U.PORTO

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITETURA

Territórios em Suspensão: A Escarpa das Fontaínhas e a vocação do *vazio urbano* na cidade consolidada

Dionatan Seehaber Bertelli

M

2025

U.PORTO

Dionatan Seehaber Bertelli. Territórios em Suspensão: A Escarpa das Fontaínhas e a vocação do *vazio urbano* na cidade consolidada

Territórios em Suspensão: A Escarpa das Fontaínhas e a vocação do *vazio urbano* na cidade consolidada

Dionatan Seehaber Bertelli

M.FAUP **2025**

FACULDADE DE ARQUITETURA

TERRITÓRIOS EM SUSPENSÃO

A ESCARPA DAS FONTAÍNHAS E A VOCAÇÃO DO *VAZIO URBANO* NA CIDADE CONSOLIDADA

AGRADECIMENTOS

No Brasil, dei o primeiro passo que me conduziu até aqui. Desde então, a arquitetura tornou-se, para mim, uma maneira de olhar para o mundo, meio e fim.

Agradeço à minha família, sobretudo aos meus pais, Volmir e Viviana, por me terem transmitido o valor do compromisso, por apoiarem os meus anseios em partir e oferecerem um lugar ao qual regressar.

À FAUP e aos seus docentes, pelo método e pela forma.

À Professora Terezinha de Oliveira Buchebuan, por me ter ensinado que arquitetura constitui um instrumento de transformação social.

Ao meu orientador, Professor Rodrigo Coelho, com quem partilho este trabalho.

Estendo minha gratidão a todos os amigos que contribuíram positivamente com a minha jornada. E a todos os que, de forma directa mas não só, fizeram parte desta construção.

ABSTRACT

This dissertation reflects on the role of public space as a structuring element of the contemporary city, through the case study of the Escarpa das Fontaínhas and the banks of the Douro River in Porto, Portugal. Grounded in direct engagement with the site, the research integrates empirical observation with theoretical studies to explore how ambiguous spaces - located at the margins of the consolidated urban fabric - undergo processes of transformation and reinvention in response to the evolving social, economic and cultural dynamics of urban life. It contributes to the broader critical debate on public space at a time when the canonical concept of the city is increasingly detached from the forms and processes shaping present-day urbanization. If the contemporary city no longer conforms to its traditional definition, is not public space also compelled to redefine its role?

The territorial analysis of the site, situated between Porto's historic centre and its eastern district, highlights its potential as both a connective infrastructure and ecological corridor, particularly through its integration with other components of the city's Green Structure, such as the Parque Oriental. The investigation addresses not only the morphological and landscape characteristics of the site, but also its informal uses and spontaneous appropriations - interpreting these as indicators of vitality and as alternatives to prevailing models of urban planning.

The dissertation advances the argument that the Escarpa das Fontaínahas and the adjacent Douro riverbanks should be recognised as spaces of resistance to the hegemonic logic of urban space production. Rather than advocating for immediate interventions or revitalisation strategies driven by a formal order, it proposes that the territory be understood not as an empy void to be filled, but as a field of possibilities to be activated - capable of fostering new relationships between centre and outskirts, nature and city, form and use. In this light, the cliffs are interpreted as a critial device that challenges the established paradigms of the formal city, inviting a rethinking of urban intervention from a more sensitive perspective.

Keywords: Urbanization | Urban Voids | Green Structure| Spatial Appropriation | Resistance | Landscape

RESUMO

A presente investigação propõe-se refletir o papel do espaço público como elemento estruturante da cidade contemporânea, a partir do estudo de caso da Escarpa das Fontaínhas e das margens do Rio Douro, no Porto. A vivência direta com este território articula-se com uma reflexão teórica, de modo a questionar de que forma espaços ambíguos, situados à margem do tecido urbano consolidado, se transformam e se reinventam perante as atuais dinâmicas sociais, económicas e culturais da vida urbana. A pesquisa insere-se no debate crítico acerca do papel do espaço público num contexto em que o conceito canónico de cidade se afasta progressivamente das formas e processos que caracterizam a urbanização actual. Se a cidade contemporânea já não corresponde ao seu conceito tradicional, não será também o espaço público chamado a redefinir-se?

A análise territorial da escarpa, marcada pela sua localização estratégica entre o centro histórico e a zona oriental do Porto, examina o seu potencial enquanto infraestrutura de ligação e continuidade ecológica, nomeadamente através da sua articulação a outros sistemas da Estrutura Verde da cidade, como o Parque Oriental. Esta abordagem considera não apenas as características morfológicas e paisagísticas do lugar, mas seus usos informais e apropriações espontâneas, entendendo-os como os indicadores de vitalidade e como alternativas ao modelo dominante de ordenamento urbano.

