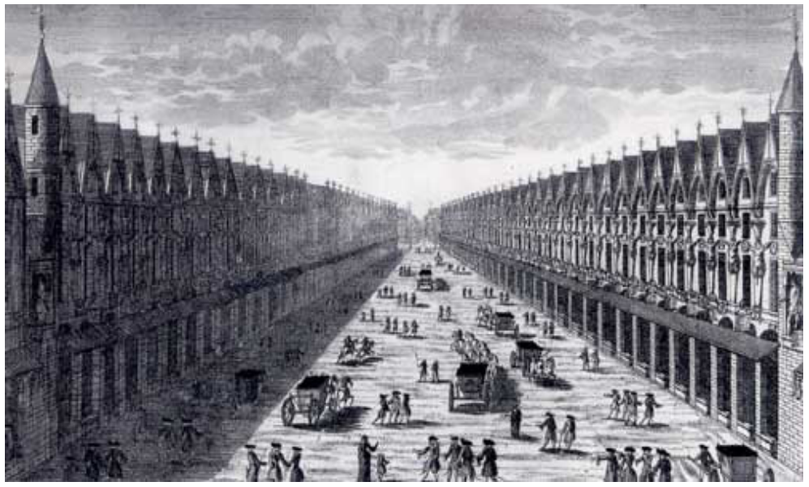
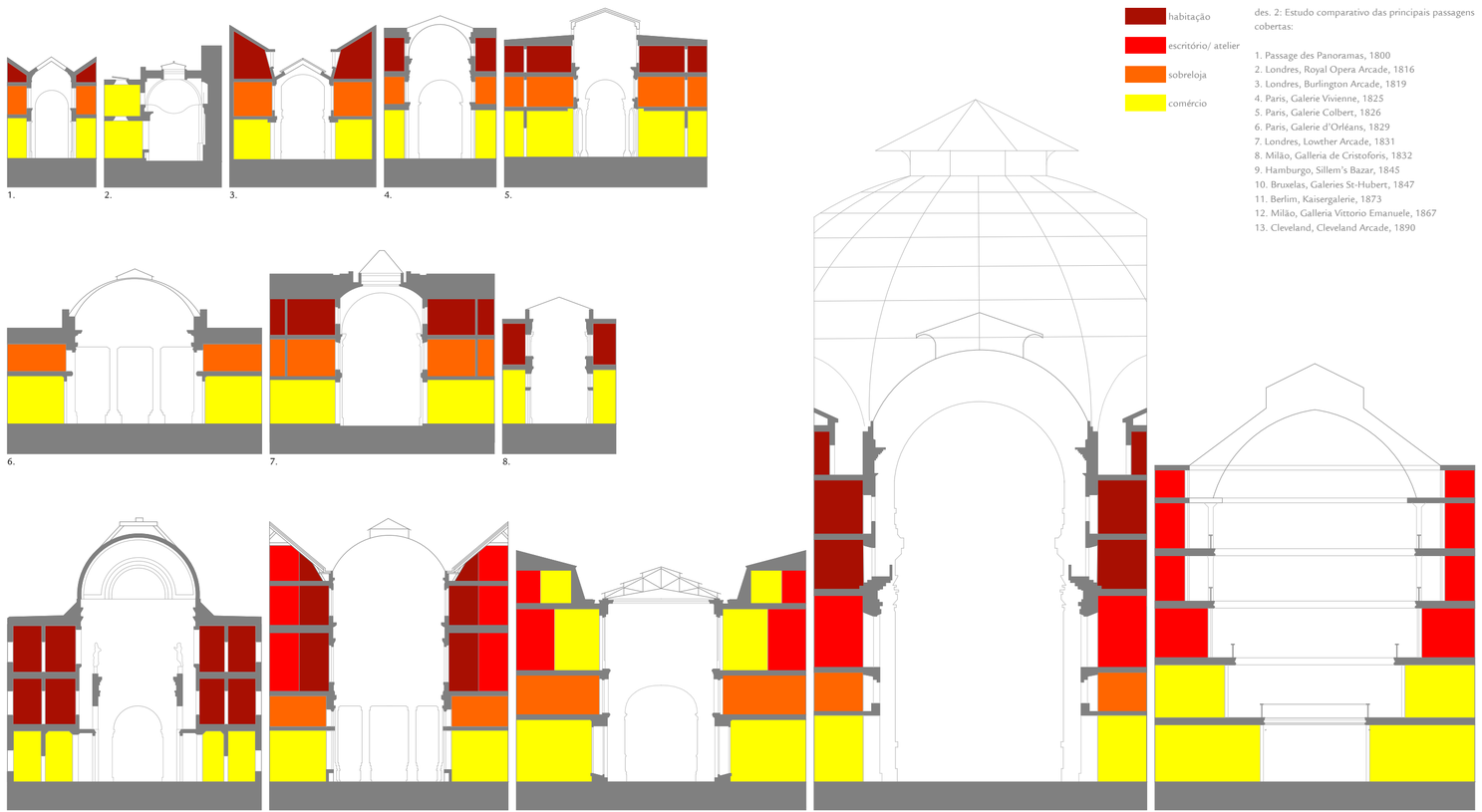


fig. 50: Pont Notre Dame, Paris

uma analogia com ruas simétricas construídas em séculos anteriores. Tomando o exemplo das pontes ladeadas por lojas e habitações, verificamos semelhanças claras com as *passagens cobertas* tanto no sistema de circulação como na organização simétrica de estabelecimentos independentes que a diferencia de uma rua comercial normal.[105]

Podíamos continuar a referir formas que, de uma maneira ou de outra, possam ter influenciado a tipologia da *passagem coberta*. No entanto, o que importa aqui reter é que, tal como sempre acontece na História da Arquitectura, este tipo do "mundo novo" industrial serviu-se de modelos antigos para materializar um novo modo de estar e existir na cidade e as suas aspirações.

[105] Devemos salientar que apesar dessa simetria as fachadas são tratadas como fachadas exteriores, querendo acima de tudo ser uma rua e, como tal, manter o anonimato do peão.



des. 2: Estudo comparativo das principais passagens cobertas:

1. Passage des Panoramas, 1800
2. Londres, Royal Opera Arcade, 1816
3. Londres, Burlington Arcade, 1819
4. Paris, Galerie Vivienne, 1825
5. Paris, Galerie Colbert, 1826
6. Paris, Galerie d'Orléans, 1829
7. Londres, Lowther Arcade, 1831
8. Milão, Galleria de Cristoforis, 1832
9. Hamburgo, Sillem's Bazar, 1845
10. Bruxelas, Galeries St-Hubert, 1847
11. Berlim, Kaisergalerie, 1873
12. Milão, Galleria Vittorio Emanuele, 1867
13. Cleveland, Cleveland Arcade, 1890

2.4. Caracterização

Analisado o contexto que deu origem às primeiras *passagens cobertas*, e identificados os modelos arquitectónicos que influenciaram as suas formas, devemos agora concentrarmo-nos sobre o modo como esses factores foram materializados.

Ao longo deste estudo apercebemo-nos que a condição de existência de cada *passagem coberta* passa pela leitura do contexto urbano onde se insere, da sua implantação, da sua organização interior e do público que a frequenta. Estes componentes, para além de serem determinantes para seu sucesso ou insucesso, vão estabelecer pontos comuns entre cada passagem, definindo uma linha geral comum que as une. À falta de vestígios do projecto orignal para o Quarteirão das Carmelitas, pelo menos no que diz respeito à concretização da *passagem coberta*, julgamos que essa linha de características comuns nos ajudará não só a aprofundar o nosso conhecimento sobre esse modelo arquitecónico mas, e sobretudo, a compreender como é que a sua integração poderia estar a ser pensada para o nosso caso de estudo.

A condição de existência mais relevante da *passagem coberta* é a sua localização. De facto, este tipo tem necessidade de um contexto particular e deve encontrar-se no centro da cidade, em zonas urbanas consolidadas ou em desenvolvimento, na proximidade das vias e equipamentos principais como garantia de afluência do público. Quanto à sua implantação, com duas ou mais entradas, deve garantir a sua função de circulação, estabelecendo atalhos e percursos alternativos à malha existente e constituindo uma ligação dentro de um sistema de ruas e, no caso ideal, ligar ruas com a mesma frequência.[106]

A sua organização interior é responsável pela sua atractividade própria, vital para a sua existência. Esta condição pode ser dividida no tratamento de vários elementos definidores do "protótipo" da *passagem coberta* e que de seguida abordaremos: o sistema de acessos, o tratamento das fachadas, a cobertura e a decoração. A organização interior das passagens está implícita no seu carácter comercial. Com efeito, ela supunha a organização de estabelecimentos ao longo de um percurso axial simétrico e evoluiu no sentido de uma maior complexidade e

[106] GEIST, J. F., op.cit., p. 31.



des. 3: Estudo comparativo das principais passagens cobertas:

1. Passage des Panoramas, 1800
2. Londres, Royal Opera Arcade, 1816
3. Londres, Burlington Arcade, 1819
4. Paris, Galerie Vivienne, 1825
5. Paris, Galerie Colbert, 1826
6. Paris, Galerie d'Orléans, 1829
7. Londres, Lowther Arcade, 1831
8. Milão, Galleria de Cristoforis, 1832
9. Hamburgo, Sillem's Bazar, 1845
10. Bruxelas, Galeries St-Hubert, 1847
11. Berlim, Kaisergalerie, 1873
12. Milão, Galleria Vittorio Emanuele, 1867
13. Cleveland, Cleveland Arcade, 1890

escala.[107] Essa simetria era composta a partir da repetição de um módulo vertical que uniformizava o desenho, onde a largura geralmente correspondia ao espaço de um estabelecimento.[108] De uma maneira geral cada unidade independente compunha-se a partir da distribuição vertical de vários tipos de espaços: estabelecimento comercial, atelier ou escritório, e habitação.[109]

O tratamento das fachadas como se fossem exteriores justifica-se pelo desejo de manter o carácter da rua exterior e consequentemente o anonimato do transeunte, mesmo quando percorre este espaço interior. De uma maneira geral, o interior das passagens é abundantemente decorado, notando-se desde o início o regresso aos valores neoclássicos suportados pelo iluminismo emergente.[110] Apesar de variar muito conforme o país, e consoante seja uma *passagem coberta* ou uma *galeria*,[111] comprova-se tanto nos pavimentos - com um tratamento mais cuidado e rico do que o das ruas exteriores - como nas fachadas - que tentam recriar o exterior - o regresso de vocabulário clássico como pilastras, cornijas, capitéis, etc., que procuram dar uma imagem de luxo recorrendo a materiais preciosos, mas também a outros de imitação.[112]

"*Au cours do XIX siecle, l'eclairage zenithal vitré atteignit des dimensions incroyables. Il devint l'élément indispensable de presque tous les types d'édifices, sépara les espaces intérieurs du monde extérieur et transforma l'amosphère*

[107] "*L'organisation du passage va du simple alignement de maisons en vis-à-vis symétrique à des complexes de galeries, passereles, escaliers et de niveaux superposés, entrecroisés, qui permettent d'accéder à chaque commerce, à chaque pièce depuis de nombreux points différents*": Idem, p. 17.

[108] Esse módulo era composto por elementos verticais como pilares, pilastras, e outros elementos fixos no intervalo dos quais cada loja personalizava a área de fachada que dispunha através de diversos métodos de sinalética e propagando dos produtos que vendiam.

[109] De salientar que este método de exploração máxima através da distribuição vertical de espaços com diferentes funções influenciou directamente o seu sucesso garantindo um nível de frequentação constante ao longo de todo o dia, e por todas as classes sociais.

[110] O Neoclassicismo afirmou-se na época Napoleónica como a arte ideal para transmitir, com o seu sentido superior racional, os conteúdos ideológicos e moralizantes do Iluminismo, que estruturavam a sociedade Pós-Revolução Francesa. Este retorno ao mundo clássico destacava-se pela renúncia aos excessos do Barroco e do Rococó, que antes vigoravam, e ao regresso ao rigor geométrico, equilíbrio e sobriedade clássicos.

[111] Em termos arquitectónicos é importante fazer a distinção entre *passagem coberta* e *galeria*, que a associação parisiense *Passages et Galeries* esclarece afirmando que a diferença principal reside exactamente numa decoração mais cuidada e rica nas galerias: "*Galeries: synonyme de passage avec une nuance en principe ce type de passage couvert abrite des boutiques plus riches et une décoration plus soignée (ex : galerie Vivienne, galerie de la Madeleine)*": http://www.passagesetgaleries.org/ texts/passages/2fiches_passages/passages _set.html

[112] "*Ceci était chose courante dans les passages mais la recherche d'une apparence de luxe a quelquefois conduit à l'utilisation de matériaux précieux (glaces, huisseries en cuivres, etc...) et beaucoup plus souvent à celles de matériaux d'imitation: faux marbres, faux bois, fausses tentures, faux ors, etc.*": LEMOINE, Bertrand, op.cit, p. 51.

fig. 51: Passage des Panorames, Paris
fig. 52: Passage Choiseul, Paris
fig. 53:. Galleria Vittorio Emanuele II, Milão
fig. 54: Passage Choiseul, Paris









de l'espace. Le soleil, l'ombre et la lumière, la réflexion, cédèrent la place à un éclairage laiteux, neutre, à la lumière d'atelier et lança la mode de l'exposition au nord. La nature fut remplacée par l'ambiance artificielle de l'«Orient intérieur»."[113]

O elemento mais característico da *passagem coberta* foi sem dúvida a sua cobertura em vidro. Com efeito, desde a cobertura em madeira da *Galerie du Palais Royal* até às coberturas de ferro e vidro possibilitadas pelas inovações técnicas já referidas, a intenção de cobrir uma rua permitindo ao mesmo tempo a protecção e a sua iluminação é um elemento essencial para o entendimento do seu sucesso e difusão. A partir da citação de Geist, percebemos que a cobertura em vidro surge como expoente máximo da evolução que a iluminação zenital vinha a percorrer no sentido de uma total abertura ao exterior, tomando uma forma abobadada, símbolo da transitoriedade associada à passagem coberta.[114] A ambiguidade deste elemento é visível na forma como é utilizado para encerrar e proteger o espaço física mas sobretudo psicologicamente e, ao mesmo tempo, na forma de abrir esse mesmo espaço ao exterior e à cidade.[115]

Com efeito, a *passagem coberta* enquanto espaço público em terreno privado assenta na dualidade exterior/interior, dada pelas fachadas e livre circulação de um lado, e cobertura e marcação de entradas, pelo outro. No entanto, essa ambiguidade é algo fragilizada quando observamos a separação entre esses dois espaços claramente identificável no limite edificado. Olhando para as diferentes entradas, verificamos que são celebradas por pórticos mais ou menos monumentais tratados sob cânones clássicos, marcando uma clara hierarquia entre um espaço público (a rua) e um espaço privado aberto ao público (a passagem).[116]

[113] GEIST, J. F., op.cit., p. 62.
[114] Tal como refere Geist (Idem, p. 93), a abóbada de vidro, nasce da procura da nova forma e nova estrutura associadas a espaços de transição, símbolos de uma época marcada pela velocidade dos transportes e das mutações. Assim, aparece associada a outros arquétipos da época como a estufa, a gare, palácios de exposições, constituindo ponto de partida para a evolução sistemática do espaço de transição, que terminará com o túnel, a forma aerodinâmica ideal para servir altas velocidades.
[115] LEMOINE, Bertrand, op.cit., p. 44.
[116] Idem, p. 39.

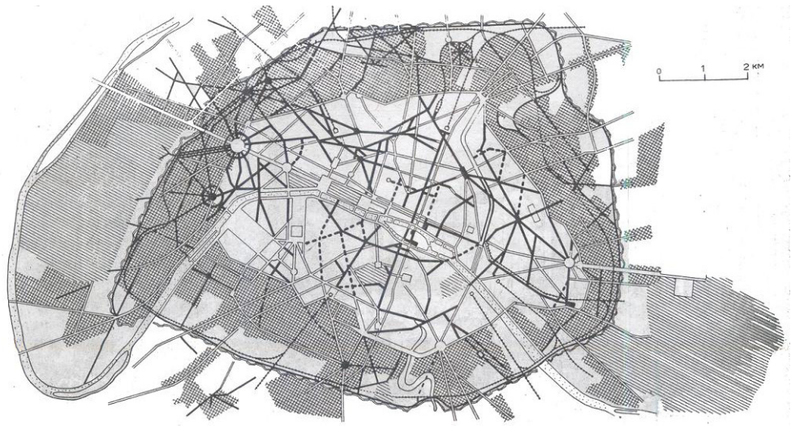


fig. 55: Trabalhos de Haussmann em Paris



fig. 56: Demolições para a abertura da Avenida da Ópera, Paris



fig. 57: *Boulevards*

2.5. O abandono da *passagem coberta*: de Haussmann aos dias de hoje

O extraordinário sucesso que a *passagem coberta* conheceu na primeira metade do século XIX é indissociável do modo de vida do qual era o espaço de representação privilegiado. O seu nascimento corresponde ao aparecimento de uma nova classe social - a burguesia capitalista, industrial e comercial - e do apetite pela novidade.

No entanto, se as novas condições sociais favoreceram as passagens de Paris, com as novas ideias urbanas da segunda metade do século XIX estes espaços perdem o interesse que os caracterizava. São muitos os factores que se podem apontar como os despoletadores do progressivo abandono das passagens. O aparecimento do urbanismo como disciplina autónoma, apoiada num método científico e em novas preocupações higienistas e de controlo social, acompanham o aumento da burguesia durante esse século.[117] Para além disso, o desenvolvimento policial suscitado depois da Revolução de Juillet e os frequentes motins, aliados à extensão da consciência médica nascida no século XVIII e avivada pelas epidemias que assolaram a Europa (nomeadamente a da cólera em 1832), vão transformar a consciência da população urbana, perante a qual a cidade surge como uma extensão perigosa e insalubre que deveria ser reformada profundamente.[118]

Nasce assim uma nova concepção da cidade, defendendo o ar livre e a luz natural como bens essenciais à saúde urbana e concentrada na melhoria dos espaços exteriores da cidade. Através da introdução de infra-estruturas urbanas, do desenho cuidado dos espaços públicos, do rasgar de novos eixos e jardins urbanos, a construção densa, da qual as passagens cobertas eram suporte, é rejeitada.

A salubridade própria das passagens é contestada pelo higienismo dominante: a cobertura em ferro e vidro, a pavimentação e a iluminação a gás, constituíram um enorme progresso nos anos 20. No entanto, a progressiva generalização destes melhoramentos à rua, através da pavimentação e calçadas,

[117] Como vimos anteriormente, no final da década de 40, uma série de leis que visavam o policiamento e o controlo social vêm proibir algumas das mais importantes actividades que mantinham as passagens vivas, como o jogo e a prostituição.
[118] LEMOINE, Bertrand, op.cit., p. 55.



fig. 58: Paris

da rede de esgotos e de iluminação pública, a par com as novas ideias médicas, provocaram um retorno dessa situação: antes vistas como lugares claros, arejados e seguros, tornam-se, aos olhos da população, obscuros, insalubres e perigosos.

É com o Segundo Império e o Barão Haussmann[119] que se realizam concretamente estas recomendações, com a abertura de grandes avenidas, *boulevards*, que permitiam um maior isolamento dos quarteirões e melhorias na circulação - medidas que visavam uma maior segurança. A cidade passa a ser estudada sob uma escala completamente diferente. De um espaço urbano multiforme e heterogéneo, passa a ser uma cidade homogénea, formada a partir de um modelo constante do centro à periferia onde a burguesia marcava no espaço as suas aspirações a uma sociedade igualitária fundada sobre os seus próprios valores.[120]

O plano de Haussmann, com o apoio de Napoleão III, actua fundamentalmente no casco velho da cidade, obedecendo de uma maneira geral a três objectivos - a eliminação da insalubridade e degradação dos bairros, "arejando" os seus interiores, a criação de amplos espaços públicos, arborizados, e a revalorização e enquadramento dos monumentos, interligando-os por meio de grandes eixos visuais - que visavam sobretudo a construção e melhoramento dos serviços para fazer funcionar uma cidade que já ultrapassara um milhão de habitantes.[121] É introduzida uma figura urbana unitária e a cidade, antes vista como um sistema de espaços, é substituída por um sistema de entidades, no qual as passagens não têm lugar.[122] Ao lado dela, parecem pequenas, humildes e um pouco antiquadas.[123] As grandes avenidas e os amplos espaços públicos, antes vistos com desconfiança, começam a ganhar adeptos.

"*Tout les passages mourront faute de circulation-Ah! Les vois anémiques, étiolées, à côté de tant d'autres, exubérants, apoplectiques qui appellent les saignées, les interventions chirurgicales de la méthode Haussmann!*"[124]

[119] Nomeado de Perfeito de Paris por Napoleão III, Georges-Eugène Haussmann tinha o título de Barão e foi o grande remodelador de Paris, de 1853 a 1870. Encarregue, pelo Imperador, de modernizar a cidade, executa um plano que pretendia, além de tornar a cidade mais bela e imponente, libertar o tecido urbano para cessar com as barricadas, insurreições e combates populares e facilitar manobras militares. As suas intervenções introduzem novos modelos de planeamento, que serão exportados para outras cidades francesas e europeias: BENEVOLO, Leonardo, *A cidade na História da Europa*, pp. 186-198.

[120] LEMOINE, Bertrand, op.cit., p. 55.

[121] BENEVOLO, Leonardo, op.cit., p. 188.

[122] GEIST, J.F., op.cit., p. 119.

[123] "*Les passages apparaissaient bien modestes, bien petits et furent ainsi discrédités au profit dês grandes avenues ouverts grâce à l'action volontaire de l'État*": Idem, p. 119.

[124] LEMOINE, Bertrand, op.cit., p. 58.



fig. 59: Les Halles, Paris



fig. 60: Les Halles, Paris



fig. 61: Le Bon Marché, Paris

Se por um lado a nova quadrícula urbana e a nova rede de transportes públicos alteram as redes de itinerários parisienses, fragilizando o carácter de "percurso obrigatório" da *passagem coberta* e levando ao abandono de algumas passagens, outras são mesmo destruídas ou mutiladas pelos trabalhos do Barão Haussmann. Já não há lugar para o *flâneur*![125]

Paralelamente a isto, as contínuas evoluções tecnológicas e os novos materiais que tiveram nas passagens uma primeira aplicação, permitem o aparecimento dos primeiros *mercados cobertos* da Europa que invocam a linearidade da passagem coberta no seu modo distributivo. Os grandes trabalhos de modernização de Paris promovem o enfraquecimento da cidade tradicional, a favor de uma "máquina urbana" onde a mercadoria pudesse circular rapidamente e dispusesse de um melhor controlo dos espaços públicos.[126] Assim, na sequência destas alterações urbanas, vão surgindo novos espaços comerciais que respondiam à nova escala dos espaços exteriores da cidade, em edifícios mais amplos e complexos que ofereciam outras condições aos utilizadores, contra as quais a passagem coberta não podia competir.

Simultaneamente a estes mercados, na segunda metade do século XIX, o pequeno comerciante cede lugar aos *grandes armazéns*[127] que marcam uma nova fase para as actividades comerciais com o entendimento de que o comércio podia, por si só, justificar um programa autónomo não estando dependente de um fluxo de atravessamento. Este novo tipo, símbolo da sociedade moderna e do anonimato crescente do consumidor, caracterizava-se por conciliar num só edifício diferentes departamentos especializados, em torno de um *mezzanino* central iluminado por uma grande estrutura de vidro em ferro e em vidro. Símbolos de uma sociedade progressivamente consumista, os novos espaços comerciais eram marcos da massificação da economia, acessível a todas as classes sociais. Apesar de na sua concepção partirem da tipologia da *passagem coberta* ultrapassam-

[125] "*Depuis de la multiplication des tramways et des omnibus, on va d'un point à un autre, sans souci de l'antique flânerie, qui precisement etait le clientèle attitrée des passages*": Idem, p. 58.

[126] Este controlo sobre as intervenções nos espaços públicos do século XIX é marcado pela total disponibilidade do poder público para definir novos traçados e operações na cidade. Com efeito, a aprovação da lei de expropriação por utilidade pública em 1841, dá aos vereadores os meios para programarem operações de grande envergadura, mudando o rumo das intervenções realizadas até então: manejadas por particulares e que não seguiam nenhum plano geral da cidade: Ibidem, p. 27.

[127] Geist (GEIST, J. F., p. 89) refere que o *grande armazém* (*grand magasin*) apareceu como o sucessor da *passagem coberta* e do *bazar* (primeiros espaços que procuravam uma forma mais refinada de organizar o comércio de retalho). Gesit acrescenta que, visto como "*a catedral do comércio moderno*", onde "*um conjunto de estabelecimentos de todas as marcas se reunia num mesmo espaço e sob uma mesma gestão*", esses espaços tiveram como primeiro exemplo o *Le Bon Marché*, e rapidamente se espalharam por toda a cidade de Paris.

fig. 62: Crystal Way, Paris

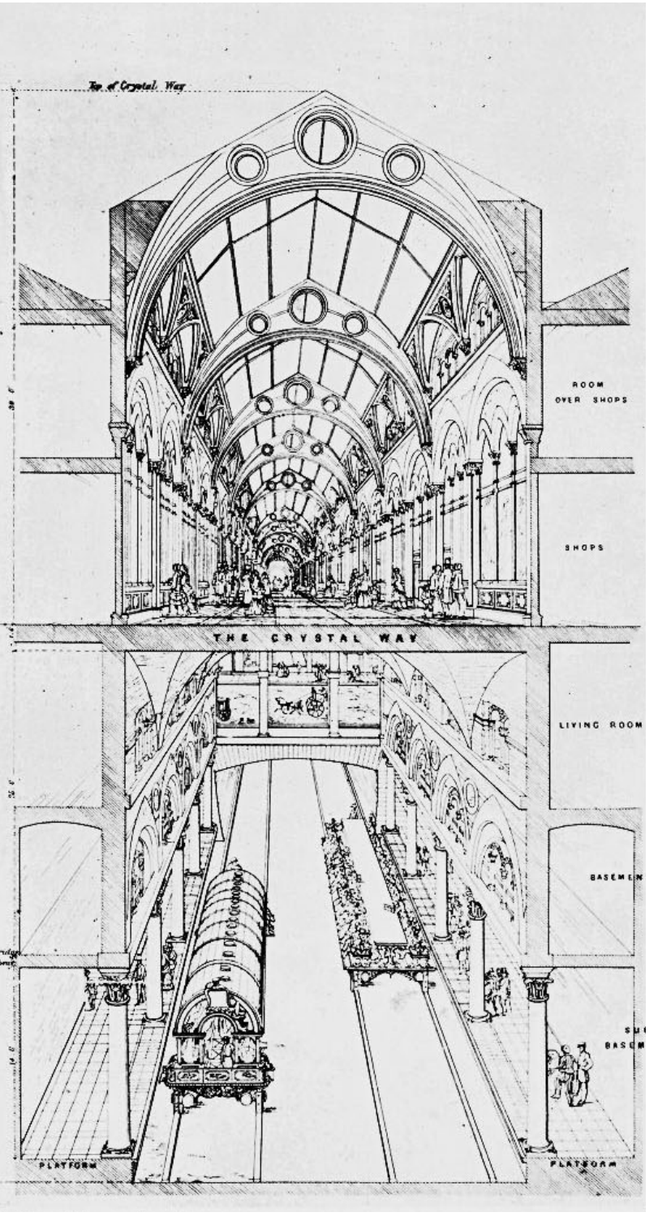
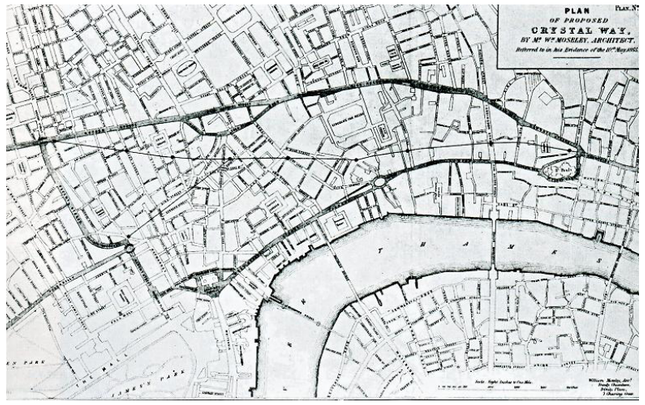
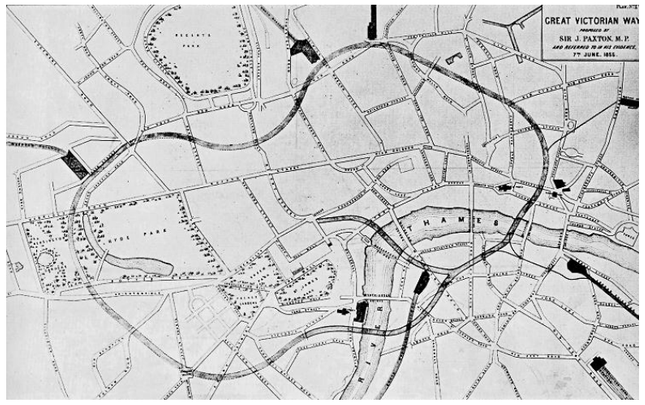


fig. 63: Crystal Way, Paris
figs. 64, 65: Great Victorian Way







na, evoluindo no sentido de uma crescente autonomia na paisagem urbana a par com outros equipamentos como as gares, palácios de exposições, etc.

Apesar da *passagem coberta* não ser adaptável aos novos ideais urbanos, comprovamos a existência de algumas tentativas de adaptação deste tipo às novas condições da vida urbana, com o lançamento de projectos utópicos. Nestes projectos, a passagem conquista a escala da "nova" cidade, levando ao extremo o seu carácter de mobilidade e protecção do peão. De destacar as propostas de Hector Horeau que metaforizava dizendo que "*la ville devenait ici un immense passage, unifée par une verrière monumentale, qui lui procurait essenciellement confort et hygiène*",[128] e as propostas de Joseph Paxton e William Moseley, para Londres: o *Great Victorian Way* e o *Crystal Way*, respectivamente.

Apesar do declínio das *passagens cobertas* em França, temos de referir que nem em todos os países isso aconteceu. Existem uma série de factores que podem explicar este facto. Do ponto de vista temporal, notamos que se foi na década de 40 que se começam a ver os primeiros indícios de abandono das passagens de Paris, foi nessa altura mesma que começam a ser construídos os exemplos monumentais de outros países. Esta diferença, aliada ao facto de que a construção destas últimas *passagens cobertas* já se integrarem em modelos de planeamento influenciados pelos ideais urbanísticos trazidos por Haussmann, pode explicar que, de facto, as passagens construídas na segunda metade do século XIX, estavam mais adaptadas aos novos gostos e necessidades da época. Para além disso, enquanto a maioria das passagens parisienses era gerida por entidades privadas, contendo em si uma maior dose de "risco" privado especulativo, a maior parte dos modelos estrangeiros, devido ao crescente interesse público já referido, eram geridas por um só proprietário - o município, uma sociedade ou um banco - o que facilitava todo o seu processo de gestão.[129] Por outro lado, notamos que as passagens dessa época foram construídas numa escala bem maior e do ponto de vista de integração na cidade, bem distinto das de Paris.

As passagens parisienses tinham uma escala menor e mais intimista que, se por um lado foi motivo de sucesso nos primeiros anos da sua invenção, ditou o seu esquecimento décadas mais tarde. Para além disso, como não se integravam nos novos ideais, acabaram por ser substituídas por outros equipamentos que davam resposta às novas necessidades e desejos da sociedade. Pelo contrário, e tomando o exemplo de Itália, notamos que as passagens experimentavam valores

[128] LEMOINE, Bertrand, op.cit., p. 56.
[129] C.f.- GEIST, J.F., op.cit.



de monumentalidade que iam de encontro às ideias da época e, por isso, mais adaptáveis aos valores que emergiam e que duram ainda hoje.[130] Assim, em cidades como Milão, Génova e Nápoles, entre outras, este tipo surgiu como elemento renovador da cidade, integrando os novos princípios e escala urbanos, afirmando-se como pólo de desenvolvimento futuro das cidades, e cujo consequente sucesso subsiste até hoje.

Para além do sucesso que algumas *passagens cobertas* originais conseguiram manter ao longo das últimas décadas, deparamo-nos agora com inúmeras tentativas de adaptação deste modelo à actualidade. Por um lado, podemos verificar que as suas características principais - o uso pedonal, a cobertura em vidro e o carácter comercial - são características definidoras dos novos espaços de socialização modernos, como os *shoppings*, etc. Por outro lado, e como iremos ver mais à frente neste trabalho, face à forte concorrência imposta pelos centros comerciais - que agravam o problema do abandono da cidade consolidada - deparamo-nos com tentativas de (re)introdução do tipo da *passagem coberta* como forma de dinamização de determinadas áreas da cidade consolidada, em particular na revitalização de determinados quarteirões, que se encontrem degradados e devolutos.

[130] A título de apontamento podemos notar que as proporções variavam consideravelmente, mesmo dentro do corpo relativamente homogéneo que constituía as passagens francesas. As alturas situavam-se entre os 5,5 e os 15 metros, a largura entre os 3 e os 6 metros, segundo uma proporção de 1,5 a 5, enquanto o comprimento podia variar entre os 40 e os 200 metros (sendo que nos sistemas mais complexos, o percurso total podia chegar aos 400 metros onde se encontravam cerca de 250 boutiques. É interessante comparar estas medidas das passagens parisienses com a *Galleria Vittorio Emanuele II*: esta tinha uma largura de 15 metros por uma altura de 30 metros nos corredores, e no espaço octogonal central tinha 36,60 metros de diâmetro e atingia os 47 metros de altura máxima.

II. OBJECTO DE ESTUDO: O QUARTEIRÃO DAS CARMELITAS

1. Génese urbana da envolvente

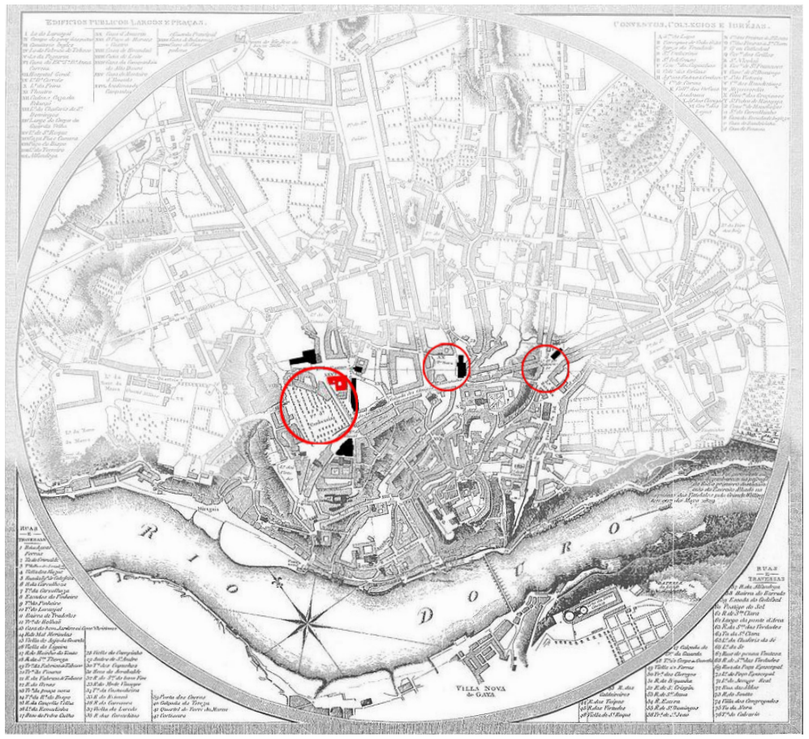


fig. 67: Localização dos principais conventos e centros de assistência, Porto

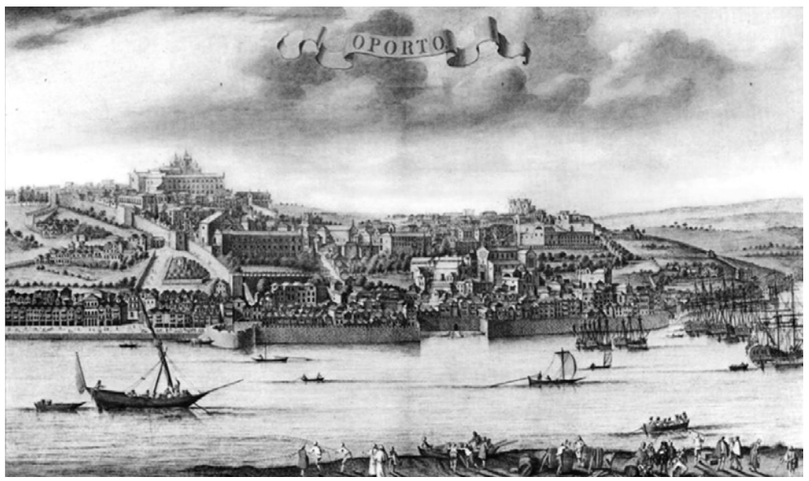


fig. 68: Porto, 1736

O presente capítulo inicia a segunda parte deste trabalho: o estudo efectivo do nosso objecto de estudo - o Quarteirão das Carmelitas. Para o entendermos, procuraremos sintetizar a evolução urbana da sua área envolvente, compreender o modo como o quarteirão se gerou e identificar e analisar a área de intervenção no Presente, tentando descortinar qual a melhor forma de intervir no contexto apresentado.

Para percebermos o contexto urbano em que actuamos, devemos recuar alguns séculos até à data de construção do Convento das Carmelitas que o ocupava, iniciada em 1702 junto ao Rossio do Olival[131] e na proximidade do Convento dos padres Carmelitas, instalados aí desde há 85 anos. A sua localização decorria da tendência Seiscentista para o desenvolvimento centrípeto da cidade, com a construção de inúmeros conventos e centros de assistência de desenho maneirista, pólos de urbanização futura, em áreas exteriores ao perímetro fortificado e adjacentes às saídas da cidade.[132] O segundo indício do desenvolvimento centrífugo da cidade, também de promoção filipina, foi o ordenamento dos primeiros espaços públicos da cidade cuja localização coincide com as áreas onde então se construíram os novos edifícios, marcando o espaço urbano de então.[133] Olhando para a expansão que a cidade sofreu até à época, comprovamos que esta tendia a extravasar as suas muralhas em dois sectores: a área Poente - Miragaia e zona Nascente - Santo Ildefonso, às quais se somava agora um terceiro e novo sector setentrional já planeado e onde o Convento das Carmelitas foi construído.[134]

Mas quem eram as Carmelitas? A Ordem Carmelitana, reformada em 1562, com aprovação de Pio IV e autenticada por Gregório XIII em 1580, deu lugar a inúmeras fundações de conventos em Espanha e evidenciou-se em Portugal pela

[131] O Campo do Olival era muito mais extenso do que a área hoje ocupada pelo moderno Campo dos Mártires da Pátria - incluía a zona do Carmo, a Praça de Carlos Alberto, o Largo do Moinho de Vento, a Rua das Oliveiras, as Virtudes, o Anjo, o Calvário Velho (Praça Guilherme Gomes Fernandes).

[132] FERRÃO, Bernardo José, *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas 1758/1813- uma contribuição para o estudo da cidade pombalina*, p. 154.

[133] Para além doutras preocupações urbanas significativas, como a renovação das calçadas, o abastecimento público de água e melhoria dos cais, organizam-se os Rossios do Olival, das Hortas e da Batalha, com a execução de alamedas arborizadas para recreio popular: Idem, p. 155.

[134] De referir que o extenso desenvolvimento da cidade justificara a subdivisão, em 1583, da única freguesia existente, a Sé, em três novas circunscrições religiosas. Assim, o Porto passa a estar dividido em três grandes freguesias - Sé, Vitória, e S. Nicolau, curiosamente associadas aos três pólos urbanos principais referidos - o burgo alto, a antiga judiaria (onde é construído a cadeia e o tribunal da relação) e o aglomerado ribeirinho: Ibidem, pp. 141; 155.

criação de 16 conventos de frades e sete conventos de freiras.[135] No ano de 1700, o Geral dos Carmelitas portugueses, frei Pedro de Jesus, pedia a D. Pedro II licença régia para edificar no Porto, fora dos muros da cidade, um convento de religiosas no lugar do Calvário Velho.[136] O alvará de 26 de Abril de 1701 concedia então a licença e permitia à Câmara fazer a concessão dos terrenos. A Câmara diferiu a 19 de Julho de 1702 e ampliou a doação em 22 de Dezembro do mesmo ano, anexando os baldios que existiam junto da estrada, a actual Rua das Carmelitas.[137]

Em 1702, inicia-se assim a construção do Convento de S. José e Santa Teresa de Carmelitas Descalças no campo então chamado de Via-sacra. A construção termina em 1732, com a conclusão da capela-mor. Sabe-se muito pouco sobre este convento. Segundo Sousa Reis, a casa conventual "*em tudo era mesquinha e acanhada, e ainda que estava em sequência da Igreja para o lado do norte, quase nenhuma ventilação tinha por essa parte pela razão já apontada. No centro dela tinha um claustro interno, quase nivelado com a praça de Santa Teresa, motivado pela desigualdade do terreno e no meio havia um pequeno chafariz (...) Não se vê riqueza, custo de obra, escolha de materiais ou qualquer sinal que indique grandeza, antes pelo contrário se enxerga por toda a parte humildade e pouca despesa no fabrico desta*".[138] Desde a Igreja despojada de qualquer riqueza ao acanhamento das celas e das oficinas, tudo apontava para a pobreza terrena.

Apesar disso, a construção deste convento integrou-se num período de conjuntura económica favorável da primeira década do século XVIII,[139] altura

[135] COMÉRCIO DO PORTO, «Variedades: O convento das Carmelitas», *O Comércio do Porto,* edição de 29 de Abril de 1904, p. 1, cl. 6-7.
[136] Actual Praça Guilherme Gomes Fernandes e antigo Largo e depois Praça de Santa Teresa. Primitivamente, o local apelidava-se de Calvário Velho ou Campo da Via Sacra, por ali se arvorarem as cruzes de um calvário: SILVA, Germano, *À descoberta do Porto*, p. 80.
[137] COMÉRCIO DO PORTO, «Variedade: O convento das Carmelitas», *O Comércio do Porto,* edição de 29 de Abril de 1904, p. 1, cl. 6-7.
[138] SOUSA REIS, Henrique, *Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto*, p. 178
[139] Esta última realização vai-se integrar num período de um relativo desenvolvimento económico, potenciado pela descoberta do ouro no Brasil, e pela assinatura do Tratado de Methuen em 1703 entre Portugal e Inglaterra (neste tratado, Portugal abandona o proteccionismo votado à indústria nascente, permitindo o acesso de produtos ingleses e a Grã-Bretanha compromete-se a reduzir num terço a tributação dos vinhos nacionais, o que faz aumentar em muito a nossa produção): FERRÃO, Bernardo José, op.cit, p. 156.

marcada pela abertura da Praça Nova,[140] em 1727, e pela requalificação barroca do espaço urbano marcada pelo engrandecimento e monumentalizacão dos edifícios religiosos e dos grandes palácios com marca dos modelos italianos introduzidos por Nasoni.[141] Embora desligada das preocupações com a expansão urbana em curso, vai exprimir na concepção barroca do seu desenho, uma atitude paralela à desta expansão, em termos de compreensão da cidade, mas agora na perspectiva da redefinição da sua imagem.[142] Com isto, inúmeros elementos urbanos são erguidos ou modificados, contribuindo quer para a qualificação de espaços pré-existentes ou em curso de execução, quer para o condicionamento futuro de novos traçados a efectuar a partir da segunda metade do século XVIII.

Avançando no tempo apercebemo-nos que aqueles tímidos mas significativos indícios de desenvolvimento radial da cidade, dos quais o Convento fez parte, serão os pontos de apoio ao desenvolvimento urbano posterior, assumidos e retomados, um século mais tarde e com novo fôlego, pelos Almadas, reformadores da cidade.[143] De facto, se nos debruçarmos sobre os trabalhos levados a cabo pela Junta de Obras Públicas,[144] notamos que pela primeira vez na história do ordenamento da cidade do Porto, se define uma estratégia

[140] O final do século XVII é marcado pela necessidade de renovar o centro medieval intra-muros, com as primeiras ideias para uma praça encerrada, proposta em 1687 e dominada pelo rio da Vila. As conversações em torno da execução dessa "Praça Maior" no Campo das Hortas, dão-se entre a Câmara e a Sé que era a grande proprietária desses terrenos, mas logo são abandonadas por dificuldades nas expropriações. Após várias tentativas não sucedidas durante a primeira década do século XVIII, a primeira ideia é substituída por um projecto mais realista que vai orientar a urbanização do Campo das Hortas e traçar a abertura da Praça Nova, entre 1718 e 1727. Esta ideia assumirá crescente importância a partir da segunda metade do século XVIII, na medida da progressiva expansão extra-muros e subsequente deslocação ascensional do centro da cidade: Idem, pp. 157; 158.
[141] GÜNTHER, Anni, TAVARES, Rui, «Permanencias estructurales e intervenciones» in GUARDIÁ, Manuel (dir.), et al., *Atlas histórico da ciudades europeas*, vl. 1: *Península Ibérica*, p. 130.
[142] FERRÃO, Bernardo José, op.cit., p. 158.
[143] Idem, p. 155.
[144] Ao longo de todo o século XVIII, o desenvolvimento contínuo das actividades relacionadas com a exportação de produtos regionais para o Brasil e norte da Europa, em particular o vinho do Porto, dinamiza a vida económica da cidade. Nessa altura, num contexto social marcado por um aumento significativo da população e pela presença de uma burguesia formada também por um grande número de estrangeiros, as autoridades locais solicitam a intervenção da Coroa na promoção e controlo das actividades urbanísticas. Em resposta a este desejo de intervir no processo de expansão da cidade, João de Almada e Melo funda, em 1758, sob a égide do Marquês de Pombal, a Junta de Obras Públicas, organismo encarregue de pôr em prática os novos programas urbanísticos. Este organismo de gestão urbanística vai inscrever-se na política ilustrada de reforço da Administração Central forjada por Pombal, ministro de D. José I (1750-1777), e reflecte a experiência, os novos conceitos assim como as ideias adquiridas na reconstrução de Lisboa após o terramoto de 1755. Para além disto, importa referir que era financiada por um novo imposto sobre o vinho que se aplicava durante períodos sucessivos de dez anos: GÜNTHER, Anni, TAVARES, Rui, «La cuidad ilustrada: el trazado urbano» in GUARDIÁ, Manuel (dir.), et al., *Atlas histórico da ciudades europeas*, vl. 1: *Península Ibérica*, p. 132.



fig. 69: Porto, 1789

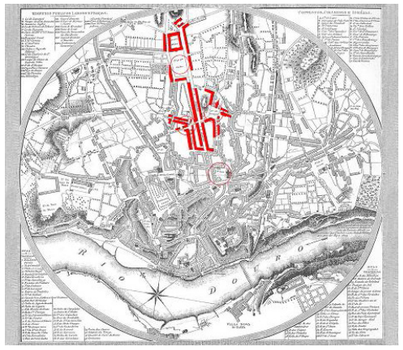


fig. 70: Almadas- primeira fase dos trabalhos

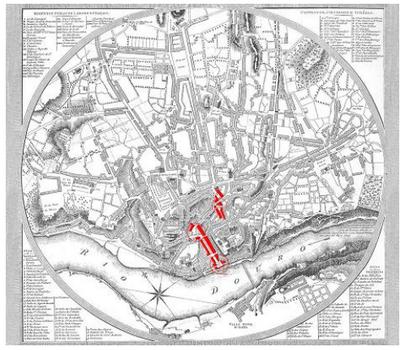


fig. 71: Almadas- segunda fase dos trabalhos

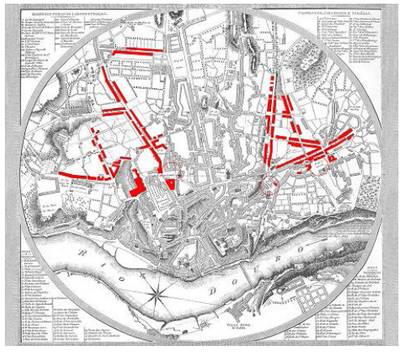


fig. 72: Almadas- terceira fase dos trabalhos

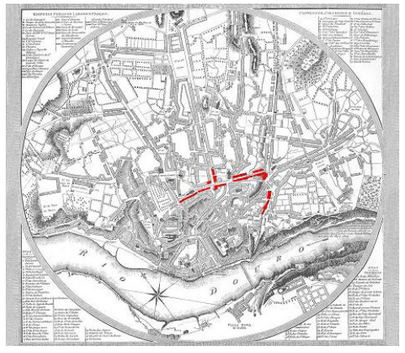


fig. 73: Almadas- quarta fase dos trabalhos

para a renovação da cidade existente e para a planificação das zonas que se estendiam para fora das muralhas, apoiada nos pontos de desenvolvimento radial anteriormente abordados.[145]

Não é importante detalhar cada intervenção da Junta, mas sim mostrar a alteração geral que se procedeu na imagem da cidade e que vai enquadrar a área em estudo. Observando as plantas anexas, podemos verificar que os trabalhos se desenvolveram em duas frentes (núcleo medieval e expansão extramuros) e em quatro fases, nem sempre coincidentes com a cronologia dos trabalhos que lhes estão subjacentes, mas que conduzirão, no final, a uma estrutura unitária de carácter radiocêntrico.[146]

Os programas almadinos não se concentraram apenas no desenho de novos traçados e outras acções foram levadas a cabo pela Junta de Obras Públicas: para além da criação de uma densa malha almadina e da reestruturação do tecido pré-existente, através de importantes melhoramentos,[147] a norma "iluminista" que presidiu estas intervenções leva à edificação simultânea de inúmeros e importantes equipamentos, que proporcionam à cidade uma imagem monumental e cuja localização no novo contexto assumiu sempre um papel referencial, estruturador ou de enquadramento urbanos.[148] De destacar, nas imediações do Convento das Carmelitas a construção da Academia Politécnica e do Hospital da Misericórdia, a regularização da futura Rua dos Clérigos e ainda o ordenamento da Alameda do

[145] É importante referir que, de uma maneira geral, os programas levados a cabo pela Junta de Obras Públicas tendiam a antecipar-se às necessidades reais da cidade, uma vez que não decorrem, em geral, duma prosperidade já atingida pela urbe. Desta forma, a sua acção passava mais pela criação de condições urbanísticas potencializadoras de um desenvolvimento futuro, do que pelo controlo de iniciativas decorrentes de um forte surto de urbanização. Este facto pode justificar uma certa impopularidade dos trabalhos almadinos assim como uma grande diferença entre os projectos propostos e os realmente executados: FERRÃO, Bernardo José, op.cit., p. 174

[146] Idem, p. 197.

[147] De destacar: a questão do abastecimento de água, garantido pela construção de fontes públicas distribuídas um pouco por toda a cidade; a primeira tentativa de iluminação pública; a criação de novos espaços verdes públicos de que se destacam a Alameda das Fontainhas, das Virtudes, de Massarelos, e do Olival; e por último, as preocupações com as ligações entre a cidade e Gaia, que vão encaminhar a proposta de construção de uma ponte de pedra de um só arco em alvenaria, projectada em 1802, e substituída, por razões de ordem económica, pela Ponte das Barcas, em 1806: Ibidem, pp. 207; 208.

[148] Importante referir que apesar das consequências negativas das guerras napoleónicas, a conjuntura político-económica que a vai seguir, vai favorecer a construção de importantes edifícios religiosos, pelo consequente apoio que a coroa dá às instituições religiosas sobretudo as de carácter assistencial. Além disso, os investimentos públicos vão concentrar-se em infra-estruturas militares, portuárias e de transporte tanto terrestre como fluvial. Assim, este período corresponde à elaboração de projectos grandiosos que proporcionam uma imagem monumental à cidade, dando continuidade a uma das preocupações centrais na gestão de João de Almada: GÜNTHER, Anni, TAVARES, Rui, op.cit., p. 134.

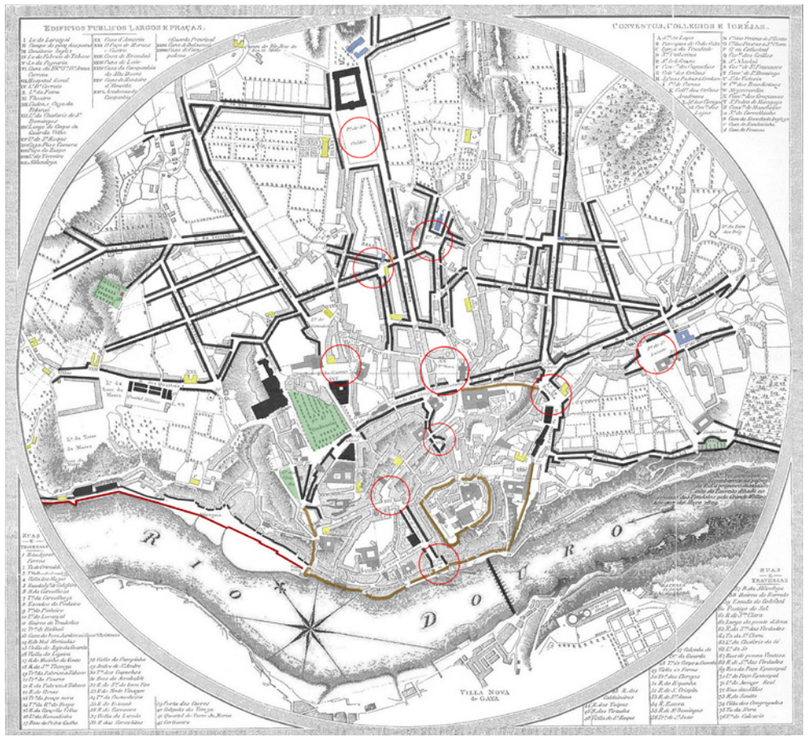


fig. 74: Intervenções da Junta das Obras Públicas



fig. 75: O Convento das Carmelitas na Planta Topográfica de 1839

Olival.[149]

Nem a morte de D. José I em 1777, nem a de João de Almada em 1786, interrompem os trabalhos desenvolvidos pela Junta que se extinguirá em 1833.[150] No entanto, as consequências das guerras napoleónicas (1807-1813) e mais tarde da Guerra Civil (1828-1834), levam à paralisação dos trabalhos de urbanização em curso na cidade: a Ponte das Barcas, última iniciativa duma época fora simbolicamente destruída e a ampliação urbana só será significativamente retomada mais tarde, já em meados do século XIX.[151]

Retomando a história do Convento das Carmelitas, apercebemo-nos que durante 130 anos as religiosas viveram exercitando as piedosas práticas da severa regra carmelitana até à época em que, tendo desembarcado o exército libertador, D. Pedro organizou a defesa da cidade para os combates de 1832 a 1834. Dos quatro conventos de freiras que tinha a cidade na ocasião em que começaram as lutas da campanha liberal, foi esta a casa que primeiro fechou.[152] Com efeito, quando o Decreto de 30 de Maio de 1834 determina a imediata extinção de todos os conventos, mosteiros, colégios, hospícios, e quaisquer outras casas das ordens religiosas regulares, e a incorporação dos seus bens na Fazenda Nacional, o Convento das Carmelitas já se encontrava desocupado passando para a posse do Estado.[153]

Com a vitória liberal, o Parlamento passa a ser o órgão de gestão com que se confrontam as forças políticas, económicas e sociais do país. A nível local, e após a Extinção da Junta de Obras Públicas em 1833, a gestão urbanística passa a repartir-se por distintas entidades que desenvolviam acções pontuais seguindo critérios próprios.[154] Para combater isto, a Câmara manda efectuar uma planta geral da cidade, do qual resulta, em 1839, a *Planta Topográfica da Cidade do*

[149] Nesta época é determinado que os cordoeiros que trabalhavam na seiscentista Alameda do Olival se transferissem dai, para que ela servisse de Passeio Público: FERRÃO, Bernardo José, op.cit., p. 207.
[150] João de Almada e Melo é substituído pelo filho, o Doutor Francisco de Almada e Mendonça que vai prosseguir com os trabalhos do pai.
[151] FERRÃO, op.cit., p. 180.
[152] Quando D. Pedro I, em Junho de 1832, entrou no Porto, muitos carmelitas, absolutistas ferrenhos, correram a alistar-se como combatentes nas hostes miguelistas. Pelo contrário, as freiras, temendo represálias por parte do Exército Libertador, fogem numa noite fria de Janeiro de 1833: COMÉRCIO DO PORTO, «Variedades: O convento das Carmelitas», edição de 29 de Abril de 1904, p. 1, cl. 6-7.
[153] Este decreto, da autoria de Joaquim António de Aguiar, vinha na continuidade de um primeiro, datado de 15 de Maio de 1933 que suprimia os Conventos, Hospícios e Mosteiros abandonados tanto de religiosos como de religiosas, da cidade do Porto, e declarava os seus bens de Bens Nacionais.
[154] GÜNTHER, Anni, TAVARES, Rui, «La reforma urbana: el conflicto de iniciativas» in GUARDIÁ, Manuel (dir.), et al., *Atlas histórico da ciudades europeas*, vl. 1: *Península Ibérica*, p. 136.

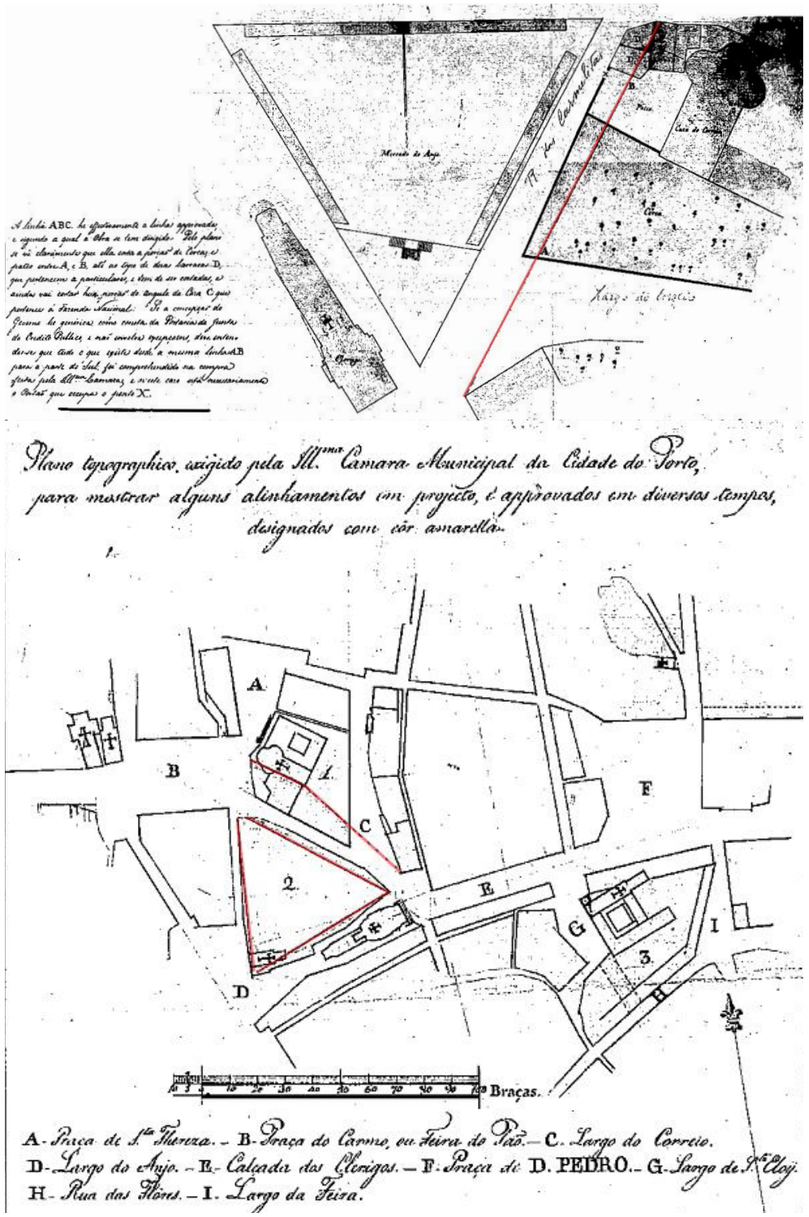


fig. 76: Projecto de alinhamento da Rua das Carmelitas

fig. 77: Projecto de alinhamento e rectificação da Rua das Carmelitas para o estabelecimento do Largo do Correio e do Recolhimento do Anjo

Porto de Costa Lima, que mostra todos os projectos anteriores e que tinha como objectivo assegurar a planificação global.[155] Nesta planta comprovamos a situação central do Convento das Carmelitas, centralidade essa que levou a que tal área polarizasse a atenção da Câmara e que inúmeras alterações nela tenham decorrido.

Até à data da sua demolição, este edifício vai ser ocupado de diversas formas. A sua estrutura original será desmantelada e espalhada por várias partes da cidade.[156] Em 28 de Abril de 1833 dá-se o estabelecimento da repartição do Correio, que aqui permanece até 1853. Depois disto, o convento será ocupado pela Malaposta, pela Escola Normal, pela Secretaria do Ministério Público, pela Polícia Civil, Direcção das Obras Públicas, os Correios e Telégrafos, espaços circences, o Teatro Variedades, a Cozinha Económica, e ainda por dependências da Academia Politécnica e do Instituto Industrial.[157] De destacar que a ocupação das dependências do Convento extinto é feita de forma aleatória e nem os espaços vazios escapam à vontade de utilização e ocupação. De facto, apesar da multiplicidade de serviços instalados no convento, estes não absorveram a totalidade do espaço disponível, sendo de salientar as arrematações em hasta pública de propriedades do convento das Carmelitas entre 1837 e 1842.[158] Este facto, aliado à precariedade das instalações do convento, podem justificar a imagem deteriorada a que chega o Convento no final do século XIX.[159]

Na sua envolvente inúmeras alterações decorreram: dessa altura destacam-se os projectos de alinhamento e rectificação da Rua das Carmelitas[160] para

[155] Joaquim da Costa Lima Júnior foi responsável pelo desenho de inúmeros planos da cidade do Porto. Em 1836 torna-se professor de Arquitectura Civil na Academia Portuense e a partir de 1853 foi o "arquitecto da cidade" ao serviço da Câmara Municipal. Foi o autor do primeiro projecto para o Palácio da Bolsa que acompanhou entre 1840 e 1860 e ainda para o Mercado do Bolhão. Foi ainda o autor da "*Planta Topográfica da Cidade do Porto*" de 1839: http://doportoenaoso.blogspot.com/ 2010/ 07/ planta-topografica-da-cidade-do-porto.html

[156] De destacar: a autorização, de 9 de Março de 1840, da transferência do chafariz do extinto convento para o Mercado do Anjo; da transferência da sineta para a entrada do cemitério municipal; e da arrematação do portão de entrada do pátio do Convento em 8 de Setembro de 1940; (fontes: AHCMP, Lº Vereações 109- fl 23; 96; Registo 2306, Cota MNL 16/1597; AHCMP, Lº Vereações 109, fl 33v-34; AHCMP, Lº Vereações 109, fl 79v, 80, 84v, 85, respectivamente).

[157] CARDOSO, António, *O arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura no Norte do País na primeira metade do século XX*, p. 288

[158] REBELO, Elvira Maria Almeida, *Da clausura ao século: o destino de dois espaços conventuais no Porto: materialidades, memórias e património*, pp. 44; 45; 51; 54; 62; 64;

[159] Idem, p. 55.

[160] Na Planta de Costa Lima designada por Rua do Anjo.

fig 78: Espaços mais importantes da envolvente:

1. Mercado do Anjo
2. Mercado dos Ferros Velhos
3. Mercado do Pão
4. Feira dos criados
5. Igreja dos Carmelitas
6. Igreja do Carmo
7. Hospital do Carmo
8. Hospital da Misericórdia
9. Academia Politécnica
10. Campo dos Mártires da Pátria
11. Torre e Igreja dos Clérigos
12. Cadeia e Tribunal da Relação
13. Praça D.Pedro
14. Casa da Câmara
15. Convento dos Congregados
16. Convento dos Lóios e Palácio das Cardosas
17. Convento de S.Bento de Avé-Maria

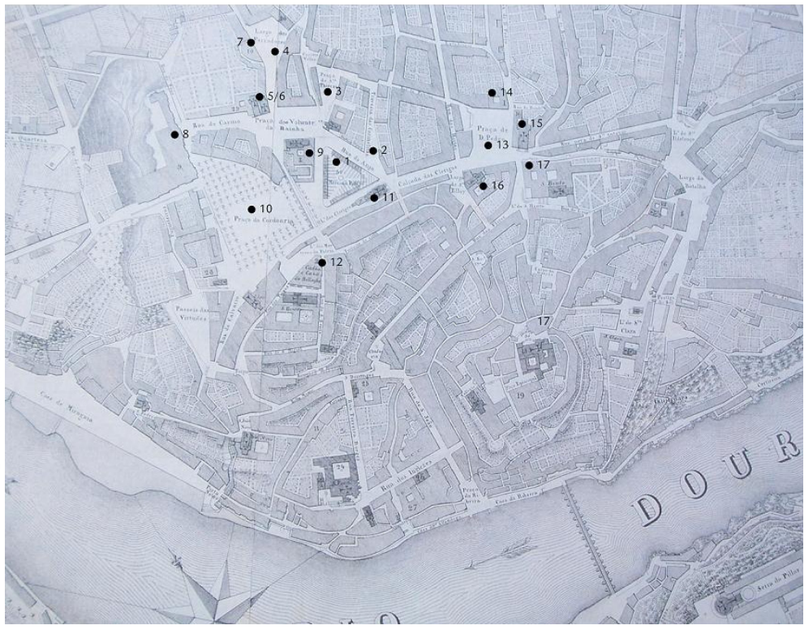


fig. 79: Imagens do Porto Oitocentista



estabelecimento do Largo do Correio e do então Recolhimento do Anjo,[161] ambos assinados por Costa Lima Júnior. A Sul, onde antes se situava o Recolhimento do Anjo, a Câmara manda construir, em 1839, um mercado municipal. Ao longo da cerca, onde se estendia o Largo do Correio,[162] é implantado um turbulento Mercado dos Ferros Velhos, "coisa ao mesmo tempo divertida e repugnante, local para onde a cidade varre o lixo caseiro que a miséria vai depois procurar, como um cão vadio procura um osso entre imundices".[163] No Largo dos Ferradores, realizava-se a feira dos criados de lavoura e das criadas de servir.[164] Na actual Praça de Santa Teresa, que vem substituir o Largo com o mesmo nome, havia a Feira do Pão, trazida da Praça dos Voluntários da Rainha.[165]

De destacar, ainda nas imediações, a presença de edifícios importantes como a Igreja, Hospital e Torre dos Clérigos, o então Hospital da Misericórdia, a Academia Politécnica, e o conjunto constituído pelo Tribunal e Cadeia de Relação, entre outros. Em termos de espaço público, a presença do Campo dos Mártires da Pátria,[166] e a proximidade com o novo centro cívico que a área próxima da Praça de D. Pedro[167] constituía, vão justificar o movimento e dinâmicas em torno dos terrenos do Convento.

Na segunda metade do século XIX, o extinto Convento passa para as mãos da Câmara, cuja posse servirá os seus intentos de reordenamento

[161] O Antigo Recolhimento do Anjo, actual Praça de Lisboa, foi fundado em 1672 por D. Helena Pereira da Maia para senhoras nobres, mas pobres, que viviam sob regras monásticas, fora construído no lugar onde ficava a ermida dedicada a S. Miguel mandada construir por D. Afonso Henriques. Após a extinção das obras religiosas é mandado demolir: COSTA, Agostinho Rebêlo de, *Descrição topográfica e histórica da Cidade do Porto*, p. 159.
[162] A Rua, que antes se intitulava de Rua do Correio Mor e que desembocava no Largo do Correio, passa a chamar-se Travessa das Carmelitas. Nos finais do século XIX, esta Rua adopta o nome da Rainha D. Amélia para, depois de 5 de Outubro de 1910, tomar o nome definitivo de Rua Cândido dos Reis: FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha, *Toponímia Portuense*
[163] SILVA, Germano, *À descoberta do Porto*, p. 82.
[164] O Largo dos Ferradores é a actual Praça Carlos Alberto, cuja denominação vem do facto de ter passado aqui Carlos Alberto de Sabóia, rei do Piemonte e da Sardenha: Idem, p. 58.
[165] Actual Praça Gomes Teixeira ("*Praça dos Leões*"). Este nome, que vem substituir a denominação primitiva de Praça do Carmo, deve-se ao facto de ter sido aqui que os soldados aquartelados no Convento do Carmo vinham fazer exercício: SILVA, Germano, *Vitória*, p. 58.
[166] Vasto campo ajardinado e transformado em Passeio Público durante as iniciativas Setecentistas, ao Campo do Olival é dado o nome de Campo dos Mártires da Pátria em homenagem aos cidadãos liberais que foram enforcados pelos Miguelistas em 1829. Mais tarde, é lhe dada a denominação oficial de Passeio Público e desde 1924 passa a chamar-se oficialmente de João Chagas: Idem, pp. 25-27.
[167] Actual Praça da Liberdade. As intervenções urbanísticas do século XVIII desenham a Praça Nova das Hortas, que após o triunfo de D. Pedro passa uma fase de total renovação, reforçando-se o seu papel de centro cívico e político. Em 1820, mudam-lhe o nome para Praça da Constituição e a partir de 1833 passa a chamar-se Praça de D. Pedro, nome que manteve até 1910.



fig. 80: Rede de mercados

urbanístico. Em 1881, é apresentado na Câmara um *Plano de Melhoramentos* por Correia Barros,[168] um plano político e financeiro que apresenta propostas para a reformulação do tecido urbano e a resolução dos problemas de circulação, abastecimento e higiene urbana. Neste plano, dá-se se conta dos "*muito notáveis melhoramentos se têm realizado no Porto, podendo sem exagero afirmar-se que uma grande parte da cidade tem passado nestes últimos anos por uma quase completa transformação*".[169] No entanto, a partir da convicção de que muito existe ainda a fazer, lança um plano que propõe dotar a cidade de melhoramentos como boas condições sanitárias e de acessibilidade e o estabelecimento de uma importante rede de mercados.[170]

Essa rede de mercados será efectivamente um dos aspectos mais salientes do plano e partia do desejo da fixação de um sistema forte de abastecimento para a cidade dentro da mesma. No contexto de uma cidade cada vez mais vasta e populada, Correia de Barros defende a sua dispersão de modo a servir também as freguesias periféricas, segundo um conjunto de seis mercados fixos complementares à rede de equipamentos existente, e com uma hierarquia entre eles.[171] Correia de Barros justifica esta decisão afirmando que ao contrário do que em tempos se pensara, "*é hoje reconhecido que não carece o Porto de um Mercado especial de cereais, cujo comércio espalhado desde tempo imemorial, por toda a cidade, se não poderia fazer convergir para um determinado local*".[172]

Porém, a partir da convicção de que não existia, além do Mercado do peixe, nenhum outro mercado "*digno da segunda capital do reino*", toma como inadiável a necessidade de empreender à construção de um grande mercado no local onde existe o extinto convento das Carmelitas, e respectiva cerca.[173] A escolha do terreno do antigo Convento das Carmelitas, próximo dos locais onde se realizavam as feiras das farinhas, cereais e pão, é reveladora da intenção da Câmara de reorganizar os espaços de venda desses produtos essenciais sem

[168] José Augusto Correia de Barros foi Vereador da C.M.P. desde 1878, Presidente da mesma até 1887 e novamente Vereador até 1889: http://www.arqnet.pt/dicionario/correiabarros_ja.html

[169] BARROS, José Augusto Correia de, *Plano de melhoramentos da cidade do Porto apresentado à Câmara Municipal em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881*, p. 5.

[170] Neste sentido, são feitos estudos para a encanação das ruas e a construção de uma boa rede de esgotos, à são ligadas directamente as fossas dos edifícios particulares. Em termos viários, é proposta a abertura, regularização e calcetamento de inúmeras ruas e praças: Idem.

[171] TAVARES, Rui, «O edifício de mercado - novas imagens, projectos e realizações» in NONELL, Anni Günther (coord.), *O Mercado do Bolhão: estudos e documentos*, p. 88.

[172] BARROS, José Augusto Correia de, op.cit., p. 8.

[173] Idem, p. 8.



fig. 81: Novos alinhamentos com o Mercado das Carmelitas

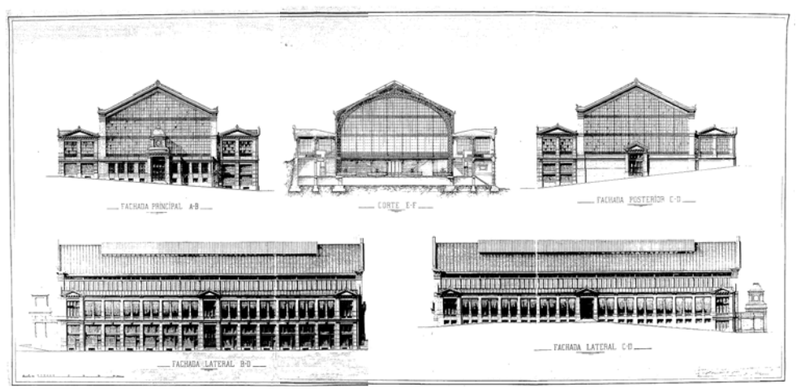


fig. 82: Projecto do Novo Mercado das Carmelitas

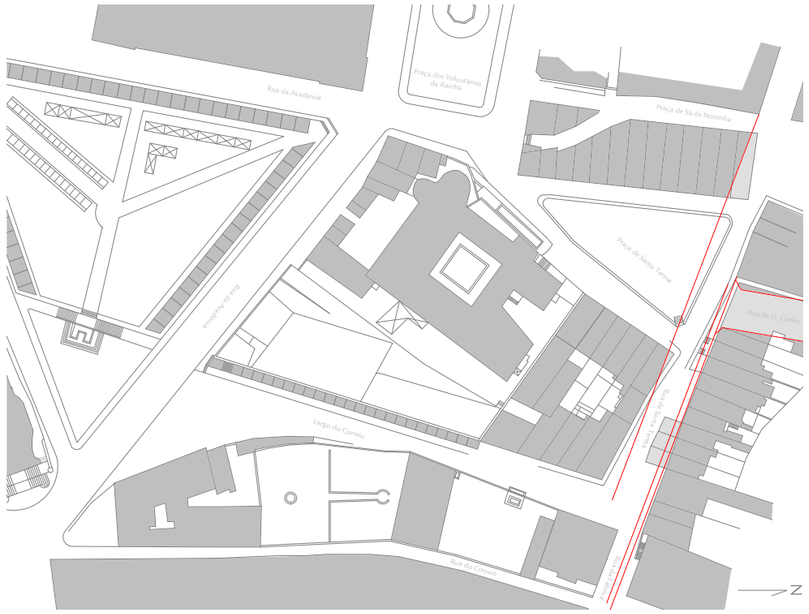
romper com práticas espaciais muito enraizadas na população.[174]

A rede de mercados seria então composta por um "*grande mercado*" na zona das Carmelitas, um outro "c*ompreendido entre as ruas das Congostas, D. Fernando e Ferreira Borges*", e outros quatro para as freguesias de Paranhos, Cedofeita, Bonfim e Foz.[175] Destes mercados, só três seriam efectivamente construídos: no antigo Largo da Aguardente, no Campo 24 de Agosto e o denominado Mercado Ferreira Borges.[176] Para o "*grande mercado das Carmelitas*" chega a ser seleccionado pela Câmara um ante-projecto apresentado pela Companhia Aliança, na sequência de um concurso público aberto pela municipalidade em 26 de Novembro de 1887. Analisando o parecer do júri, entendemos o porquê da sua escolha: o projecto foi escolhido pelo seu "*bom gosto, apropriado fim e perdurável solidez*" e ainda por reunir "*três princípios arquitectónicos importantíssimos: carácter, elegância e solidez.*"[177]

Analisando documentos da época, sabemos que o edifício proposto era construído através de um sistema de cantaria, ferro e alvenaria. Tinha uma área de cerca de 6600 m^2 repartidos pelo rés-do-chão, capaz de comportar 352 lugares de venda, uma galeria superior a toda a volta e ainda um piso de comércio subterrâneo, ao nível da Rua do Correio.[178] Não é essencial detalharmos a sua caracterização mas sobretudo apercebermo-nos da magnitude deste projecto, e a forma como iria alterar a escala e dinâmica desta área.

É importante referirmos que na continuidade deste *Plano de Melhoramentos* é publicado, em 1892, o primeiro plano preciso da cidade, resultado de um levantamento rigoroso à escala 1/500.[179] Nesta Carta estão cartografadas e realizadas a quase totalidade das propostas do *Plano de Melhoramentos*, mostrando a sua eficiência, podendo considerar-se que os dois documentos acabam por constituir um instrumento eficaz de planeamento,

[174] TAVARES, Rui, op.cit., p. 23.
[175] Apesar disto, o mercado do Anjo não desapareceria e propunha-se que para ai se transferissem as feiras de farinha e do pão, Idem, p. 89.
[176] Ibidem, p. 90.
[177] AHCMP, *Mercado das Carmelitas: Parecer do júri nomeado pela Câmara*, Porto, Porto, 21 de Julho de 1888: D-CDT/A5-25 (1-10); este processo inclui as peças desenhadas e memória descritiva relativas ao *Ante-projecto do Mercado das Carmelitas.*
[178] AHCMP, *Ante-projecto do Mercado das Carmelitas* assinado por Joaquim Augusto da Costa Oliveira, Porto, 1887/88: D-CDT/A5-25 (1-10); este processo inclui o *Mercado das Carmelitas: Parecer do júri nomeado pela Câmara*, Porto, 21 de Julho de 1888.
[179] Referimo-nos à *Carta Topographica da Cidade do Porto* de Augusto Gerardo Telles Ferreira.



des. 4: Projecto de alinhamento da Rua de Santa Teresa
escala 1:2000

necessário face ao crescimento "orgânico" e não planeado que a cidade seguia.[180] A partir dessa planta, verificamos algumas alterações que se procediam na envolvente. No final de Novecentos a Câmara Municipal, sob o pretexto de reestruturar a zona, procede a vários projectos de alinhamentos e regularização. Em 1883 é aprovado um plano de alinhamento da Rua de Santa Teresa com a Rua da Fábrica, através do corte de vários edifícios a Norte da rua. Mais tarde, em 1893, será aprovado um outro plano, visando o mesmo alinhamento mas do lado Sul da mesma rua. [181]

Apesar das fortes expectativas em torno do Mercado, a ideia vai-se desvanecendo. No entanto, e na perspectiva de obras a curto prazo, a Câmara ia renovando os arrendamentos das propriedades e terrenos das Carmelitas, com o cuidado de se incluir nelas uma cláusula de despejo.[182] A mudança de orientação política na Vereação Camarária, no início da década de 90, pode explicar interrupção deste processo. A partir daqui, uma nova atitude é adoptada e o tema do mercado das Carmelitas é retomado agora segundo um sistema de entidades, em conjunto com outras duas unidades monumentais, igualmente representativas: o novo edifício dos Paços do Concelho[183] e a nova Estação Ferroviária de S. Bento.[184] O problema dos mercados volta a pôr-se já sob a Presidência de Sousa Avides,[185] e a discussão em torno da política de dispersão ou concentração leva à edificação do actual Mercado do Bolhão que abordaremos adiante.

[180] Nesta carta é evidente a expansão já atingida pela urbe e pela vez é representado todo o território administrativo da cidade independentemente da zona urbanizada. A zona ribeirinha de Gaia na margem sul do Douro é a única cartografada para além dos limites administrativos, mostrando a crucial importância do rio Douro, para a cidade do Porto. A cidade surge representada nos seus actuais limites administrativos, entretanto fixados.
[181] Neste último plano é já visível o prolongamento da Rua de actual de D. Carlos (actual Rua de José Falcão) que ia desembocar directamente à Rua de Santa Teresa.
[182] CARDOSO, António, op.cit., p. 289
[183] O edifício dos Paços de Concelho, que desde 1819 se tinham instalado na Praça de D.Pedro, começa a não satisfazer as necessidades da cidade. Assim, no início do século XX, começam a ser desenvolvidas inúmeras propostas para a remodelação da praça, e do edifício da Câmara, cujas obras definitivas começam em 1916 a partir de um projecto do inglês Barry Parker.
[184] TAVARES, Rui, op.cit., p. 90
[185] Presidente da Câmara do Porto de 1902 a 1905 destacou-se por ser um extremo defensor dos interesses do Porto no parlamento, e ter dado importância à reforma dos serviços, às condições de higiene e, particularmente, ao saneamento da cidade.

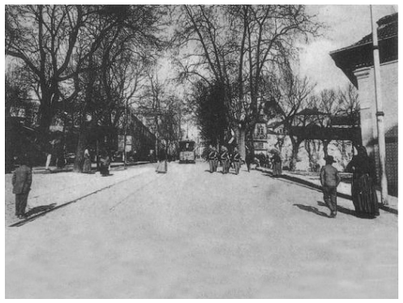
2. O *Bairro das Carmelitas*



fig. 83: Rua das Carmelitas



fig. 84: Rua dos Clérigos



figs. 85, 86: Rua das Carmelitas

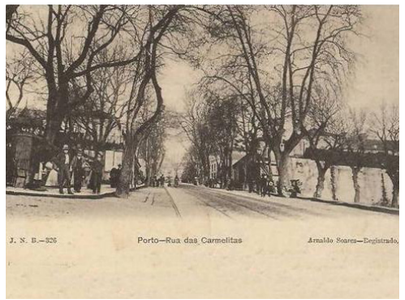




fig. 87: Hospital Santo António



fig. 88: Academia Politécnica



figs. 89, 90: Jardim da Cordoaria



2.1. Parcelamento

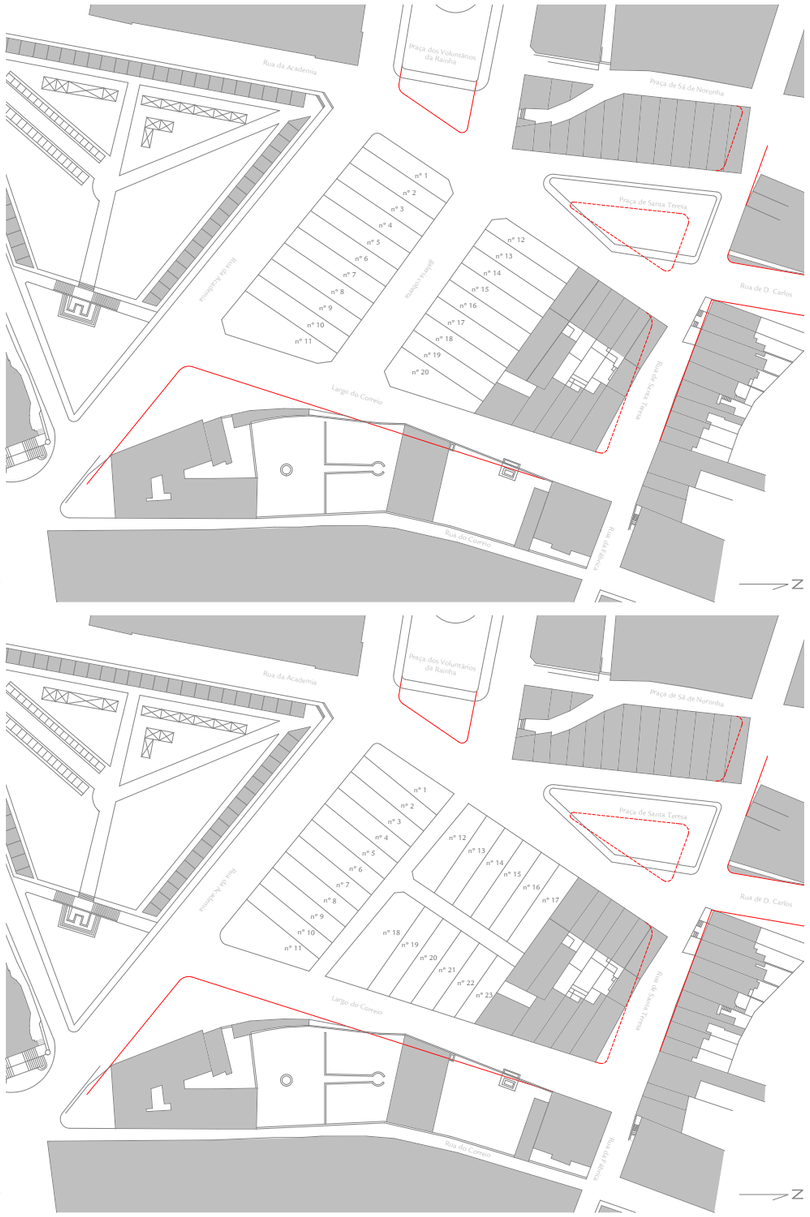
Com o virar do século, e com o Presidente Sousa Avides e Lima Júnior na vice-presidência, as obras e melhoramentos projectados para aquele local voltam a estar na ordem do dia. Para percebermos as transformações urbanas que se desdobrarão nos próximos anos, servir-nos-emos sobretudo das actas das reuniões camarárias onde essas transformações eram discutidas e dos relatos transcritos no jornal «O Comércio do Porto», zeloso seguidor de tudo o que se passava na cidade.

Em 2 de Dezembro de 1902 e "*em conformidade com resoluções anteriores*", é lançada a proposta, para que "*os terrenos pertencentes à Câmara existentes entre o Largo do Correio e de Santa Teresa sejam alienados para construção abrindo-se entre estes dois locais uma rua de dez metros de largura*".[186] Essa proposta é aprovada na sessão do dia 18 do mesmo mês, definindo-se que o produto dessa alienação fosse empregue nas "*expropriações a fazer no prolongamento da Rua de Sá da Bandeira até à Rua de Fernandes Tomás, e consequente alargamento do mercado do Bolhão, e bem assim para ampliação e melhoramento do mercado do Anjo e para as expropriações dos prédios, que ainda estavam entre a antiga Rua da Graça e a Viela de Assis, "como a Câmara julgar mais conveniente e preferível*".[187] Acerca desses melhoramentos um vereador afirmava:

"*É indispensável construir o edifício da estação central dos caminhos-de-ferro, instalando ali também os correios e telégrafos; é imprescindível transformar velhos bairros, como o da Sé e do Barredo e promover a criação de novos bairros; é preciso envidar todos os esforços para que os serviços criados para comodidade e utilidade do público se aperfeiçoem constantemente; não podem esquecer os melhoramentos marítimos (...) como não devem ser abandonadas as facilidades de viação, que levem a toda a parte o poderoso sangue contido no coração deste grande centro de riqueza económica.*"[188]

Nesta citação, é visível a vontade e o empenho com que a vereação actuava, seguindo o desejo de um plano de modernização e melhoramento da

[186] AHCMP, «C.M.P. - sessão de 2 de Dezembro de 1902» in *Vereações*, Porto, 3 de Dezembro de 1902.
[187] AHCMP, «C.M.P. - sessão de 18 de Dezembro de 1902», in *Vereações*, Porto, 19 de Dezembro de 1902.
[188] AHCMP, «C.M.P. - sessão de 25 de Janeiro de 1903», in *Vereações,* Porto, 26 de Janeiro de 1903.



des. 5: *Bairro das Carmelitas:* planta nº 1

des. 6: *Bairro das Carmelitas*: planta nº 2

escala 1:2000

cidade portuense, plano esse onde o Quarteirão das Carmelitas se integrava.[189]

Na sessão camarária de 16 de Abril de 1903, Sousa Avides afirma que "*há muito tempo era reconhecida a necessidade de se estudar o melhor aproveitamento do terreno, que a Câmara adquiriu há anos no local das Carmelitas, para melhoramento público, tendo-se feito nesse intuito diversos estudos em ordem a aproveitar esse terreno do melhor modo que fosse possível*".[190] Posto isto, o mesmo apresenta uma planta na qual foram regularizadas e alinhadas as Praças dos Voluntários da Rainha e de Santa Teresa, a Rua das Carmelitas e o Largo do Correio que confinam com o dito terreno Municipal, através do qual se estabeleceu uma rua de comunicação de dez metros de largura, entre a Praça Voluntários da Rainha e Largo do Correio. Assim, e como se deseja "*aformoseamento da parte mais central da cidade*",[191] Sousa Avides pede a aprovação dessa mesma planta ficando decidido que cada um dos terrenos fosse vendido separadamente em hasta pública. Nessa mesma sessão, chama-se atenção para o estado deplorável do Mercado do Anjo pedindo-se que se procedam a estudos no sentido de o melhorar.[192]

No dia 20 de Agosto de 1903, os rumos mudam de direcção. Na reunião da Câmara, o Presidente dá conta que a rua aprovada anteriormente teria uma inclinação de catorze por cento, circunstância que muito prejudicaria o valor dos terrenos a vender. Assim, é apresentada uma nova planta segundo a qual os terrenos das Carmelitas seriam cortados de Norte a Sul por uma *galeria coberta*, e de Nascente a Poente, da Praça de Santa Teresa ao Largo do Correio, por uma comunicação que para vencer aquelas dificuldades de nível, teria em parte de ser feita em escada.[193] Esta planta é aprovada e é sobre ela que são riscadas as alterações posteriores relativas a parcelamentos e alinhamentos.

Antes de começar a fase efectiva de arrematação e construção, importa perceber o porquê do estabelecimento de um espaço assim concebido nesta zona. Primeiro, o sector era um dos poucos "vazios urbanos" nesta zona consolidada o que criava uma oportunidade de "começar do zero", factor importante para um

[189] Observando os jornais «O Comércio do Porto» dos próximos anos, vemos o decorrer de várias obras importantes para a cidade, como o projecto de Marques da Silva para da Estação de S. Bento (começado a construir este ano) e para o Mercado do Anjo, obras na Academia Politécnica, obras de saneamento, iluminação pública, etc.

[190] AHCMP, «C.M.P. - sessão de 16 de Abril de 1903» in *Vereações*, Porto, 17 de Abril de 1903.

[191] Idem.

[192] Ibidem.

[193] AHCMP, «C.M.P. - sessão de 20 de Agosto de 1903» in *Vereações*, Porto, 21 de Agosto de 1903.

fig. 91: Mercados e equipamentos importantes da envolvente:

1. Mercado do Anjo
2. Praça Santa Teresa
3. Academia Politécnica
4.Mercado do Peixe
5. Escola Médica
6. Hospital da Misericórdia
7. Cadeia e Tribunal da Relação
8. Casa da Câmara
9. Mercado do Bolhão
10. Ferros Velhos





fig. 92: Feira do Pão, Praça Santa Teresa



fig. 93: Mercado dos Ferros-Velhos

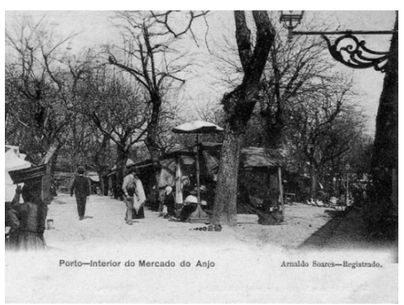


fig. 94: Mercado do Anjo



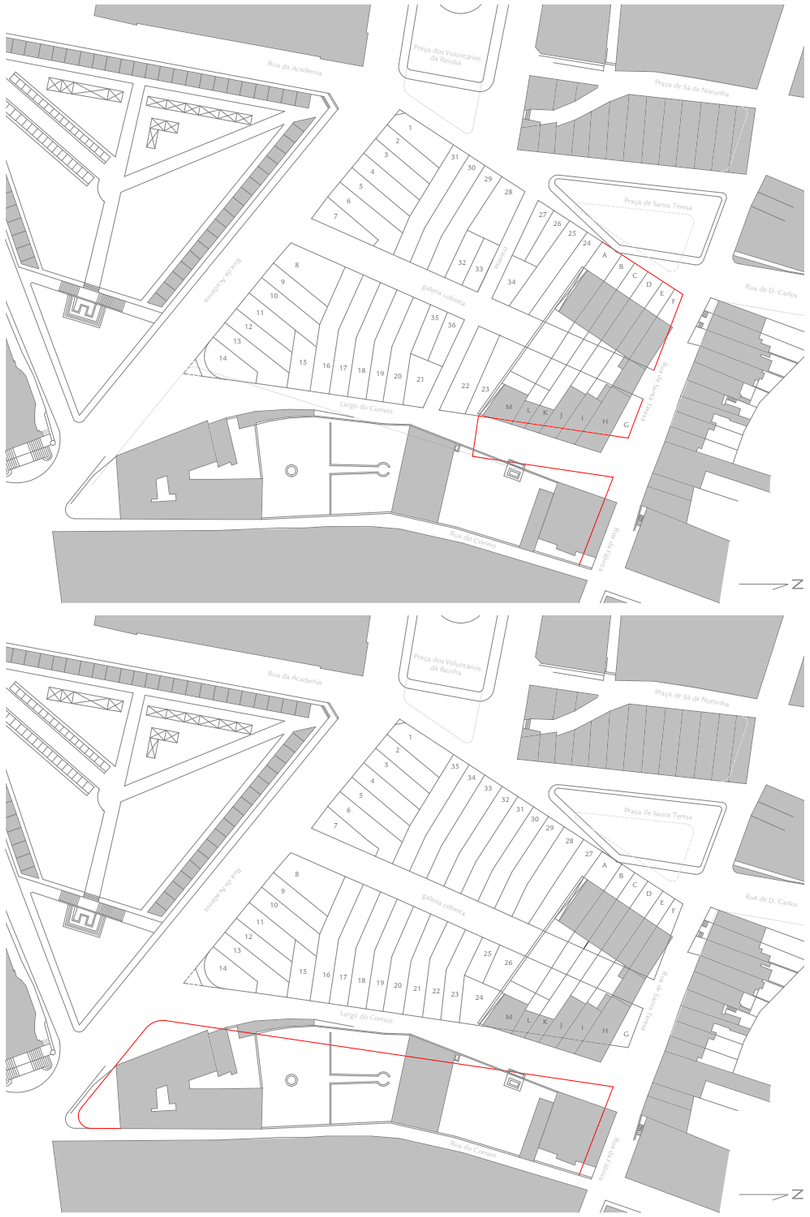
fig. 95: Mercado do Peixe

projecto deste tipo. Para além disto, a sua localização privilegiada, que viemos a explorar, fazia com que fosse um dos locais mais adequados para o estabelecimento de um projecto desta índole. De facto, o Quarteirão das Carmelitas[194] encontrava-se envolvido por um conjunto de mercados e feiras, onde se destaca o Mercado do Anjo. Para além disso, a existência de outros equipamentos importantes nas imediações, eram garantia de afluência na zona. Assim, este projecto surge como uma oportunidade para: do ponto de vista urbanístico, consolidar esta área e aumentar as dinâmicas locais; e sob o aspecto político, colocar a cidade do Porto sobre a mesma bitola que outras cidades europeias, através da construção de um novo espaço "cosmopolita" como o eram as *passagens cobertas*.

Até à data das primeiras arrematações, modificações importantes são feitas, nomeadamente o desaparecimento da travessa transversal e mais tarde, a regularização da frente voltada para o Largo do Correio, com o consequente reparcelamento. O projecto, inserido num plano de modernização da Baixa, consistia na construção do "*Bairro das Carmelitas*".[195] um quarteirão comercial cortado por uma rua coberta, à imagem do que se fazia lá fora.

Observando a planta de arruamentos final, verificamos que a Sul, estava dividida em 35 lotes, caracterizados por uma frente de seis metros, alguns com dupla fachada, quer sobre a Praça de Santa Teresa, quer sobre o Largo do Correio.[196] A Norte, a situação era mais delicada, com a necessidade de operações de expropriações e venda de vários terrenos quer nos limites do quarteirão, quer a Nascente, nos terrenos do Conde de Vizela, para regularização do Largo do Correio. Anexada a essa planta, vêm enumeradas as "*condições para a venda dos terrenos pertencentes ao Município*".[197] De uma forma resumida, a Câmara exigia que "*os proprietários com Glebas[198] com fachada para galeria coberta, são obrigados a construir as fachadas das edificações no prazo de um ano, contando a data da arrematação, segundo os projectos que serão submetidos à aprovação da câmara dando às ditas fachadas a altura indicada no corte transversal da mencionada galeria e respeitando a sua altura e as linhas gerais do entablamento.*

[194] Notar que, por questão de clareza de conceitos, a partir de agora denominaremos o objecto de estudo de Quarteirão das Carmelitas, restrito aos dois blocos que o compõe.
[195] Vemos o nome "*O bairro das Carmelitas*" pela primeira vez referenciado numa notícia do «Comércio do Porto», de 16 de Janeiro de 1904, onde se anuncia a primeira sessão de arrematação para esse mesmo dia, AMSMB, *Câmara Municipal do Porto: anúncio nº 452*, Porto, 16 de Janeiro de 1904.
[196] AHCMP, *Novo Bairro das Carmelitas*, Porto, 1903, D-TGa-CMP-02-77-27/27v/28.
[197] Idem.
[198] Gleba: s.f., do latim «glebam», terreno próprio para cultivar; torrão; terreno feudal a que estavam ligados os servos; terreno que contém mineral, COSTA, J. Almeida (et al.), *Dicionário da Língua Portuguesa*.



escala 1:2000

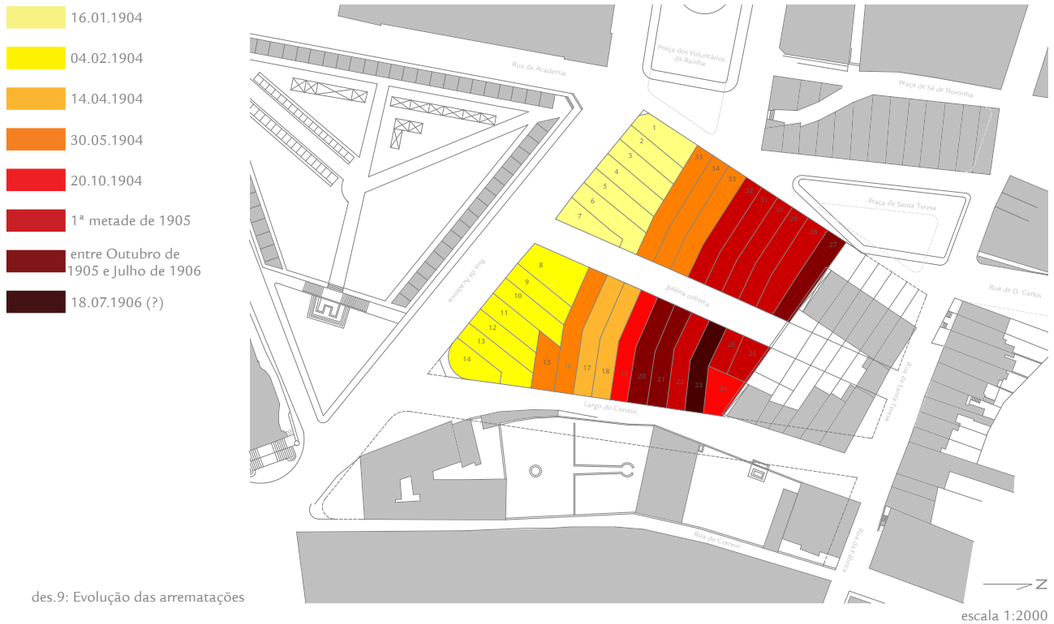
des. 7: *Bairro das Carmelitas:* planta nº 3

des. 8: *Bairro das Carmelitas:* planta final

Quando o arrematante não cumpra a condição supra, a câmara poderá mandar fazer por conta e risco dele a referida fachada, seguindo um projecto elaborado pela repartição técnica. A câmara reserva-se no direito de fixar nas ditas fachadas, sem pagar indemnização alguma, as consolas e mais peças precisas para o estabelecimento da dita galeria, que será feita de ferro e vidro (...)."[199]

Apesar de as condições não parecerem muito rigorosas, comprovamos a existência de uma série de linhas gerais às quais os proprietários deveriam seguir. Infelizmente, o "*corte transversal da mencionada galeria*", as "*linhas gerais do entablamento*" e os restantes desenhos não chegaram até hoje, tornando impossível a sua reconstituição fiel.

[199] AHCMP, *Novo Bairro das Carmelitas - condições para a venda dos terrenos pertencentes ao Município*, Porto, 1903, D-TGa-CMP-02-077-027v.



des.9: Evolução das arrematações

2.2. Evolução do processo de construção

Para acompanharmos todo o processo de construção, devemos observar o quadro das arrematações, expropriações e planta anexa.[200]

As primeiras arrematações são agendadas para o dia 16 de Janeiro do ano seguinte.[201] O anúncio é publicado no jornal «O Comércio do Porto», e no dia 17 do mesmo mês são publicados os resultados das vendas.[202] Como podemos observar no quadro anexo, as sete glebas levadas a hasta pública são adquiridas por preços muito superiores aos preços-base de licitação.[203] Na edição do dia 20, é anunciada a arrematação das glebas números 8 a 14 para o dia 4 de Fevereiro seguinte.[204] Nessa sessão, as glebas são novamente vendidas com preços muito altos.[205] Em 19 de Março, o mesmo jornal informa-nos da data da terceira sessão de arrematações, agendada para o dia 14 de Abril, onde seriam vendidas as glebas número 15 a 26. Nessa praça, onde são postas à venda dez parcelas,[206] só duas são vendidas. O jornal do dia seguinte, conta que a sessão ocorreu com pouca afluência de licitantes, justificando o facto com a "*excessiva avaliação dos terrenos ontem prateados, os quais, por não defrontarem com a rua principal a construir no novo bairro, ficam mais desvalorizados*".[207] A partir desta data são marcadas uma série de outras sessões, onde se começa a denotar um certo desinteresse por parte do público licitante.

Por falta de informações, não podemos saber com exactidão a data das últimas arrematações. No entanto, uma notícia publicada no jornal «O Comércio

[200] Ver Anexo II - Cronologia das arrematações e Anexo III- Quadro das licenças.
[201] De notar que as arrematações são realizadas em praças simultâneas no ministério da fazenda, em Lisboa, e na repartição da fazenda, no Porto: AMSMB, anúncios de arrematação dos terrenos do jornal «O Comércio do Porto».
[202] AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 17 de Janeiro de 1904.
[203] Denota-se esta grande diferença quando comparamos o preço-base do conjunto, 24.845$750 réis, tendo atingindo o valor final de 43.087$000, o que mostra a confiança na garantia do capital neles empregue.
[204] AMSMB, «anúncio nº 516 da C.M.P.: Arrematação dos terrenos das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 20 de Janeiro de 1904.
[205] De notar que, tal como na primeira arrematação, os sete terrenos postos á venda são adquiridos por preços muito superiores ao preço base de conjunto proposto (27.111$250 contra os 47.355$000 finais).
[206] Na véspera da sessão o jornal dá-nos conhecimento que, por "*parecer insuficiente a largura de 18 metros indicada na planta, para alargamento da Rua das Carmelitas*" seriam retiradas da praça os dois primeiros terrenos: AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 13 de Abril de 1904.
[207] AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 15 de Abril de 1904.

do Porto» de 29 de Setembro de 1905 dá-nos conta do avanço das obras e informa-nos que "*das 35 parcelas de terreno destinado à construção do mesmo bairro, foram já adjudicadas 32, faltando apenas três para arrematar*", referindo-se aos terrenos com os números 20, 21 e 27.[208] Esse mesmo jornal, dá-nos a noção da importância que a cidade dava a este projecto o qual, como afirmam, "*tanto pela sua situação, como pela beleza de alguns dos seus prédios, muito deve contribuir para o aformoseamento da cidade e desenvolvimento do seu comércio*".[209]

Para além dessas três parcelas, a gleba número 23 continuava sem se vender, envolta numa polémica em torno de umas retretes públicas que lá estavam a ser construídas. Depois de queixas dos moradores, que argumentavam que "*num local onde estão a ser erguidos belos edifícios, não é asseio a presença de tais retretes*",[210] a sua construção é imediatamente suspensa, mas não é senão em 28 de Junho de 1906, que a venda da parcela é autorizada.[211] De acordo com isto, e verificando as datas das licenças dos últimos prédios, podemos apontar o final de 1907 como a data das últimas arrematações.

À medida que os terrenos eram vendidos, começavam as demolições do antigo Convento.[212] É anunciada a arrematação dos materiais daí provenientes[213] e várias notícias vão mostrando o estado dessas operações.[214] Nos meses seguintes apercebemo-nos de uma forte actividade em torno destes terrenos e nas sessões camarárias são lidos inúmeros requerimentos para a construção de edifícios. Na edição de 10 de Junho, «O Comércio do Porto» comprova o estado avançado das obras de demolição e o começo da fase de construção.[215]

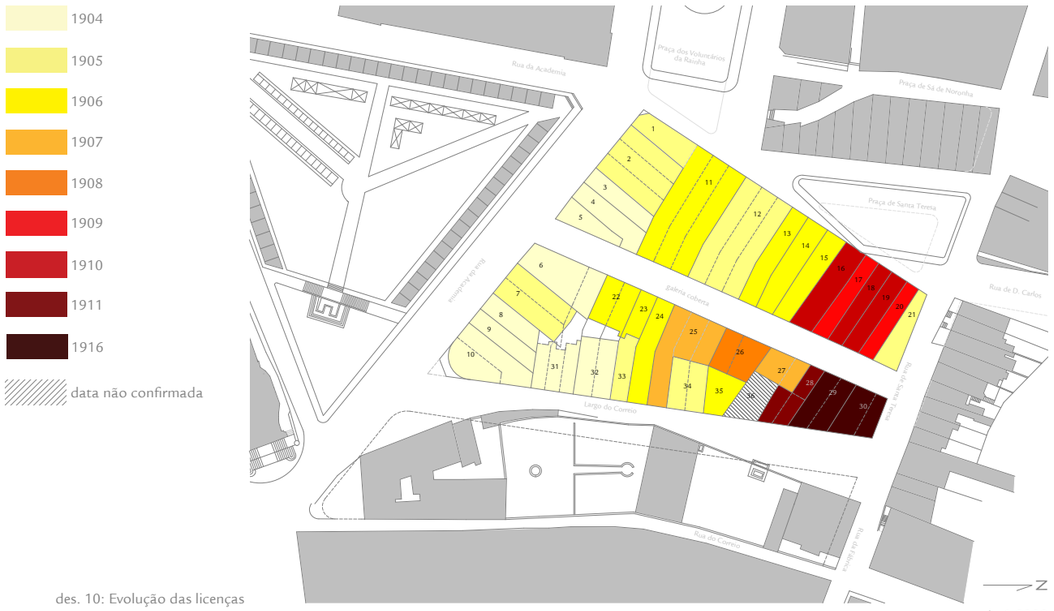
Na sessão camarária de 30 de Julho, o problema do nome a dar à nova rua coloca-se pela primeira vez, pondo-se em na mesa várias propostas por parte de diferentes entidades.[216] O problema não é, contudo, ainda resolvido.

Os trabalhos avançavam com rapidez. Em Setembro de 1904, os trabalhos de demolição estavam quase concluídos e aí trabalhavam mais de cem trabalhadores, achando-se bastante adiantada a construção do primeiro prédio, e a começar a construção de outros dez edifícios.[217]

Cerca de um ano depois, o nível de construção avançara significativamente e na sessão camarária de 30 Novembro de 1905, o nome *Galeria de Paris* finalmente nasce. Depois das várias sugestões lançadas no ano anterior, os proprietários dos estabelecimentos que iam ser instalados nos prédios da galeria coberta do novo quarteirão solicitam que a Câmara dê um nome à mesma galeria, a fim de poderem anunciar as suas casas. A propósito, os mesmos propõem que, como "*manifestação de reconhecimento pela forma carinhosa como a França nos tem distinguido ultimamente*",[218] se dê ao referido local o nome de "*Galeria de Paris*", proposta aceite e aplaudida por todos os presentes. [219]

No final de 1906, as obras decorriam já com bom ritmo, e cerca de metade das licenças estavam já aprovadas. No entanto, inúmeras queixas eram enviadas à Câmara contra o mau estado das ruas. Já no ano anterior, os moradores da Rua da Rainha Dona Amélia, alertavam para o estado desta e pediam à Câmara que

[208] AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 29 de Setembro de 1904.
[209] Idem.
[210] AMSMB, «O bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 8 de Dezembro de 1904.
[211] AMSMB, «C.M.P. - sessão em 28 de Junho de 1906», O Comércio do Porto, Porto, 27 de Junho de 1904.
[212] "*Procede-se com actividade, desde a última segunda-feira, aos trabalhos de demolição dos prédios da Rua das Carmelitas, onde se achavam instalados alguns estabelecimentos de fazenda, calçado, etc. Ainda funcionam os Armazéns do Anjo e outras lojas, mas por pouco tempo, pois (...)*": AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 7 de Abril de 1904.
[213] AMSMB, Anúncio nas edições de «O Comércio do Porto», Porto, dias 17 e 19 de Abril e 22 e 31 de Maio.
[214] "*Procede-se com actividade à demolição das casas e barracões existentes nos terrenos onde vai ser construído o novo bairro das Carmelitas, tratando-se também de derrubar as velhas árvores que estão no largo dos Ferros Velhos e de nivelar o pavimento deste (...)*": AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 1 de Maio de 1904.
[215] "P*rosseguem os trabalhos de demolição na grande área compreendida entre o Largo dos Ferros Velhos e a Praça de Santa Teresa, para a construção do novo bairro das Carmelitas. Do lado daquela Praça desapareceram já o grande tanque, que corria ao longo do velho convento, e umas hospedarias e casas de pousada para animais, que se lhe seguiam. Do lado das Carmelitas apenas restam os Armazéns do Anjo, a Sapataria da Santeira e os fundos do enorme casarão onde funcionou a extinta Cozinha Económica. A demolição do Convento continua mas com certa morosidade, que se explica pela grande espessura das paredes a destruir. Simultaneamente, procede-se à construção dos alicerces para novas edificações em frente daquele edifício. Algumas dessas fundações elevam-se já a mais de um metro do nível do solo.*": AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto*, Porto, 10 de Junho de 1904.
[216] "*É lido um requerimento da Associação de Jornalistas, pedindo que a uma das ruas do bairro das Carmelitas se desse o nome de Guerra Junqueiro e abordam-se idênticos pedidos para os nomes dos Senhores Wenceslau de Lima, Eça de Queirós*", entre outros: AHCMP, «Sessão de 30 de Julho de 1904» in *Vereações*, Porto, 31 de Julho de 1904.
[217] AMSMB, «O novo bairro das Carmelitas», *O Comércio do Porto,* Porto, 10 de Setembro de 1904.
[218] É importante referir que nessa mesma data, o Rei se encontrava em França e, que o jornal do dia 25 desse mesmo mês noticiara que El-rei D. Carlos e restante Família Real, tinham sido muito bem recebidos em Paris: AMSMB: «Última hora- El-rei D. Carlos em Pariz», *O Comércio do Porto*, Porto, 25 de Novembro de 1905.
[219] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 30 de Novembro de 1905» in *Vereações,* Porto, 1 de Dezembro de 1905.



des. 10: Evolução das licenças

assegurasse que o Conde de Vizela continuasse a construção do muro de suporte[220] que ficara obrigado a fazer nos seus terrenos.[221] Agora, eram os moradores da Praça dos Voluntários da Rainha a queixarem-se do estado em que aquele local se encontrava por causa das obras de saneamento.[222] Para além desses, também os negociantes e proprietários da Rua de Santa Teresa pediam à Câmara que mandasse reparar o pavimento da mesma rua.[223] Podemos concluir que já se notava um certo desleixo por parte da Câmara na resolução dos problemas desta zona.

Entretanto, no lado Norte as obras ocorriam de uma forma mais demorada. Apesar de ter sido lançado o prazo de Outubro de 1904 para a aquisição dos prédios a serem demolidos, com o fim de acabar "*com demoras por parte de alguns proprietários, que, talvez sem ser esse o seu propósito, estão prejudicando o andamento daqueles trabalhos*",[224] ele não foi respeitado. Na planta final de arruamentos vemos quais os terrenos que teriam que ser vendidos ou expropriados. As primeiras expropriações são assentes logo em 1904.[225]

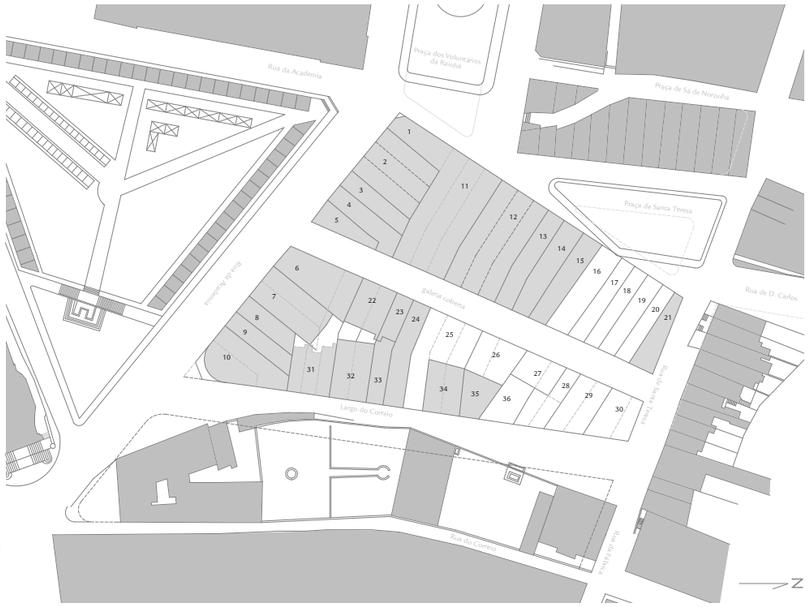
A nascente do quarteirão e no sentido dos seus novos alinhamentos impunha-se rectificar o Largo do Correio. É importante salientar a intervenção dos cidadãos que faziam sugestões, exprimindo preocupações. Com efeito, «O Comércio do Porto» de Novembro de 1904 dá conta que uma comissão de moradores da Rua do Correio solicitara à Câmara o alargamento dessa mesma rua, argumentando ser uma rua "*acanhada*" e que esta obra, para além de satisfazer uma necessidade pública, seria um embelezamento a dar ao novo bairro.[226] Cerca de um ano depois, é aprovado o orçamento relativo às expropriações necessárias para essa obra e para a rectificação do alinhamento do lado poente do Largo do

[220] Aquando das primeiras negociações com o Conde de Vizela, em 1904, este é encarregue de construir um muro de suporte nos seus terrenos. No entanto, só em 1907 é que, após várias queixas dos moradores, o Conde pede autorização formal para a sua construção: AHCMP, «C.M.P. - sessão em 11 de Abril de 1907» in *Vereações,* Porto, 12 de Abril de 1907.
[221] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 15 de Novembro de 1905» in *Vereações*, Porto, 16 de Novembro de 1905.
[222] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 22 de Novembro de 1906» in *Vereações,* Porto, 23 de Novembro de 1906.
[223] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 29 de Novembro de 1906» in *Vereações,* Porto, 30 de Novembro de 1906.
[224] AMSMB, «C.M.P. - sessão em 11 de Agosto», *O Comércio do Porto*, Porto, 12 de Agosto de 1904.
[225] A primeira licença para a edificação de um edifício do lado Norte do quarteirão, em cuja planta anexa se estabelecem quais os terrenos que a Câmara deve ceder e quais o que devem ser expropriados, é aprovada pelo Arquitecto da Câmara, Marques da Silva, em 19 de Novembro de 1904, AHCMP: D-CMP/7 (180), f.71-80.
[226] AMSMB, «A Rua do correio», *O Comércio do Porto*, Porto, 17 de Novembro de 1904.


terrenos que a câmara tem que ceder
limites do terreno
terreno a expropriar
escala 1:2000
Praça dos Voluntários da Rainha
Praça de Sá de Noronha
Praça de Santa Teresa
Largo do Correio
Rua do Correio
Rua de Santa Teresa
Rua de Sá de Noronha
Rua da Rainha D. Amélia
Antiga Igreja de Santa Teresa
Antiga Igreja de Santa Teresa
Antiga Igreja de Santa Teresa



fig. 96: Palácio do Conde de Vizela



des. 15: A cinza- edifícios cujas licenças foram assinadas por José marques da Silva

escala 1:2000

propriedade que faltava expropriar e que embaraçava o rompimento da rua.[232]

Não podemos deixar de salientar o papel essencial que o Conde de Vizela teve na consolidação desta área. Apesar da polémica em torno do muro de suporte que demorava a erguer, o Conde de Vizela prontifica-se desde logo a ceder as suas propriedades ao plano de melhoramento do Quarteirão das Carmelitas, decidindo ainda construir um "*grandioso edifício*"[233] que muito contribuirá para o aformoseamento do novo bairro.[234] Para além do Conde de Vizela, existem dois nomes que não podemos deixar de referir: o do Engenheiro Casimiro Barbosa e do Arquitecto José Marques da Silva. O primeiro, pelo papel activo que aqui teve, tanto pela elaboração dos projectos de realinhamento da Rua da Rainha D. Amélia, como na consolidação do novo quarteirão do Conde de Vizela.[235]

Já Marques da Silva, arquitecto da Câmara desde 1904, vai desempenhar um papel importante na parte de licenciamento das obras.[236] Para além de ter adquirido duas parcelas do novo bairro, será responsável por maior parte dos pareceres das licenças de edificação, não só reprovando ou aprovando projectos, mas dando indicações técnicas e estéticas precisas em cada uma das obras.[237] Para além disso, o projecto que realizou para o Mercado do Anjo, aprovado em Abril de 1905 mas nunca construído,[238] e ainda o papel que desempenhou no projecto do edifício do Conde de Vizela, serão importantes para a consolidação da zona.

[232] Apesar de esse pagamento ficar decidido em Fevereiro do ano seguinte, só no final de Abril é que parece haver sinal do começo da resolução deste problema, com a decisão em sessão camarária de ser enviado para o ministério do reino, o referido projecto devidamente autenticado. Nesta sessão, é transmitido não ter ainda sido enviado ao ministério do reino o projecto, acompanhado dos respectivos documentos respeitantes à expropriação de um terreno na galeria de paris. Este facto é justificado pela "descoberta recente de que as expropriações dos terrenos da referida galeria teriam estado a ser feitas ilegalmente realizados", «C.M.P. - sessão em 29 de Abril», *O Comércio do Porto*, 30 de Abril de 1908.

[233] O edifício a que nos referimos é o actualmente chamado de *Palácio Conde de Vizela* onde, após projectos de Casimiro Barbosa e Emile Boutin, Marques da Silva vai cunhar o seu testemunho, Cf. CARDOSO, António, op.cit..

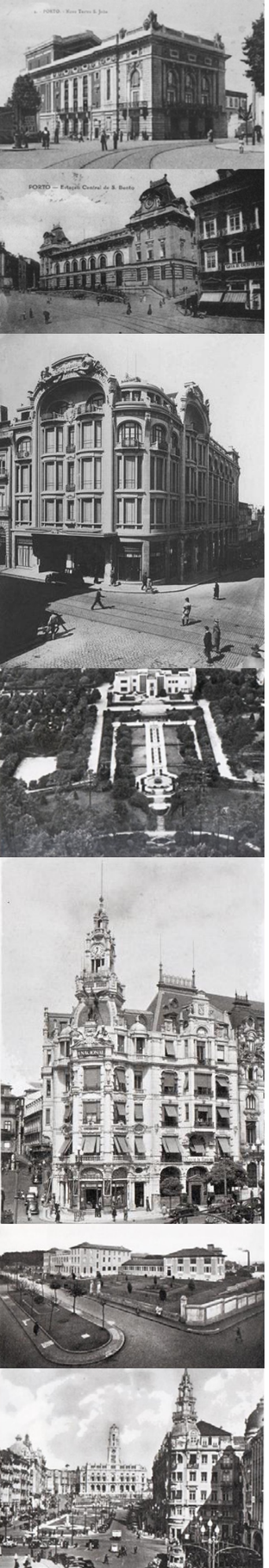
[234] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 12 de Outubro de 1905» in *Vereações,* Porto, 13 de Outubro de 1905.

[235] "Em Janeiro de 1905, Casimiro Barbosa expunha um projecto para os terrenos do Conde de Vizela", CARDOSO, António, op.cit., p. 291.

[236] Na sessão camarária de 14 de Abril de 1904, o nome de José Marques da Silva tinha sido votado para o lugar de arquitecto municipal, lugar a que concorria também José Christiano de Paula Ferreira da Costa: AMSMB, «C.M.P. - sessão de 14 de Abril de 1904», *O Comércio do Porto*, Porto, 15 de Abril de 1904.

[237] Cerca de vinte e quatro dos trinta e seis projectos para o Quarteirão das Carmelitas, tiveram o parecer do Arquitecto José Marques da Silva, Ver Anexo III- Quadro de licenças

[238] Depois de inúmeras queixas com o estado "deplorável" em que se encontrava o Mercado do Anjo, finalmente é apresentado um projecto definitivo, de 1905, assinado por José Marques da Silva, AHCMP, «C.M.P. - sessão em 13 de Abril de 1905» in *Vereações,* Porto, 14 de Abril de 1905.



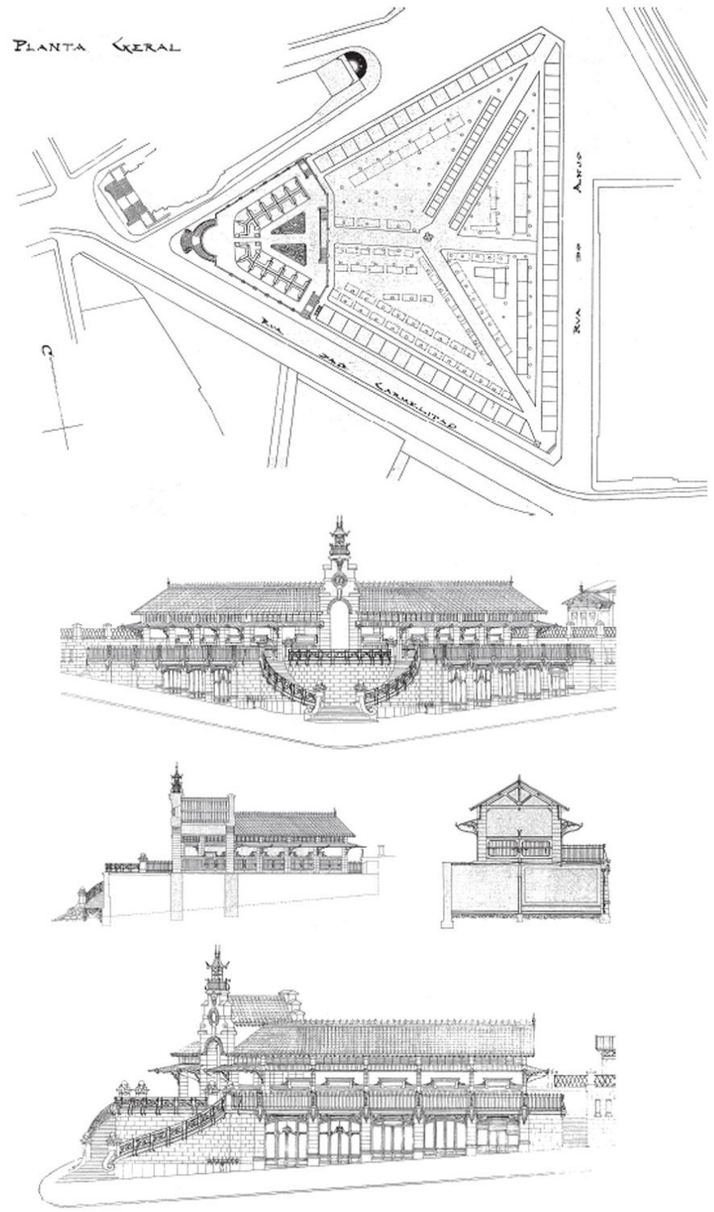


fig. 97: Mercado do Anjo

Lendo a carta que Marques da Silva enviou à Câmara a 15 de Julho de 1905, a propósito de um projecto que tinha proposto para uma das parcelas que possuía, e na altura chumbado pela Câmara, podemos entender melhor o seu papel. Nesta, Marques da Silva defende as suas escolhas, defende o papel do arquitecto, e fala da "*falta de regulamentação*" para a construção referindo-se à "*banalidade deplorável da construção do centro da cidade*".[239] Defendendo a contenção dos ornamentos, a diminuição das consolas, eliminando os beirais e concebendo os edifícios em função dos seus fins, assinala a importância dos exemplos estrangeiros, sobretudo os de Paris:

"*Paris, artisticamente a mais bela cidade do mundo pode servir-nos de modelo, tanto mais, que é a ela que os nossos governos mandam nacionais aperfeiçoar-se nos estudos das Belas-Artes. (...) É da minha competência como arquitecto municipal informar a V. Ex.ª sobre os projectos de edificação na cidade do Porto especialmente na parte que se refere à sua arquitectura, que entendo dever da minha absoluta responsabilidade. As fachadas dos prédios sobre rua pertencem à parte arquitectónica do projecto, sobre a qual o arquitecto é o mais indicado para apreciar. E na compreensão nítida destas atribuições apresento ao elevado critério de V. Exª estas considerações desenvolvidas, certo de que o Porto saberá acompanhar o progresso das cidades modernas, no modo como devem ser feitas as edificações do centro da cidade (...).*"[240]

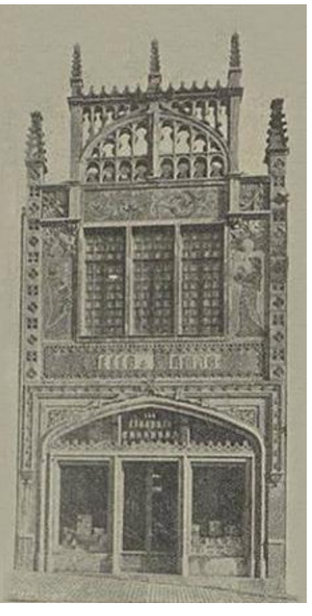
Apesar do cuidado do arquitecto da Câmara e da sua intenção de engrandecer a pobre arquitectura portuense, como podemos observar pelo quadro anexo, a maior parte dos projectos foram entregues a condutores de obras públicas e mestres-de-obras e só o Arquitecto José Marques da Silva[241] e o Engenheiro civil Francisco Xavier Esteves adoptaram intenções "maiores".[242] É curioso notar que, se enquanto projecto o Bairro das Carmelitas mostrou inovação devido à adopção do modelo das *passagens cobertas*, na sua concepção arquitectónica aproximou-se mais dos posteriores *grandes armazéns* da escola de

[239] AHCMP, Excerto da carta escrita pelo Arquitecto José Marques da Silva à Câmara Municipal do Porto, Porto, 15 de Julho de 1905, L° de Plantas de Casas 184, fls 135-147.
[240] Idem.
[241] Em de Agosto de 1907, o Arquitecto José Marques da Silva demite-se do lugar de Arquitecto da Câmara, AMSMB, «C.M.P. - sessão em 31 de Agosto de 1907», *O Comércio do Porto,* Porto, 1 de Setembro de 1907.
[242] Importante notar que Marques da Silva apelida a fachada da *Livraria Chardron* (*Livraria Lello*) de "*pouco arquitectónica*". No entanto, aprova-a "*no intuito de não estorvar manifestações novas*", AHCMP, L° de Plantas de Casas 177, fls 67-69.

fig. 105: Edifício Quatro Estações
fig. 106: Livraria Lello

figs. 107, 108, 109, 110, 111: Porto no início do século XX















Paris que as substituiriam e que seguiam o modelo da "École des Beaux-Arts".[243]

Analisando as intervenções que se faziam na área, comprovamos que todo o conjunto que englobava o Quarteirão das Carmelitas e ruas envolventes, o *Palácio do Conde de Vizela*, e o novo Mercado do Anjo, se enquadravam numa lógica conjunta de modernização da cidade do Porto. Também a poente do quarteirão importantes reestruturações ocorriam. Logo em Fevereiro de 1904, o jornal «O Comércio do Porto» falava das expropriações que dentro em breve se iriam realizar nos prédios em frente à Igreja do Carmo, tendentes a desafogar o majestoso edifício da Academia Politécnica, que estava submerso em importantes obras.[244] Em Novembro de 1905, é aprovado o projecto de modificação do traçado do jardim da Cordoaria para o alinhar com a Rua da Academia.[245] Em Setembro de 1906, é aprovado o projecto de alargamento e alinhamento para "*mais fácil comunicação da Praça dos Voluntários da Rainha com a Praça de Santa Teresa*".[246] Indo um pouco mais longe, devemos voltar a referir as obras na Estação de S. Bento, as remodelações em torno da Praça de D. Pedro e dos paços municipais, e ainda toda a problemática em torno do prolongamento da Rua de Sá da Bandeira e Mercado do Bolhão.

De facto, estas intervenções demonstram de forma evidente o carácter cada vez mais central e importante que a zona em torno do Quarteirão das Carmelitas estava a adquirir. Efectivamente, a partir delas parece-nos claro que a *Galeria de Paris* usufruía de uma das condições que lhe garantiriam sucesso: tal como as *passagens cobertas* surgia no centro da cidade, numa zona urbana em desenvolvimento, e na proximidade das vias e equipamentos principais - factores que à partida lhe proporcionariam a afluência do público e consequente êxito comercial, imprescindíveis à sua sobrevivência.

[243] De facto, os modelos "Beaux-Arts" vão dominar a produção arquitectónica portuguesa durante os finais do século XIX e o princípio do XX, uma vez que a formação dos seus principais arquitectos se completava na Escola de Belas-Artes de Paris (de referir as obras de José Marques da Silva e Correia da Silva - autor do projecto final para o Mercado do Bolhão de 1914), C.f., SANTOS, Eduardo Cabral dos, «O edifício do Bolhão» in NONELL, Anni Günther (coord.), *O Mercado do Bolhão: estudos e documentos*, pp. 117-124.
[244] AMSMB, «Expropriações no Carmo», *O Comércio do Porto*, Porto, 11 de Fevereiro de 1904.
[245] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 23 de Novembro de 1905» in *Vereações*, Porto, 24 de Novembro de 1905.
[246] AHCMP, *Projecto do alargamento e alinhamento no novo Bairro das Carmelitas para mais fácil comunicação da Praça dos Voluntários da Rainha coma de Santa Teresa*, Porto, 13 de Setembro de 1906, PT/CMP/DMA/D/TG/CMP/2 (77).



fig. 112: *O Bairro das Carmelitas*







fig. 113: Grandes Armazéns do Chiado
fig. 114: Grandes Armazéns do Chiado
fig. 115: Armazéns da Capela

2.3. Abandono do projecto

Apesar de toda a dinâmica em torno da área em estudo e das expectativas que envolviam o projecto para o Quarteirão das Carmelitas, particularmente no que diz respeito à *Galeria de Paris*, este não chegou até ao fim. Várias razões podem ser apontadas. Primeiro que tudo, a demora na consolidação do edificado parece ter sido facto determinante para a "perda de interesse" por parte da Câmara. De facto, ao observarmos as plantas anexas, verificamos que apesar do licenciamento das obras das parcelas pertencentes ao Município ter sido relativamente rápida - de 1904 a 1908 - o último projecto da parte Norte do quarteirão, não foi aprovado senão em 1919.

Do ponto de vista político, a mudança na Vereação no início de 1907 parece também ter sido de alguma forma responsável pelo abandono deste projecto. Com efeito, após a substituição de Sousa Avides por Jacinto Magalhães,[247] é clara uma mudança de rumo nas intenções urbanísticas do Município. Uma das preocupações que a nova Vereação introduz é a problemática do plano municipal de desenvolvimento, o chamado "*Plano de Melhoramentos*" cuja necessidade vinha sendo já consciencializada desde o final do século anterior.[248] Neste contexto, é apontada a conveniência de estudar os aspectos essenciais da estrutura urbana, ao nível das infra-estruturas e dos espaços de circulação, tendo em conta o desenvolvimento global da cidade.[249] Assim, são revistas existências, apontadas carências ou deficiências, mesmo que para tal fosse necessário rever decisões recentes ou suspender obras em curso.[250]

Efectivamente, muitas obras são interrompidas, o que poderá explicar a não conclusão deste projecto. Logo nas primeiras sessões da Câmara após a eleição do novo governo, é tomada a resolução de suspender as obras dos Mercados do Anjo e do Bolhão, assim como as obras de prolongamento da Rua

[247] Jacinto da Silva Pereira Magalhães ocupa o lugar de Presidente da Câmara de 1907 a 1910. Antes, tinha presidido à Associação Industrial do Porto em 1891 a 1893 e de novo entre 1896 e 1897.
[248] TAVARES, Rui, op.cit., p. 97
[249] A meio de Janeiro, o Presidente falava do desejo da "extensão próxima para o lado de Leixões, porque essa é a condição iniludível para o desenvolvimento económico por que ambicionamos e que em regra, as cidades só atingem quando se utilizam das vias marítimas e por essas se põem em contacto activo com a vida internacional (...)", AHCMP, «C.M.P. - sessão em 17de Janeiro de 1907» in *Vereações,* Porto, 1 de Janeiro de 1907.
[250] TAVARES, Rui, op.cit, p. 97.

de Sá da Bandeira (as duas últimas mais tarde retomadas).[251] Mais tarde nesse mês, ouvem-se queixas acerca do "*estado lastimoso*" em que se encontrava a Rua da Rainha D. Amélia[252] e, em Abril, o pedido do seu alargamento - "*pedido que data já do tempo da vereação transacta*"[253] e sobre o qual a Câmara também nada decidira fazer.[254] Ainda nesse ano, outras reclamações por parte do jornal «O Comércio do Porto», alertando contra "*o estado lastimoso em que a Câmara deixou cair as ruas do Porto*", vêm reforçar esse sentimento de desleixo por parte da Câmara.[255]

Ao analisarmos as reuniões da Câmara dos anos 1907 e 1908, notamos que pouco ou nada se fala do Bairro das Carmelitas ou da *Galeria de Paris* e que essas reuniões são sobretudo ocupadas pelas polémicas em torno da Rua de Sá da Bandeira e do Mercado do Bolhão. Havia regressado à mesa a velha questão sobre a concentração ou dispersão dos mercados. O fracasso das resoluções anteriores tomadas em defesa da dispersão dos mercados era evidente.[256] Numa reunião de Abril, o vereador Xavier Esteves, defensor da tese de concentração dos mercados, expõe que antes a cidade "*ficara salpicada de mercados*" tendo-se demonstrado mais tarde que tal medida não correspondia aos fins desejados.[257] Assim, propõe a construção de um mercado central no Bolhão e a supressão do Mercado do

[251] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 10 de Janeiro de 1907», in *Vereações*, Porto, 11 de Janeiro de 1907.
[252] AHCMP, «C.M.P. - sessão em 24 de Janeiro de 1907», in *Vereações*, Porto, 25 de Janeiro de 1907.
[253] AMSMB, «C.M.P. - sessão em 11 de Abril de 1907», *O Comércio do Porto*, Porto, 12 de Abril de 1907.
[254] De referir que este atraso estava ao "arrastar" do projecto para o Palácio do Conde de Vizela. Nesse sentido é importante notar que, para efeitos dos alinhamentos desse edifício, o projecto de alargamento da Rua do Correio só é aprovado em Setembro de 1916 e o projecto de concordância do pavimento dessa mesma rua com a de Cândido dos Reis só será possível em Março de 1917, AHCMP, «Rua do Correio», Porto, 19.09.1916; AHCMP, «projecto de regularização dos pavimentos e do passeio de concordância das ruas Cândido dos Reis e das Carmelitas com a Rua do Correio», Porto, 14 de Março de 1917, D-TGa-CMP-02/077/38/39.
[255] AMSMB, «As Ruas do Porto», *O Comércio do Porto*, Porto, 7 de Dezembro de 1907 (repetida nos dias 11, 12 e 18 do mesmo mês).
[256] Com efeito, a Vereação saída da crise política de 1890, motivada pelo Ultimado Inglês, ordenara a desmontagem, em 1897, dos mercados da Praça do Marquês e do Campo 24 de Agosto. A partir de 1904, colocam-se alternativas à ocupação do Mercado Ferreira Borges, chegando a pensar primeiro em transformá-lo em estufa ou jardim de Inverno, e mais tarde vendê-lo e urbanizar o terreno com "*edificações próprias para estabelecimentos de alto e pequeno comércio, escritórios de grandes Companhias, sedes bancárias, etc.*"de acordo com um projecto do Arquietcto José Marques da Silva, TAVARES, Rui, op.cit., p. 94.
[257] Idem.

Anjo.[258] A partir desses anos a nova vereação concentrou-se sobretudo na questão em torno do mercado do Bolhão, na extensão da cidade para Poente, e noutros assuntos que claramente não incluíam este quarteirão.

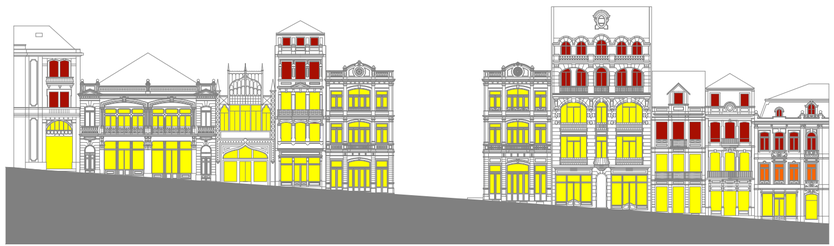
Não podemos deixar de referir que, do ponto de vista económico, estes também não foram bons tempos para o Porto. Desde a crise política de 1890, motivada pelo Ultimato Britânico, Portugal entrara num período de contestações sociais e de crise económica, que levariam à proclamação da República em 1910. No caso particular do Porto, nos jornais da época era muito visível a "*precária situação económica*" do Município, situação que não permitia a aplicação de grandes investimentos em obras de grande envergadura e que parece ser responsável pelo abandono do projecto da *Galeria de Paris*. [259]

Razões económicas e políticas à parte, o insucesso do Quarteirão das Carmelitas enquanto estabelecimento de uma *passagem coberta*, parece ter estado traçado desde o início por causa de uma série de factores do projecto inicial que o distanciavam das demais *passagens cobertas* europeias. Em termos urbanos, apesar da *Galeria de Paris* se encontrar na imediação de equipamentos importantes que pudessem garantir a sua frequência e sucesso, ela não surgia como percurso alternativo, nem materializava uma hierarquia face aos traçados envolventes, tal como acontecia nas primeiras passagens. Com efeito, apesar de integrado no interior do quarteirão, a Rua da Galeria de Paris surge, em termos de circulação, como uma rua idêntica às ruas Cândido dos Reis e Conde de Vizela. Para além disso, não existe nenhum elemento de marcação de transição entre os espaços público e privado, como eram os portais, a cobertura ou o uso pedonal dos exemplos anteriormente abordados.[260]

Do ponto de vista formal, constatámos em capítulo anterior que a *passagem coberta* nasceu de um loteamento e desenho rigorosos. Se observarmos os exemplares estrangeiros, verificamos que se notava uma clara coerência entre

[258] Nesta altura surgem várias contestações contra a tese da concentração dos mercados "*beneficiando extraordinariamente um bairro e prejudicando extraordinarissimamente outro bairro! Se a vereação de há 28 anos errou, fazendo construir pequenos mercados (...) onde o público não afluía, não quer isso dizer que o mercado do Anjo deva ser suprimido por igual motivo, porque sendo este mercado o primeiro que se construiu no Porto, foi sempre concorridíssimo e, se actualmente tem decrescido um pouco a concorrência, é simples e unicamente pelo abandono a que foi votado. As barracas estão a cair de podres e o pavimento está uma verdadeira lástima!*", AMSMB, «O mercado do Anjo -nova representação», *O Comércio do Porto*, Porto, 24 de Abril de 1907.
[259] «C.M.P.- sessão em 20 de Março de 1908», *O Comércio do Porto*, Porto, 21 de Março de 1908.
[260] O facto de não ter chegado a nós nenhum projecto concreto impossibilita-nos de termos a certeza se tal elemento de transição fora pensado. No entanto, pelo facto dos edifícios dos topos serem todos distintos, parece-nos difícil a integração de um elemento do género, em termos do que se fazia anteriormente.

des. 16: Distribuição funcional do Quarteirão das Carmelitas



Perfil A- Rua das Carmelitas escala 1:500



Perfil B- Rua de Santa Teresa escala 1:500

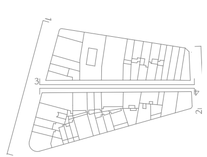


Perfil C- Rua da Galeria de Paris escala 1:500





Perfil D- Rua da Galeria de Paris escala 1:500



as várias partes que compunham o todo. Esta unidade formal foi possibilitada pelo facto das passagens terem sido construídas a partir de um projecto modular único, realizado por uma só entidade e de uma só vez. No Porto, a Câmara apenas impôs a altura de 14,34 metros para fixação da cobertura e mesmo essa nem sempre foi cumprida.[261] Para além disso, o facto de as parcelas terem sido vendidas separadamente permitiu uma excessiva liberdade tanto na conjugação de várias parcelas (que levou a perda da desejada caracterização de um conjunto composto por lotes de frentes de seis metros), como no desenho dos próprios edifícios.

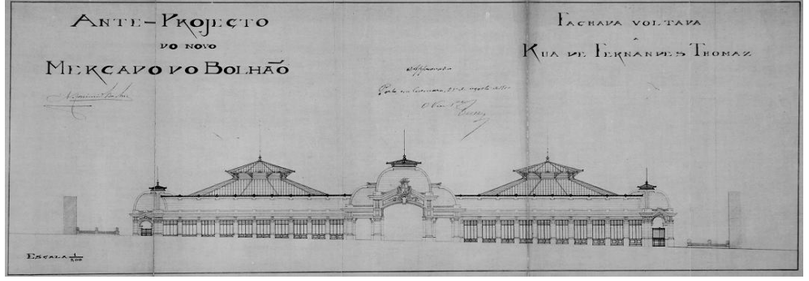
Essa liberdade nota-se também a nível funcional, a partir da inexistência de um plano regulador da distribuição dos diferentes modos de ocupação ao longo do edificado, que ajudaria a "controlar" o carácter desta rua. Observando o estudo de usos, comprovamos uma certa unidade nos edifícios virados para a Rua das Carmelitas. Estes demonstravam de uma forma mais evidente o "espírito" da *passagem coberta* e, quando não eram ocupados no seu todo por pisos comerciais, tinham apenas um ou dois pisos de habitação ou sobreloja. Porém, nos edifícios voltados para a *Galeria de Paris*, assim como os sobre a Rua de Santa Teresa, denota-se uma maior individualização e liberdade no modo como o programa é distribuído.

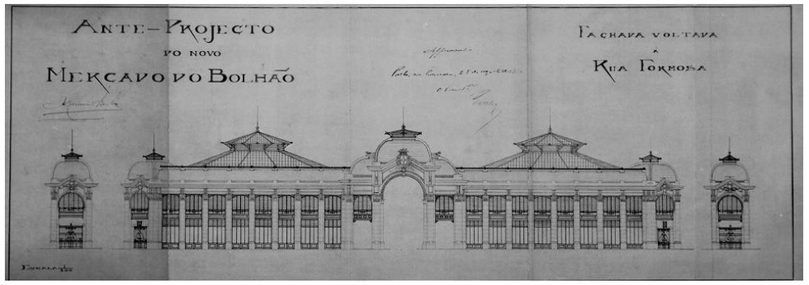
Podemos fazer uma divisão temporal neste estudo: nos edifícios cujas licenças foram atribuídas antes de 1908, parece-nos haver uma maior diversidade na distribuição com dois ou mais pisos de comércio e dependências de apoio ao mesmo ou habitação nos últimos pisos (um deles recuado); os edifícios construídos depois de 1908, e especialmente na parte Norte do quarteirão, eram em geral constituídos por um só piso de comércio, e os restantes habitacionais, mais à imagem dos tipos de "*habitação burguesa portuense*" dominantes na cidade.[262] Assim, enquanto nas *passagens cobertas* originais era clara a existência de um plano distributivo geral para todas as partes, aqui nota-se uma forte individualização e "liberdade" que prejudicou a coerência e unidade de conjunto.

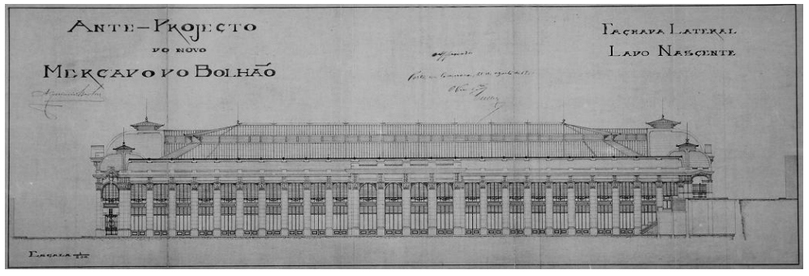
Se na maioria dos países europeus o declínio da *passagem coberta* começou a partir da sua evolução para formas que acabariam por a substituir - como os *grande armazéns* e os *mercados cobertos* - também nos parece claro

[261] A referência a esta altura surge pela primeira vez na licença de construção do lote marcado nas plantas com o número 20 e datada de 19 de Novembro de 1904: AHCMP, «Processo nº 12/1905», Porto, 19.11.1904: D-CMP/7 (180), f. 71-80.

[262] C.f.: FERNANDES, Francisco Barata, *Transformação e permanência na habitação portuense*, pp. 67 e ss.







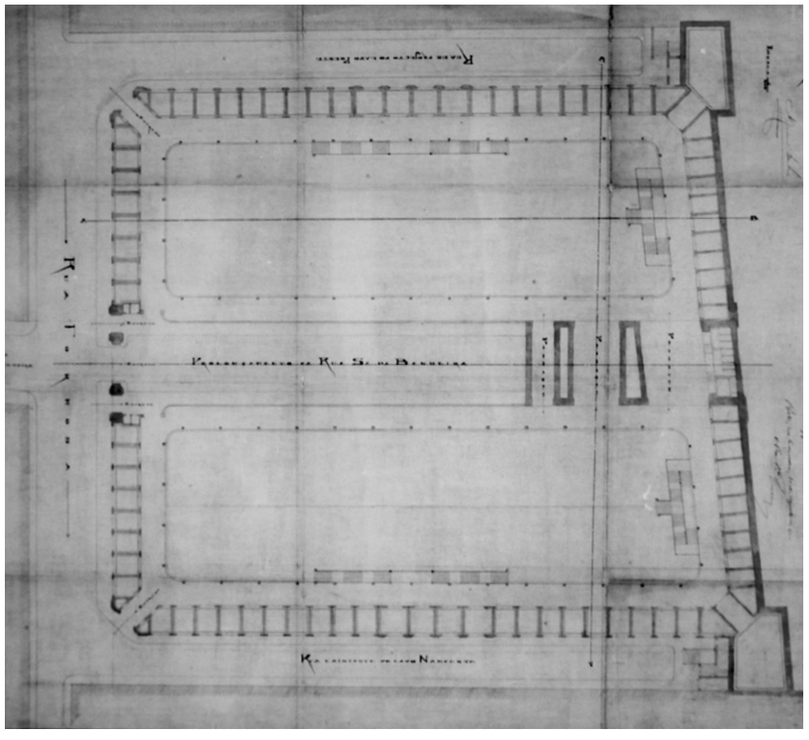


fig. 116: Ante-Projecto do Novo Mercado do Bolhão

que a "nossa" *passagem coberta*, ainda que não construída, foi substituída pelo Mercado do Bolhão. No entanto, se nos debruçarmos sobre o "*Ante-Projecto do Novo Mercado do Bolhão*",[263] aprovado em 25 de Agosto de 1910 e assinado pelo engenheiro do município Casimiro Barbosa, observamos como este parece "utilizar" a *passagem coberta* como método distributivo.[264]

Observando os desenhos anexos verificamos que o "*Novo Mercado do Bolhão*" era um grande e majestoso edifício, em "*cimento armado, com cobertura de cristal*".[265] Era composto por duas alas unidas pela Rua de Sá da Bandeira (que é prolongada e passa a ser a entrada do mercado), que neste troço assume o carácter duplo de rua coberta - de serviço à cidade - e de entrada e espaço distributivo principal do mercado: a memória da *passagem coberta* parece manter-se aqui. Uma vez aprovado o projecto, dá-se início ao desenvolvimento de um projecto com vista à sua execução. No entanto, os acontecimentos políticos relacionados com a Implantação da República em 1910 vão ditar o seu abandono e substituição, anos mais tarde, por um projecto mais realista que nos chegou até hoje.[266]

Podemos concluir que apesar do desejo de uma rua coberta à imagem do que se fazia lá fora, as premissas iniciais com que o projecto foi realizado não iam de encontro a esse objectivo. Com efeito, mesmo com a cobertura de ferro e vidro construída, a *Galeria de Paris*, funcionalmente e tipologicamente, nunca deixaria de ser mais do que uma rua comercial coberta. Os três elementos ditados por Geist como essenciais, "*a cobertura, as fachadas simétricas e a circulação pedonal*" nunca chegaram a existir.[267] No entanto, a ideia de uma cobertura continua a ocupar o imaginário de quem por lá passa. Será válido finalizar um projecto que surgiu numa determinada época e dentro de uma lógica de renovação urbana que nunca atingiu os seus fins?

[263] De referir que este projecto foi apenas um de vários desenvolvidos para o Mercado. Com efeito, no inicio de 1907, com a mudança de Vereação, o projecto para o Novo Mercado do Bolhão começa realmente a concretizar-se e na sessão camarária de 11 de Abril desse mesmo ano, Xavier Esteves apresenta seis soluções distintas para o Mercado. A última, apesar de menos desenvolvida, vai servir de base para o "*Ante-Projecto do Novo Mercado do Bolhão*", à qual actualmente nos referimos, TAVARES, Rui, op.cit., 100-102.

[264] Também em Paris, por exemplo, as *passagens cobertas* são substituídas por uma série de *mercados cobertos* que utilizavam o tipo da *passagem coberta* como forma de distribuição dos diferentes espaços. (e.g. Les Halles, Paris) - C.f.: Capítulo II.2.5.- O abandono da *passagem coberta*: de Haussmann aos dias de hoje

[265] Idem, p. 102.

[266] Ibidem, p. 112.

[267] GEIST, J.F., op.cit., p. 12.

3. O Quarteirão das Carmelitas

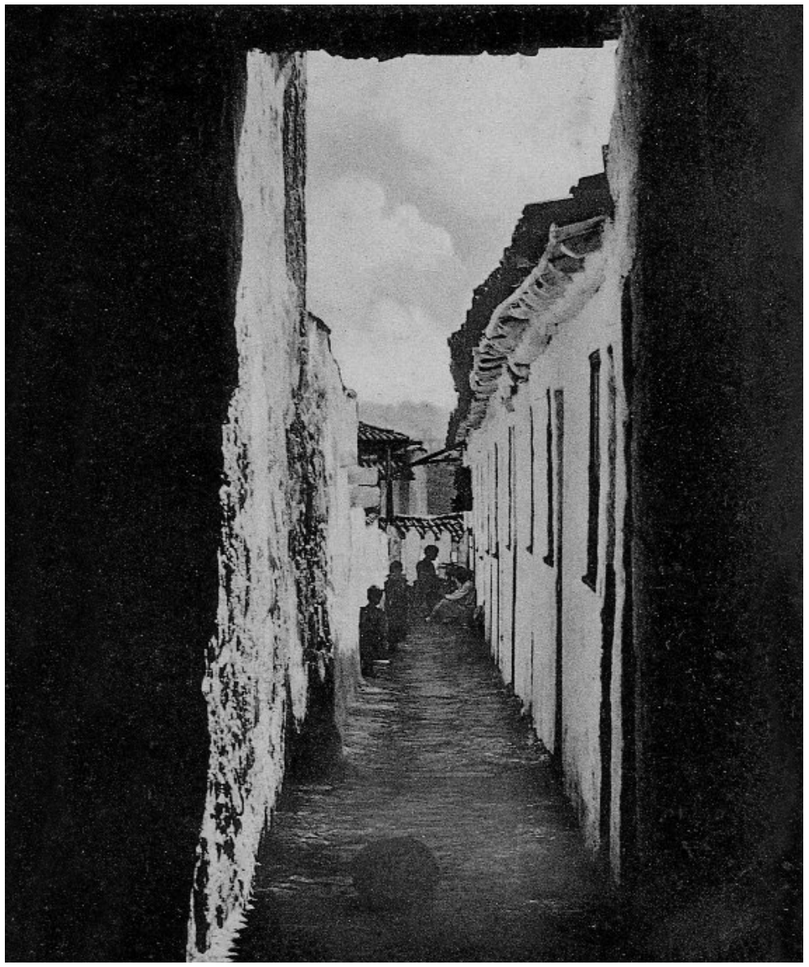


fig. 117: Ilha da Rua de S. Vítor



fig. 118: Bairro do Cerco do Porto. 1961

3.1. *Porto 2001*

A Cidade do Porto não foi indiferente às mudanças e consequentes problemas que analisámos no início deste trabalho no que diz respeito ao abandono da cidade consolidada. A consolidação do capitalismo no nosso país e a progressiva industrialização da cidade, sobretudo na segunda metade do século XIX, associadas à grave situação vivida nos campos, fizeram do Porto um pólo de atracção de habitantes provenientes das zonas rurais.[268] Rapidamente, o centro do Porto se densifica. A Baixa cresce para dentro de si mesma através da construção de inúmeras *ilhas* nas traseiras de casas da burguesia e pequena-burguesia portuenses.[269]

Com a viragem do século e a implantação da República, a preocupação com o desenvolvimento de uma solução habitacional alternativa às *ilhas* leva ao surgimento dos primeiros bairros de habitação social. Através de políticas de higienização, decorrente dos problemas de sobrelotação e salubridade emergentes, os habitantes das ilhas começam a ser transferidos para bairros nas periferias, tendência reforçada pelas políticas de habitação do Estado Novo.[270] Em 1962, este processo é consolidado através do *Plano Director para a Cidade do Porto,* que visava a concentração das actividades terciárias na área central da cidade e a supressão da sua função residencial.[271] O movimento da população para a periferia prossegue num intenso processo de suburbanização que durará até aos nossos dias.

Com o 25 de Abril de 1974, a estratégia política de planeamento e gestão da cidade altera-se e as intervenções relativas à habitação e organização do espaço urbano passam a considerar, pela primeira vez, "*a inversão dos princípios de reforço das hierarquias sociais e de controlo repressivo das populações que até*

[268] "*Segundo Manuel C. Teixeira, afluíram á cidade, entre 1878 e 1890 cerca de 24000 pessoas, a maioria das quais á procura de trabalho na florescente actividade industrial. Entre 1864 e 1911, o Porto assiste a um crescimento populacional superior a 120%, passando de 86.761 para 194.009 residentes*", QUEIRÓS, João, «Estratégias e Discursos Políticos em torno da Reabilitação de centros urbanos - considerações exploratórias a partir do caso do Porto», *Sociologia, problemas e práticas*, nº 55, 2007, p. 91.

[269] Idem, p. 92.

[270] Com efeito, a aprovação do *Plano de Melhoramentos para a Cidade do Porto*, em 1956, levará à demolição de uma parte das ilhas e à progressiva transferência de cerca de um quinto da população para os novos bairros da periferia, Ibidem, p. 92.

[271] QUEIRÓS. João, op.cit., p. 92.



fig. 119: Operações SAAL

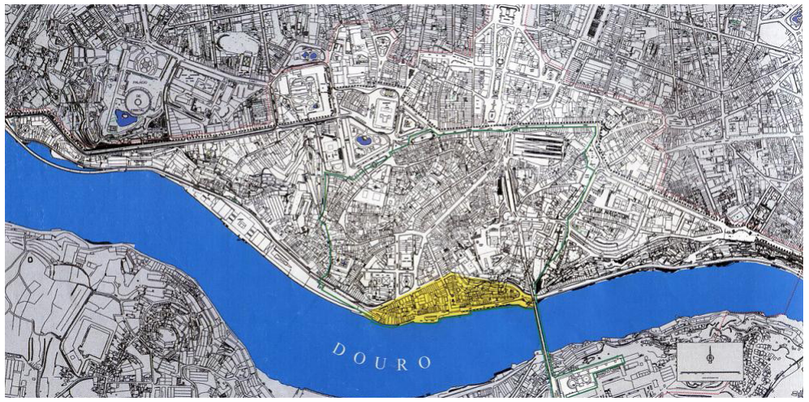


fig. 120: Operação da Ribeira/ Barredo



fig. 121: Recuperação do Quarteirão QIII do Barredo

então alicerçavam as políticas urbanas".[272] A criação do SAAL logo após o 25 de Abril, marca o nascimento de uma nova política de habitação e de uma nova forma de planear e gerir o espaço urbano, que procurava dar apoio às populações que se encontravam alojadas em situações precárias.[273] Ao mesmo tempo, o impulso revolucionário favorece o surgimento das primeiras iniciativas de reabilitação urbana do centro do Porto.[274] Neste sentido, a criação do CRUARB ainda em 1974, surge como uma "*contraproposta corajosa aos princípios do Plano Director de 1962*",[275] tendo como princípio a recuperação do vasto Património cultural e edificado do centro da cidade.[276]

Esta *primeira geração de planos*, como João Queirós lhe chama, teve resultados muito limitados. Por um lado, o pouco tempo de existência do SAAL não lhe permitiu pôr em prática muitos projectos que só mais tarde foram retomados.[277] Quanto ao CRUARB, vê por sua vez limitados os seus recursos e, portanto, o alcance da sua intervenção, o que explica a incapacidade da instituição para evitar a progressão da tendência de esvaziamento e degradação do centro histórico.[278]

A década de 80 é de retrocesso em matéria de política de habitação e de reabilitação urbana do centro do Porto. A intensificação dos fenómenos de

[272] QUEIRÓS. João, op.cit., p. 93.

[273] No Porto, o "*grande empenho*" com que foi acolhido o SAAL, movido por palavras de ordem como o "*direito à cidade*" e o "*direito à habitação*", deveu-se a dois argumentos essenciais: por um lado, as condições miseráveis das ilhas que ocupavam o interior dos quarteirões; por outro, a crescente insatisfação perante os baixos padrões construtivos e espaciais com que os bairros de realojamento, que vinham a ser edificados desde a entrada em vigor do Plano de Melhoramentos de 1956, eram construídos: BANDEIRINHA, José António, «Processo SAAL» in ALVES COSTA, Alexandre (et al.), *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*.

[274] É importante referir o plano para a reabilitação urbana do Barredo (1969) desenvolvido por Fernando Távora nos serviços da Câmara Municipal do Porto. Este plano surge como o primeiro passo no sentido das metodologias contemporâneas de intervenção nos centros antigos das cidades, envolvendo população, conjunto edificado e espaço público, e assumir-se-á, mais tarde, como referência orientadora para os trabalhos desenvolvidos pelo CRUARB, FERNANDES, Francisco Barata, «Centro Histórico» in ALVES COSTA, Alexandre (et al.), *Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna*.

[275] QUEIRÓS, João, op.cit., p. 93.

[276] De uma maneira geral podemos verificar que o processo de reabilitação urbana visado pelas intervenções do CRUARB não surgiam isoladas e dirigidas à salvaguarda do património arquitectónico do núcleo medieval da cidade, mas a par das iniciativas do SAAL - ambas destinadas a responder às carências de habitação nas áreas urbanas degradadas das nossas principais cidades, FERNANDES, Francisco Barata, op.cit.

[277] Logo em 1976, o SAAL é extinto sob acusações de "*desvirtuamento*" dos seus princípios, "*envolvimento partidário*" nas intervenções e "*incompetência profissional*" dos seus técnicos, Declarações de Gomes Fernandes, deputado do Partido Socialista e adjunto do Ministro da Habitação, Urbanismo e Construção, citado em QUEIRÓS, João, op.cit., p. 94.

[278] Idem, p. 94.

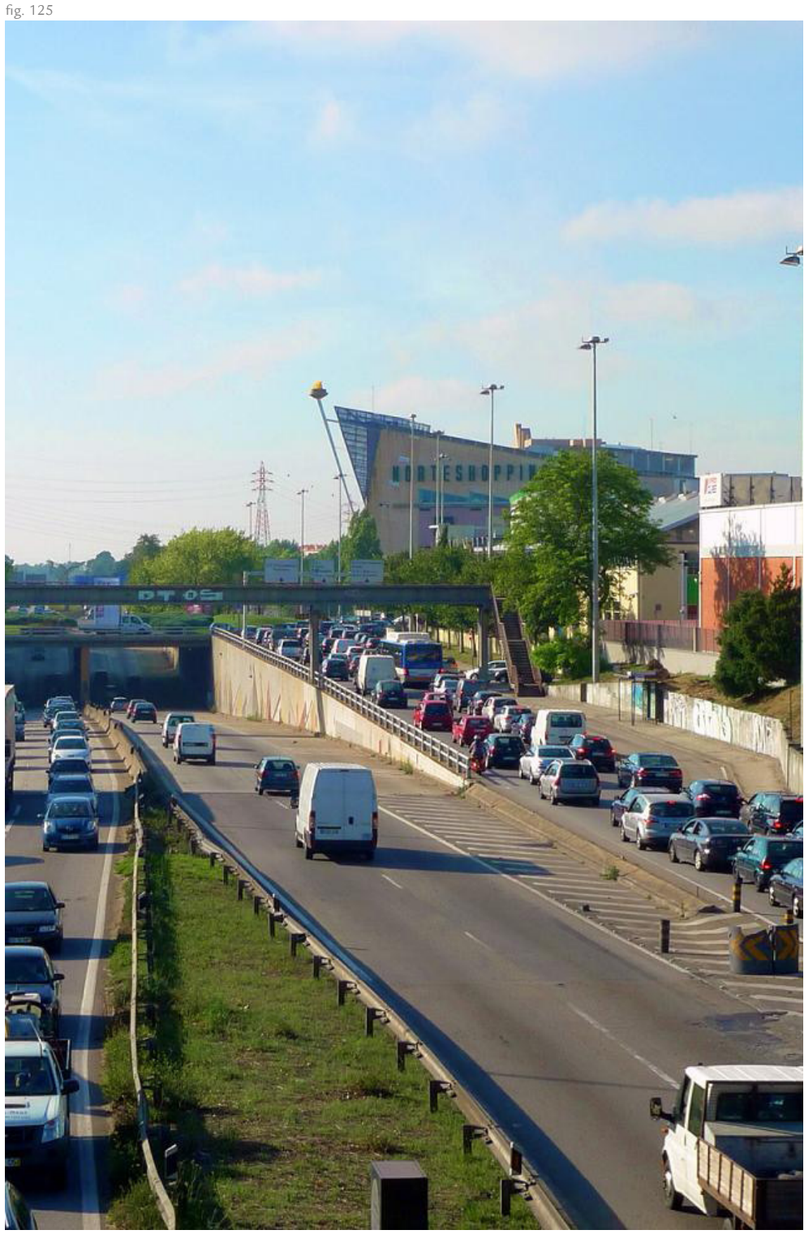
figs.122, 123, 124.







fig. 125



desindustrialização e *terciarização* agravam o processo iniciado duas décadas antes com o esvaziamento do centro. Por outro lado, a transferência de grande parte das responsabilidades em matéria do acesso à habitação para o sector imobiliário e para os sistemas de crédito bancário, e paralelamente o empenho dos interesses políticos na expansão periférica da cidade, levam a que a reabilitação urbana do centro do Porto seja remetida para segundo plano.[279]

Nesta altura, tal como acontecia pela Europa, o aumento do poder de compra e a afirmação crescente do capitalismo incentivam a expansão de pólos e áreas comerciais de grande escala.[280] Os primeiros centros comerciais no território português surgem logo na década de 70 caracterizados pela pequena escala e pela localização preferencial nas áreas centrais das cidades.[281] No entanto, foi a partir dos anos 80 que este tipo se afirmou uma forma mais vincada, a partir de exemplos de maior dimensão e cada vez mais dispersos pelo território, numa lógica de empreendimentos regionais.[282]

A partir daí o modelo do *shopping* proliferou de uma forma assustadora pelo território português, em formas cada vez maiores e arquitectonicamente cada vez mais estudadas e alusivas à cidade "exterior". Perante esta evolução, os centros comerciais passam a assumir-se como um dos elementos mais marcantes da paisagem portuguesa, cada vez mais difusa e fragmentada. No que diz respeito à Área Metropolitana do Porto, constatamos a sua evolução através de um modelo territorial pouco dependente do centro, em que as centralidades periféricas correspondem a nucleações urbanas com antigas autonomias e dinâmicas locais.[283] Por outro lado, o centro consolidado era cada vez mais negligenciado, com todas as consequências sociais e físicas anteriormente abordadas.[284]

Os anos 90 são marcados pelo recentramento das atenções em torno da reabilitação do centro do Porto, por iniciativa do governo socialista de então,

[279]QUEIRÓS, João, op.cit., p. 94.
[280] GRAÇA, Miguel Silva, op.cit., p. 16.
[281] Idem, p. 229.
[282] Ibidem.
[283] CEFAUP, op.cit., p. 79.
[284] De referir que a tendência para o esvaziamento do centro urbano tem sido mais visível a partir da década de 80. Segundo dados do INE, entre 1981 e 2005, a população do Porto desceu dos 327 mil habitantes para os 233 mil, ou seja, cerca de um terço da população deixou a cidade. No entanto, se as estatísticas apontam para o esvaziamento do concelho do Porto, o mesmo não tem acontecido com os concelhos periféricos. Segundo o INE, a AMP continua a atrair população: quase 23 mil pessoas habitam nos nove concelhos que a compõem. Em 2001, a população fixava-se em 1.253.807 mil e, em 2005, as estimativas apontavam para as 1.276.575 pessoas, QUEIROZ, João, «Porto: Concelho perdeu mais de 20 mil habitantes desde 2001», *Jornalismo Porto Net*, 5 de Setembro de 2006.



liderado por Fernando Gomes e Nuno Cardoso.[285] A atribuição, pela UNESCO, em 1994, do estatuto de *Património Mundial da Humanidade*, marca este empenho. Nasce assim a *segunda geração* de políticas de reabilitação urbana do centro, marcada, como afirma João Queirós, pela "*tensão entre a necessidade de preservação dos traços fundamentais da área classificada e a premência da intervenção sobre o espaço urbano, no sentido da sua adequação ao novo estatuto e aos objectivos de atracção de turistas, investidores, serviços e novos residentes*".[286]

Em continuidade com este renovado interesse no centro consolidado, o Município do Porto em articulação com o Ministério da Cultura lança, em 1997, a candidatura à *Capital Europeia da Cultura*[287] de 2001. Este desejo convergiu directamente no objectivo de criação de uma nova imagem da cidade baseada na articulação entre turismo, patrimonialização e requalificação urbana. Em Maio de 1998 a candidatura é aprovada e, em Janeiro do ano seguinte, é criada a Sociedade *Porto 2001*, responsável pela organização do evento. Como Correia Fernandes afirmou, era o "*momento certo para, finalmente, testar e experimentar as verdadeiras intenções e as reais capacidades de todos os agentes de transformação da cidade: dos públicos aos privados, da administração local à central, das instituições às pessoas, dos cidadãos à cidade*".[288] De facto, a metodologia que se queria partia do princípio de *Conservação Integrada* dependente da participação de todos os intervenientes nos processos de ordenamento do território.[289]

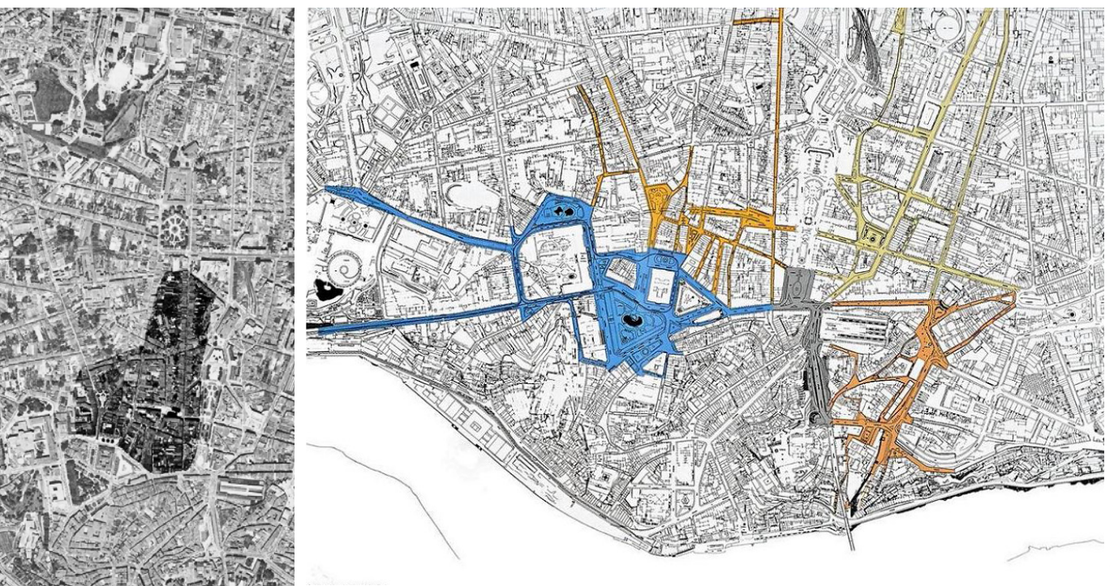
Teresa Lago ia mais longe afirmando que o Porto deveria usar esse acontecimento como pretexto "*para se valorizar, para se recompor de isolamentos a que esteve votado e que naturalmente condicionaram o seu desenvolvimento*".[290]

Como pontos fundamentais apontava-se a programação cultural, as infra-estruturas culturais, a renovação urbana e ambiental e a revitalização

[285] QUEIRÓS, João, op.cit., p. 94.
[286] As novas políticas camarárias em torno da intervenção no centro do Porto balançam-se entre as intervenções do CRUARB, do FDZHP e a promoção de grandes projectos de reconversão urbanística, marcados muitas vezes pelos fenómenos errados da gentrificação e, do ponto de vista material, de fachadismos, Idem, p. 95.
[287] A manifestação da *Capital Europeia da Cultura* é uma iniciativa da União Europeia que anualmente promove uma ou mais cidades dos Estados-Membros. Surge como a oportunidade ideal para a promoção dessas cidades e para a renovação da sua imagem, com consequências claras no seu futuro. Em 2001, o Porto foi eleito em conjunto com a cidade de Roterdão, para acolher o evento.
[288] FERNANDES, Manuel Correia, «O Porto e 2001», *Arquitectura e vida*, nº 1, Fevereiro, 2000, p. 18
[289] Ver Capítulo I. 1.4.- A Cidade e o Património
[290] LAGO, Teresa (Presidente do Conselho de Administração da Porto 2001, SA), «Porto 2001 - Capital Europeia da Cultura» in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*: p. 9.



fig. 127



figs. 128, 129

económica e habitacional.[291] Do ponto de vista social, procurava-se a promoção da participação de todos de forma a criar novos públicos, novos hábitos, tradições e memórias colectivas. Este acontecimento constituía uma oportunidade única para se projectar uma nova cidade e criar movimentos que se mantivessem sustentáveis no futuro.

Para além de um inovador programa cultural, a *Porto 2001* compreendia uma estratégia integrada de reabilitação urbana do centro da cidade baseada num conjunto significativo de intervenções urbanísticas do espaço público (remodelação de praças, ruas e jardins), na criação ou transformação de espaços culturais,[292] e na constituição de um cenário cultural favorável à atracção de investimentos e à fixação de novos residentes. Todas estas acções assentavam sobre um denominador comum - a (re)descoberta da cidade e da sua própria cidadania, nunca antes tão ameaçada.

A partir destas intenções, lançou-se o debate a um conjunto de reputados arquitectos portugueses. Sabendo-se desde início que "*muitos dos projectos não iriam ser, em 2001, mais que isso mesmo - simples projectos*", todos reconheciam ser necessário demonstrar e assumir, perante a cidade e os seus complexos problemas, suficiente ambição: o que se pretendia era sobretudo retomar a discussão sobre a cidade.[293] Tomando como princípio o potencial da Baixa do Porto, Manuel Correia Fernandes apresenta as intenções programáticas que deveriam ser seguidas, organizando-as numa série de critérios aos quais deveria ser dada especial atenção: requalificação do espaço público; recuperação e requalificação do edificado; revitalização económica do comércio e serviços; incentivo de desenvolvimento do sector de habitação tendo em conta a evolução nos modos de vida e de habitar e de forma a atrair população de diferentes estratos sociais e preferencialmente rejuvenescida; e a reformulação dos sistemas de mobilidade privilegiando as redes públicas de transporte.[294]

Face aos objectivos definidos, prosseguiu-se na definição e delimitação das áreas da cidade onde se iriam processar e localizar as intervenções de "requalificação". Assim, a *Área de Intervenção* do Porto 2001 é dividida em cinco

[291] LAGO, Teresa (Presidente do Conselho de Administração da Porto 2001, SA), op. cit., p. 9.

[292] De destacar a construção da Casa da Música e da Biblioteca Almeida Garret, a ampliação do Centro Português de Fotografia, a reabilitação do Museu Nacional Soares dos Reis, a cobertura dos Claustros do Mosteiro de São Bento da Vitória assim como a reabilitação da sala principal do Coliseu do Porto.

[293] Ibidem.

[294] FERNANDES, Manuel Correia, «Intenções Programáticas», in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa,* p. 33.

subáreas, que apresentamos em planta anexa. Em apenas três semanas, catorze propostas são desenvolvidas por onze equipas.

Iremos, de seguida, concentrarmo-nos nas propostas desenvolvidas para a área *Oeste B* que engloba o nosso caso de estudo, não esquecendo nunca que o objectivo maior era o de propiciar a requalificação global e integrada de toda a área central do Porto e a sua influência positiva no resto do espaço urbano.

Observando a planta anexa, notamos que o Quarteirão das Carmelitas surge numa situação central de toda a área em estudo, sofrendo dos mesmos males generalizados a toda a Baixa Portuense. Devemos destacar: em termos de mobilidade, a pressão rodoviária sobre o espaço público; no âmbito deste último, a falta de carácter de lugar de estar (condições de conforto); em relação a habitação, a incapacidade para atrair residentes, a inexistência ou obsolescência de infra-estruturas urbanas, a incapacidade de os proprietários investirem na recuperação dos espaços e a inexistência de uma estrutura de gestão do parque habitacional; em termos do próprio edificado, o envelhecimento generalizado do Património edificado e o aproveitamento impróprio da estrutura pré-existente do mesmo; e no âmbito económico, uma progressiva *terciarização* e consequentes desequilíbrios funcionais.[295]

Perante este problemas, a *Porto 2001* surge como a oportunidade ideal para se (re)pensar sobre possíveis soluções. Automaticamente, a lembrança histórica e nostálgica do projecto original para a Rua da Galeria de Paris volta a estar na ordem do dia e desde o primeiro momento em que o Porto é anunciado como *Capital Europeia da Cultura* se dizia que a rua finalmente iria ser coberta.

De seguida abordaremos de forma sintética as quatro propostas para a área em estudo:

- Equipa de Virgínio Moutinho:
Projecto de Arquitectura: Virgínio Moutinho, Rui Pinto, José Salgado;
- Equipa de Domingos Tavares:
Projecto de Arquitectura: Domingos Tavares;
- Equipa de João Carrilho da Graça:
Projecto de Arquitectura: João Carrilho da Graça, Manuel Ventura;
- Equipa de Bernardo Ferrão:
Projecto de Arquitectura: Bernardo Ferrão, Miguel Marques, Paulo Coelho, Fernando Maia;

[295] Cf. LAGE, Alberto (et al.), «Identificação dos problemas» in LAGE, Alberto (et al.), *Avaliação ex-post: Projecto da Praça da Batalha/ 31 de Janeiro*, pp. 23-25.

Equipa dos Arquitectos Virgínio Moutinho, Rui Pinto, Manuel Salgado

Partindo de uma imagem global do problema da cidade, o método proposto pela equipa coordenada pelo Arquitecto Virgínio Moutinho pressupôs a caracterização de três escalas de identidade: "*unidades de projecto, áreas de intervenção, Baixa Portuense*", e a consequente subdivisão da área em oito.[296] A proposta desta equipa centrou-se na convicção de que a "*«cultura urbana» do Porto tem na rua o principal elemento da sua identidade pois nela se consubstancia o carácter mais evidente do espaço público*".[297]

Assim, coloca-se ênfase no espaço público enquanto "*traçado e espaço interior que liga a cidade como um todo construído*" e elemento de primeira e fundamental importância para o desempenho da vida colectiva.[298] Do ponto de vista prático, as intervenções que propõem pretendiam realçar esse aspecto da forma da cidade e o estabelecimento de um sistema coerente de articulação entre o plano horizontal das ruas e os planos verticais das edificações (através do restauro e reconversão das unidades que compõem o edificado da cidade respeitando sempre a sua matriz tipológica).[299]

Nesta proposta, a *Galeria de Paris* surge, tal como a Praça Carlos Alberto, como uma situação excepcional. A solução proposta visava a sua inclusão numa sequência monumental Clérigos/Carmelitas e, com autonomia relativa, enquanto forma singular de rua pedonal comercial coberta. A cobertura da rua, integrada numa acção mais geral de requalificação do espaço público, foi equacionada neste estudo.[300] Após a elaboração de várias hipóteses, decorrente das dificuldades encontradas na concretização do objectivo inicial,[301] optou-se pela construção de uma base estrutural situada na parte posterior das platibandas existentes e estruturalmente ligada às paredes das fachadas, constituindo um sistema

[296] "*(...) pensamos que a metodologia mais adequada será a de considerar toda a Área de Intervenção como um problema homogéneo em que as questões referentes aos diversos sectores não devem ser hierarquizadas de um modo absoluto no sentido de se afirmar que a resolução desta ou daquela questão é prioritária ou absolutamente indispensável ao desenvolvimento de uma outra (...). A Área de Intervenção não existe como ilha e as propostas que para ela se adiantam têm sempre como pano de fundo o objectivo mais amplo de melhorar sistemas mais complexos envolvidos em todo o centro da cidade*", MOUTINHO, Virgínio, «Equipa de Virginio Moutinho» in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*, p. 100.

[297] Idem, p. 101.

[298] Ibidem, pp. 101-102.

[299] MOUTINHO, Virgínio, op.cit., p. 102.

[300] De destacar o estabelecimento, em estudo prévio, da impossibilidade de concretização da cobertura, não poderia invalidar a atenção e o cuidado postos na solução geral do problema, Idem, p. 2.

[301] As dificuldades apresentadas foram sobretudo de ordem técnica e devido a uma irregularidade com o construído como: cérceas inconstantes; a existência de pisos superiores recuados sem qualquer regularidade, unidade de volumetrias ou planos de construção; e o irregular dimensionamento da frente do edificado e seus sistemas, Ibidem, p. 6.

Equipa do Arq.º Virgínio Moutinho

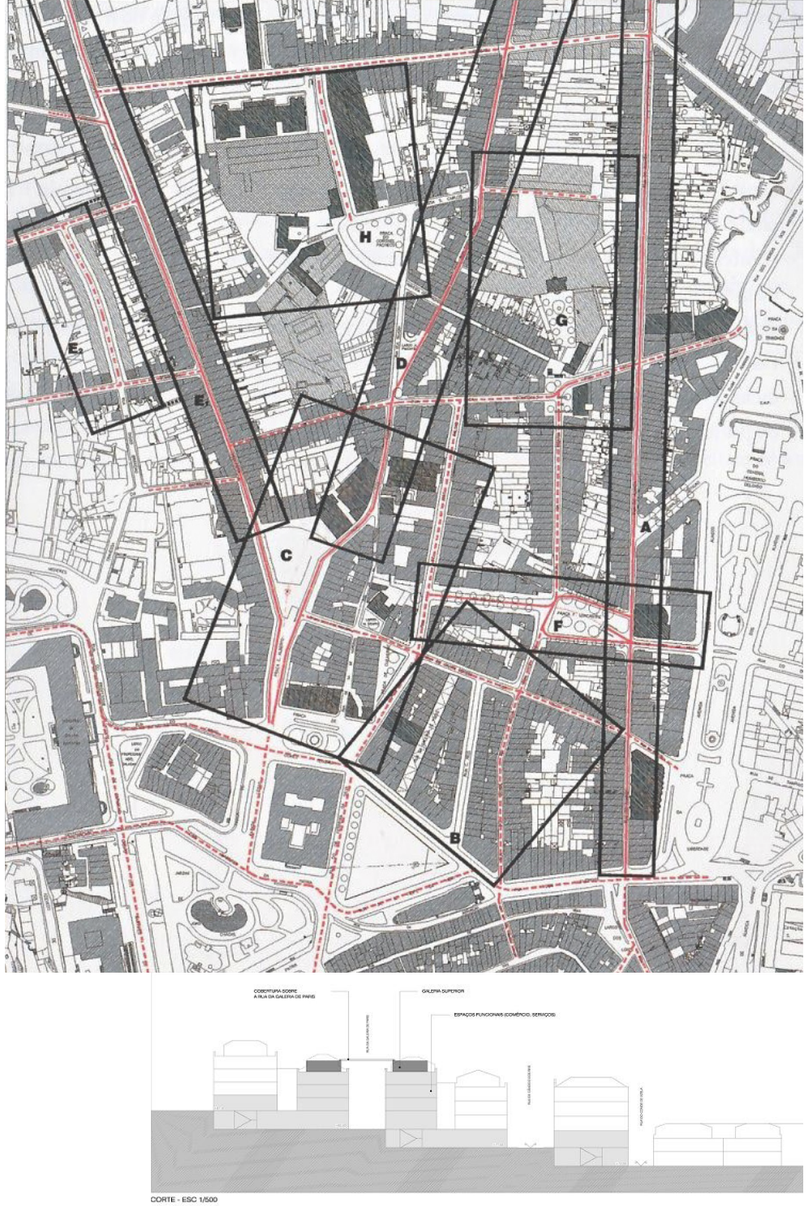


fig. 130: Área de intervenção- unidades de projecto

fig. 131: Proposta para a Rua da Galeria de Paris

resistente, complementado por elementos de reforço, pontuais, nas meações. O plano da cobertura foi desenhado de forma a compatibilizar as diferentes alturas dos edifícios, assegurando que os seus elementos horizontais e verticais não constituíam uma barreira física e visual aos pisos recuados.

Para além disto, a partir da existência nas edificações e nas unidades comerciais que nelas se integram, de um sistema de dupla fachada, explorou-se a possibilidade de se estabelecer uma dupla relação urbana, permitindo o estabelecimento de uma rede de ligações transversais - pequenas passagens cobertas - pondo em evidência uma unidade mais ampla, constituída por três quarteirões interligados.[302] Do ponto de vista funcional, procurou-se uma solução que estimulasse a introdução de novos programas comerciais e a reconversão dos existentes, como factores relevantes na requalificação desta área e da sua plena integração na Rua das Carmelitas.[303]

Equipa do Arquitecto Domingos Tavares

A proposta desenvolvida pela equipa do Arquitecto Domingos Tavares focou-se também na resolução dos problemas ligados ao funcionamento dos espaços públicos, "*típicos do modo como a sociedade contemporânea foi organizando a vida das cidades ao longo deste século sob o primado do uso individual do automóvel*."[304] Assim, concentrando-se na sua requalificação, levantaram-se questões como: a uniformização dos pavimentos em toda a *Área de Intervenção*; a distinção clara entre as várias tipologias de espaços (ruas, praças, etc.) conforme funções e intensidade de usos; a reorganização da rede viária de forma privilegiada para o peão e transportes públicos; e a consequentemente construção de parques de estacionamento subterrâneos em sítios-chave de acessibilidade.[305] De uma forma geral, a ideia dominante era tratar toda a área em estudo como espaço de peões com predomínio da função comercial enquanto comércio de especialidade, dinamizador do interesse do uso público.[306]

Relativamente à *Galeria de Paris*, Domingos Tavares invoca a memória da rua, assente no sentimento colectivo de que estaria pensada para uma cobertura

[302] Neste novo sistema, o *Palácio do Conde de Vizela* constituía um elemento essencial da composição de comércio e de serviços, no qual se enquadrava a *Galeria de Paris*: VIRGÍNIO MOUTINHO ARQUITECTO, LDA, *Estudo Prévio para a cobertura da Galeria de Paris*, Porto, 1999: p. 1.
[303] Idem, p. 1.
[304] TAVARES, Domingos, «Equipa de Domingos Tavares», in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*, p. 122.
[305] Idem, p. 123
[306] Ibidem, p. 123.

Equipa do Arq.° Domingos Tavares

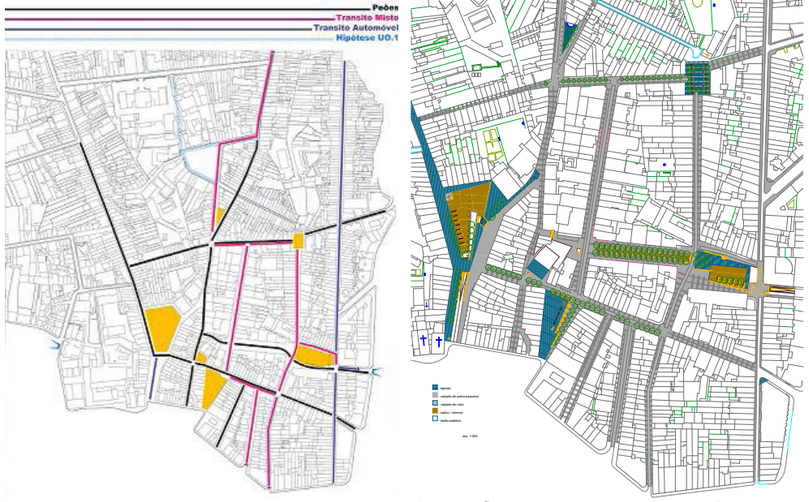
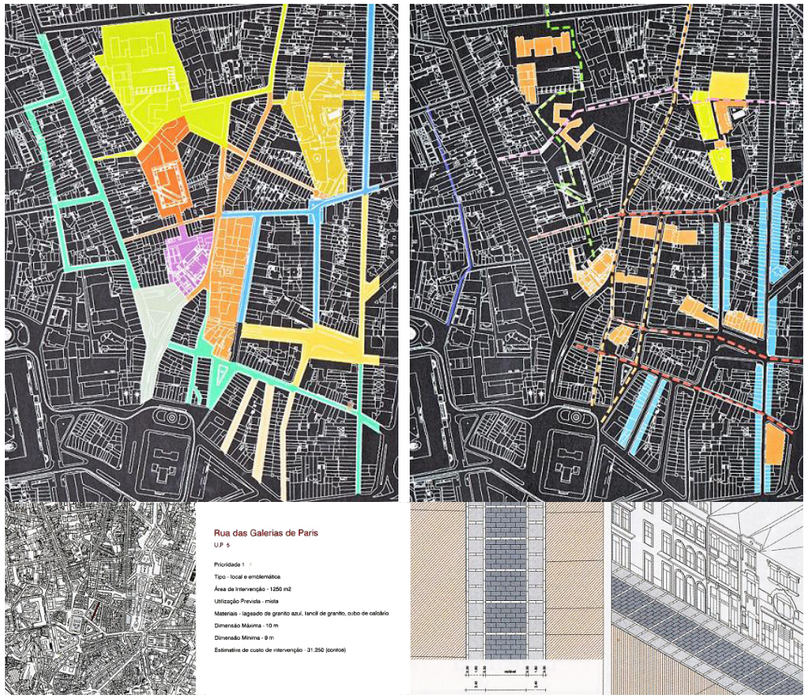


fig. 132: Esquema de trânsito
fig. 133: Planta geral de intervenção-pavimentos



fig. 134: Planta geral de intervenção-pavimentos: Galeria de Paris

Equipa do Arq.° João Carrilho da Graça



figs. 135, 136: Planta geral de intervenção

fig. 137: Proposta para a Rua da Galeria de Paris

em vidro, como uma verdadeira galeria comercial do século passado em Paris.[307] Perante isto, o arquitecto concorda que este seria o momento oportuno para cumprir o "*sonho das gentes da cidade*" caso a rua estivesse preparada para tal, facto com o qual não concorda. As razões que apresenta são concordantes com aquelas com que Virgínio Moutinho justificara as dificuldades desse projecto: a descontinuidade na linha de cornijas e a falta de coerência arquitectónica entre cada edifício, desfavoráveis para a introdução de uma lógica unitária de rua-salão.[308]

Apesar disto, Domingos Tavares admite a possibilidade do estabelecimento de uma cobertura a meia altura apenas na parte central da rua, agora de uso exclusivamente pedonal, de forma a deixar livre uma faixa de dois metros ao longo do correr das fachadas, garantindo a ventilação integral dos edifícios. O Arquitecto finaliza este estudo acrescentando a importância do estabelecimento de comércio de excelência na rua. Só assim, ela pode ganhar o "*esplendor comercial sonhado pelas gentes do Porto*".[309]

A proposta da equipa liderada pelo Arquitecto João Carrilho da Graça organizou-se a partir de três tipos de operações: a requalificação do espaço público através de intervenções directas e do estímulo e regulamentação da transformação do construído privado; o estabelecimento de percursos públicos e semipúblicos no interior dos quarteirões, explorando novas possibilidades de estruturação da cidade e, sobretudo criando novos espaços verdes; e a intervenção estratégica em espaços ou edifícios existentes tendo como objectivo dotar a cidade de novos equipamentos colectivos ou residenciais com particulares características de indução de intensidade urbana.[310] A partir daqui foram definidas catorze unidades projectuais de trabalho que integravam toda a área em estudo.

Equipa dos Arquitectos João Carrilho da Graça, Manuel Ventura

No caso do Quarteirão das Carmelitas, a sua importância é assinalada por: "albergar" importantes exemplares da arquitectura Arte Nova; residir nas nossas memórias como símbolo a inaplicabilidade dos modelos urbanos parisienses do início do século; pela proximidade com o conjunto Clérigos/Praça

307 TAVARES, Domingos, op.cit., p. 122.
308 "*Fachadas estreitas e individualizadas na tradição plena das casas do Porto devem ser lidas integralmente de baixo para cima até às cornijas e mirantes. Também assim as janelas deixavam de cumprir integralmente a sua função de arejamento pleno das habitações, se é que as queremos ainda, o que não aconselha de modo nenhum o seu fechamento integral*", Idem, p. 131.
309 Ibidem, p. 132
310 CARRILHO DA GRAÇA, João, «Equipa de João Carrilho da Graça», in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*, p. 144.

Equipa do Arq.° Bernardo Ferrão

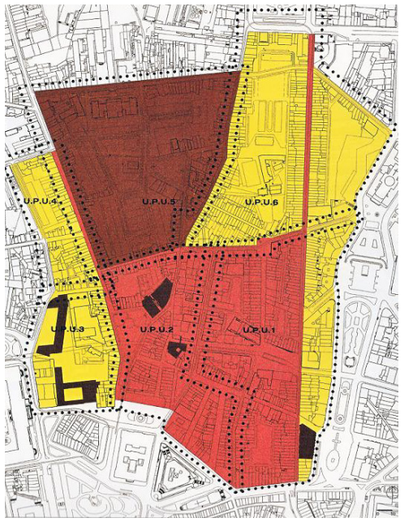




fig. 138: Área de intervenção
fig. 139: Proposta de intervenção

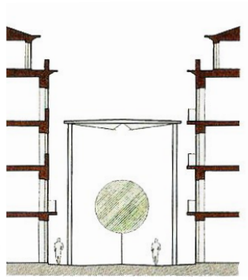


fig. 140: Proposta para a Rua da Galeria de Paris



de Lisboa; e pela legibilidade a partir do trajecto essencial Rua dos Clérigos/Rua das Carmelitas.[311]

Do ponto de vista prático, esta é a única das propostas que não prevê a cobertura da Galeria de Paris: a intervenção proposta é mínima, mantendo o carácter misto de circulação automóvel e pedonal. O projecto concentra-se essencialmente na "*reconversão funcional do espaço pela requalificação dos materiais de construção da rua*", através de um desenho cuidado da pavimentação.[312]

Equipa dos Arquitectos Bernardo Ferrão, Miguel Marques, Paulo Coelho, Fernando Maia

A equipa do Arquitecto Bernardo Ferrão aponta como problemas principais desta *Área de intervenção* os relacionados com a mobilidade da zona, com os seus espaços públicos e equipamentos, com o parque edificado que engloba e, dentro deste, com os aspectos relacionados com o comércio, serviços e habitação. Assim, as soluções que propõe visam contrariar estes problemas: por um lado procuram restringir o tráfego mecânico em toda a área em questão, privilegiando sempre o peão e consequentemente procurando requalificar funcional e esteticamente a generalidade do espaço público.[313] Por outro, salienta a importância da recuperação do edificado, tanto ao nível do parque imobiliário "geral" como no que diz respeito aos equipamentos públicos aos quais deve ser dada especial importância.[314] Esta preocupação com a requalificação e recaracterização do espaço público dá especial atenção ao desenho e materiais dos pavimentos, assim como à sua arborização.

No caso concreto da *Galeria de Paris*, é prevista a sua pedonalização, e proposta uma cobertura com estrutura de ferro e vidro, à altura do terceiro pavimento das edificações adjacentes e recuada em relação ao plano das fachadas.[315]

[311] CARRILHO DA GRAÇA, João, op. cit., p. 152.
[312] Idem.
[313] FERRÃO, Bernardo, «Equipa de Bernardo Ferrão», in Porto 2001: regresso à Baixa, p. 180.
[314] Idem.
[315] Ibidem.

Rua da Galeria de Paris





fig 141: Maio 2000
fig. 142: Setembro 2001





fig. 143: Novembro 1999
fig. 144: Setembro 2001

Rua Cândido dos Reis





fig. 145: Maio 2000
fig. 146: Setembro 2001

3.2. Da *Porto 2001* até hoje

Analisando as quatro propostas notamos que, de uma forma ou de outra, todas se aperceberam do carácter "especial" desta quarteirão. Não obstante o facto da maioria das soluções preverem uma cobertura, o Quarteirão das Carmelitas surge sobretudo como uma oportunidade de fazer algo diferente, de nos focarmos na revitalização do seu espaço público e dos seus usos, neste caso dando especial atenção à revitalização do comércio.

Perante as propostas, a opinião do júri é unânime. Salientando a qualidade de cada um dos projectos apresentados, a Comissão de Avaliação seleccionou a proposta da equipa do Arquitecto Virgínio Moutinho, afirmando ser a mais estruturada e a que mais ampla e profundamente aborda os problemas da cidade e em particular os dessa zona.[316] É destacada a forma como a cidade é abordada como uma realidade complexa da qual é impossível isolar áreas ou sectores. Mais ainda, salienta o sentido prático e "*viável*" das "*soluções inovadoras e capazes de introduzir alterações profundas no funcionamento, na vivência e na 'leitura' da cidade*", e que aproveitam as condições e potencialidades do existente - entretanto perdidas, esquecidas ou desaproveitadas.[317]

Constatamos agora que as elevadas expectativas se traduziram em reduzida tradução prática. Apesar de se saber desde o início que neste tipo de concursos "*se propõe mil e depois se faz dez*", apercebemo-nos que ao longo de todo o processo de "*global*" o programa de intervenção passou a ser de "*baixo risco*",[318] e que as acções incidiram unicamente no espaço público segundo intervenções de superfície.

Efectivamente, e no caso concreto da Rua da Galeria de Paris, só foram realizados os arranjos do espaço público exterior, relativamente aos pavimentos e arranjos da via, iluminação e infra-estruturas técnicas. O projecto para a cobertura foi abandonado por dificuldades técnicas e económicas. Virgínio Moutinho, o responsável pelo projecto, diz-nos que, face às tecnologias actuais, volta e meia

[316] COMISSÃO DE AVALIAÇÃO, «Relatório da Comissão de Avaliação» in PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*, p. 354.
[317] Idem, p. 354.
[318] ALVES COSTA, Alexandre, FERNANDEZ, Sérgio, «O Porto de 2001», *Arquitectura e Vida*, n°1, Fevereiro, 2000, p. 18.




fig. 147: Maio 2000
fig. 148: Setembro 2001
Rua Conde de Vizela




fig. 149: Novembro 1999
fig. 150: Setembro 2001
Rua de Santa Teresa




fig. 151: Maio 2000
fig. 152: Novembro 2001

pensa se o abandono desta ideia não terá sido uma "*oportunidade perdida*".[319] A possibilidade de integração de ligações transversais que unissem as várias ruas também não foi concretizada. Estes projectos exigiam um consenso, empenho e, sobretudo disponibilidade financeira por parte de todos os proprietários, que não existiu e que terá dificultado a sua concretização.

Do ponto de vista da *Porto 2001*, dez anos passados o ex-presidente Nuno Cardoso confessa o seu arrependimento por ter sido demasiado ambicioso afirmando que, se fosse hoje, teria feito menos obra porque a cidade "*sofreu de mais*",[320] reforçando a responsabilidade de mudanças políticas no resultado que sucedeu.[321] Como afirma João Queirós, do ponto de vista global, "*o arrastar das obras, o elefante branco em que a Casa da Música ameaçava transformar-se, imagem de uma gestão permissiva do ponto de vista financeiro, a escassez dos resultados concretos e imediatos em termos de reabilitação urbana, a aparente ausência de formas de assegurar a sustentabilidade os projectos lançados em 2001 e o próprio contexto político local, entre outros aspectos, terão contribuído para que a Capital Europeia da Cultura fosse por muitos considerada uma oportunidade perdida de revitalização, a todos os níveis, da cidade.*"[322] Durante o ano de 2001, a cidade estava transformada num "*estaleiro*" e se este facto não condicionou em muito a programação cultural, visto ter sido realizada maioritariamente em palcos "*sobretudo fechados, formais e informais*",[323] perdeu-se a oportunidade de levar a festa às ruas e praças da cidade, de contagiar todo a Baixa com a energia que emanava.

No entanto, ao longo dos últimos anos foram-se instalando espontaneamente na cidade alguns movimentos culturais e artísticos, nascidos do

[319] Entrevista a Virgínio Moutinho, Dezembro 2010, Ver Anexo IV: Entrevista ao Arq° Virgínio Moutinho

[320] "*Emocionei-me porque mexe comigo o projecto da cidade. Sinto sinceras desculpas pela dimensão do projecto. Hoje faria menos obra e com mais qualidade, que ficasse mais marcante. O projecto foi muito extenso e ambicioso. Exagerámos na dose. Hoje teria feito menos, com obras mais coordenadas*", LUSA, «Nuno Cardoso: Arrependo-me de ter sido tão ambicioso. Sofremos demais, as obras foram exageradas», *Público*, 12 de Janeiro de 2011.

[321] Com efeito, um dos principais problemas de todo o processo foi a mudança imprevista dos seus actores fundamentais. Devemos salientar: a saída de Fernando Gomes da Presidência da C.M.P. e sua substituição por Nuno Cardoso que por sua vez sai da *Porto 2001*; a substituição de Nuno Cardoso por Paulo Sarmento e Cunha que assume a direcção do Departamento da Requalificação Urbana da *Porto 2001*, SA.; os conflitos entre o responsável da *Sociedade Porto 2001* e o Ministro da Cultura Manuel Maria Carrilho que dificultam o desenvolvimento dos trabalhos e que vão culminar na demissão de Artur Santos Silva; e a posterior a eleição de Teresa Lago como nova responsável da *Porto 2001*: LAGE, Alberto (et al.), «Identificação da identidade promotora» in LAGE, Alberto (et al.), *Avaliação ex-post: Projecto da Praça da Batalha/ 31 de Janeiro*, pp. 60-62.

[322] QUEIRÓS, João, op.cit., 96.

[323] PORTO 2001, RPC, p. 12.





figs. 153, 154





figs. 155, 156





figs. 157, 158

impulso de grupos privados. Se olharmos com atenção, apercebemo-nos que essas novas dinâmicas estão a acontecer exactamente nos palcos das transformações deixadas pela *Porto 2001*. As novas condições espaciais e as infra-estruturas criadas vieram dotar os espaços de dimensão, visibilidade e dignidade.

Aos poucos, notam-se sinais de vitalidade em alguns pontos especiais da cidade onde se começa a gerar uma dinâmica urbana contemporânea e cosmopolita. Novos tipos de comércio começam a ocupar os lotes devolutos, os antigos cafés estendem esplanadas e alargam os seus horários, uma série de iniciativas culturais e artísticas vai pontuando o nosso dia-a-dia.[324]

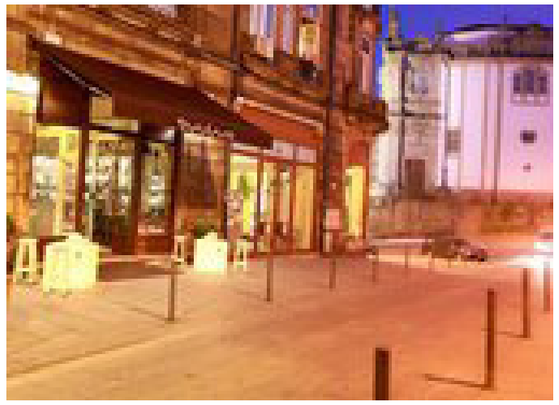
Um dos sítios onde isso mais se notou foi, efectivamente, no Quarteirão das Carmelitas. Se no âmbito da *Porto 2001*, a intervenção foi somente superficial, é claro agora que, tal como diz Virgínio Moutinho, o estudo decorrente desse acontecimento "*identificou potencialidades e criou condições para que lá fosse criado algo de novo*".[325] Com efeito, debruçando-nos sobre a área, deparamo-nos com uma explosão de estabelecimentos comerciais e de actividades periódicas (feiras de artesanato, etc.) que voltaram a pôr esta zona no centro do quotidiano portuense.

Em 2001, na Rua da Galeria de Paris, grande parte dos armazéns que a caracterizavam ainda existiam.[326] No entanto, estes rapidamente começam a encerrar e desde 2007 que vêm a ser substituídos por bares e cafés que aos poucos vão mudando o carácter da rua. À *Casa do Livro*, aberta em 2007, somam-se agora os estabelecimentos *Galeria de Paris*, *Café au Lait*, *La Bohème* e o *More Club*.[327] Na Rua Cândido dos Reis, este fenómeno foi idêntico: a loja *A Vida Portuguesa* anuncia uma nova visão do comércio tradicional enquanto os estabelecimentos mais antigos são substituídos por bares e novas lojas que trazem uma imagem contemporânea a esta rua.

Também na Rua Conde de Vizela apenas um estabelecimento resistiu. Os restantes espaços do lado Poente da rua são as traseiras dos bares e as garagens do *Sindicato de Bancários do Norte* enquanto do lado contrário, começam a

[324] De salientar, eventos culturais de Miguel Bombarda e feiras de artesanato e arte nas Ruas Cândido dos Reis, Galeria de paris, Almada, e na Praça Carlos Alberto, entre outras.
[325] Entrevista a Virgínio Moutinho, Dezembro 2010, C.f. ver entrevista completa no Anexo IV: Entrevista ao Arquitecto Virgínio Moutinho
[326] De destacar o *Euro-Meia*, os *Armazéns Cunha*, o *Gomes* e *Pestana* e ainda os espaços ligados ao *Hospital Privado dos Clérigos* (farmácia, tesouraria e arquivos), a *Galeria Nasoni* e a livraria *Casa do Livro*, todos entretanto encerrados.
[327] Notar que os próprios nomes dos estabelecimentos, invocam o carácter parisiense da Galeria de Paris.





figs. 159, 160





figs. 161, 162

surgir sinais de mudança com a abertura de alguns espaços ligados à restauração e diversão nocturna.

Como reconhece Teresa Lago, ex-presidente da *Sociedade Porto 2001*, apesar de terem sido as obras mais criticadas na altura, foi nas praças e artérias intervencionadas em torno dos Clérigos, que começou a germinar um Porto "*completamente diferente, animado e vivo*",[328] movido por iniciativas privadas. Em três anos dá-se um "boom" de bares que reabilitou a Baixa, impondo um novo modelo de consumo, revelando um ponto turístico e criando postos de trabalho.[329]

Assim, as transformações da *Porto 2001* parecem ter criado condições para o surgimento de um movimento de mudança assente em fenómenos e apropriações culturais e comerciais. No entanto, apesar do claro crescimento de intensidade de frequência, o problema mais grave da falta de habitantes continua a estar presente. O facto das intervenções se terem concentrado mais sobre o espaço público do que sobre o edificado em si (processo também dificultado pelo facto de se ter que lidar com entidades privadas nem sempre empenhadas ou com condições para essa causa), parece ter deixado mais uma vez adiado o problema do reabitar a Baixa.

Para contrariar isto, o município (re)assumiu, depois da ruptura com planos anteriores de reabilitação urbana, o *Regresso à Baixa*.[330] As prioridades do município passam a balizar-se no triângulo - habitação social - segurança urbana - reabilitação da Baixa.[331] Do ponto de vista da reabilitação, esta passa a estar ligada à oportunidade de saída da "*crise económica e social*" em que a Europa de encontra mergulhada, através da diferenciação e valorização para fomentar a sua competitividade.[332] Em 2003 extingue-se o CRUARB e em 2004 é criada a *Porto Vivo- SRU*, a partir da qual ganha forma a *terceira geração* de políticas

[328] "*É inevitável estabelecer uma relação directa entre as obras feitas e a vida que ali se instalou. (...) Se o espaço público é convidativo, isso mobiliza as pessoas. Fico entusiasmada de cada vez que lá passo e vejo aquela quantidade enorme de gente nas Ruas. Durante algum tempo não se tratou sequer de fazer a manutenção dos espaços recuperados, parecia que havia a intenção de deixar as coisas cair, mas, depois de uma fase de desalento, as pessoas arregaçaram as mangas e as coisas começaram a acontecer por iniciativa privada*", MARMELO, Jorge, «Porto 2001 mexeu mas pouco», *Público*, 09 de Janeiro de 2011.

[329] GASPAR, José Miguel, «Bares da Baixa entre o "boom" e o "botelhão"», *Jornal de Notícias*, 26 de Dezembro de 2010.

[330] O triunfo da coligação PSD/CDP-PP liderada por Rui Rio nas eleições autárquicas de finais de 2001 marca o início de um novo ciclo de planeamento e gestão urbana da cidade, com reforço significativo do discurso em torno de "reabilitação da Baixa do Porto", QUEIRÓS, João, op.cit., p. 96.

[331] Idem, p. 98.

[332] Ibidem, p. 99.

de reabilitação urbana do centro do Porto. De uma forma geral, este organismo procurava incentivar e agilizar as operações de reconversão urbanística e social dos centros urbanos, através do fornecimento da base legal e logística capaz de favorecer o investimento privado. O *Masterplan* da *Porto Vivo* é claro nas suas intenções práticas: visando o reforço da atractividade da Baixa relativamente a investimentos nacionais e internacionais,[333] procura intervir o mínimo possível, pretende\ sobretudo ajudar os privados a darem o "primeiro passo", de forma a incentivar o reabitar da cidade, "*trazendo para aqui novas famílias, população mais jovem, novos negócios e empresas de valor acrescentado, mantendo as actividades instaladas, recuperando-as e modernizando-as sempre que possível.*"[334]

Em termos práticos, definiu-se uma *Zona de Intervenção Prioritária* e a partir daí elaborou-se uma lista dos principais vectores de desenvolvimento que deveriam fundamentar as intervenções que se seguiram em vários quarteirões da cidade: reabitação da Baixa; desenvolvimento e promoção do negócio; revitalização do comércio; dinamização do turismo, cultura e lazer; qualificação do domínio público; e acções estratégicas.[335]

No que diz respeito à área em estudo neste trabalho o problema da habitação não se põe se forma tão absoluta. As intenções focam-se sobretudo no estímulo da sua ocupação enquanto centro comercial e de serviços (tal como previa o plano original).[336] A *Galeria de Paris*, apontada como um núcleo

[333] "*(...) o Porto deve posicionar-se desde já como um caso europeu de revitalização urbana, social e económica. A 'europeização' do processo da Baixa do Porto será sem dúvida uma mais-valia para a cidade e para o país. Ao atrair as atenções da União Europeia sobre a sua cidade e os seus problemas, o Porto estará a obrigar-se a agir dentro dos critérios de elegibilidade pelos quais a União Europeia guia as suas políticas urbanas e políticas de cidade, ou seja, coesão social, empregabilidade, sustentabilidade ambiental e económica, preservação do património e respeito pela memória e pela história da cidade. Por outro lado, ao agir segundo critérios elegíveis, terá seguramente maiores possibilidades de se tornar numa cidade mais competitiva, moderna, claramente influente ao nível regional, ampliando as possibilidades de incremento da riqueza, de melhorar e requalificar os recursos humanos e de alcançar gradualmente uma efectiva coesão social*", PORTO VIVO- SRU, *Masterplan - síntese executiva*, Porto, 2005, p. 9.

[334] Idem, p. 5.

[335] Ibidem, p. 8.

[336] A pensar no futuro comercial da zona central da Baixa, a *Porto Vivo* encomendou um estudo à *CB Richard Ellis*, no sentido definir o planeamento comercial da zona e encontrar empresas para se instalarem nos espaços. Este projecto parte da intenção de dar novamente um maior impacto comercial ao centro e cumprir os desígnios do *Masterplan* que propunha que a Galeria de Paris, Clérigos e Aliados acolhessem grandes marcas à semelhança da Via de Corso em Roma. No que diz respeito aos Aliados, propõe-se a passagem nas instituições bancárias para os pisos superiores dos prédios que actualmente ocupam, de forma a deixarem livres os rés-do-chão para os estabelecimentos comerciais: LUZ, Carla Sofia, «Saída dos bancos para dar lugar a comércio de luxo», *Jornal de Notícias*, 27 de Maio de 2007.

vital na requalificação do comércio que só "*será sustentável se alicerçado na sua identidade e especificidades próprias, na sua história, património e oferta cultural, bem como nas suas forças enquanto cidade europeia e cosmopolita*",[337] é abordada através da sua integração no segmento de "luxo" que deveria sustentar também os estabelecimentos dos Aliados e Clérigos.[338]

Este quarteirão passa a ser visto como um ponto especial na malha urbana consolidada - uma oportunidade para fazer algo novo e diferente e uma arma contra o poderio dos centros comerciais que se espraiam pelo território e tomam conta do nosso quotidiano. Ele atrai atenções tanto pela sua situação central e pela sua história, como pelos próprios exemplares arquitectónicos que alberga. Neste âmbito arquitectónico, devemos debruçar-nos sobre o *Plano Director Municipal* em vigor segundo o qual se estabelece como objectivo primeiro a "*valorização da identidade urbana do Porto através da conservação dinâmica dos tecidos existentes e do desenho de novos tecidos coerentes e qualificados, do controlo das densidades e volumetrias urbanas e ainda da salvaguarda e promoção do património edificado e da imagem da cidade*".[339] Este PDM enumera uma série de imóveis de interesse patrimonial, integrados em ZEP/ZAP[340] que pelo seu interesse histórico, arquitectónico ou ambiental, devem ser alvo de medidas de protecção e valorização.

Olhando para a *Carta dos Imóveis Classificados e em Vias de Classificação*, vemos toda a zona das Carmelitas integrada numa zona de protecção que se estende pela maior parte da área consolidada central. No caso particular do edificado, um inventário de 2002 classificou cerca de metade dos edifícios como imóveis de interesse patrimonial arquitectónico e artístico.[341]

Se as iniciativas vistas até agora visam de uma forma especial a componente física da cidade, outras têm sido tomadas no sentido de estimular a vivência "imaterial" destes espaços. Neste âmbito devemos destacar o *Programa Porto 2.0*, lançado este ano pela Câmara e promovido pela empresa municipal Porto Lazer que, com um orçamento de "*quase dois milhões de euros*", animará a Baixa

[337] PORTO VIVO- SRU, *Masterplan - síntese executiva*, Porto, 2005, p. 13.

[338] Idem, p. 13.

[339] C.M.P., *Plano Director Municipal do Porto*, Setembro 2005, p. 1.

[340] As ZEP correspondem aos perímetros legalmente definidos para imóveis classificados e que, para efeitos do PDM, compreendem ainda o perímetro de protecção da área classificada do centro histórico do Porto; as ZAP, por sua vez correspondem aos perímetros das zonas de protecção de 50 metros de imóveis classificados ou em vias de classificação para os quais não esteja estabelecida a ZEP, Idem, pp. 25;26.

[341] C.M.P., *Anexo I do Plano Director Municipal do Porto*¸ Setembro 2005.

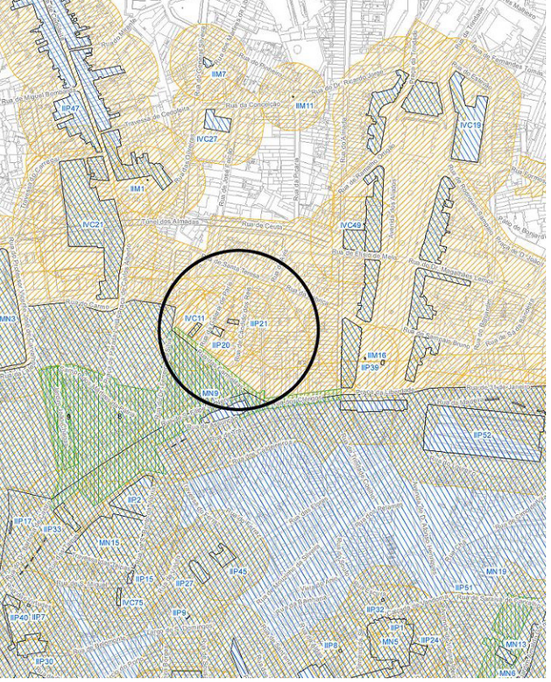


fig. 163: Extracto da Carta dos imóveis classificados e em vias de classficação

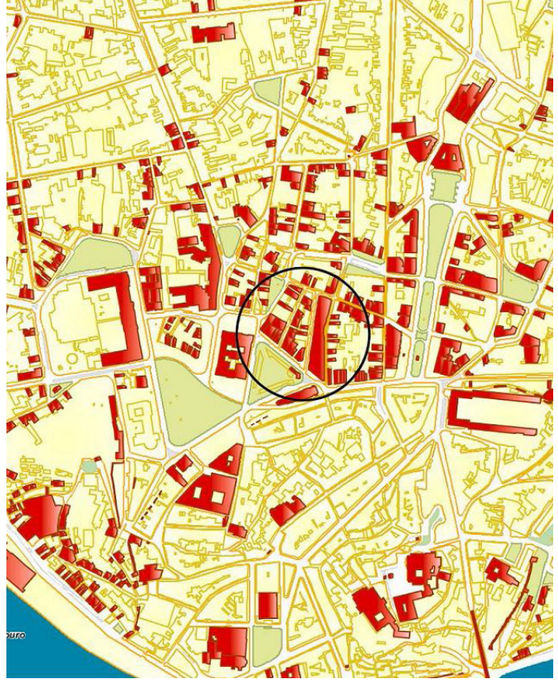


fig. 164: Extracto da Carta do valores arquitectónicos

do Porto de meados de 2011 até 2012. A iniciativa tem como objectivo mobilizar pessoas e empresas para dinamizar o centro histórico, unindo as comunidades da Baixa da cidade na organização de eventos que tornem aquela zona num centro "*nevrálgico de criação, de cultura, e de renovação de energia*".[342]

Assim, a par dos acontecimentos espontâneos e iniciativas privadas que vão acontecendo no Quarteirão das Carmelitas e na sua envolvente, notamos uma mudança da mentalidade camarária no sentido de inverter o crescimento da cidade em torno da consolidação, protecção e renovação da cidade existente. São lançadas medidas que procuram facilitar ou pelo menos promover a requalificação deste espaço urbano central. Alertadas as consciências públicas e privadas para esta causa, deparamo-nos com uma nova energia que pulsa nas ruas outrora abandonadas.

[342] "*O projecto tem como ponto de partida o património físico da cidade, já classificado pela UNESCO, mas também o 'caldo imaterial' portuense, com as suas tradições, saberes e práticas. (...) o programa não funcionará numa lógica de candidaturas, haverá uma equipa destacada para encontrar projectos. (...) Será um trabalho de boca a boca, nas Ruas, para conhecer a realidade do centro histórico. Interessa ir às pessoas, às associações, e chamá-las para trabalhar connosco.*": FELIZ, Vladimiro (Vereador do Turismo, Inovação e Lazer da C.M.P.), citado por PORTUGAL, Café, «Porto 2.0- Um programa para revitalizar a Baixa portuense», 6 de Fevereiro de 2011.

3.3. Dinâmicas Urbanas

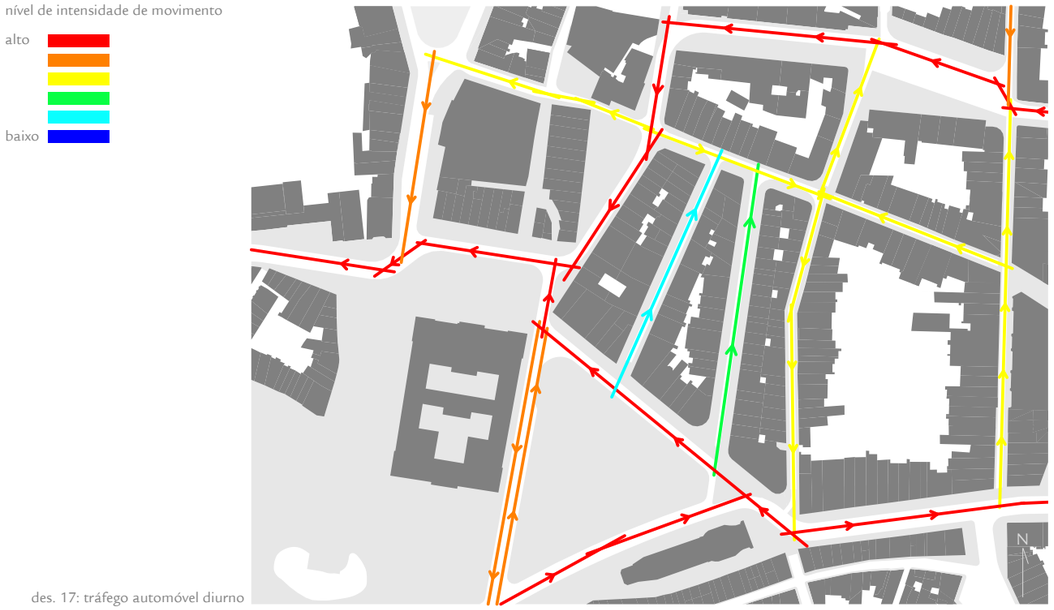
" *(...) vale a pena recordar o que ele (Álvaro Siza) sempre destacou da sua atitude face ao projecto: a necessidade de observar e analisar o lugar, não para reproduzir os seus valores formais mais aparentes, mas para compreender e poder explicar a nova presença do construído.*" [343]

Ao longo deste trabalho estudámos a história do Quarteirão das Carmelitas, tanto ao nível do projecto original e todas as expectativas que o rondavam, como a nível actual, com as mais recentes propostas e intervenções para aquele sítio e para a Baixa do Porto em geral, no sentido da sua revitalização. Todas estas iniciativas, públicas e privadas, controladas ou espontâneas, têm resultados evidentes ao nível da vivência e utilização deste quarteirão e da sua área envolvente. Esses resultados são visíveis através do estudo da forma como as pessoas utilizam o espaço público, e só através dele é que poderemos lançar um diagnóstico completo dos problemas da área para, por fim, propormos uma solução.

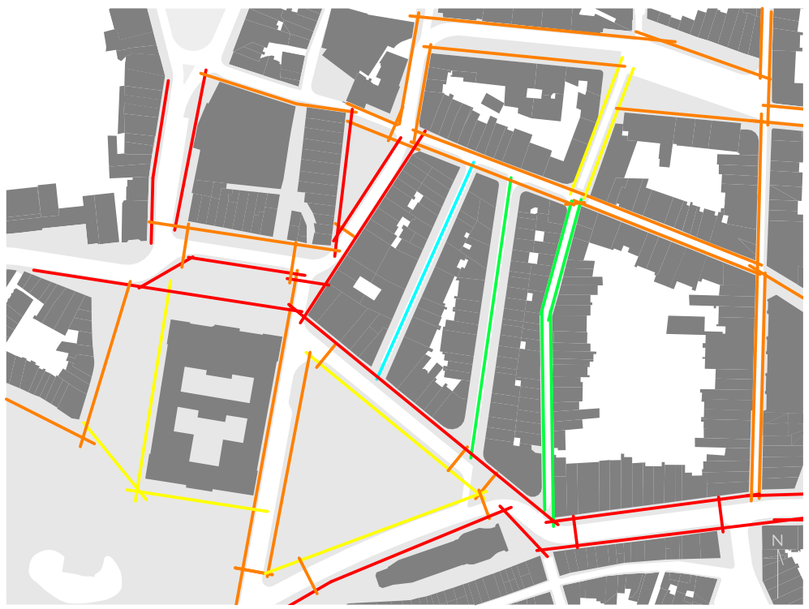
Efectivamente, os estudos de funcionamento do espaço público revelam as características principais da sua *performance* e consequentemente os seus problemas e a forma como se alastram ao modo como o próprio edificado é utilizado - e é a esses que nos vamos agora dedicar. A metodologia adoptada será baseada no processo desenvolvido pela *Space Syntax*,[344] uma consultora que, com tecnologia avançada, estuda o modo de utilização dos espaços urbanos procurando auxiliar e recomendar soluções para projectos de planeamento urbano e desenho arquitectónico. De seguida apresentaremos a análise feita a partir da observação em campo, segundo um processo de análise dividida numa série de

[343] SIZA, Álvaro, op.cit., p. 37.

[344] A *Space Syntax* é uma tecnologia espacial avançada assim como uma ferramenta importante na arquitectura e planeamento territorial. Foi originalmente desenvolvido pelo Professor Bill Hillier e os seus colegas, no final da década de 70 e inícios da década de 80, na *University College London* (UCL), uma das mais importantes Universidades de Investigação Europeias. Através dos seus métodos de análise inovadores, estuda o modo como os espaços urbanos são utilizados, de forma a fornecerem recomendações sobre o desenvolvimento e planeamento urbano aos sectores público e privado, identificando a infra-estrutura física e espacial necessária para obter regeneração social, económica e ambiental em aglomerados urbanos, C.f. **http://www.spacesyntax.com/en/about-us.html**



des. 17: tráfego automóvel diurno



des. 18: tráfego pedonal diurno

parâmetros que descrevem as características espaciais e físicas dos espaços:[345]

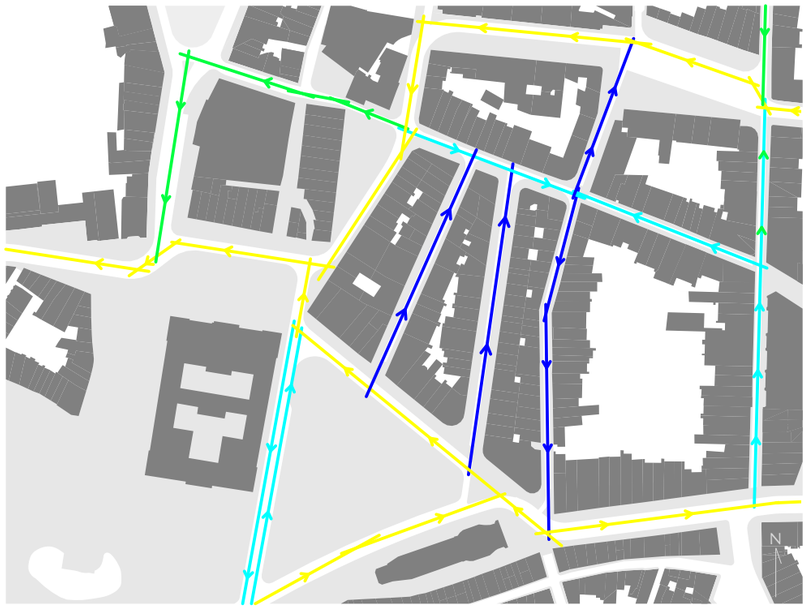
- acessibilidade espacial;
- usos;
- movimento e utilização do espaço;
- dimensão do "bloco urbano";
- carácter das fachadas;
- infra-estruturas da rede de transportes;[346]

Analisando as plantas síntese dos fluxos das ruas da envolvente é clara a presença de uma hierarquia de utilização.[347] A Rua das Carmelitas e a Praça Guilherme Gomes Fernandes fervilham de actividade durante todo o dia e é notório um elevado movimento tanto automóvel como pedonal. Mais a norte, a Rua de Santa Teresa goza também de uma forte actividade, no entanto, mais pedonal do que automóvel.

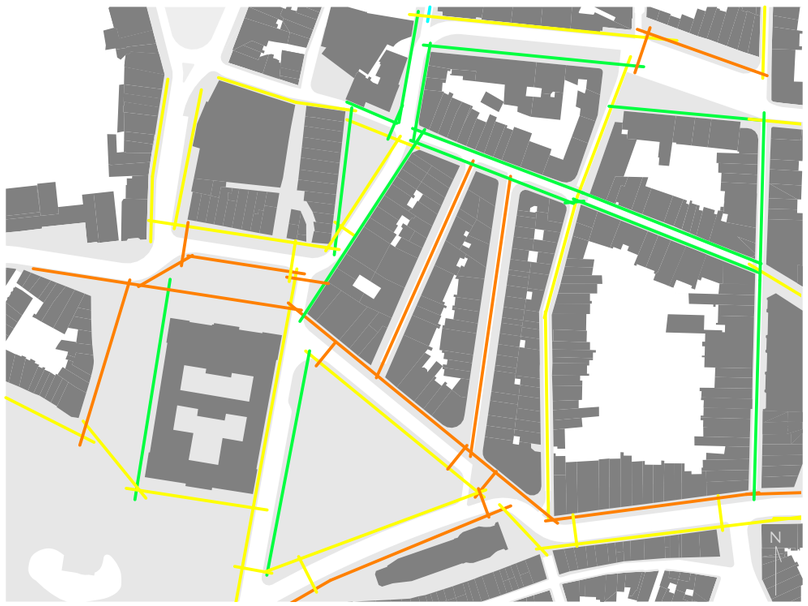
Pelo contrário, e apesar de rodeadas por esta frenética actividade e vida urbanas podemos observar que durante o dia, as ruas da Galeria de Paris, Cândido dos Reis e Conde de Vizela são pouco frequentadas. No que diz respeito à Rua da Galeria de Paris, deparamo-nos com um número reduzido de pessoas que a frequentam: se durante a manhã e hora de refeições a ocupação cresce nos cafés que estão abertos, no resto do dia as poucas pessoas que a atravessam fá-lo apressadamente sem parar. Ao nível do trânsito automóvel esta baixa vitalidade é ainda mais notória notando-se que, salvo na parte da manhã em que alguns carros a atravessam para se aproveitarem dos lugares de estacionamento existentes na rua, e tão valiosos no centro da cidade, no resto do dia a passagem de veículos é quase nula. Em Cândido dos Reis a situação é praticamente idêntica notando-se, no entanto, um ligeiro aumento de movimentos pedonais e automóveis, de resto pouco significativos. Mais a nascente, na Rua Conde de Vizela a situação altera-se profundamente: durante a maior parte do dia é notável um fluxo automóvel mais elevado, enquanto os movimentos pedonais são também pouco frequentes.

À noite, este quadro altera-se profundamente e as ruas mais "vazias" durante o dia transformam-se. Se de uma maneira geral todo o trânsito automóvel

[345] Os estudos que de seguida apresentamos foram realizados com base em observações periódicas dos movimentos pedonais e automóveis na área em estudo.
[346] Retirado de: SPACE SYNTAX, *Using Space Syntax Tools*, disponível em http://www.spacesyntax. com/Files/MediaFiles/Toolbox_Tim%20Stonor_Using%20Space%20Syntax%20tools%20_2_.pdf
[347] Ver anexo VI: Gráficos de análise de intensidade de movimentos



des. 19: tráfego automóvel noturno



des. 20: tráfego pedonal noturno

diminui consideravelmente em toda a envolvente, é ao nível da utilização pedonal que o quadro mais se modifica. Efectivamente, de dia para noite estes espaços transformam-se em autênticos bares a céu aberto, tendência que começou há décadas na zona académica do Piolho e se alastrou mais recentemente até a Praça D. Filipa de Lencastre. Rapidamente os fluxos fugazes das poucas pessoas que atravessam estas ruas durante o dia são substituídos por movimentos mais demorados e de permanência nestes espaços, até largas horas da madrugada.

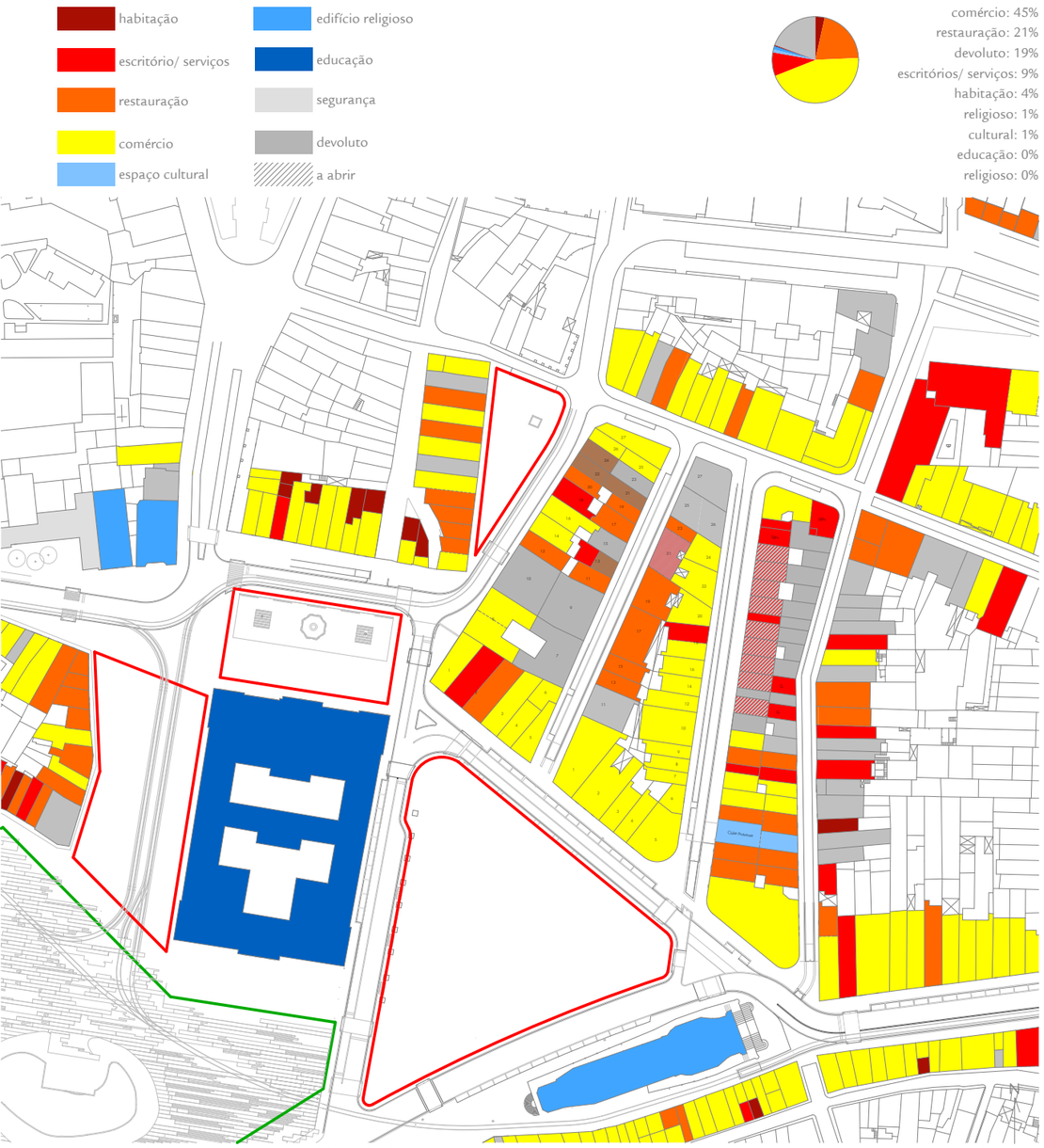
Como explicar estes fortes desequilíbrios na utilização da rede de espaços públicos?

Podemos encontrar algumas respostas relacionando os padrões de utilização do trânsito automóvel com a escala de hierarquias viárias a uma escala mais ampla. Com efeito, os fluxos automóveis mais fortes desta área são no sentido Nascente - Poente (e vice-versa) e fazem-se sobretudo pelas ruas das Carmelitas, dos Clérigos e de Ceuta. Por seu lado, os movimentos Norte - Sul (e vice-versa) fazem-se sobretudo pela Praça Guilherme Gomes Fernandes, do Almada e, de uma forma mais reduzida pela Rua do Conde de Vizela.[348] Este facto é ainda mais evidente ao analisarmos as redes de transportes públicos pois verificamos que as ruas periféricas do Quarteirão (Rua dos Clérigos, Praça Guilherme Gomes Fernandes, Rua de Ceuta e Praça de Gomes Teixeira) são pontos de passagem obrigatórios nos seus percursos.

De facto, ao analisarmos estes dados verificamos que as ruas da Galeria de Paris e Cândido dos Reis não surgem como pontos importantes nos movimentos pendulares do quotidiano portuense. A própria proporção das partes que compõem este quarteirão potencia esta situação pois numa curta frente de quarteirão (que vai desde a Praça Guilherme Gomes Fernandes até Rua Conde de Vizela) existem quatro vias de circulação o que torna as duas centrais, (que ao contrário das outras não têm continuidade para Norte) mais "supérfluas" do ponto de vista da circulação viária.

Os factos acima expostos referiam-se de uma maneira especial ao trânsito automóvel, apesar de revelarem tendências também ao nível do trânsito pedonal. No entanto, esta correspondência nem sempre acontece sendo importante referir o caso da Rua Conde de Vizela onde o uso automóvel é elevado mas onde o uso

[348] De salientar a presença da Avenida da Liberdade, a Nascente, que concentra grande parte dos fluxos automóveis Norte - Sul (e vice-versa) durante todo o dia.



des. 21: Esquema de usos da envolvente ao nível do rés-do-chão escala 1:2000

pedonal é muito baixo.[349] Este facto está associado a um ponto essencial neste estudo: aos usos do edificado. Com efeito, o estudo que aqui decorre pretende abordar a utilização efectiva deste quarteirão, não apenas do ponto de vista de atravessamento mas, e mais importante, do ponto de vista de permanência. Assim, a vivência e utilização de um espaço urbano torna-se intrinsecamente relacionada com a forma como o edificado adjacente é ocupado, facto que pode justificar o uso desequilibrado desta área urbana.

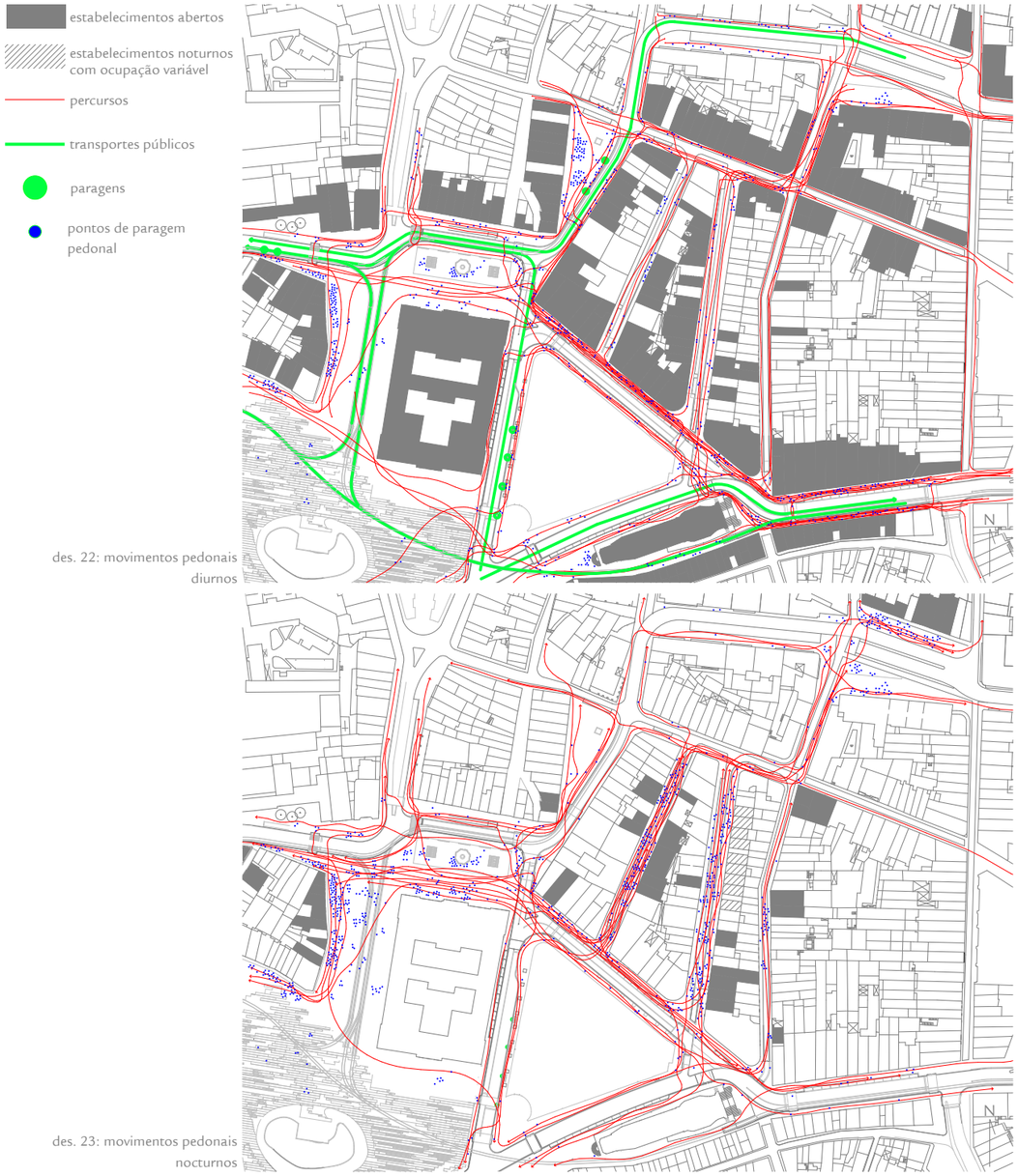
Se nos debruçarmos sobre a área envolvente verificamos que o Quarteirão das Carmelitas está envolvido por uma ampla rede de espaços públicos importantes, composta pelas praças da Liberdade, D. Filipa de Lencastre, Guilherme Gomes Fernandes, Gomes Teixeira, Parada Leitão, Lisboa e pelo Jardim da Cordoaria. Relacionando este facto com os estudos de frequência, podemos concluir que são exactamente esses espaços e as ruas adjacentes os que demonstram maiores fluxos de movimento. Para além da sua importância na circulação e nos trajectos do dia-a-dia, já abordada, olhando para os usos associados a esses espaços torna-se fácil perceber o seu movimento.[350]

Ao percorremos as ruas é clara a prevalência de usos comerciais e de serviços em toda a zona. Analisaremos de uma forma mais aprofundada os usos ao nível do rés-do-chão por serem aqueles que têm reflexos mais directos sobre o espaço público adjacente. Ao nível do piso térreo, deparamo-nos com uma mancha fortíssima de comércio e restauração, esta última muitas vezes estendida para o próprio espaço público sob a forma de esplanadas. A importância desta forma de ocupação é evidente - atrai movimento e contribui para prolongar a presença de utilizadores nesses mesmos espaços, factor essencial para a "vigilância natural" dos espaços públicos e consequente segurança, por providenciar "presença" no espaço.

No que diz respeito ao quarteirão em estudo, a situação altera-se profundamente. Se do lado Nascente do Quarteirão das Carmelitas, voltado para a Praça Guilherme Gomes Fernandes, nos deparamos com um rés-do-chão ocupado por espaços de restauração, comércio e serviços que tornam a praça muito viva durante todo o dia, do lado Poente, na Rua da Galeria de Paris e

[349] Esta foi uma das ruas que mais "sofreu" com as intervenções da *Porto 2001*. Segundo quem aqui permanece, antes dessa iniciativa os passeios eram mais estreitos o que possibilitava uma faixa de estacionamento automóvel que, por sua vez, era garantia de algum movimento pedonal e, logo, segurança. Depois das intervenções realizadas alargaram-se os passeios, impossibilitando uma segunda faixa de rodagem e levando a que só passem aqui veículos motorizados, sem nunca aqui pararem, ANÓNIMO, em conversa do dia 8 de Junho de 2011

[350] Ver Anexo V: Listagem dos usos actuais do Quarteirão das Carmelitas



des. 22: movimentos pedonais diurnos

des. 23: movimentos pedonais nocturnos

também na Rua Cândido dos Reis, verificamos uma fraca ocupação.

Efectivamente, confrontando a planta de usos com a dos horários Noite/Dia, comprovamos que na Rua da Galeria de Paris, para além de muitos lotes estarem ainda desocupados ao nível do rés-do-chão, só nove estabelecimentos é que estão abertos durante o dia. Analisando a situação mais a fundo, verificamos que o facto dos três estabelecimentos dos topos puderem ser acedidos pelas ruas das Carmelitas e Santa Teresa, agrava a situação, já que as pessoas não têm que utilizar a Galeria de Paris para neles entrarem. Na Rua Cândido dos Reis, por sua vez, apesar da taxa de ocupação ser muito mais elevada, a situação de ocupação é mais radical. Do lado Poente, apesar de os estabelecimentos abrirem quase todos durante o dia, cerca de metade da área ocupada pertence a um único estabelecimento - *Marques Soares* - que, unindo interiormente todos os lotes, cria uma espécie de percurso interno que percorre os vários edifícios que fazem parte desse conjunto comercial. Essa forma de exploração cria conflitos evidentes na utilização da Rua Cândido dos Reis: se observarmos as pessoas que visitam esse estabelecimento, comprovamos que utilizam quase sempre a entrada pela Rua das Carmelitas, mais movimentada, inutilizando praticamente as outras existentes ao longo da Rua Cândido dos Reis: esse percurso interno paralelo à Rua Cândido dos Reis concentra em si maior parte dos fluxos que deveriam ser feitos, de forma natural, pela rua.

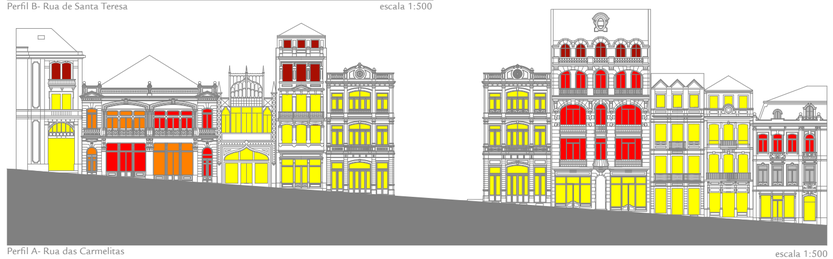
Do lado Nascente estes desequilíbrios funcionais são mais notórios. Aqui, deparamo-nos com uma taxa de ocupação de apenas 50%, em que só metade deles abre durante o dia. Mais a baixo, na Rua Conde de Vizela, a situação é ainda mais dramática pois a maior parte da área está devoluta, o que justifica em parte a pouca frequência pedonal. Assim, se em termos de circulação estas ruas não surgem como essenciais nos percursos quotidianos (exceptuando a Rua Conde de Vizela a nível automóvel), a verdade é que de facto não existe nada que atraia as pessoas a lá irem e a lá permanecerem.

Esta situação é ainda mais evidente se considerarmos a distribuição funcional ao longo dos restantes pisos e os efeitos que esta tem ao nível das vivências deste quarteirão. Debruçando-nos sobre o estudo anexo podemos concluir que a maior parte do quarteirão (61%) está ocupada por comércio e serviços, a maioria da qual (76%) aberta apenas durante o dia, segundo um fenómeno de *terciarização* global a grande parte da Baixa do Porto. No quarteirão das Carmelitas este problema é em parte justificado pela presença dos estabelecimentos nocturnos. Efectivamente, estes espaços que marcam a vida nocturna portuense continuam a surgir como entraves à ocupação residencial.

des. 24: Esquema de usos do quarteirão das Carmelitas



Perfil B- Rua de Santa Teresa escala 1:500



Perfil A- Rua das Carmelitas escala 1:500



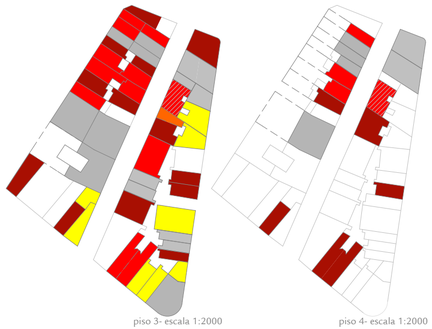
Perfil C- Rua da Galeria de Paris escala 1:500



Perfil D- Rua da Galeria de Paris escala 1:500



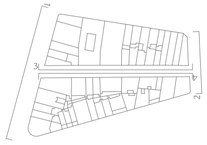
comércio: 30%
escritórios/ serviços: 21%
habitação: 16%
restauração: 32%
devoluto: 24%



piso 3- escala 1:2000 piso 4- escala 1:2000



piso 1- escala 1:2000 piso 2- escala 1:2000



Abertos até largas horas da madrugada incomodam tanto pelo barulho que provocam como pelo rasto de lixo que quem os frequenta deixa no espaço público. As suas consequências são claras: expulsando a função habitacional do edificado, perdem-se relações de partilha e de vizinhança e perdem-se hipóteses de um movimento constante e variável ao longo de todo o dia o que, por sua vez, seria garantia de segurança.

Esta segurança a que nos referimos não é tanto a segurança física mas a relacionada com o conforto associado aos espaços públicos. Com efeito, os problemas que identificámos no modo como as pessoas utilizam e vivem este quarteirão, aparecem relacionados com a questão da *agorafobia* urbana que anteriormente abordámos. Se as novas dinâmicas da sociedade contemporânea parecem por si só estimular novos modos de interacção, "fechados" em redes virtuais, comprovamos que os palcos físicos da cidade consolidada não parecem, até agora, estimular um uso constante e positivo do parque edificado e do espaço público. No caso concreto do quarteirão das Carmelitas, vemos como a *terciarização*, assim como os restantes desequilíbrios funcionais deste quarteirão, surgem como agravantes desta condição individualista - as pessoas percorrem estes espaços sem pararem, sem estabelecerem contactos entre si nem relações com o próprio lugar porque, de facto, o espaço não as cativa.

Assim, torna-se claro que as soluções que poderemos apontar para o Quarteirão das Carmelitas devem partir da emergência da inversão destes factores de forma a promoverem fluxos activos e razões de permanência efectiva: só assim poderemos relançar a cultura do espaço colectivo que permita a expressão e manifestações colectivas e sobretudo "*humanizar as nossas cidades*".[351]

[351] PORTAS, Nuno: *Os tempos das Formas: A cidade Feita e Refeita*, p. 144.

III. CONCLUSÃO

1. Uma “solução” para o Quarteirão das Carmelitas ?

"*E é esta a cidade que hoje é problema e que há 30 anos era solução para a cidade mais antiga, que antes era problema e que agora é solução, ou princípio da solução.*"[352]

Todo o estudo desenvolvido até agora teve como objectivo perceber a história do sítio em estudo, identificar os seus problemas e definir as suas potencialidades. Acreditamos que só entendendo em profundidade o que um dado sítio foi, e o que é na actualidade, se poderão lançar propostas concretas e positivas para o seu futuro. Orientado pela investigação que precedeu, o trabalho pretende agora lançar uma estratégia de revitalização do Quarteirão das Carmelitas - tema central deste trabalho - mas intrinsecamente ligado a outro "maior", que diz respeito à defesa do Património.

Com efeito, como vimos anteriormente neste trabalho, ao longo das últimas décadas caminhámos no sentido da crescente consciencialização da importância do Património da cidade consolidada como factor de desenvolvimento das nossas cidades.[353] Deparámo-nos com a ampliação do conceito de *Património Arquitectónico* - como o monumento, o quarteirão, a praça ou o conjunto típico a "classificar" para evitar a demolição ou adulteração e tratar como objecto de restauro (Viollet-Le-Duc) ou de ambientação (Ruskin, Sitte) - até à actual concepção que procura a integração física e social de cada área no conjunto urbano.[354] Num mundo cada vez mais sujeito às forças da globalização e homogeneização, foi salientada a urgência da defesa da autenticidade e da identidade como factores de diferenciação e identidade cultural.[355] A partir desta ideia, a vertente "imaterial" do Património é realçada: a sua visão deixa de estar limitada à face material e visível, para abarcar o seu significado de herança, legado, único e irrepetível, que possui uma carga afectiva e tem qualidade de memória.[356]

Também no Quarteirão das Carmelitas partimos dessa visão global do Património. A partir dela, assumimos que o objectivo principal deste trabalho

[352] PORTAS, Nuno, Pasado, Presente y Futuro de las Ciudades Patrimonio de la Humanidad, em Urbanismo y Conservación de Ciudades Patrimonio de la Humanidad, Cáceres, 1993, p. 283 (tradução livre), ap. AGUIAR, José, «A cidade do Futuro já existe hoje», *ATIC Magazine*, nº 24, Lisboa, ATIC, Novembro, 1999, p. 4.

[353] Ver Capítulo I. 1.7.- A Cidade e o Património

[354] C.f. PORTAS, Nuno, *O tempo das formas*, vl. 1: *A cidade feita e refeita*, p. 173.

[355] C.f. Documento de Nara sobre a Autenticidade.

[356] É interessante relembrar a posição defendida por John Ruskin em relação à arquitectura do passado, considerando-a como suporte da memória, e também da própria cultura, das várias gerações que se sucederam e defendendo que sem a arquitectura o Homem não é capaz de relembrar, Ver Capítulo I. 1.7.- A Cidade e o Património



fig. 172: Vista aérea- Quarteirão das Carmelitas

nasce da necessidade de consolidação e desenvolvimento do quarteirão em estudo, através da valorização e recuperação autêntica do seu Património arquitectónico e urbanístico: não só físico, como forma de inverter o progressivo processo de degradação do parque construído, como imaterial, propondo mecanismos e modos de actuação que possam de alguma forma conservar a memória e identidade urbanas colectivas e, estimulando a sua capacidade de gerar contactos, de ser suporte de rotinas e actividades partilhadas.

Iniciaremos esta reflexão salientando a importância da noção de *quarteirão* no entendimento desta área urbana. Se nos debruçarmos com atenção sobre a história da evolução das cidades, notamos que o elemento estruturante da sua forma e do seu processo de desenvolvimento é a *rua* que revela, na sua geometria de intersecções, o *quarteirão* - uma massa volumétrica e arquitectónica que confere corpo e imagem ao desenho mais ou menos uniforme dos arruamentos que o definem. No entanto, nalgumas dessas cidades, deparamo-nos com alguns casos particulares nos quais não foi a rua que determinou a forma do quarteirão mas o contrário: foi o quarteirão que, ao ser concebido de raiz como um todo, determinou o desenho do tecido viário urbano envolvente.

No que diz respeito à Cidade do Porto, e no caso concreto da zona em estudo, é notória a presença de alguns desses quarteirões "especiais" dos quais fazem parte o Quarteirão das Carmelitas, o nosso objecto de estudo, e mais abaixo o *Palácio do Conde de Vizela* - um *edifício-quarteirão* que se destaca quer pela sua história, quer pela coerência e rigor da sua forma e das diversas partes que compõem o conjunto que definem. Efectivamente, percorrendo o local, apercebemo-nos da força e do carácter particular destes quarteirões em relação ao restante tecido envolvente, força a partir da qual defendemos a emergência de abordagem deste problema como uma questão global.

Nos dias de hoje, apesar de uma série de intervenções e dos movimentos espontâneos que aqui se têm gerado e que têm provocado os primeiros sinais de “renascimento” do Quarteirão das Carmelitas, é notória a falta de um plano global que oriente todas estas iniciativas. O que vemos é um conjunto de intervenções isoladas que nem sempre caminham para o mesmo objectivo. Ora temos uma proposta que se fixa apenas no espaço público, ora outras, que são a maioria, que apenas se concentram num só lote, sem se questionarem de que forma poderão contribuir para a coerência do conjunto. Como vimos, tudo isto tem graves consequências na forma como o quarteirão é vivido por todos.

Assim, e em contraposição com o que tem vindo a ser feito, as propostas que lançaremos partem desta visão global de quarteirão inserido na complexa

malha urbana que compõe a cidade. Com esta consciência, sabemos que qualquer "solução" deverá ter em conta a interligação de todas as dimensões deste espaço e da cidade. Acreditamos que não é por resolvermos isoladamente o problema do estacionamento, do espaço público ou do edificado que vamos resolver os problemas do quarteirão, mas só com uma *Conservação Integrada*, inteirada no planeamento urbano e do ordenamento do território, como a defendida na *Carta de Amesterdão*,[357] é que poderemos solucionar verdadeiramente os seus problemas e, consequentemente, os da cidade.

Atentando a história do quarteirão, é fácil justificar a imagem forte da forma que adquiriu: foi concebido de raiz e como uma peça única na cidade, um quarteirão comercial encerrado à imagem das *passagens cobertas*, ideia que se integrava num plano de modernização da Baixa Portuense. Um século passado, notamos que o projecto não foi concretizado no seu todo e que, sob o ponto de vista formal, os elementos que definiam esse arquétipo - a simetria, a modelação, o uso pedonal e a cobertura em ferro e em vidro - não foram respeitados.

No entanto, apesar de estarmos longe do contexto do século XIX que fomentou essas formas urbanas - espaços públicos protegidos, dedicados à distribuição de uma indústria de luxo, favorecida pelo sistema liberal, e autênticos "salões" de convívio da classe burguesa - as razões que lhes deram origem continuam a reger as nossas vidas: o consumo é uma parte cada vez mais marcante do nosso dia-a-dia, marcado por uma crescente procura de protecção em invólucros arquitectónicos como os *shoppings*, condomínios fechados, etc.

Por outro lado, e no contexto particular da Cidade do Porto, apercebemo-nos que uma das condições essenciais para o sucesso da *passagem coberta* - a sua centralidade urbana - é aqui evidente: apesar das profundas alterações urbanas que esta área sofreu continua a mesma a (querer) ser um espaço central e importante na cidade, económica e comercialmente forte como o era na altura em que a ideia originária para o Quarteirão das Carmelitas nasceu. Só do ponto de vista do significado social da *passagem coberta* é que a situação se alterou de forma mais evidente: vivemos vidas crescentemente individualizadas e interiorizadas, e os espaços públicos, dos quais a *passagem coberta* fazia parte, já não surgem como "palcos da vida colectiva" do nosso quotidiano.

O que podemos então aprender com a *passagem coberta*, que possa ser aplicado na "solução" a dar ao Quarteirão das Carmelitas?

[357] Ver Capítulo I. 1.7.- A Cidade e o Património

Em primeiro lugar abordaremos o problema da falta de um plano que oriente e regularize as intervenções futuras. O facto de estarmos a lidar com um conjunto pertencente a vários proprietários, públicos e privados, não facilita a existência de um plano orientador ou mesmo a nomeação de uma entidade responsável pelo seu cumprimento. No entanto, tal objectivo não é impossível e só traria resultados positivos para o quarteirão. Tomando o exemplo das *passagens cobertas*, vemos como estas eram sempre geridas por uma entidade - pública ou privada, singular ou colectiva - que garantia a manutenção desse espaço e que foi responsável pela notável coerência e unidade do conjunto que constituíam, tanto do ponto de vista arquitectónico, como do ponto de vista da forma de ocupação.[358]

Também aqui, e a partir da necessidade de uma visão global do quarteirão como a anteriormente defendida, preconizamos um tipo de actuação que é cada vez mais seguido Europa fora como forma de fazer frente a problemas desta natureza: a criação de um *fundo de investimento fechado privado*. Nesse âmbito, cada proprietário "entrega" o seu património ao fundo definindo-se, *a priori*, qual o futuro a dar-lhe. A partir daí, todas as intervenções seguem a mesma linha programática e todos trabalham para o mesmo fim - dar coerência ao conjunto. Do ponto de vista financeiro esta atitude comporta também claras vantagens: para além de ver facilitados os financiamentos para as intervenções futuras encerra, em si, uma maior segurança económica para os investidores, já que vêem os riscos associados a este tipo de aplicação de capital muito mais dispersos.

Na verdade, este tipo de gestão apresenta relevantes aspectos positivos quando contraposto ao método isolado e "autista" que tem sido praticado até agora.[359] E tendo em conta que o ponto de partida é o consenso sobre o fim a dar ao quarteirão, uma questão primordial deve ser colocada: que fim para o Quarteirão das Carmelitas?

Desde o início que este quarteirão foi pensado como um sistema comercial de excepção. Ainda hoje esta intenção se mantém viva, como podemos constatar pelas recentes propostas da *Porto Vivo*.[360] Analisando o que está a acontecer na envolvente - desde as ideias para a abertura de estabelecimentos comerciais de luxo nos rés-do-chão dos edifícios dos Aliados, passando pela recente reconversão

[358] C.f.: GEIST, J. F., op.cit.

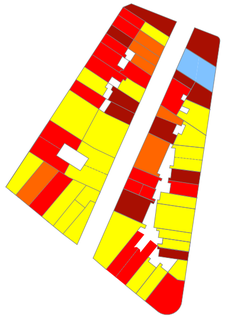
[359] Notar que, apesar das vantagens claras deste tipo de actuação, defendemos que a sua adopção tem que ser feita de forma controlada de forma a evitar o impedimento do desenvolvimento mais natural e espontâneo da cidade consolidada.

[360] Ver Capítulo II. 3.2.- Da *Porto 2001* até hoje

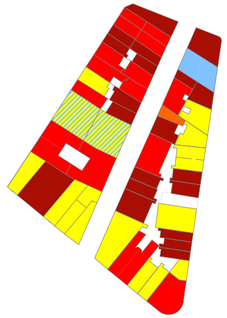
des. 25: Proposta de usos para o Quarteirão das Carmelitas



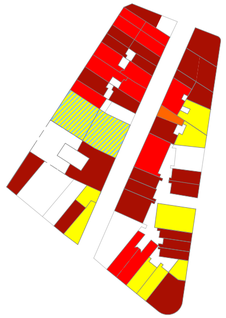
rés-do-chão escala 1:2000



piso 1 - escala 1:2000



piso 2 - escala 1:2000



piso 3 - escala 1:2000



piso 4 - escala 1:2000

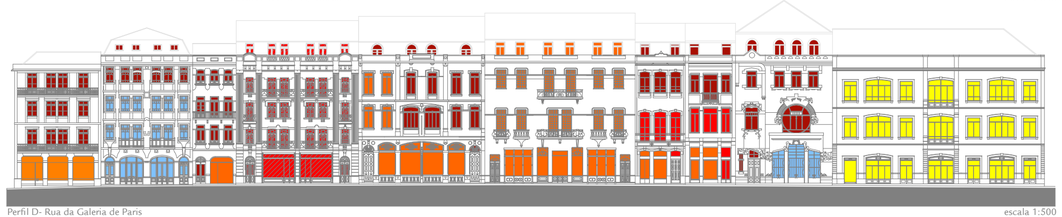
habitação
escritório/ serviços
restauração
comércio
espaço cultural
espaço cultural/comercial



habitação: 27%
comércio: 33%
restauração: 10%
serviços: 24%
cultura: 2%
cultura/comércio: 4%



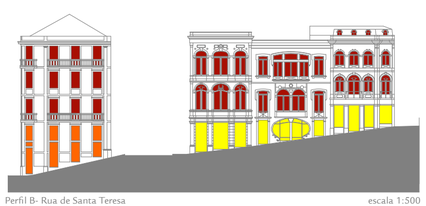
Perfil A. Rua das Carmelitas escala 1:500



Perfil D- Rua da Galeria de Paris escala 1:500



Perfil C- Rua da Galeria de Paris escala 1:500



Perfil B- Rua de Santa Teresa escala 1:500

do *Palácio das Cardosas* num Hotel de cinco estrelas e até a abertura da loja de luxo *Marc Jacobs* na área em estudo - pensamos que o Quarteirão das Carmelitas tem finalmente condições para assumir esse carácter privilegiado tão desejado.

Devemos aqui fazer uns parênteses e relembrar que uma das principais causas da decadência das passagens cobertas foi o aparecimento dos primeiros armazéns e mercados cobertos, e mais tarde dos *shoppings*, a partir dos quais o comércio tradicional foi abandonado. No entanto, parece surgir agora a oportunidade de inverter este processo e de voltar a criar espaços comerciais enérgicos dentro da cidade, contrariando o poderio dessas "novas" formas.

Anteriormente, concluímos que grande parte dos problemas deste quarteirão se devia aos fortes desequilíbrios funcionais aqui evidentes pelo que, à medida que nos apercebemos que essa instabilidade é mais evidente quando comparada a frequência de espaços diurnos e nocturnos, parece-nos essencial incentivar a fixação de usos diversificados que se mantenham abertos ao longo de todo o dia. Assim, notamos ser essencial que a primeira resolução do plano global que apresentamos vise a regularização dos usos do Património segundo uma lógica coerente que não coloque em causa o seu carácter excepcional e qualidade. Tal como Nuno Portas afirmou, "*a regulação das actividades é a chave da revitalização dos bairros existentes: se são de mais, arruínam-nas pelo congestionamento, se são de menos, tornam-se em dormitórios de idosos com restaurantes para os turistas. E de pouco serve salvar as pedras se perdemos as pessoas.*"[361]

Posto isto, e na compreensão deste quarteirão como uma unidade comercial, propomos, em consequência, uma distribuição onde seja notória a prevalência do comércio, serviços, e espaços culturais.[362] Note-se que o problema da habitação, tão evidente na Baixa portuense, não se coloca aqui da mesma forma que na restante malha urbana "comum". No entanto, defendendo a emergência da integração de diferentes formas de ocupação de maneira a evitar a *terciarização* da cidade consolidada e a consequente expulsão dos seus habitantes mais antigos, propomos uma distribuição que considere a ocupação habitacional, ainda que de forma mais leve que as outras funções, aliada ou não aos próprios

[361] PORTAS, Nuno, *O tempo das formas*, vl. 1: *A cidade feita e refeita*, p. 160.
[362] De notar que, por motivos óbvios, apenas faremos uma proposta de usos para as parcelas actualmente devolutas.

estabelecimentos e cujos benefícios para as vivências de rua são evidentes.[363]

Neste âmbito, anteriormente concluímos que a baixa taxa de ocupação habitacional era em parte justificada pela poluição, sonora e visual, que os estabelecimentos nocturnos incentivam. Perante este problema propomos a conjugação de duas "soluções": por um lado a regulamentação de horários e níveis de ruído e, por outro, a associação desta "vida" do quarteirão à sua ocupação por camadas de população mais jovens e/ou mais abertas a novas formas de habitar e a "novos" contextos urbanos.

Como se viu, o sistema distributivo de usos no edificado tem consequências directas ao nível do espaço público. Uma ocupação constante e variada, em conjunto com uma recuperação positiva do Património construído pode, por si só, ser motivo de atracção para que as pessoas lá se dirijam. No entanto, em termos urbanos algo mais pode ser feito. Tomando o exemplo das *passagens cobertas*, percebemos que um dos motivos para o seu sucesso foi o seu movimento constante, garantido por se oferecerem como percursos alternativos e pontos de passagem obrigatórios no quotidiano. Também no Quarteirão das Carmelitas notamos que se a fixação de serviços, habitação, e estabelecimentos comerciais e culturais atractivos, abertos ao longo de todo o dia, poderia estimular uma utilização mais forte do espaço público, outras resoluções devem ser tomadas no sentido de promover maiores movimentos e fluxos e, sobretudo, tornar este espaço num ponto de passagem obrigatório do quotidiano portuense.

Neste âmbito propomos, tal como a equipa de Virgínio Moutinho o fez no âmbito da *Porto 2001*, equacionar ligações transversais, associadas ou não aos próprios programas desses espaços, que, tirando partido dos edifícios com dupla fachada, possam pôr em evidência a união entre as duas partes que compõem o Quarteirão das Carmelitas e o sector correspondente ao *Palácio do Conde de Vizela*. Essas ligações, surgindo como espécie de *passagens cobertas*, constituiriam atalhos de atravessamento entre a Praça Guilherme Gomes Fernandes e a Rua Conde de Vizela e uma rede de percursos alternativa à rede mais uniforme, tanto pela escala como pela forma das suas edificações, composta pelas ruas das Carmelitas, da Galeria de Paris e Cândido dos Reis.

Do ponto de vista programático, sugerimos a fixação de estabelecimentos que fomentem esse atravessamento de forma natural como unidades comerciais

[363] Se salientar que esta *terciarização*, em conjunto com a degradação do parque edificado, com a *gentrificação* nascida das tentativas de "repovoar" os centros urbanos e a banalização fomentada pela globalização, são responsáveis pela ameaça da autenticidade e identidade das nossas cidades.

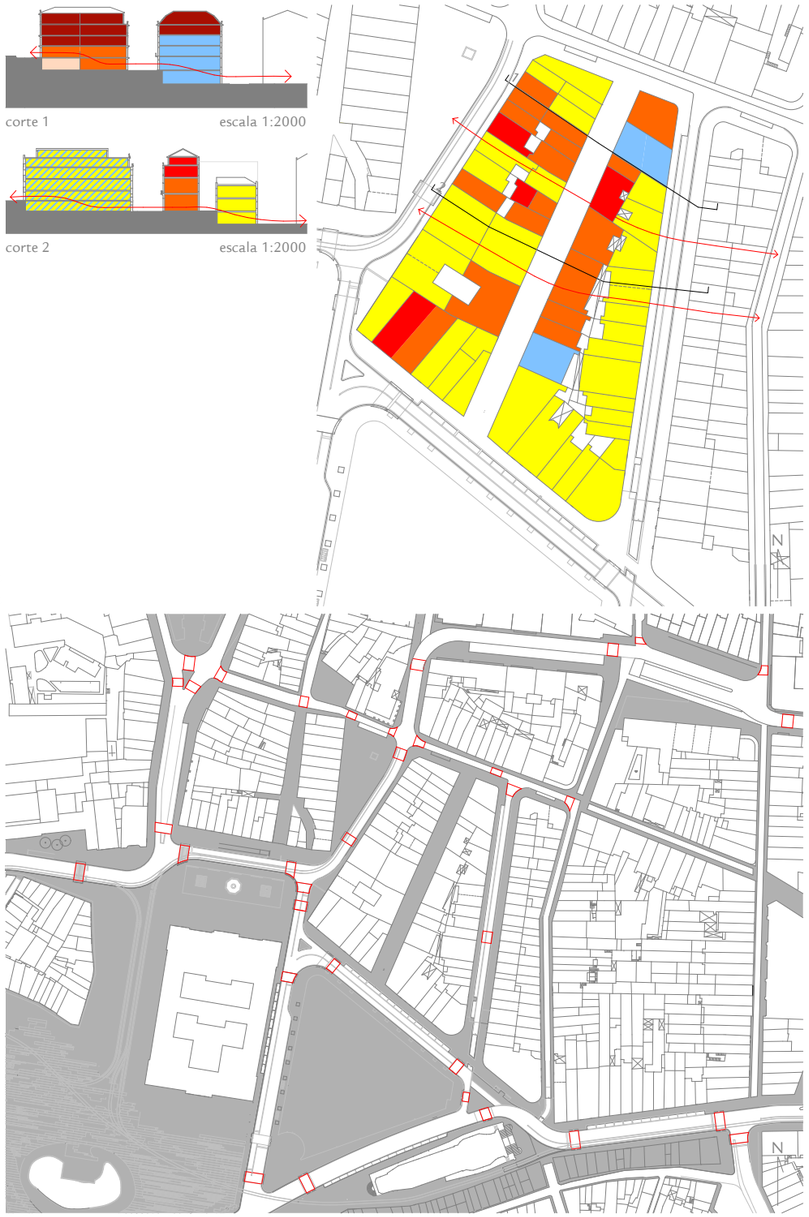
de dupla frente ligadas a actividades de restauração, comércio e equipamentos culturais, como galerias de arte, etc. Nas ligações que compõem o sistema transversal que aqui propomos, deparamo-nos com diferenças de cotas de altura aproximada de um piso entre cada uma das ruas. Perante isto, pensamos tirar partido dessas variações para criar percursos mais dinâmicos e diversificados que, através de diferenças de pés direitos possam materializar uma progressão de escala interessante que culmine na Rua da Galeria de Paris.

Se a ocupação do edificado pode potenciar a atracção de pessoas para um determinado espaço, a própria qualidade do espaço público é, em si mesma, essencial. Como referido no início deste trabalho, as últimas décadas foram marcadas pela crescente individualização e interiorização das nossas vidas. O espaço público foi o local onde isto mais se manifestou e viu o seu significado social, enquanto local de partilha e colectividade, ser substituído por outro, apenas como espaço de transição que cruzamos para irmos de um ponto a outro. Este problema foi comum a toda a cidade e é evidente no caso particular deste quarteirão.[364] Assim, a questão que se coloca agora é: como conjugar esta nova distribuição funcional com uma renovada visão do espaço público que promova maiores movimentos e, sobretudo, maior permanência nestes espaços?

Nesta abordagem, iremos concentrar-nos de maneira especial na Rua da Galeria de Paris, essencial na compreensão das dinâmicas deste espaço, já que lhe cabe o papel de união dos dois blocos que compõe o todo do Quarteirão das Carmelitas. Devemos relembrar que a Rua da Galeria de Paris foi concebida originalmente como um espaço pedonal e coberto, tal como eram as restantes passagens cobertas. Essa forma advinha da necessidade de protecção exigida pelo Homem de então: por um lado a protecção face às condições atmosféricas e por outro, face ao automóvel e à própria cidade exterior. Esse carácter de refúgio próprio das passagens cobertas foi uma das principais razões para o seu sucesso e tornou-se cada vez mais actual. Esse facto é visível nos novos espaços de socialização do nosso dia-a-dia, e responsável pelos problemas de cidadania anteriormente abordados.[365]

Actualmente, e no que diz respeito à questão "automóvel", notamos por toda a parte tentativas de tornar a reforçar o papel do peão na cidade com inúmeras propostas de pedonalização de uma série de vias nos centros consolidados, especialmente as de carácter comercial. No caso da Galeria de

[364] Ver capítulo I. 1.2. A crise do Espaço Público e a interiorização da vida colectiva
[365] Ver capítulo I.



des. 26: Esquema de ligações transversais

des. 27: esquema da rede de espaços públicos pedonais

Paris, já no âmbito da *Porto 2001* se equacionou essa hipótese, mais tarde posta de lado por condicionantes do Plano de Mobilidade. Talvez na situação actual, em que cerca de um quarto (24%) dos estabelecimentos ao nível do rés-do-chão continuam desocupadoss, tal solução não faça, de facto, sentido. Para além disso, os lugares de estacionamento que lá existem surgem como demasiado preciosos para serem desperdiçados - muita gente continua erradamente a pensar que resolvendo o problema dos automóveis e da falta de estacionamento se resolvem os problemas da cidade. No entanto, apresentam-se na envolvente uma série de parques subterrâneos e que poderão ser utilizados para colmatar essa falha.[366] Finalmente, em termos de circulação viária, concluímos anteriormente que esta rua não é essencial para o trânsito automóvel: a sua utilização é quase nula e as ruas Cândido dos Reis e do Almada, com os mesmos sentidos, são suficientemente próximas para poderem responder aos possíveis fluxos existentes.

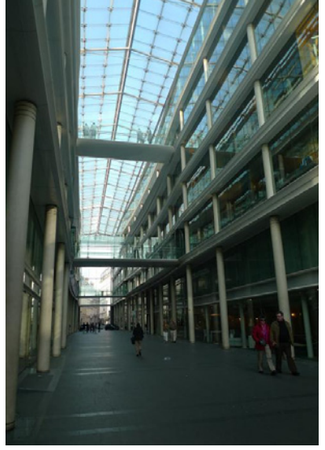
Perante esta realidade, propomos que a "nova" *Galeria de Paris*, com o rés-do-chão ocupado, e agora movimentada, seja pensada como o foi originalmente: um espaço público pedonal, integrado na rede dos espaços públicos que o envolve composta pelos Aliados, a renovada Praça de Lisboa,[367] os "Leões", e a zona da Cordoaria. Assim, a rede de percursos pedonais atravessaria o quarteirão unindo os dois volumes, através de um desenho claro e coerente dos pavimentos que faria alusão à métrica inicialmente pensada para o edificado.

Confrontando a escala e a pendente das ruas da Galeria de Paris e Cândido dos Reis com as das restantes ruas, vemos como as primeiras sugerem um tipo de utilização mais estável e tranquilo do que o movimento intenso das vias que as envolvem. Este factor é essencial para que, em conjunto com os novos usos propostos e a nova pavimentação, haja condições para se estenderem esplanadas, para se estudar mobiliário urbano confortável, e sobretudo "limpar" o espaço público do estacionamento, e do "ruído" da vida agitada que o envolve. Na nossa proposta a Rua Cândido dos Reis mantém-se com um uso combinado de veículos/peões (a dimensão dos seus passeios é suficiente para garantir a sua

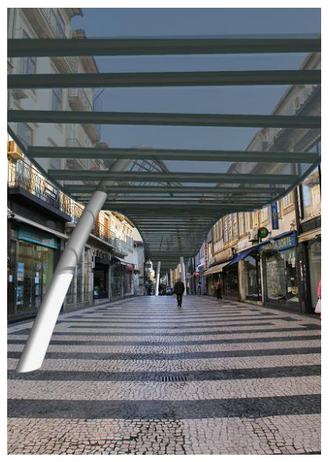
[366] De referir o parque de estacionamento da Praça de Lisboa, o Parque dos Leões (sob a Praça Gomes Teixeira), o Parque do Palácio da Justiça e ainda o Parque da Praça Carlos Alberto (os três últimos foram construídos no âmbito da Porto 2001 para compensar os inúmeros lugares que foram retirados da superfície), LAGE, Alberto (et al.), «Novos parques de estacionamento na Baixa» in LAGE, Alberto (et al.), *Avaliação ex-post: Projecto da Praça da Batalha/ 31 de Janeiro,* p. 21.

[367] É importante referir que está neste momento em desenvolvimento um projecto de requalificação da actual Praça de Lisboa, da autoria do atelier de Arquitectura Balonas & Menano, que visa a sua transformação num pólo lúdico-cultural.






figs. 166, 167, 168, 169

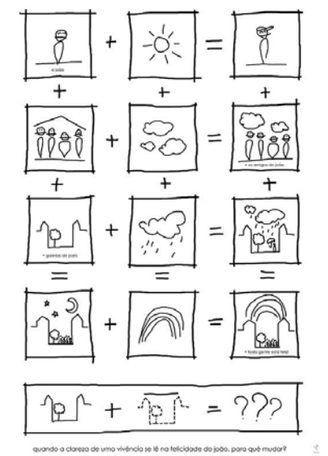



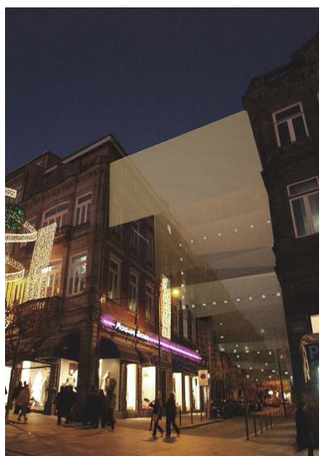

figs. 170, 171, 172






figs. 173, 174, 175, 176

figs. 177, 178, 179, 180

confortável utilização) mas, ocupando-se os seus espaços de forma coerente e integrando-se nela as novas ligações transversais propostas, ganharia certamente vida e movimento.

No que diz respeito à protecção das intempéries, não podemos deixar de reflectir sobre o elemento que mais foi falado para este espaço: a sua cobertura. Fará sentido cobrir a rua? Nos últimos anos vemos como as novas lógicas de requalificação procuram reintroduzir condições de conforto para quem utiliza os centros urbanos consolidados: alargam-se passeios, fecham-se as ruas à utilização automóvel e modificam-se edifícios (nem sempre da melhor forma), para responderem às novas exigências contemporâneas. Em conjunto com estas ideias, deparamo-nos com uma série de propostas para cobrir ruas comerciais.

O objectivo é sempre idêntico: criar condições para que as pessoas deixem o conforto das suas casas e dos *shoppings* e regressem à cidade "verdadeira". Pelo mundo fora vemos exemplos desta atitude e mesmo em Portugal, inúmeros concursos foram lançados na tentativa de revitalizar a cidade e o comércio tradicionais. No entanto, na maioria das vezes notamos nestas propostas maiores indícios de desespero por parte dos comerciantes do que um verdadeiro empenho em resolver a questão a fundo. A maior parte destas propostas nasce da ideia errada de que cobrir uma rua vai garantir automaticamente o seu sucesso e movimento.

No caso concreto do Quarteirão das Carmelitas, a questão coloca-se de forma distinta, pois o projecto original concebia efectivamente uma cobertura. Apesar de essa intenção não ter sido concretizada, ao longo dos últimos anos deparamo-nos com tentativas de "concluir" os desígnios para este quarteirão que, pela sua história, deve ser respeitado como algo diferente e um ponto especial na malha urbana consolidada. Tanto na *Porto 2001* como no concurso académico promovido pela *Dédalo* em 2005, inúmeras propostas foram lançadas revelando, para além de um enorme leque de possibilidades, também as fortes dificuldades inerentes a um projecto desta índole.

De facto, para além das dificuldades técnicas (hoje passíveis de serem ultrapassadas) associadas ao escoamento das águas pluviais e à fixação da estrutura, constatamos uma série de derrapagens em relação às intenções iniciais: não há continuidade na linha de cornijas das fachadas e a individualização e coerência própria de cada edifício que compõe o quarteirão não é compatível com a lógica unitária de rua-salão que as passagens cobertas exigiam.

Se é verdade que uma cobertura vai proteger o Homem das condições atmosféricas exteriores, é também verdade que esse "conforto" nada resolve se

não for integrado numa solução global como a que viemos a apresentar. Como podemos observar pelo mundo fora uma rua não tem que ser coberta para ter movimento!

Acreditamos que a resolução dos pontos acima expostos – a distribuição de usos variados segundo um esquema coerente, a criação de uma rede de percursos transversais, o desenho de um espaço público pedonal coerente e integrado na envolvente - é por si só garantia de sucesso e capaz de fomentar a implantação de dinâmicas e fluxos urbanos, alternativos ao abandono dos lugares da nossa memória colectiva. De facto, sabemos que só resolvendo todos esses problemas é que uma proposta para a cobertura seria viável, quase como a "cereja no cimo do bolo". Contudo, supomos que ao serem resolvidas todas as questões referidas, o quarteirão voltaria a "renascer" e uma cobertura iria surgir como um elemento supérfluo, mais como uma simulação de uma cidade protegida do que uma verdadeira necessidade.

No entanto, se podemos "dispensar" a cobertura, não descuramos a importância da história e memória colectivas, anteriormente abordadas. Assim, sugerimos a organização de um evento anual no qual se evoque a história do Quarteirão das Carmelitas e em especial o projecto não concretizado para a cobertura da Rua da Galeria de Paris. Durante a duração desse evento, a rua seria palco de diversos eventos de carácter cultural e artístico promovidos por entidades públicas e/ou privadas. Ainda nesse âmbito, propomos que durante o mesmo evento a rua fosse "encerrada" por uma "cobertura" temporária[368] - resultado de um concurso anual, dirigido a quem nele quisesse participar.

Acreditamos que um evento deste género, para além de estimular a criação de dinâmicas e pontos atractivos na área durante o período da sua duração, seria um pretexto para recordar parte da nossa história e, sobretudo, uma forte contribuição para o consolidar de um sentimento de identidade partilhada, através da recordação de memórias passadas e da criação de novos hábitos, tradições e memórias colectivas.

"*A cidade não é apenas o somatório dos seus espaços. Constrói-se também com sentimentos e memórias que se emprestam e se recolhem das suas ruas e paredes.*"[369]

[368] Apesar do nome "cobertura", o objectivo do concurso não seria exactamente a fixação de cobertura concreta mas, da criação de qualquer elemento (instalação, etc.) que a evocasse.
[369] SIZA, Álvaro, op.cit., p. 31.

2. Considerações finais

O trabalho aqui apresentado partiu da necessidade de voltarmos a olhar para a cidade consolidada de forma positiva. É verdade que a nova cultura do centro e da valorização da cidade consolidada tem monopolizado as intervenções urbanas de reabilitação, atingindo grande protagonismo no nosso país. Com efeito, está na ordem do dia falar sobre os problemas dos centros históricos e da sua reabilitação, e na urgência de serem resolvidos ou mesmo minimizados. É também cada vez mais actual falar de Património e lutar pela sua defesa: o culto do património concedeu um novo estatuto às cidades e suas áreas históricas, como valores patrimoniais a serem salvaguardados. Finalmente, a reabilitação de áreas de valor patrimonial começa a ser considerada como prioritária nas políticas urbanas, como forma de devolver a qualidade de vida a estas áreas antigas. No entanto, apesar de visíveis movimentos de retorno aos centros consolidados das cidades, ainda notamos que muitos deles surgem como operações isoladas e não integradas num plano global de planeamento da cidade como um todo.

Apesar da degradação física do seu Património edificado, é na cidade consolidada que encontramos resquícios de valores perdidos como a cidadania e identidade colectiva, "presos" a memórias "*que se emprestam e se recolhem das suas ruas e paredes*".[370] Assim, é nesses mesmos centros tradicionais que encontramos as condições necessárias e acima de tudo uma oportunidade para que se "reinventem" os seus espaços urbanos, encerrados e abertos, como palcos de representação de um quotidiano mais vivo e partilhado. Acreditamos ser fundamental tornar as estruturas da cidade histórica adaptáveis à vida contemporânea, requalificando os espaços públicos como mediadores dos vários elementos da cidade e motor para valorizar a imagem urbana e potenciar o seu desenvolvimento.

Foi desta forma que encarámos o Quarteirão das Carmelitas. Ao longo dos últimos anos contemplámos pequenos "sinais" de que algo "novo" está aqui a surgir e foi esse "novo" que quisemos definir e consolidar. Valorizando o valor da História e da autenticidade urbana, procurámos estudar a sua história e, a partir dela, rapidamente nos apercebemos que estávamos a trabalhar num ponto especial da malha urbana consolidada.

O Quarteirão das Carmelitas foi concebido como um quarteirão comercial encerrado, e na sua génese estava associado ao tipo da *passagem coberta*. Apesar de este projecto ter ficado "inacabado" notamos que esse modelo tem sido, nos últimos anos, adaptado e introduzido em contextos urbanos contemporâneos

[370] SIZA, Álvaro, op.cit., p. 31.

como forma de fazer face ao abandono dos centros das cidades. A partir desta constatação, avistámos aqui uma oportunidade para "concluir" essa História "inacabada". Assim, procurámos compreender a fundo a *passagem coberta*, com o objectivo de criarmos uma base de investigação suficientemente sólida que permitisse transportar esse modelo para a actualidade de forma a aprendermos com ele - lidando com a História como um "*instrumento operativo de projecto*"[371] e um dado inevitável ao qual não devemos querer fugir.

Tínhamos como objectivo compreender o Passado e estudar o Presente para assim podermos lançar soluções para o Futuro que se avizinha. Não soluções que visassem unicamente a recuperação física e material mas, sobretudo, que combatessem a crise "social" dos espaços da cidade consolidada, recuperando os valores tradicionais que deram personalidade e carácter à zona e que, com o tempo, entraram em decadência progressiva. Acreditamos que através do (re) desenho de este Quarteirão como um *lugar* activo, gerador de dinâmicas urbanas positivas, contraposto aos *não-lugares* das novas centralidades, podemos contribuir para o fortalecer de um sentimento de identidade e de pertença a um lugar ao qual temos renunciado.

O carácter social da *passagem coberta* marcou a sua época, tendo surgido como um espaço social representativo de uma classe burguesa em expansão. Também aqui, agora, a vertente social e colectiva deste espaço é realçada: o Quarteirão das Carmelitas surge como a oportunidade de criação de um espaço de encontro e partilha, de materialização de "*cidadanias reencontradas*" e de (re) descoberta da cidade exterior, verdadeira e democrática.

As conclusões deste estudo apontam para outras questões específicas que seriam interessantes de abordar mas que, por questões temporais e de limitação do âmbito de um trabalho desta índole, não foi possível aqui desenvolver. É agora claro que este trabalho foi encaminhado para uma solução de revitalização do quarteirão mais do âmbito "urbanístico" que propriamente "arquitectónico". Assim, sentimos faltar uma abordagem mais profunda do edificado segundo uma análise individual da morfologia e estado de conservação de cada edifício, para que possam ser lançadas soluções específicas para a sua reabilitação positiva e integrada na solução global que propomos para o Quarteirão das Carmelitas.

[371] ALVES COSTA, Alexandre, *Obra Nova ou Reinterpretação: Que Arquitectura Para a Cidad e Consolidada?*, p. 14.

V. FONTES

Fontes Bibliográficas

- ANDRADE Eugénio de, (org.) ***Daqui houve nome Portugal: antologia de verso e prosa sobre o Porto***, org. e prefácio por Eugénio de Andrade, Porto, O Oiro do dia, 1983

- AGUIAR, José, ***Cor e cidade histórica: estudos cromáticos e conservação do património***, 1ª edição, Porto, FAUP Públicações, 2002

- ALVÃO, Domingos, ***A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão: 1872-1946***, Porto, Fotografia Alvão, 1984

- AUGÉ, Marc, *Não-Lugares, I**ntrodução a uma Antropologia da Sobremodernidade***, trad. Miguel Serras Pereira, Lisboa, 90° editora, 2005 (título original: *Non-Lieux, introduction à une anthropologie de la surmodernité*, Paris, Éditions du Seuil, 1992

- BANDEIRINHA, José António, (et al.), «Processo SAAL» in ***Porto 1901-2001: guia de arquitectura moderna***, fascículo n° 24, Porto, Porto 2001- Civilização Editora, 2001

- BARROS, José Augusto Correira de, ***Plano de melhoramentos da cidade do Porto apresentado à Câmara Municipal em sessão extraordinária de 26 de Setembro de 1881***, Porto, C.M.P., 1881

- BENEVOLO, Leonardo, ***A cidade na história da Europa***, trad. Maria Jorge Vilar de Figueiredo, 1ª ed., Lisboa, Editorial Presença, 1995

- BENJAMIM, Walter, ***Paris capitale du 19ème siècle***, 3ª edição, Paris, Cerf, 2002

- BORJA, Jordi; MUXI, Zaida, ***El espacio público: cuidad y cuidadanía***, Barcelona, Electa, 2003 (título original: *L'espai públic: cuitat i citutadania*, Barcelona, Diputació de Barcelona, 2003)

- CARDOSO, António, ***O arquitecto José Marques da Silva e a arquitectura no Norte do País na primeira metade do século XX***, 2ª edição, Porto, FAUP Publicações, 1997

- CEFAUP, ***Área Metropolitana do Porto: estrutura territorial, o Presente e o Futuro***, Porto, Junta Metropolitana do Porto, 2000

- CHOAY, Françoise, ***A Alegoria do Património***, trad. Teresa Castro, Lisboa, Edições 70, 2000, (original *L'Allégorie du Patrimoine*, Paris, ed. Seuil, 1982, 1996

e 1999)

- COSTA, Agostinho Rebêlo de, ***Descrição topográfica e histórica da Cidade do Porto***, Porto, Progredior, 1945

- COSTA, J. Almeida (et al.), ***Dicionário da Língua Portuguesa***, 6ª edição, Porto, Porto Editora, 1987

- DOMINGUES, Álvaro, PORTAS, Nuno, CABRAL, João, ***Políticas urbanas: tendências, estratégias e oportunidades***, Lisboa, FCG, 2003

- FERNANDES, Francisco Barata, ***Transformação e permanência na habitação portuense: as formas da casa na forma da cidade***, 2ª edição, Porto, FAUP Publicações, 1999

- FERNANDES, Manuel Correia, «Intenções Programáticas» in PORTO 2001, ***Porto 2001: Regresso à Baixa- Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense***, FAUP Publicações, Porto, 2000

- FERRÃO, Bernardo José, ***Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas 1758/1813- uma contribuição para o estudo da cidade pombalina***, 2° edição, pref. Fernando Távora, Porto, FAUP Publicações, 1997

- FREITAS, Eugénio Andrea da Cunha e, ***Toponímia portuense***, Porto, Contemporânea, 1999

- GEIST, Friedrich, ***Le passage, un type architectural du XIXe siècle***, Paris, Pierre Mardoga, 1989

- GIEDION, Siegfried, ***Construire en France, construire en fer, construire en beton***, 1ª edição, pref. Jean-Louis Cohen, trad. Guy Ballangé, Paris, Ed. de la Vilette, 2000

- GRUPO IF, ***Porto: esquinas do tempo***, Porto, CMP, 1982

- GUARDIÁ, Manuel,(dir.), et al., ***Atlas histórico da ciudades europea***, vl. 1: *Península Ibérica*, Barcelona, Salvat, 1994-1996

- JACOBS, Jane, ***Morte e Vida das Grandes Cidades***, 1ª edição, trad. Carlos S. Mendes Rosa, São Paulo, Martins Fontes, 2000, (título original: *The Death and Life of Great American Cities*, New York, Random House, Inc., 1961)

- KOOLHAAS, Rem, OMA, MAU, Bruce, ***S,M,L,XL***, 1ª edição, Rotterdam, 010 Publishers, 1995

- KOOLHAAS, Rem (dir.), INABA, Jeffrey (coord), ***Project on the City,*** 1ª edição, Koln, Tashen, 2001, vl. 2: *Guide to shopping: Harvard design school*

- LAGE, Alberto (et al.), ***Avaliação ex-post: Projecto da Praça da Batalha/ 31 de Janeiro,*** Porto, FEUP/FAUP

- LAGO, Teresa, «Porto 2001- Capital Europeia da Cultura» in PORTO 2001, ***Porto 2001: Regresso à Baixa- Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense,*** Faup Publicações, Porto, 2000

- LEMOINE, Bertrand, ***Les passages couverts en France,*** Paris, Delegation à l'Action Artistique de la Ville, 1989

- MARREY, Bernard, ***Le fer à Paris: architecture***, Paris, Pavillon de l'Arsenal, 1989

- MARSHALL, Berman, ***Tudo o que é sólido se dissolve no ar***, Lisboa, edições 70, 1989

- MENDES, Manuel, «Baixa Portuense- Pura Representação», in PORTO 2001, ***Porto 2001: Regresso à Baixa- Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense***, FAUP Publicações, Porto, 2000

- MUMFORD, Lewis, ***A cidade na História- suas origens, transformações e perspectivas***, trad. Neil R. da Silva, São Paulo, Martins Fontes, 1982 (título original: *The City in History- Its Origins, Its Transformations and Its Prospects*, New York : MJF Books, 1989)

- OLIVEIRA, Eduardo Pires de, ***Imagens do Porto Oitocentista***, Porto, AHCMP, 1985

- PANERAI, Philippe, Phillipe, CASTEX, Jean, DEPAULE, Jean- Charles, ***Formas Urbanas: de la manzana al bloque***, trad. Santiago Castán, Barcelona, Gustavo Gili, 1986

- PASSOS, Carlos de, ***Guia histórica e artística do Porto***, Porto, Casa Editora de A. Figueirinhas, 1935

- PEREIRA, Firmino, *O Porto d'outros tempos: notas históricas, memórias, recordações*, Porto, Livraria Chardron, 1914

- PORTAS, Nuno, ***Arquitectura para Hoje***, Lisboa, Livros Horizonte, 2008

- PORTAS, Nuno, ***Os tempos das Formas***, vl. 1: *A cidade Feita e Refeita*, pref. Manuel de Solà-Morales, Guimarães, Departamento Autónomo de Arquitectura da Universidade do Minho (DAAUM), 2005

- CLÁUDIO, Mário (et al.), ***Porto: margens do tempo***, texto do Mário Cláudio,

fot. “Fotografia Beleza”, Porto, Figueirinhas, 1994

- PORTO 2001, ***Porto 2001: regresso à Baixa- Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação da Baixa Portuense***, Porto, FAUP Publicações, 2000

- PORTO 2001, ***RPC (Relatório de Programação Cultural)***, Porto, Porto 2001 SA, 2002

- SANTOS, José Coelho dos, *O* ***Palácio de Cristal e a Arquitectura do ferro no Porto em meados do séc. XIX***, Porto, Fundação Engenheiro António de Almeida, 1989

- SILVA, Augusto Alves (et al.), ***Registos de uma transformação: levantamento fotográfico***, Porto, PORTO 2001, 2002

- SILVA, Germano, ***À descoberta do Porto*** (1ª edição), Lisboa, Editorial Notícias, 1999

- SILVA, Germano, ***Passeios pelo Porto de outros tempos*** (2ª edição), Cruz Quebrada, Casa das Letras, 2005

- SILVA, Germano, ***Vitória***, Porto, Afrontamento, 1995

- Delegación en Granada del Colégio de Arquitectos (coord.), ***O Chiado: Álvaro Siza: a estratégia da memória***, Granada, Junta de Andalucía – Conserjería de Obras Públicas y Transportes, Sociedade Lisboa 94 - Capital Europeia da Cultura, Delegación en Granada del Colegio de Arquitectos, 1984.

- SOUSA REIS, Henrique, ***Apontamentos para a verdadeira história antiga e moderna da Cidade do Porto***, Porto, BPMP, 1991

- TAVARES, Rui, «O edifício de novas imagens, projectos e realizações» in NONELL, Anni Günther (coord.), ***O mercado do Bolhão: estudos e documentos***, Porto, CMP, 1992

- SANTOS, Eduardo Cabral dos, «O edifício do Bolhão» in NONELL, Anni Günther (coord.), ***O mercado do Bolhão: estudos e documentos***, Porto, CMP, 1992

- TOMÉ, Miguel, ***Património e restauro em Portugal*** *(1920-1995)*, Porto, FAUP Publicações, 2002

- VIRGÍNIO MOUTINHO ARQUITECTO, LDA, ***Estudo Prévio para a cobertura da Galeria de Paris***, Porto, 1999

Teses e Provas Finais

- ALVES, Mónica Helena Norberto, ***Miguel Bombarda: um processo de gentrificação***, Porto, FAUP, 2010

- FERREIRA, Sandra Patrícia da Costa, ***A reinvenção da passagem coberta***, Porto, FAUP, 2009

- GARCIA, Andrés Trevilla, ***Shopping malls. Sistemas urbanos de comunicaciones y redes***, Sevilha, 2003 (disponível em http://issuu.com/andrestg/docs/shopping malls/1)

- METIVIER, Dorothée, ***Les passages et galeries couverts de Paris: Mise en valeur et mise en tourisme de ces lieux originaux pour une rérennité et un dynamisme dans le XXIe siècle***, Universite de Paris I- Pantheon Sorbonne, Paris, 2010 (disponível em http://www.univ-paris1.fr/fileadmin/IREST/Memoires_Masters_2/METIVIE R_Dorothee_.pdf)

- PEREIRA, Ana Cristina da Cunha, ***Os conventos do Porto : descontinuidades, transformação e reutilização***, Porto, FAUP, 2007

- PINNA, Carlotta, ***The European shopping arcades: Galleria vittorio Emanuele-Milano, Upper trade Rows Moscow*** (disponível em http://www.issuu.com/carlottapinna/docs/history_thesis_content02)

- RASTEIRO, Luís Filipe Fonseca, ***Espaços Públicos Interiores de Passagem***, Lisboa, Instituto Superior Técnico, Universidade Técnica de Lisboa, 2008

- REBELO, Elvira Maria Almeida, ***Da clausura ao século: o destino de dois espaços conventuais no Porto. Materialidades, memórias e património***, FLUP, Porto, 2001.

- RIBEIRO, Sofia Freitas Teixeira Ribeiro, ***Do Porto 2001 a Guimarães 2012 capital europeia da cultura: uma oportunidade para o quotidiano***, Porto, FAUP, 2010

Artigos

- ALVES COSTA, Alexandre, «Acções Patrimoniais: Perspectivas Críticas», *Arq/a- Arquitectura e Arte, Acções Patrimoniais*, número duplo 82/83, Julho/Agosto 2010, pp. 24-26

- ALVES COSTA, Alexandre, «Obra Nova ou Reinterpretação: Que Arquitectura Para a Cidade Consolidada?», *Novas Arquitecturas versus Arquitecturas Tradicionais: Que Ambiente Urbano?- actas da conferência realizada a 26 e 27 de Março de 1999 no âmbito do 1º Fórum Internacional de Urbanismo*, Vila Real, 1999

- ALVES COSTA, Alexandre, FERNANDEZ, Sérgio, «O Porto 2001», *Arquitectura e Vida,* nº1, Fev, 2000

- AGUIAR, José, «A cidade do Futuro já existe Hoje- algumas notas sobre reabilitação urbana», *ATIC Magazine*, nº24, Novembro, Lisboa, ATIC, 1999 (disponível em http://mestrado-reabilitacao.fa.utl.pt/disciplinas/jaguiar/Jaguiaratic.pdf)

- AGUIAR, José, «Conclusões: ICOMOS- Portugal», *Encontro- Património Natural e Cultural: Construção e Sustentabilidade*, 18-10-2010 (disponível em http://construcaosustentavel.gecorpa.pt/oradores/ConclusoesIcomosRevJ Aguiar.pdf- consultado em 23-02-2011)

- BAEZA, Alberto Campo, «Acções Patrimoniais: Perspectivas Críticas», *Arq/a- Arquitectura e Arte, Acções Patrimoniais*, número duplo 82/83, Julho/Agosto 2010, pp. 29-31

- BAPTISTA, Luís Santiago, «Acções Patrimoniais- as tensões entre a memória e a experiência», *Arq/a-Arquitectura e Arte, Acções Patrimoniais*, número duplo 82/83, Julho/Agosto 2010, pp. 6-7

- BREDA- VÁZQUEZ, Isabel; CONCEIÇÃO, Paulo, «A diversidade de programas de intervenção na cidade do Porto: avaliar o passado para enquadrar novos desafios», *Sociedade e território - Revista de estudos urbanos e regionais*, volume 33, 2002, pp. 65-76

- CARVALHO, Miguel; MONTEIRO, Lucília, «As setes vidas do Porto», *Visão*, 25-08-2010 (disponível em http://aeiou.visao.pt/as-sete-vidas-do-porto-fotos=f570198- consultado em 05-01-2011)

- DÉDALO, «Concurso de Ideias- Galerias Paris», *Dédalo #5- Centripetação*, Porto, Dédalo, Fevereiro 2009

- DIÁRIO DE NOTÍCIAS, «O Porto tem de arranjar um golfe qualquer para se desenvolver», *Diário de Notícias*, 19-03-2010 (disponível em http://www.dn.pt/Inicio/interior.aspx? content_id=1522986- consultado em 30-10-2010)

- DOMINGUES, Álvaro, «Sub)úrbios e (sub)urbanos- o mal estar da periferia ou a mistificação dos conceitos?», *Revista da Faculdade de Letras- Geografia,* I Série, Volume X/XI, Porto 1994/5 (disponível em http://ler.letras.up.pt/uploads/ficheiros/1588.pdf)

- FERNANDES, Manuel Correia, «O Porto e 2001» in *Arq/a*, fevereiro 2000

- GASPAR, José Miguel, «Bares da Baixa entre o "boom" e o "botelhão"», *Jornal de Notícias*, 26-12-2010, (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Porto&Option=Interior&content_id=1742700&page=-1- consultado em 27-12-2010)

- GRAÇA, Miguel Silva, «Espaços privados e usos colectivos: do admirável mundo novo do consumo ás novas tipologias comerciais de Lisboa», *Ciudades: Revista del Instituto Universitario de Urbanística de la Universidad de Valladolid*, número 10, 2007, pp. 213- 240 (disponível em http://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=2675857)

- JORNAL DE NOTÍCIAS, «O quarteirão», *Jornal de Notícias*, 14-03-2007, (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?Content_id=694087&page= 2- consultado em 22-01-2011)

- LUSA, Agência, «Nuno Cardoso: Arrependo-me de ter sido tão ambicioso. Sofremos demais, as obras foram exageradas.", *Público*, 12-01-2011 (disponível em http://www.publico.pt/Local/nuno-cardoso-arrependome-de-ter-sido-tao-ambicioso-sofremos-demais-as-obras-foram-exageradas_1474830- consultado em 30-10-2010)

- LUSA, Agência, «Porto: Património "imaterial" do centro histórico dinamizado com 2ME nos próximos dois anos», *Jornal de Notícias*, 02-02-2011 (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?Content_id =1773728- consultado em 16-02-2011)

- LUZ, Carla Sofia, «Saída dos bancos para dar lugar a comércio de luxo», *Jornal de Notícias*, 27-05-2007 (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=672993- consultado em 27.01.2011)

- LUZ, Carla Sofia, «Todos querem reabilitar a Baixa com ideias destintas», *Jornal de Notícias*, 09-10-2009, (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/interior.aspx?content_id=1384994- consultado em 22-0-2011)

- MACIEL, Sofia, «Olhares Cruzados: Competitividade e reabilitação urbana em debate», *Jornalismo Porto Net*, 19-03-2010 (disponível em http://jpn.icicom.up.pt/2010/03/19/olhares_cruzados_competitividade_e _reabilitacao_urbana_em_debate.html- consultado em 20-02-2011)

- MARMELO, Jorge, «Porto 2001 mexeu mas pouco», *Público*, 09-01-2011, (disponível em http://www.publico.pt/Local/porto-2001-mexeu-mas-pouco_1474321-consultado em 09-01-2011)

- ORTEGOSA, Sandra Mara, «Cidade e memória: do urbanismo "arrasa-quarteirão" à questão do lugar», disponível em http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/10.112/ 30

- PORTUGAL, Café, «"Porto 2.0"- Um programa para revitalizar a baixa portuense», *Café Portugal*, 06-02-2011 (disponível em http://www.cafeportugal.net/pages/noticias_artigo.aspx?id=3121- consultado em 22-02-2011)

- QUEIRÓS, João, «Estratégias e discursos políticos em torno da reabilitação de centros urbanos : considerações exploratórias a partir do caso do Porto», *Sociologia: problemas e práticas*, n° 55, Set./Dez., 2007, pp. 91-116 (disponível em http://repositorio-iul.iscte.pt/bitstream/10071/1115/1/5.pdf)

- QUEIRÓS, João, «Porto: Concelho perdeu mais de 20 mil habitantes desde 2001», *Jornalismo Porto Net*, 05-09-2006 (disponível em http://jpn.icicom.up.pt/2006/09/05/porto_concelho_perdeu_mais_de_20_mil_habitantes_desde_2001.html- consultado em 05-01-2011)

- REIS, Claúdia; LUSA, «Desertificação dos centros históricos é um dado sociológico importante, diz Mega Ferreira», *Jornal de Notícias*, 16-06-2010 (disponível em http://www.ionline.pt/conteudo/65400-desertificacao-dos-centros-historicos-e-um-dado-sociologico-importante-diz-mega-ferreira - consultado em 27-01-2011)

- RELEA, Francesc, «Lisboa, la capital del vacío», *El País*, 01-08-2010 (disponível em http://www.elpais.com/articulo/reportajes/Lisboa/capital/vacio/elpepusocdmg/20100801elpdmgrep_6/Tes- consultado em 24-02-2011)

- SOBRAL, Cláudia, «Como é que se vai devolver gente às lojas da Baixa de uma cidade?», *Público*, 06-12-2010 (disponível em http://www.publico.pt/Local/como-e-que-se-vai-devolver-gente-as-lojas-da-baixa-de-uma-cidade_1469676-consultado em 30-12-2010)

- TAVARES, Patrícia Alves, «Casa da Música ainda marca a "Porto 2001"», *Jornal de Notícias*, 17-01-2011 (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/pais/concelho.aspx?Distrito=Porto&Concelho=Porto&Option=Interior&content_id=1758811&page=-1-consultado em 18-02-2011)

- VILAS, Jorge, «As cidades e os "donuts"», *Jornal de Noticías*, 27-08-2007 (disponível em http://www.jn.pt/paginainicial/interior.a spx?content_id=709838- consultado em 22-01-2011)

Fontes Electrónicas

- http://www.cm-porto.pt

- Plano Director Municipal da Cidade do Porto, http://www.cm-porto.pt/users/0/52/eb075433b656980f6be40a535d3f29d8.pdf

- http://doportoenaoso.blogspot.com/

- Carta de Atenas, http://www.icomos.org/docs/athens_charter.html

- http://www.passagesetgaleries.org/

- http://www.portovivosru.pt

- Masterplan do Porto Vivo SRU: www.portovivosru.pt/pdfs/masterplan-sintese-executiva.pdf

Outras fontes

- CÂMARA MUNICIPAL DO PORTO, «Actas das vereações», 1902-1907, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto

- Licenças de obras relativas ao Quarteirão das Carmelitas, Arquivo Histórico da Câmara Municipal do Porto

- COMÉRCIO DO PORTO, «Comércio do Porto», 1904-1907, Arquivo Municipal Sophia de Mello Breyner

- Espólio fotográfico, Fundação Instituto Marques da Silva

Fontes de imagens

fig. 1 (p. 5), JORGE, Filipe (et al.), *O Porto visto do céu*, p. 98
fig. 2 (p. 8), Centro Comercial Cidade do Porto, fotografia da autora
figs. 3, 4, 5, 6, 7 (p. 10) *não-lugares*, http://www.nao-lugares.com/en/
fig. 8 (p. 10), *não-lugares*, fotografia da autora
fig. 9 (p. 14), Shopping Via Catarina, fotografia da autora
fig. 10 (p. 14), KOOLHAAS, Rem, *Project on the City*, p. 476
fig. 11 (p. 18), Bolonha, fotografia da autora
fig. 12 (p.22), Plano Voisin, http://archiveofaffinities.tumblr.com/search/corbusier/page/4;
fig. 13 (p. 22), Plano Voisin, http://www.nyu.edu/classes/reichert/sem/city/images/207a.jpg;
fig. 14, 15, 16 (p. 22), Varsóvia, http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=76 5506&page=2
fig. 17 (p. 24), Chartres, http://keithbriggs.info/2006_photos.html
fig. 18 (p. 24), Avignon, http://dicas4fun.com/2011/o-charme-do-hotel-la-mirande-em-avignon
fig. 19 (p. 24), Strasbourg, http://holidays.syl.com/en/hotel/7500/Comfort+Hotel+Center/
fig. 20 (p. 24), Lyon, http://polemikos.com/?p=44
fig. 21 (p. 24), Bolonha, http://www.fredmussat.fr/e-proceedings2_dec09/mirror_of _modernity_bra vo.htm
fig. 22 (p. 24), Bolonha, idem
figs. 23, 24 (p. 24), Bolonha, BENEVOLO, Leonardo, *A cidade e o Arquitecto*, p. 76
fig. 25 (p. 32), Galerie des Princes, Paris, fotografia da autora
fig. 26 (p.34), Passage Choiseul, Paris, GEIST, J.F., op. cit. , fig. 232
des. 1 (p. 36), Passagens parisienses, esquema da autora
figs. 27, 28 (p. 36), Palais Royal, Paris, GEIST, J.F., op. cit. , figs. 201, 202
fig. 29, (p. 38), Passage des Panorames, Paris, idem, fig. 214
fig. 30, (p. 38), Burlington Arcade, Londres, idem, fig. 123
fig. 31 (p. 38), Royal Opera Arcade, Londres, idem, fig. 119
fig. 32 (p. 38), Royal Arcade, Newcastle, idem, fig. 191
fig. 33 (p. 38), Lower Arcade, Bristol, idem, fig. 48
fig. 34 (p. 38), Galerie Vivienne, Paris, fotografia da autora
fig. 35 (p. 40), Le Passage Pommeraye, Nantes,GEIST, J.F., op. cit. , fig. 176

fig. 36 (p. 40), Il Tergesteo, Triste, idem, fig. 264
fig. 37 (p.40), La Galerie de la Reine, Bruxelas, idem, fig. 54
fig. 38 (p. 40), Galleria Vittorio Emanuele II, Milão, http://static.panoramio.com/photos/ original/32244729.jpg
fig. 39 (p. 42), La Galleria Mazzini, Genova, GEIST, J.F., op. cit. , fig. 76
fig. 40 (p. 42), Galleria Umberto I, Nápoles, idem. 186
fig. 41 (p. 42), Galleria Alberto Sordi, Roma, http://blog.travelpodcom/travel-blog-entries/spoonball/4/1311408374/tpod.html#pbrowser/spoonball/4/1311408374/filename=galleria-alberto-sordi.jpg
fig. 42 (p. 42), Kaisergalerie, Berlim, GEIST, J.F., op. cit., fig. 24
fig. 43 (p. 44), GUM, Moscovo, http://commons.wikimedia.org/wiki/File:Moscow_GUM_ interior.jpg
fig. 44 (p. 44), Cleveland Arcade, Cleveland, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Arcade.jpg
fig. 45 (p. 46), Bazar, Ispahan, GEIST, J.F., op. cit., fig. 4
fig. 46 (p. 48), Mercado de Trajano, Roma, fotografia da autora
fig. 47 (p. 48), Foire de Saint Germain, Paris, http://en.wikipedia.org/wiki/File:Pln_de_la_Foire _de_Saint-Germain_-_Iollain_-_Venard_1985_p30.jpg
fig. 48 (p. 48), Arcada, Bolonha, fotografia da autora
fig. 49 (p. 50), Ponte Vecchio, Florença, fotografia da autora
fig. 50 (p. 50), Pont Notre Dame, Paris, http://www.pont-habite.com/memoire/html/pontshab2.shtml
des. 2 (p. 52), Estudo comparativo das principais passagens cobertas, esquema da autora
des. 3 (p. 54), Estudo comparativo das principais passagens cobertas, esquema da autora
fig. 51 (p. 56), Passage des Panorames, Paris, GEIST, J.F., op. cit., fig. 213
fig. 52 (p. 56), Passage Choiseul, Paris, fotografia da autora
fig. 53 (p. 56), Galleria Vittorio Emanuele II, Milão, fotografia da autorafig. 54 (p. 56), Passage Choiseul, Paris, GEIST, J.F., op. cit., fig. 236
fig. 55 (p. 58), Trabalhos de Haussmann, BENEVOLO, Leonardo, *A História da Cidade*, p. 160
fig. 56 (p. 58), Demolições para a abertura da Avenida da Ópera, LOYER, François, *Paris, XIXe siècle: l'immeuble et la rue*, p. 348
fig. 57 (p. 58), *Boulevards*, idem, p. 236
fig. 58 (p. 60), Paris, http://desirsdavenirparis5.over-blog.com/article-28725286.html

fig. 59 (p. 62), Les Halles, Paris, http://zolaandme.wordpress.com/2010/01/16/im-so-bored-with-zola-today/
fig. 60 (p. 62), Les Halles, Paris, http://www.parisbestlodge.com/leshalles.html
fig. 61 (p. 62), Le Bon Marché, Paris, http://archicom.canalblog.com/albums/le_bon_marche_ paris/photos/33992790-bon_marche_7.html
fig. 62 (p. 64), Crystal Way, GEIST, J.F., op.cit., fig. 131
fig. 63 (p. 64), Crystal Way, idem, fig. 130
fig. 64 (p. 64), Great Victorian Way, idem, fig. 129
fig. 65 (p. 64), Great Victorian Way, http://ragpickinghistory.co.uk/tag/arcade/
fig. 66 (p. 66), Galleria Vittorio Emanuele II, Milão, fotografia da autora
fig. 67 (p. 72), Localização dos principais conventos e centros de assistência, Porto, esquema da autora (planta base- FERREIRA, Augusto Gerardo Telles, *Planta da Cidade do Porto*, 1813, Centro Cartografia FAUP)
fig. 68 (p. 72), Porto, 1736, http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/04/os-transportes-maritimos-e-fluviais-2-o.html
fig. 69 (p. 76), Porto, 1789, http://doportoenaoso.blogspot.com/2010/04/os-transportes-maritimos-e-fluviais-3.html
fig. 70 (p. 76), Almadas - primeira fase dos trabalhos, esquema da autora (planta de base- FERREIRA, Augusto Gerardo Telles, op.cit.)
fig. 71 (p. 76), Almadas - segunda fase dos trabalhos, idem
fig. 72 (p. 76), Almadas - terceira fase dos trabalhos, idem
fig. 73 (p. 76), Almadas - quarta fase dos trabalhos, idem
fig. 74 (p. 78), Intervenções da Junta de Obras Públicas, esquema da autora (planta de base- FERREIRA, Augusto Gerardo Telles, op. cit.)
fig. 75 (p. 78), O convento das Carmelitas na Planta topográfica de 1839, esquema da autora (planta de base- COSTA LIMA, Joaquim, *Planta Topográfica da Cidade do Porto*, 1839, Centro Cartografia FAUP)
fig. 76 (p. 80), Projecto de alinhamento da Rua das Carmelitas, AHCMP
fig. 77 (p. 80), Projecto de alinhamento e rectificação da Rua das Carmelitas para o estabelecimento do Largo do Correio e do Recolhimento do Anjo, AHCMP
fig. 78 (p. 82), Espaços mais importantes da envolvente, esquema da autora (planta de base- COSTA LIMA, Joaquim, op.cit. Centro Cartografia FAUP)
fig.79 (p. 82), Imagens do Porto Oitocentista, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 80 (p. 84), Rede de mercados, esquema da autora (planta de base- http://repositorio-tematico.up.pt/bitstream/10405/10774/1/08672.png)
fig. 81 (p. 86) Novos alinhamentos com o Mercado das Carmelitas, AHCMP

fig. 82 (p. 86) Projecto do Novo Mercado das Carmelitas, AHCMP
des. 4 (p. 88), Projecto de alinhamento da Rua de Santa Teresa - com base na Cartografia relativa ao plano de alinhamento e rectificação das ruas de Santa Teresa e da Fábrica, AHCMP
fig. 83 (p. 92), Rua das Carmelitas, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 84 (p. 92), Rua dos Clérigos, idem
figs. 85, 86 (p. 92), Rua das Carmelitas, idem
fig. 87 (p. 92), Hospital de Santo António, idem
fig. 88 (p. 92), Academia Politécnica, 1880, idem
figs. 89, 90 (p. 92), Jardim da Cordoaria, 1900, idem
des. 5, 6 (p. 94), *Bairro das Carmelitas*: plantas nºs 1 e 2- com base nas "*Plantas indicativas do modo como poderá ser dividido o terreno do extinto Convento das Carmelitas, e pertencente ao Município, quando se queira destinar a ser alienado para edificações particulare*s", AHCMP
fig. 91 (p. 96), Mercados e equipamentos importantes da envolvente (planta de base- *Carta Topográfica da Cidade do Porto*, 1892, AHCMP)
fig. 92 (p. 96), Feira do Pão, Praça de Santa Teresa, GRUPO IF, *Porto: Esquinas do tempo*
fig. 93 (p.96), Mercado dos Ferros-Velhos, http://portojofotos.blogspot.com/2010/10/45-o-quarteirao-das-carmelitas-santa.html
fig. 94 (p. 96), Mercado do Anjo, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 95 (p. 96), Mercado do Peixe, http://www.portoantigo.org/
des. 7 (p. 98), *Bairro das Carmelitas*: planta nº 3- com base na Cartografia "*O Novo Bairro das Carmelitas, Planta de arruamentos e terrenos para edificações*", AHCMP
des. 8 (p. 98), *Bairro das Carmelitas*: planta final, idem
des. 9 (p. 100), Evolução das arrematações- com base nas datas de arrematações anunciadas no jornal «O Comércio do Porto», AMSMB
des. 10 (p. 104), Evolução das licenças- com base nas datas das licenças dos projectos de edificação para o Quarteirão das Carmelitas, AHCMP
des. 11 (p. 106), Planta de expropriações aprovada em 19-11-1904- com base no pedido de licença para edificação de um prédio na Rua de Santa Teresa, aprovada em 19-11-1904, AHCMP
des. 12 (p. 106), Planta de expropriações aprovada em 06-04-1906- com base na "P*lanta dos terrenos que o Municipio tem de adquirir e ceder a António Bernardo Ferreira para o prolongamento da Galeria que se projecta abrir no Novo Bairro das Carmelitas e alinhamento da Praça de Santa Teresa*", aprovada em 06-04-

1906, AHCMP
des. 13 (p. 106), Planta de expropriações aprovada a 02-10-1905- com base na planta anexada ao "*Orçamento das expropriações a fazer para o alargamento da Rua do Correio, e para a rectificação do alinhamento do lado Poente do Largo do Correio*", aprovado a 02-10-1905, AHCMP
des. 14 (p. 106), Planta de expropriações aprovado em 04-09-1906- com base no projecto de alinhamento da rua Rainha D.Amélia com marcação do último terreno que faltava expropriar , aprovado em 04-09-1906, AHCMP
fig. 96 (p. 108), Palácio do Conde de Vizela- Rua das Carmelitas, *Porto- Margens do tempo*, p.
des. 15 (p. 108), Edifícios cujas licenças foram assinadas por José Marques da Silva - com base nas licenças dos projectos de edificação para o Quarteirão das Carmelitas, AHCMP
(p. 110), friso vertical- projectos do Arquitecto José Marques da Silva:
fig. 97 (p. 110), Projecto para o Novo Mercado do Anjo, 1905, AHCMP
fig. 98 (p. 110), Teatro S. João, s.d., FIMS
fig. 99 (p. 110), Estação de S. Bento, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 100 (p. 110), Grandes Armazéns Nascimento, 1953, FIMS
fig. 101 (p. 110), Casa da Quinta de Serralves, 1960, MESQUITA, Mario João (et al.), *Marques da Silva: o aluno, o professor, o arquitecto*, p. 198
fig. 102 (p. 110), Companhia de Seguros a Comercial, 1941, idem, p. 134
fig. 103 (p. 110), Liceu Alexandre Herculano, 1941, idem, p. 128
fig. 104 (p. 110), Banco Inglês, 1959, idem, p. 152
fig. 105 (p. 112), Estudo de José Marques da Silva para fachada do Edifício Quatro Estações, idem, p. 67
fig. 106 (p. 112), Livraria Lello, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 107 (p. 112), Rua das Carmelitas, *Porto: Esquinas do tempo*
fig. 108 (p. 112), Praça dos Leões, ALVÃO, Domingos, *A cidade do Porto na obra do fotógrafo Alvão: 1872-1946*, fig. 42
fig. 109 (p. 112), Mercado do Bolhão primitivo, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 110 (p. 112), A Estação S. Bento em construção, s.d., idem
fig. 111 (p. 112), Rua dos Clérigos, GRUPO IF, *Porto: Esquinas do tempo*
fig. 112 (p. 114), O *Bairro das Carmelitas*, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 113, 114 (p. 114), Grandes Armazéns do Chiado, idem
fig. 115 (p. 114), Armazéns da Capela, idem
des. 16 (p. 118), Distribuição funcional do Quarteirão das Carmelitas, esquema da autora - com base nos desenho dos alçados originais realizados e cedidos por Sandra Ferreira
fig. 116 (p. 120), Ante-Projecto para o Mercado do Bolhão assinado pelo Engenheiro Casimiro Barbosa, 1910, AHCMP
fig. 117 (p. 124), Ilha da Rua S. Vítor, http://1.bp.blogspot.com/_kycDYo27yQ0/S-gfyLJCIJI/AAAAAAAADaM/ACxRSHO6Vjw/s1600/Porto+-+Ilha+na+Rua+de+S.+Victor.JPG
fig. 118 (p. 124), Bairro do Cerco do Porto, 1961, http://doportoenaoso.blogspot.com/
fig. 119 (p. 126), Operações SAAL, fotografia da autoria do Arquitecto Alexandre Alves Costa
fig. 120 (p. 126), Operação da Ribeira/Barredo, *CRUARB - Porto Património Mundial: CRUARB 25 anos de Reabilitação Urbana*, p. 182
fig. 121 (p. 126), Recuperação do Quarteirão QIII do Barredo, ALVES COSTA, Alexandre (et al.), *Fernando Távora*, p. 203
fig. 122 (p. 128), Centro Comercial Colombo, http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=885238
fig. 123 (p. 128), Centro Comercial Gran-Plaza, fotografia da autora
fig. 124 (p. 128), Centro Comercial Dolce Vita, http://www.skyscrapercity.com/showthread.php?t=885238
fig. 125 (p. 128), Centro Comercial Norte Shopping, fotografia da autora
fig. 126 (p. 130), Panorâmica da Cidade do Porto, fotografia da autora
fig. 127 (p. 132), Casa da Música, fotografia da autora
fig. 128 (p. 132), Baixa Oeste B, ALVES DA SILVA, Augusto (et al.), *Porto 2001- Registos de uma transformação*, p. 145
fig. 129 (p. 132), Baixa Portuense- áreas de intervenção, PORTO 2001, *Porto 2001: regresso à Baixa*, p. 42
fig. 130 (p. 136), Equipa do Arq.° Virgínio Moutinho: Área de Intervenção- unidades de projecto, idem, p. 103
fig. 131 (p. 136), Equipa do Arq.° Virgínio Moutinho: Proposta de intervenção para o Quarteirão das Carmelitas, material cedido por Virgínio Moutinho, Arquitecto Lda.
fig. 132 (p. 138), Equipa do Arq.° Domingos Tavares: Esquema de trânsito, material cedido por Domingos Tavares, Arquitectos Lda
figs. 143, 134 (p. 138), Equipa do Arq.° Domingos Tavares: Planta geral de Intervenção- pavimentos, material cedido por Domingos Tavares, Arquitectos Lda
figs. 135, 136 (p. 138), Equipa do Arq.° João Carrilho da Graça: Planta geral de

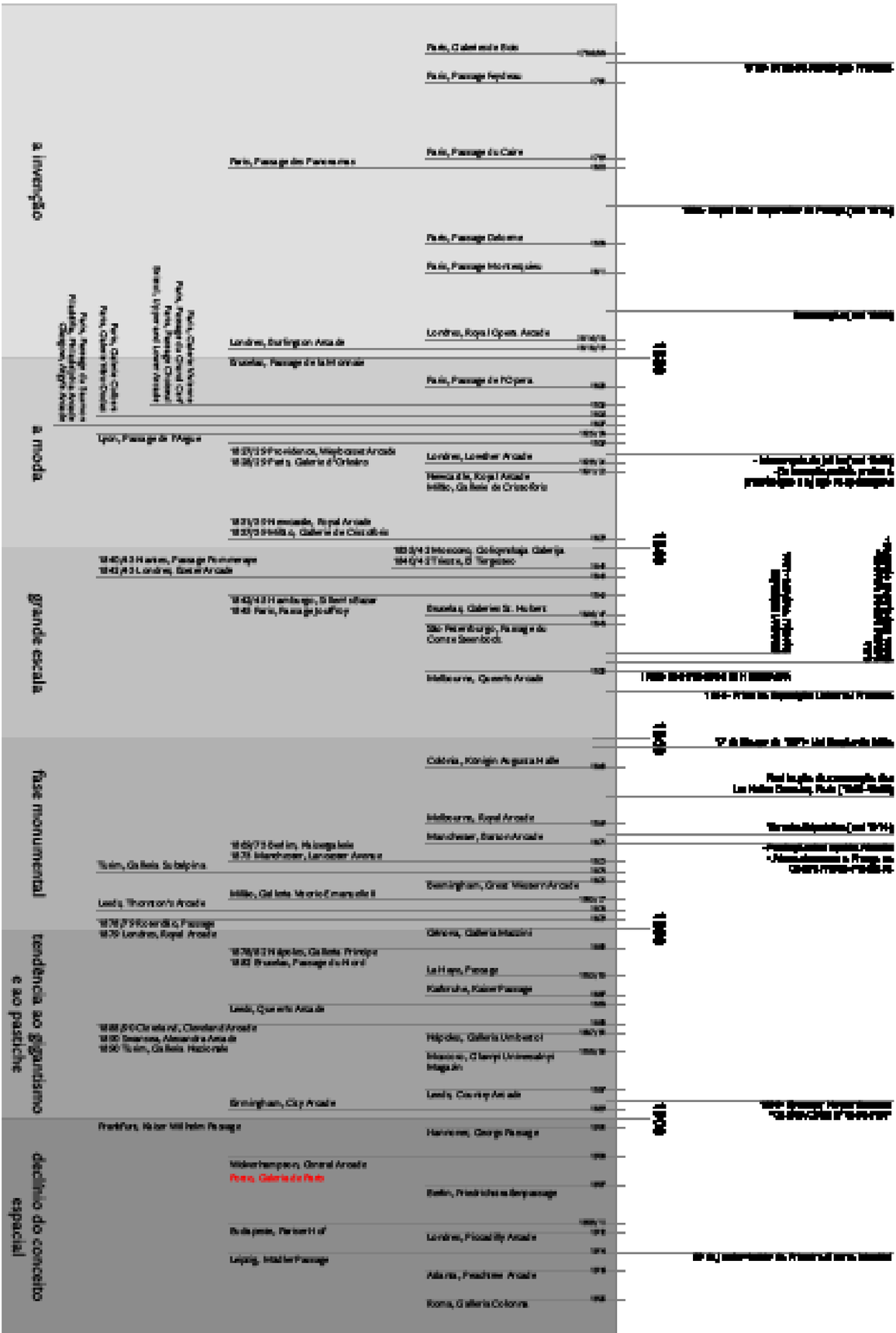
intervenção, PORTO 2001, op.cit., p. 146
fig. 137 (p. 138), Equipa do Arq.º João Carrilho da Graça: Proposta para a Rua da Galeria de Paris, idem, p. 152
fig. 138 (p. 140), Equipa do Arq.º Bernardo Ferrão: Área de Intervenção, idem, p. 187
fig. 139 (p. 140), Equipa do Arqº Bernardo Ferrão: Proposta de Intervenção, idem, p. 317
fig. 140 (p. 140), Equipa do Arq.º Bernardo Ferrão: Proposta para a Rua da Galeria de Paris, idem, p. 181
fig. 141 (p. 142), Rua da Galeria de Paris, Maio 2000, Paulo Catrica, ALVES DA SILVA, Augusto (et al.), op. cit., p. 150
fig. 142 (p. 142), Rua da Galeria de Paris, Set. 2001, Paulo Catrica, idem, p. 151
fig. 143 (p. 142), Rua da Galeria de Paris, Nov. 1999, Rita Burmester, idem, p. 152
fig. 144 (p. 142), Rua da Galeria de Paris, Set. 2001, Paulo Catrica, idem, p. 153
fig. 145 (p. 142), Rua Cândido dos Reis, Maio 2000, Paulo Catrica, idem, p. 156
fig. 146 (p. 142), Rua Cândido dos Reis, Set. 2001, Paulo Catrica, idem, p. 157
fig. 147 (p. 144), Rua Cândido dos Reis, Maio 2000, Paulo Catrica, idem, p. 160
fig. 148 (p. 144), Rua Cândido dos Reis, Set. 2001, Paulo Catrica, idem, p. 161
fig. 149 (p. 144), Rua Conde de Vizela, Nov. 1999, Rita Burmester, idem, p. 164
fig. 150 (p. 144), Rua Conde de Vizela, Set. 2001, Paulo Catrica, idem, p. 165
fig. 151 (p. 144), Rua de Santa Teresa, Maio 2000, Paulo Catrica, idem, p. 168
fig. 152 (p. 144), Rua de Santa Teresa, Nov. 2001, Paulo Catrica, idem, p. 169
fig. 153 (p. 146), Café Galeria de Paris, fotografia da autora
fig. 154 (p. 146), Loja A Vida Portuguesa, fotografia da autora
fig. 155 (p. 146), Inauguração Loja Marc Jacobs, fografia cedida por Filipa Cortez
fig. 156 (p. 146), Feira de Artesanato, Rua da Galeria de Paris, boladeneve.net
fig. 157 (p. 146), Feira Mini Porto-Belo, Praça Carlos Alberto, Tânia Santos (organizadora do evento)
fig. 158 (p. 146), Feira de Artesanato, Rua Cândido dos Reis, fotografia da autora
fig. 159 (p. 148) Rua da Galeria de Paris, http://noirchanson.blogspot.com/2009/12/fim-de-semana-no-porto.html
fig. 160 (p. 148), Twin's Baixa, Jorge Teixeira, http://www.facebook.com/photo.php?fbid=10150139263936901&set=a.10150139262791901.327804.146115171900&type=1&theater
fig. 161 (p. 148), Rua Cândido dos Reis, http://www.gallery-hostel.com/pt/site/blog/galerias-de-paris-a-noite-do-porto/379/#!prettyPhoto/0/

fig. 162 (p. 148), Praça D. Filipa de Lencastre, Guia da noite na Baixa do Porto, http://www.facebook.com/photo.php?fbid=432412294889&set=a.432412154889.205910.288894729889&type=1&theater&pid=4718470&id=288894729889
fig. 163 (p. 152), Extracto da Carta dos imóveis classificados e em vias de classificação, CMP
fig. 164 (p. 152), Extracto da Carta de valores arquitectónicos, CMP
des. 17 (p. 156), Planta de análise dos níveis de intensidade de movimento relativos ao tráfego automóvel diurno, esquema da autora
des. 18 (p. 156), Planta de análise dos níveis de intensidade de movimento relativos ao tráfego pedonal diurno, esquema da autora
des. 19 (p. 158), Planta de análise dos níveis de intensidade de movimento relativos ao tráfego automóvel nocturno, esquema da autora
des. 20 (p. 158), Planta de análise dos níveis de intensidade de movimento relativos ao tráfego pedonal nocturno, esquema da autora
des. 21 (p. 160), Esquema de usos da área envolvente ao nível do rés-do-chão, esquema da autora
des. 22 (p. 162), Planta de análise dos movimentos pedonais diurnos, esquema da autora
des.23 (p. 162), Planta de análise dos movimentos pedonais nocturnos, esquema da autora
des. 24 (p. 164), Estudo dos usos actuais do Quarteirão das Carmelitas, esquema da autora
fig. 165 (p. 172), Vista aérea do Quarteirão das Carmelitas, planta de base-Google Earth
des. 25 (p. 176), Proposta de usos para o Quarteirão das Carmelitas, esquema da autora
des. 26 (p. 180), Esquema de ligações transversais, esquema da autora
des. 27 (p. 180), Esquema do Espaço Público pedonal, esquema da autora
fig. 166 (p. 182), Galerija Centrs, Riga, http://www.urbancentre.net/Modern%20Riga%202/Modern% 20Riga.htm
fig. 167 (p. 182), Rua coberta, Sevilha, http://tripwow.tripadvisor.com/slideshow-photo/sevilla-covered-street-by-travelpod-member-lar4290-seville-spain.html?sid=13172182&fid=tp-11
fig. 168 (p. 182), Place du marche de Saint Honore, Paris, fotografia da autora
fig. 169 (p. 182), Ringstrassen Galerie, Viena, http://v5.cache6.c.bigcache.googleapis.com/static.panoramio.com/photos/original/45235781.jpg?redirect_counter=1

fig. 170 (p. 182), Rua coberta em Toronto, http://new-learn.info/learn/packages/clear/visual/buildings/elements/wall_roof/glazed_roof.html
fig. 171 (p. 182), Projecto do Arq.° Germano de Castro Pinheiro para a cobertura da Rua de Cedofeita, material cedido por Germano de Castro Pinheiro, Arquitectos
fig. 172 (p. 182), Projecto Alhóndiga, Vitória, http://www.vitoria-gasteiz.org/we001/was/we001Action.d o?idioma=en&aplicacion=wb021&tabla=contenedorFoto&accion=fotoAnt&idContenidoActual=3&idContenedor=64
fig. 173 (p. 182), Proposta de José Soalheiro, Teresa Castro & Ana Paula Calheiros, Arquitectos, para o projecto para a cobertura das Ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz em Coimbra, de José Soalheiro, material cedido por Teresa Castro & Ana Paula Calheiros, Arquitectos, Lda
fig. 174 (p. 182), Proposta de Pereira Miguel, Arquitectos para o projecto para a cobertura das Ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz em Coimbra, material cedido por Pereira Miguel, Arquitectos
fig. 175 (p. 182), Proposta de CVDB, Arquitectos para o projecto para a cobertura das Ruas Ferreira Borges e Visconde da Luz em Coimbra, material cedido por CVDB, Arquitectos
figs. 176, 177, 178, 179, 180 (p. 182), Propostas do Concurso de ideias lançado pela revista Dédalo para a cobertura da Rua da Galeria de Paris, material cedido pela Revista Dédalo

IV. ANEXOS

Anexo I: Cronologia da *passagem coberta*


a invenção
a moda
grande escala
fase monumental
tendência ao gigantismo e ao pastiche
declínio do conceito espacial
Paris, Galerie de Bois
Paris, Passage Feydeau
Paris, Passage du Caire
Paris, Passage des Panoramas
Paris, Passage Delorme
Paris, Passage Montesquieu
Paris, Galerie Vivienne
Paris, Passage Choiseul
Paris, Passage du Grand Cerf
Paris, Galerie Colbert
Paris, Galerie Véro-Dodat
Paris, Passage de l'Opéra
Paris, Passage Jouffroy
Paris, Galerie d'Orléans
Bruxelles, Passage de la Montagne
Bruxelles, Galerie de Cristal
Bruxelles, Galerie St. Hubert
Londres, Burlington Arcade
Londres, Royal Opera Arcade
Londres, Lowther Arcade
Londres, Royal Arcade
Londres, Egyptian Hall
Londres, Piccadilly Arcade
Milão, Galleria Vittorio Emanuele II
Milão, Galleria Mercanti
Milão, Galleria Umberto I
Milão, Ciampi Universal-Hotel
Milão, Galleria de Cristoforis
Nápoles, Galleria Principe
Nápoles, Galleria Umberto I
Turim, Galleria Subalpina
Turim, Galleria Nazionale
Veneza, Galleria Vittorio Emanuele II
Veneza, Galleria Mazzini
Roma, Galleria Colonna
Atlanta, Peachtree Arcade
Cleveland Arcade
Seattle, Pacific Arcade
Providence, Westminster Arcade
Providence, Union Arcade
Cincinnati, Arcade
Pittsburgh, Penn Traffic Building
Pittsburgh, Fulton Building
Pittsburgh, Arcade
Filadélfia, Reading Terminal Market
Filadélfia, Wanamaker's Department Store
Filadélfia, Wanamaker's Department Store
Filadélfia, Arcade
Filadélfia, Gallery
Filadélfia, Gallery
Filadélfia, Gallery

Anexo II: Cronologia das arrematações

Data arrematação em hasta pública	Glebas postas à venda		Licitações	
	Nº	Preço-base	Preço-final	Comprador
16 de Janeiro de 1904	1	3:759$250	8:501$000	Sr. Conselheiro Boaventura Rodrigues de Sousa
	2	3:292$000	6:136$000	Sr. José António Lopes Coelho
	3	3:397$500	5:600$000	Idem
	4	3:505$500	5:500$000	Sr. José Pinto de Sousa Lello
	5	3:685$500	5:430$000	Srs. Fernandes Mattos e C.ª
	6	4:218$000	6:200$000	Sr. Joaquim António da Silva
	7	2:956$500	5:700$000	Sr. António José Carvallo e Conde
4 de Fevereiro de 1904	8	5:678$750	9:600$000	Srs. Fernandes Mattos e C.ª
	9	3:435$000	5:601$000	Sr. José Marques da Silva
	10	3:840$000	6:601$000	Idem
	11	3:040$500	5:110$000	Sr. Abel de Lacerda
	12	3:577$500	6:075$000	Sr. António Rodrigues de Araújo Lima
	13	4:288$000	8:187$000	Sr. Conselheiro Boaventura Rodrigues de Sousa
	14	3:251$500	6:161$000	Idem
14 de Abril de 1904	15	1:901$250	Retirado da praça para estudos;	
	16	3:633$300	Retirado da praça para estudos;	
	17	3:483$000	3:484$000	Sr. Manuel Pinto de Sousa Lello e Sr. Domingos José Fernandes
	18	3:327$500	3:328$000	
	19	3:172$500	_	_
	20	3:019$500	_	_
	21	3:368$750	_	_
	22	2:715$750	_	_
	23	2:560$500	_	_
	24	1:790$850	_	_
	25	780$000	_	_
	26	793$700	_	_
30 de Maio de 1904	15	1:901$250	2:500$000	Sr. António Rodrigues de Araújo Lima
	16	3:633$300	3:634$000	Idem e Fernandes Mattos e C.ª
	27	4:105$800	_	_
	28	4:349$400	_	_
	29	4:098$000	_	_
	30	4:212$000	_	_
	31	4:326$000	_	_
	32	4:428$000	_	_
	33	4:533$000	6:001$000	Sr. Conselheiro Boaventura Rodrigues de Sousa
	34	4:641$000	7:001$000	Idem
	35	4:743$000	7:001$000	Idem
22 de Setembro de 1904	27	3:284$640	_	_
	28	3:479$520	_	_
	29	3:278$400	_	_
	30	3:369$600	_	_
	31	3:460$800	_	_
	32	3:542$400	_	_
20 de Outubro de 1904	19	2:538$500	2540$000	Srs. Bernardo da Silva Damaso e C.ª
	20	2:415$000	_	_
	21	2:295$000	_	_
	22	2:172$600	_	_
	23	2:048$400	_	_
	24	1:432$680	1433$000	Sr. António Joaquim Júnior
	25	624$000	_	_
	26	634$960	_	_
Primeira metade de 1905	22	?	?	_
	25	?	?	_
	26	?	?	_
	27	?	?	_
	28	?	?	_
	29	?	?	_
	30	?	?	_
	31	?	?	_
	2	?	?	_
?	20	?	?	_
	21	?	?	_
	27	?	?	_
18 de Julho de 1906 (?)	23	?	?	_

- Glebas 20,21 e 27: Não há informações até junho de 1905:mas uma noticia de 29 de setembro de 1905 diz-nos que só faltavam 3 para arrematar: correspondentes aos números: 20,21 e 27

- Gleba 23: AMSMB, «C.M.P. - sessão em 28 de Junho de 1906», O Comércio do Porto, Porto, 27 de Junho de 1904: "autoriza-se a Câmara a pôr em praça, no dia 18 do mês próximo, o terreno em que se encontram instaladas actualmente as retretes do bairro das Carmelitas.- Inteirada."

Anexo III: Quadro das licenças

Nº 1	Requerente: Sousa, Boaventura Rodrigues da Técnico: Moreira, Joaquim de Sousa (mestre de obras) Data de licença: 27-07-1905 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(183), fls 114-124;
Nº 2	Requerente: Coelho, José António Lopes Técnico: Leitão, Estevão Eduardo Augusto de Parada e Silva Data de licença: 06-05-1905 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(181), fls 53-55;
Nº 3	Requerente: Esteves, Francisco Xavier; Lello, José Pinto de Sousa (proprietário) Técnico: Esteves, Francisco Xavier (engenheiro civil) Data de licença: 05-05-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(177), fls. 66-73;
Nº 4	Requerente: Silva, Joaquim António da Técnico: Leitão, Estevão Augusto de Parada e Silva Data de licença: 15-09-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(178), fls 266-275;
Nº 5	Requerente: António, José de Carvalho (Conde) Técnico: Leitão, Estevão Augusto de Parada e Silva Data de licença: 15-09-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(178), fls 251-258;
Nº 6	Requerente: Fernandes, Matos e Companhia Técnico: Guimarães, Licínio (condutor de obras públicas) Data de licença: 30-06-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(177), fls 257-264;
Nº 7	Requerente: Guerra, João Gomes da Silva Técnico: Silva, Silva, José Marques da; Guerra, João Gomes da Silva (mestre de obras) Data de licença: 31-08-1905 Cota: AHCMP-PT/CMP/DMA/D-CMP/7(184), fls 135-147;
Nº 8	Requerente: Lacerda, Abel de (proprietário) Técnico: Guimarães, Licínio (mestre de obras) Data de licença: 05-05-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(177), fls. 59-65;
Nº 9	Requerente: Lima, António Rodrigues de Araújo (proprietário) Técnico: António Vieira Data de licença: 19-05-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(177), fls 129-135;
Nº10	Requerente: Sousa, Boaventura Rodrigues da Técnico: Leitão, Estevão Augusto de Parada e Silva Data de licença: 21-07-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(178), fls 158-168;
Nº11	Requerente: Sousa, Boaventura Rodrigues da Técnico: Silva, António Pereira da (mestre de Obras) Data de licença: 24-07-1906 (licença para alterar em 1908) Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(186), fls 113-127;
Nº12	Requerente: Companhia Seguros A Comercial Técnico: Ferreira, Manuel Alves (mestre de obras) Data de licença: 29-07-1905 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(181), fls 352-359;
Nº13	Requerente: Pena, Francisco Alves Técnico: Silva, António Pereira da (mestre de obras) Data de licença: 20-03-1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(185), fls 1-7;
Nº14	Requerente: Santos, Inácio Ferreira da (proprietário) Técnico: Leitão, Estevão Eduardo Augusto de Parada e Silva (responsável) Data de licença: 25-07-1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(186), fls. 161-168;
Nº15	Requerente: Martins, Ana Leite Ferreira Técnico: Ribeiro, Manuel Ferreira (mestre de obras) Data de licença: 13-06-1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(185), fls. 104-110;
Nº16	Requerente: Martins, Ana Leite Ferreira Técnico: Santos, José Domingos Faria dos (mestre de obras) Data de licença: 14-09-1910 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(59), fls. 197-207;
Nº17	Requerente: Companhia de Seguros Tranquilidade Portuense Técnico: Lucas Júnior, Marcelino de Almeida (mestre de obras) Data de licença: 06-08-1909 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(21), fls 134-142;
Nº18	Requerente: Companhia Geral de Construções Económicas; Mota, Manuel Nunes Pereira da Técnico: - Data de licença: 18-05-1910 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(48), fls. 426-433;
Nº19	Requerente: Companhia Geral de Construções Económicas; Castanheira, Francisco Henriques Técnico: Silva, José Pereira de (mestre de obras) Data de licença: 18-02-1910 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(40), fls 432-439;
Nº20	Requerente: Leite, Casimiro Pereira Técnico: Moutinho, António da Silva (mestre de obras) Data de licença: 27-07-1909 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(20), fls 352-359;
Nº21	Requerente: Mota, Manuel Nunes Pereira da Técnico: Sampaio, Manuel José Marques Data de licença: 01-12-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(180), fls 71-80;
Nº22	Requerente: Fernandes, Domingos José (proprietário) Técnico: Leitão, Estevão Augusto da Parada e Silva (responsável); Dourado, Francisco Leite Data de licença: 14-09-1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(187), fls 163-168;
Nº23	Requerente: Damásio, Bernardo da Silva e Companhia (proprietário) Técnico: Leitão, Estevão Augusto de Parada e Silva (responsável) Data de licença: 12.07.1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(185), fls 259-267;
Nº24	Requerente: Lima, António Rodrigues de Araújo (proprietário) Técnico: Vieira, António Data de licença: 21-11-1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(188), fls. 7-12;
Nº25	Requerente: Coimbra, Vitorino Henriques; Salgado de Araújo e Coimbra Técnico: Janeira, Manuel Ferreira da Silva (mestre de obras) Data de licença: 06-04-1908 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(210), fls.109-121;
Nº26	Requerente: Silva, Joaquim António da Técnico: Silva, António Pereira da Data de licença: 18-06-1907 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(194), fls. 266-274;

Nº27	Requerente: Faria, Manuel da Costa Técnico: Santos, José Domingues Faria dos (mestre de obras) Data de licença: 22-10-1908 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(217), fls 102-109;
Nº28	Requerente: Ramos, Amaro Técnico: Peneda, António da Silva (mestre de obras) Data de licença: 29-03-1911 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(279), fls. 340-346;
Nº28	Requerente: Ramos, Amaro Técnico: - Data de licença: 26-11-1919(ampliação até Rua da Galeria de Paris) Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(279), fls. 340-346;
Nº29	Requerente: Castanheira, Francisco Henriques Técnico: - Data de licença: 08-04-1916 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(216), fls. 112-119f;
Nº30	Requerente: Sousa, Maria Isabel Castro e Técnico: - Data de licença: 30-03-1916 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/9(227), fls 110-117
Nº31	Requerente: Lima, António Rodrigues de Araújo Técnico: Vieira, António (mestre de obras) Data de licença: 22-09-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(178), fls 283-289;
Nº32	Requerente: Esteves, Inácio Xavier; Lello, Manuel Pinto de Sousa (proprietário) Técnico: Esteves, Francisco Xavier (engenheiro civil) Data de licença: 15-09-1904 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(178), fls 337-343;
Nº33	Requerente: Dâmaso, Bernardo da Silva e Companhia Técnico: Leitão, Estevão Eduardo Augusto de Parada e Silva Data de licença: 29-07-1905 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(182), fls 80-86;
Nº34	Requerente: Cristelo, José Coelho Moreira Técnico: Silva, António Ferreira da (mestre de obras) Data de licença: 07-11-1905 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(183), fls 168-174;
Nº35	Requerente: Moura Júnior, António Joaquim de Técnico: Leitão, Estevão Eduardo Augusto de Parada e Silva (responsável) Data de licença: 13-06-1906 Cota: AHCMP- PT/CMP/DMA/D-CMP/7(185), fls. 63-70;
Nº36	Requerente: - Técnico: - Data de licença: anterior a 1913 (licença para cobertura do pátio em 19.02.1913) Cota: PT/CMP/DMA/D-CMP/9(144), f.151-154

(a cinzento estão assinalados os projectos que tiveram o parecer do Arquitecto José Marques da Silva)

Anexo IV: Entrevista ao Arqº Virgínio Moutinho

Entrevista a Virgínio Moutinho[1] - 14 de dezembro de 2010

Otília Ayres Pereira - O que mais se destaca no seu projecto, e mais tarde realçado no parecer do júri, foi a visão global segundo a qual observou aquela área. Como acha que a resolução de alguns problemas particulares dessa área pode influenciar todo o arranjo do Porto? Não estamos a tentar solucionar o problema de uma área "sozinha" no Porto mas a tentar influenciar uma nova maneira de viver a Baixa.

Arquitecto Virgínio Moutinho - A Baixa é um problema muito complexo. Desde a questão da sua desertificação que começou nos anos 70, as pessoas foram praticamente repelidas da Baixa e o anel à volta do Porto cresceu desmesuradamente. A ideia da *Porto 2001* era voltar a criar condições para que as pessoas pudessem lá voltar e isso é um problema que não pode ser resolvido ou só pelo ordenamento do trânsito, ou só pelo estacionamento ou só pela reabilitação de fachadas ou só pelo arranjo dos pavimentos - mas tem que ser encarado de uma forma global. Assim, aquilo que *nós* procuramos identificar foi um conjunto de zonas sensíveis com capacidade para gerar esse movimento.

Primeiro que tudo, o nosso projecto assentou num estudo de mobilidade feito pela Faculdade de Engenharia do Porto com uma série de pressupostos: um plano de mobilidade, com uma particular incidência nos transportes públicos - o metro, o eléctrico e os autocarros - aos quais era dada uma grande prioridade na sua implementação (e que mais tarde se veio a revelar totalmente descoordenada); a circulação automóvel, a partir da hierarquização de vias principais, secundárias e locais. Eram ainda propostas algumas novas vias – identificando ligações possíveis – sendo em particular, identificados o prolongamento da Rua Diogo Brandão até à Rua do Breyner e o prolongamento da Rua dos Bragas, ligando-a à Rua do Almada.

Em ambos os casos a abertura dessas ruas era aproveitada para gerar nova malha urbana e, portanto, a colmatação destes quarteirões. No fundo era criar na cidade algumas zonas de densificação controlada. Portanto, dentro de toda esta zona que tentámos estudar - e isto resultou de uma proposta feita em quinze dias, dia e noite, com as limitações inerentes - nós de facto detectámos algumas zonas que poderiam servir de âncora para novas intervenções na cidade, requalificando as habitações existentes e proporcionando melhores condições de habitabilidade, nomeadamente, dotando de garagens as casas que davam para

[1] Entrevista revista pelo Arquitecto Virgínio Moutinho.

estas novas ruas. Porque também detectámos que o problema do estacionamento era um problema gravíssimo: não se consegue trazer as pessoas para a Baixa se continuarmos a pensar no automóvel como o inimigo. É o inimigo até um certo ponto, dado que canibaliza o espaço público, mas é um dado da nossa civilização e portanto temos que criar condições de convívio. Para isso, foram previstos uma série de parques subterrâneos - fundamentalmente para moradores, a baixo preço – alternando com o estacionamento de superfície, de grande rotatividade e com um preço mais elevado, e permitindo o serviço de cargas e descargas, em períodos determinados do dia.

Nós tínhamos também a perspectiva de que nesta actuação global estava implícita - e isso foi depois materializado num Plano Geral de Intervenções para as diversas zonas - a identificação dos edifícios, classificados pela sua qualidade arquitectónica, para que depois, no seu processo de reabilitação, fosse garantida a sua integridade. E tínhamos também a perspectiva de que, ao contrário do que nos tinha sido proposto inicialmente - e que acabou por ser levado à prática! - não bastaria levar a cabo a recuperação das fachadas, do plano horizontal, das infra-estruturas, da sinalética, da arborização. Não era suficiente, para iniciar a dinâmica de recuperação da cidade!

Era necessário entrar no interior dos quarteirões, onde tal fosse possível, que são uma reserva enorme da cidade, enquanto espaço de enorme potencial, a requalificar. As traseiras do Porto são tão interessantes quanto as frentes de rua! Nós acabámos por avançar bastante, no Plano de Intervenções, no interior do quarteirão entre a Rua do Almada e a Rua Mártires da Liberdade e nas duas frentes abertas pela Rua Diogo Brandão. Isso acabou por resultar em dois planos de pormenor que foram mais tarde integrados na revisão do Plano Director da Cidade do Porto pela equipa do Arquitecto Manuel de Sá.

Até agora, nada disso teve efeitos práticas mas, de qualquer maneira, esse apontamento ficou. De resto, na *Porto 2001* a única coisa que ficou foi um projecto de reabilitação de espaço público, no meu caso da zona Oeste B, do qual foi realizado apenas uma pequeníssima parte e que previa a reestruturação de todas as infra-estruturas, renovação dos pavimentos, a questão da sinalética (que não foi feita), do mobiliário urbano, a arborização e evidentemente, a materialização do plano de mobilidade naquelas ruas.
Pretendia-se que esse fosse o ponto de partida e uma acção mobilizadora para a reabilitação da cidade.

O.A.P. - Há pouco falava da existência de zonas com maior potencialidade.

Como encarou a Rua da Galeria de Paris e quais as potencialidades que nela viu? Porque é que cobrir foi uma solução? E como é que essa rua poderia resolver alguma coisa mais geral?

V.M. - Aquela rua é uma rua especial. A Rua da Galeria de Paris é uma rua que tem associado esse mito: que desde o início teria sido pensada para ser coberta. Nós achámos que existia essa possibilidade até porque a Rua da Galeria de Paris ou melhor, este conjunto de ruas, tem alguns edifícios muito interessantes. A nossa ideia foi que ficassem a funcionar dentro de um sistema inter-ruas (Cândido dos Réis e Conde de Vizela) ligadas através dos espaços térreos de alguns edifícios de duas frentes, o que, de facto, está a parcialmente a acontecer. Efectivamente, há naquelas ruas, edifícios muitíssimo interessantes, em particular o Palácio do Conde de Vizela que praticamente ocupa toda a fachada da rua de Cândido dos Reis e que, por acaso, é uma das ruas com maior movimento. O que tem de particular esse edifício é que é constituído por um conjunto de espaços comerciais de grande dimensão, com frente para a Rua do Conde de Vizela, funcionando como ligação transversal entre arruamentos.

No caso da Galeria de Paris acabámos por fazer o levantamento detalhado na expectativa de encontrar uma uniformidade grande entre as fachadas, com uma cércea comum, de forma a permitir construir uma cobertura. O problema é que aqueles edifícios sofreram ao longo dos anos uma série de alterações com a construção de vários pisos suplementares. Na proposta do concurso, quando pensámos, talvez um bocado ingenuamente, numa cobertura, achávamos que ao nível do último piso deveria haver uma intervenção geral, com a reposição da volumetria original e um reforço estrutural de forma a permitir o lançamento da nova cobertura. Depois percebemos que isso era impossível, por se tratar de intervir em propriedade privada.

No início do processo não se conhecia bem qual era o seu âmbito e profundidade do desafio que nos era lançado, nem quão longe seria possível ir. No fundo, a *Porto 2001* pretendia receber inputs e propostas, que têm sempre, e naturalmente, algo de provocatório e até de utópico. Mas que são sempre pontos de partida.

Mais tarde, a partir do levantamento preciso, tentamos a cobertura ao nível da platibanda, ignorando o que se passava acima. O que acontece é que encontramos grandes descontinuidades entre edifícios. Depois havia, a ocupação dos pisos superiores, uns à face, outros recuados não permitiam resolver dois problemas fundamentais: por um lado, encontrar um apoio estrutural da cobertura, (para o que os edifícios não se encontravam preparados); por outro, a drenagem das águas pluviais, em grande quantidade, que implicaria um conjunto de prumadas, de grande dimensão, em frente das fachadas, o que estava de todo fora de causa.

Houve ainda algumas soluções intermédias, a diferentes cotas, mas acabamos por ter que abandonar a ideia.

O.A.P. - De acordo com a lógica comercial que se queria dar ao quarteirão, agora com a rua coberta, como acha que isso iria competir com os shoppings actuais? Teria que haver uma mudança de mentalidades. Será que o querer cobrir não passa de um capricho? E será que os problemas da baixa estão ligado a problemas nossos? De cada pessoa que não sabe usar o que os centros históricos nos oferecem por estarmos muito ligados ao conforto dos shoppings?

V.M. - É muito difícil competir com um sítio onde se chega de carro, se estaciona, se sobe de elevador ou de escada rolante e onde ao abrigo da intempérie, se tem todo o conforto e lojas para todos os gostos. É muito difícil as cidades competirem com essa realidade, sobretudo se esses shoppings estão próximos do centro das cidades e em grande número, como é o caso do Porto.

Por outro lado, começam a surgir movimentos espontâneos de regresso à baixa nomeadamente de pessoas mais jovens e de novos tipos de comércio que se adaptam melhor aos espaços vazios: espaços que existem em particular na zona da Galeria de Paris e da Rua Cândido dos Reis. No entanto, esses são movimentos que não se sabe se vão ou não vingar. Ou se são mais uma moda, como já houve a moda da Ribeira e da Beira-rio. São movimentos que muitas vezes não têm consequência. Eu quero acreditar que não: que a Baixa é uma realidade mais consistente porque tem um encanto que mais nenhum sítio tem.

É interessante que na intervenção feita no Shopping Via Catarina, o grande espaço central procura reproduzir o espaço urbano da Baixa – embora num registo um pouco burlesco – com uma galeria coberta. Os responsáveis pelo desenho dos centros comerciais sabem e sentem que a cidade, a verdadeira cidade, é um enorme potencial!

Na altura tínhamos grandes ilusões. Isto foi em 1999 e havia uma Câmara bastante permeável a este tipo de ideias, o que não é o caso actual.

Estávamos na expectativa de um grande acontecimento cultural que podia mudar a Baixa e a Cidade, que ao mesmo tempo que se equacionavam os transportes públicos em novos moldes, o novo esquema de mobilidade, a reabilitação geral do espaço público, havia condições para fortes investimentos públicos e privados ao nível dos equipamentos e do edificado em geral e que isso induziria um

movimento de regresso das pessoas à Baixa.

O.A.P. - Dez anos passados, como olha para esta área e especificamente para a Galeria de Paris? Acha que o que foi feito "chega"?

V.M. - Eu julgo que alguma coisa ficou. Não quero dizer que tenha sido apenas este estudo que por si só o provocou, mas identificou potencialidades que estão a vir ao de cima.

O que se passou? Foram remodeladas as infra-estruturas, foram criados novos pavimentos e, em geral, em todas estas ruas foram ampliadas as áreas de passeio e as vias redimensionadas, numa clara intenção de favorecer o trânsito pedonal. E portanto, ficaram sinais claros e algumas potencialidades exploradas que criaram outras condições de viver aqueles espaços. Entendo que não é por acaso que grande parte da Movida do Porto, está a acontecer naquela zona porque, de facto, alguma coisa ficou.

O.A.P. - Mais alguma coisa poderia ter sido feita ou de maneira diferente?

V.M. - Volta e meia penso na cobertura da Galeria de Paris. Um dia destes tive contacto com um novo sistema de cobertura e voltei a pensar no assunto. Um sistema autoportante, triangulado, que resolve as questões delicadas da relação com o edificado e o escoamento das águas o que, no caso em apreço, por se tratar de um edifício único (o Palácio de Comunicações de Madrid) e particular, foi possível de realizar.

Por vezes penso se não foi uma oportunidade perdida. Se a tecnologia disponível não era, à data, a melhor ou se houve falta de capacidade por parte do projectista de conseguir resolver este problema. Para mim não foi um problema completamente resolvido. Mas naquele momento à face das condições existentes e do tempo disponível, achei melhor não tentar uma coisa que me parecia demasiado interferente.

O.A.P. - Actualmente estão a pensar cobrir a Rua de Cedofeita. Acha que colocar uma cobertura na rua lhe vai dar o conforto que os shoppings têm?

V.M. - Eu quando digo que o problema da Galeria de Paris ficou por resolver, faço-o a pensar que foi um desafio que tecnicamente não foi conseguido. E portanto isto está dentro do rol de problemas pessoais com que tenho de conviver. Agora, em termos de cidade, não sei se o benefício seria assim tão grande.

Em Cedofeita, penso que é mais fruto do enorme desespero dos comerciantes pela situação de abandono e uma tentativa de levarem ali as pessoas.

Se a cobertura que está a ser pensada, fica distante das fachadas não protege suficientemente o acesso aos estabelecimentos. Se, por outro lado, é demasiado próximo, corta a leitura dos edifícios.

Em qualquer dos casos a imagem da rua fica profundamente alterada. Questiono-me, ainda, se será uma intervenção lícita.

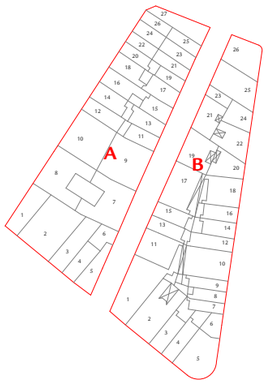
Pesando os prós e os contras, acho que uma solução deste tipo não resolve verdadeiramente nada de essencial.

No caso da Galeria de Paris, a ter sido possível a sua cobertura, seria um espaço majestoso, com escala, na linha de outras experiências realizadas no século XIX. Poderia transformar-se numa zona de passeio público, abrigado, complementar dos espaços comerciais de grande dimensão – uma espécie de picadeiro - que poderia gerar alguma atractividade na zona.

No caso de Cedofeita, parece-me que é uma situação de compromisso que não resultar e que tem alem disso o problema de introduzir um grande ruído e poluição visual na rua.

Vou regularmente a Santiago de Compostela e constato que o clima, que é muito mais rigoroso do que cá, não constitui um impedimento para as pessoas saírem e andarem na rua. Santiago de Compostela e o seu centro histórico são um caso de sucesso de vivência e de comércio, mas isso tem a ver com o facto de essa cidade ser um forte pólo de atracção. Tem lá a Catedral, o centro ocidental da cristandade, e as pessoas visitam a cidade em permanência. O que torna viva uma cidade são os seus pólos de atracção. Porque nós podemos até cobrir a cidade toda, existem mesmo propostas de cobrir as cidades com enormes bolhas ou cúpulas mas, se as cidades não tiverem dinâmica, isso nada adianta e nada resolve.

Anexo V: Listagem dos usos actuais do Quarteirão das Carmelitas



A		
1	R/C	Comércio
	1º	Comércio/ Armazém
	2º	Comércio/ Armazém
	3º	Habitação
2	R/C	Esq.: Serviço- Banco; Dir.: Comércio Restauração Bela Torre
	1º	Esq.: Comércio- Restauração; Dir.: Serviços: Cabeleireiro
	2º	Habitação
3	R/C	Comércio- Livraria Lello
	1º	Comércio- Livraria Lello
	2º	Comércio- Livraria Lello
4	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	2º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	3º	Habitação
	4º	Habitação
5	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Comércio- Marques Soares
	3º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
6	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Comércio- Marques Soares
	3º	Comércio- Marques Soares
7	R/C	Devoluto (antigo Hospital)
	1º	Comércio/ Armazém (armazéns das lojas do 8.R/C)
	2º	Devoluto (antigo Hospital)
	3º	Devoluto (antigo Hospital)
8	R/C	Comércio- Esq.: Dente de Leite; Dir.: Louças
	1º	Serviços- Companhia Seguros
	2º	Serviços- Companhia Seguros
9	R/C	Devoluto (antigo Hospital)
	1º	Devoluto (antigo Hospital)
	2º	Devoluto (antigo Hospital)
	3º	Devoluto (antigo Hospital)
	4º	Devoluto (antigo Hospital)
10	R/C	Devoluto (antigo Hospital)
	1º	Devoluto (antigo Hospital)
	2º	Devoluto (antigo Hospital)
	3º	Devoluto (antigo Hospital)

11	R/C	Comércio/ Restauração- Galeria Nasoni
	1º	Habitação
	2º	Habitação
12	R/C	Comércio/ Restauração
	1º	Serviços- Cabeleireiro
	2º	Serviços- Escritório
	3º	Serviços- Escritório
13	R/C	Frente: Comércio/ Rest. (a abrir); Trás: Serviços: Atelier Arquitectura
	1º	Habitação
	2º	Habitação
	3º	Habitação
	4º	Habitação
14	R/C	Comércio- Casa das Cortinas
	1º	Comércio- Casa das Cortinas
	2º	Comércio- Casa das Cortinas
	3º	Habitação
15	R/C	Devoluto
	1º	Comércio- Oculista (mesmo do 15.1º)
	2º	Serviços- Escritório Advogados
	3º	Serviços- Consultório Médico
	4º	Serviços- Centro de Yoga
16	R/C	Comércio- Oculista (mesmo do 15.1º)
	1º	Serviços- Cabeleireiro
	2º	Serviços- Escritório Advogados
	3º	Serviços- Escritório Advogados
17	R/C	Comércio/ Restauração- Casa do Livro
	1º	Serviços- Escritório
	2º	Serviços- Escritório
	3º	Serviços- Escritório
	4º	Serviços- Escritório
18	R/C	Serviços- Hospital Privado dos Clérigos
	1º	Serviços- Escritório Advogados
	2º	Serviços- Escritório
	3º	Serviços- Escritório
19	R/C	Comércio/ Restauração- Itaipú
	1º	Devoluto
	2º	Habitação
	3º	Habitação
	4º	Devoluto

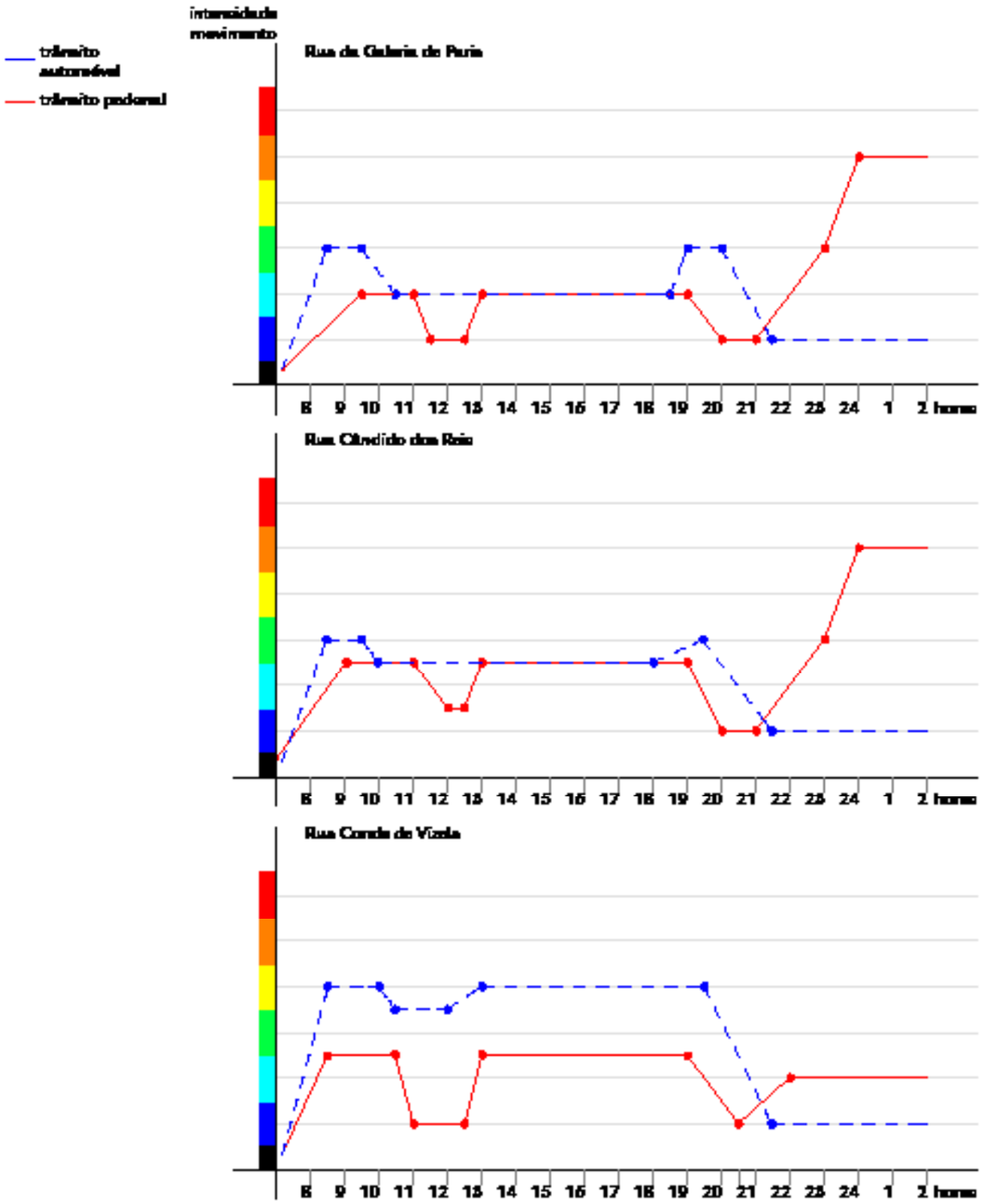
20	R/C	Comércio/ Restauração- Itaipú
	1º	Serviços- Consultório Dentário
	2º	Habitação
	3º	Habitação
21	R/C	Comércio/ Restauração (bar a abrir)
	1º	Comércio/ Restauração (restaurante a abrir)
	2º	Devoluto - (obras de restauro para habitação)
	3º	Devoluto - (obras de restauro para habitação)
	4º	Devoluto - (obras de restauro para habitação)
22	R/C	Comércio/ Restauração (restaurante a abrir) (mesmo do 21.1º)
	1º	Devoluto - (obras de restauro para habitação)
	2º	Devoluto - (obras de restauro para habitação)
	3º	Devoluto - (obras de restauro para habitação)
23	R/C	Devoluto
	1º	Comércio/ Restauração (Armazém Itaipú)
	2º	Devoluto (remodelado para serviços/escritórios)
	3º	Devoluto (em obras para serviços/escritórios)
	4º	Devoluto (remodelado para serviços/escritórios)
24	R/C	Comércio/ Restauração (a abrir)
	1º	Serviços- Escritório
	2º	Devoluto (em obras para serviços/escritórios)
	3º	Serviços- Escritório Advogados
25	R/C	Comércio- Louça
	1º	Comércio- Casa Chineses
	2º	Serviços- Hotelaria: Hostel
	3º	Serviços- Hotelaria: Hostel
	4º	Serviços- Hotelaria: Hostel
26	R/C	Comércio- Casa Chineses (mesmo do 25.1º)
	1º	Serviços- Hotelaria: Hostel (mesmo do 25.2º)
	2º	Serviços- Hotelaria: Hostel (mesmo do 25.3º)
	3º	Serviços- Hotelaria: Hostel (mesmo do 25.4º)
27	R/C	Comércio- Vestuário
	1º	Devoluto- Habitação
	2º	Habitação
	3º	Habitação (só em metado do edifício- águas furtadas)

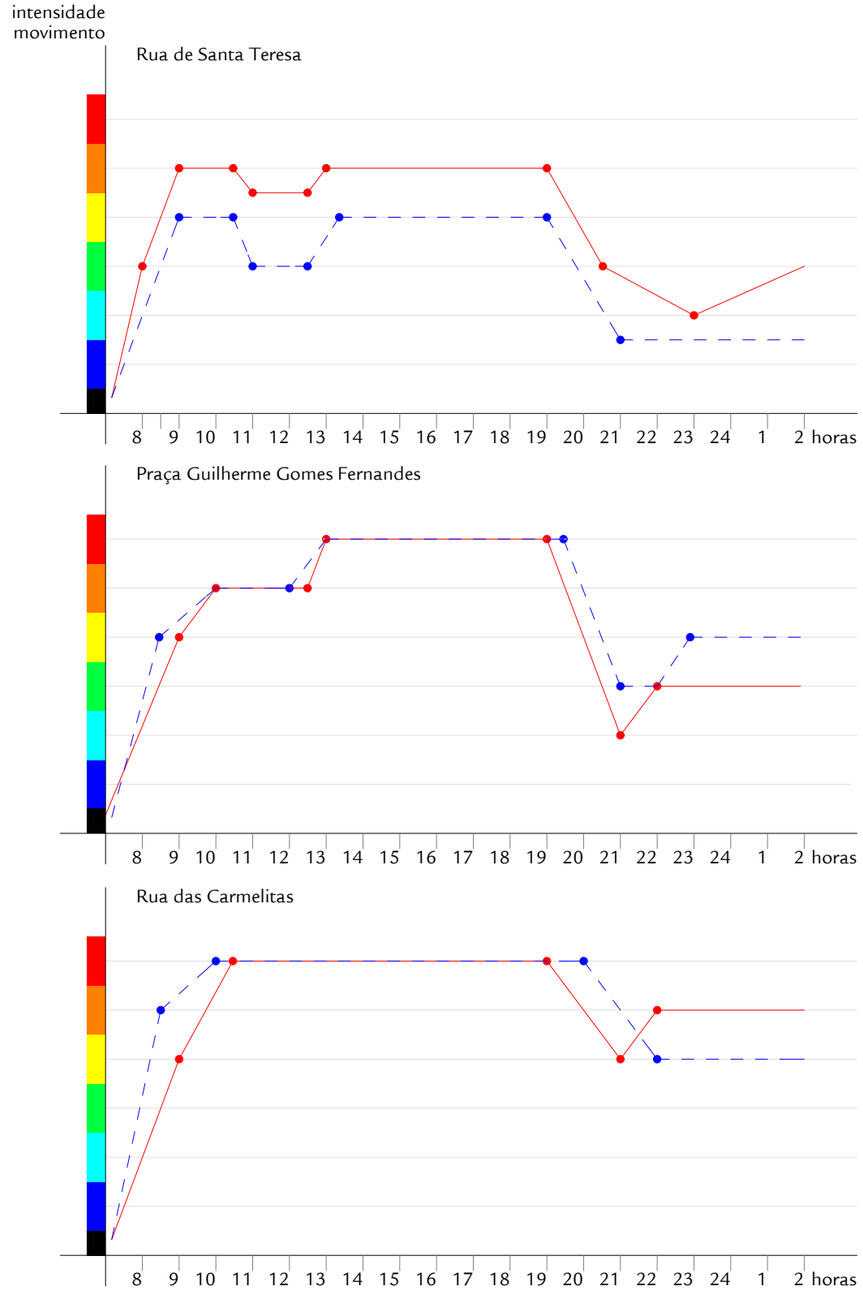
B		
1	R/C	Comércio- Fernandes Matos
	1º	Comércio- Vida Portuguesa
	2º	Comércio/ Armazém (dos estabelecimentos dos pisos inferiores)
2	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Esq.: Serviços- Cabeleireiro; Dir.: Serviços/ Escrit.- Marques Soares
	2º	Serviços/ Escritórios- Marques Soares
	3º	Esq.: Serviços- Centro Yoga; Dir.: Serviços/ Atelier Arquitectura
	4º	Habitação
3	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Comércio- Marques Soares
	3º	Comércio- Marques Soares
4	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Comércio- Marques Soares
	3º	Comércio- Marques Soares
5	R/C	Comércio- Marc Jacobs
	1º	Devoluto (em obras para Serviços/ Escritórios)
	2º	Serviços/ Escritórios
	3º	Devoluto
6	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	2º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	3º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
7	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Habitação
	2º	Habitação
	3º	Habitação
8	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Devoluto
	3º	Devoluto
9	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Habitação
	3º	Devouluto

10	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
	2º	Comércio- Marques Soares
	3º	Comércio- Marques Soares
11	R/C	Devoluto
	1º	Habitação- Casa dos Artistas
	2º	Habitação- Casa dos Artistas
	3º	Habitação- Casa dos Artistas
12	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio- Marques Soares
13	R/C	Comércio/ Restauração- La Bohéme
	1º	Frente: Serviços/ Alfaiate; Trás: Serviços/ Escritório Advogados
	2º	Devoluto
	3º	Devoluto
14	R/C	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	1º	Serviços/ Escritório Advogados
	2º	Habitação
	3º	Habitação
	4º	Habitação
15	R/C	Comércio/ Restauração- Café au Lait
	1º	Serviços/ escritórios- Sapatos
	2º	Devoluto
	3º	Devoluto
16	R/C	Comércio/ Restauração- Rendez Vous
	1º	Habitação
	2º	Habitação
	3º	Habitação
17	R/C	Comércio/ Restauração- Galeria de Paris
	1º	Comércio/ Restauração- Galeria de Paris
	2º	Serviços/ Hotelaria
	3º	Serviços/ Hotelaria
18	R/C	Esq.: Comério/ Livraria Leya; Dir.: Armazém Sta Casa Misericórdia
	1º	Esq.: Comério/ Livraria Leya; Dir.: Armazém Sta Casa Misericórdia
	2º	Esq.: Comério/ Livraria Leya; Dir.: Armazém Sta Casa Misericórdia
19	R/C	Comércio/ Restauração- More Club
	1º	Esq.: Comércio/ Rest.- More Club; Dir.: Habit.- Casa dos Artistas;
	2º	Esq.: Comércio/ Rest.- More Club; Dir.: Habit.- Casa dos Artistas;
	3º	Esq.: Comércio/ Rest.- More Club; Dir.: Habit.- Casa dos Artistas;
	4º	Habitação- Casa dos Artistas;

20	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	2º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	3º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
21	R/C	Serviços/ Hotelaria (a abrir)
	1º	Serviços/ Hotelaria (a abrir)
	2º	Serviços/ Hotelaria (a abrir)
	3º	Serviços/ Hotelaria (a abrir)
	4º	Serviços/ Hotelaria (a abrir)
22	R/C	Comércio- Marques Soares
	1º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	2º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
	3º	Comércio/ Armazém- Marques Soares
23	R/C	Comércio/ Restauração- Café Portinho
	1º	Devoluto
	2º	Devoluto
	3º	Devoluto
24	R/C	Comércio/ Livraria- Biblioteca Musical
	1º	Devoluto
	2º	Devoluto
	3º	Devoluto
25	R/C	Devoluto
	1º	Devoluto
	2º	Devoluto
	3º	Devoluto
	4º	Devoluto
26	R/C	Devoluto
	1º	Habitação
	2º	Habitação
	3º	Habitação
	4º	Devoluto

Anexo VI: Gráficos de análise de intensidade de movimentos


trânsito automóvel
trânsito pedonal
intensidade movimento
Rua da Galeria de Paris
Rua Cândido dos Reis
Rua Conde de Vizela
8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 1 2 horas


intensidade movimento
Rua de Santa Teresa
Praça Guilherme Gomes Fernandes
Rua das Carmelitas
8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 1 2 horas