A dissertação defende o reconhecimento da Escarpa das Fontaínas e das margens do Rio Douro como um espaço de resistência face à lógica hegemónica de produção do espaço urbano. Longe de propor soluções imediatas ou processos de revitalização orientados por uma lógica meramente formal ou estética, sustenta-se que o território não deve ser encarado como um *vazio* a preencher, mas como um campo de possibilidades a ativar, capaz de gerar novas relações entre centro e margem, natureza e cidade, forma e uso. Nesse sentido, escarpa é interpretada como um dispositivo crítico que desafia as lógicas instituídas da cidade formal e convida a repensar a intervenção urbana em uma perspetiva mais sensível, estratégica e inclusiva.

Palavras-chave: Urbanização | Vazios Urbanos | Estrutura Verde| Apropriação do Espaço | Resistência | Paisagem

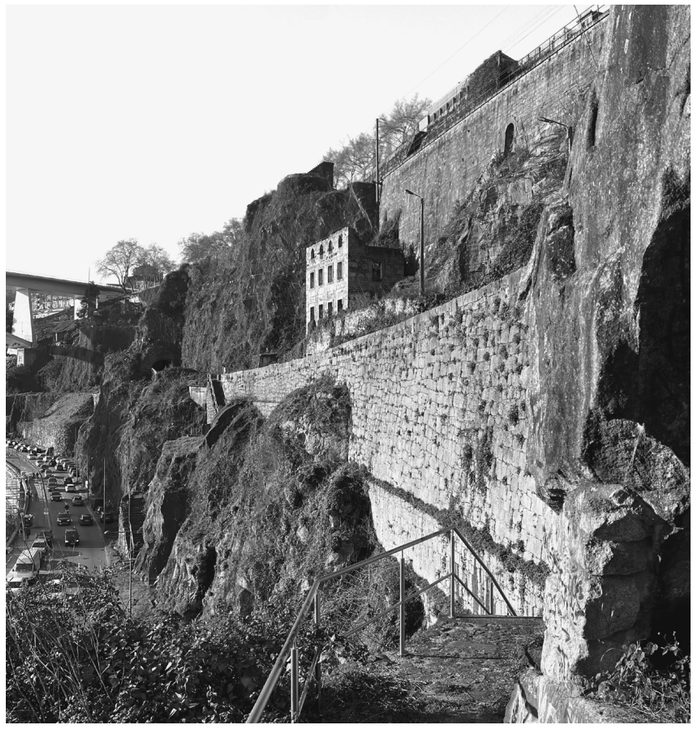


Figura 0 A Escarpa das Fontaínhas.
Foto do Autor (2025)

ÍNDICE

INTRODUÇÃO 11

O ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA: CONCEITOS, TRANSFORMAÇÕES, DESAFIOS. 15

I. ALGUMAS PROBLEMÁTICAS EM INTERVENÇÕES CONTEMPORÂNEAS NO ESPAÇO PÚBLICO 21

II. A TRANSFORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA ATRAVÉS DA ECONOMIA SIMBÓLICA 27

III. O *VAZIO URBANO* ENQUANTO OBJETO DE INTERVENÇÃO 37

A ESCARPA DAS FONTAÍNHAS: A VOCAÇÃO DO *VAZIO URBANO* NA CIDADE CONSOLIDADA 49

I. MORFOLOGIA, HISTÓRIA E CONDIÇÃO INTERSTICIAL 55

II. A ESCARPA NO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DO PORTO 67

A REDE VIÁRIA, CONTINUIDADE E ACESSOS 71

A ESTRUTURA ECOLÓGICA E DE ESPAÇOS COLECTIVOS 81

EQUIPAMENTOS, RUÍNAS E GERADORES DE DIVERSIDADE 89

UMA ESTRATÉGIA DE INTEGRAÇÃO 101

CONSIDERAÇÕES FINAIS 109

REFERÊNCIAS 115

LISTA DE FIGURAS 121

ANEXOS 129

INTRODUÇÃO

A cidade contemporânea apresenta-se como um organismo em constante mutação, espelho das dinâmicas sociais, económicas e políticas que nela se inscrevem. Em um contexto de transformação acelerada, os espaços públicos têm sido continuamente reconfigurados, ajustando-se às necessidades e contradições da sociedade urbana. Enquanto elo de ligação entre o individual e o colectivo, assumem-se ora como lugares de encontro, ora como territórios esvaziados de sentido face às mutações da vida urbana.

Desde a Antiguidade, os espaços públicos desempenharam um papel fundamental na promoção do encontro, do debate e da construção de coletividade. Contudo, nas últimas décadas, assistimos à emergência de um novo paradigma. A globalização acelerada e a virtualização progressiva das interações sociais têm deslocado o convívio para esferas imateriais, comprometendo o papel tradicional do espaço público enquanto cenário da vida coletiva e da participação cidadã. Simultaneamente, a crescente pressão turística e a mercantilização do espaço urbano têm reconfigurado o território da cidade em função de interesses económicos.

A presente investigação nasce da confluência entre inquietações pessoais e questões que emergem das dinâmicas urbanas atuais. Procura-se compreender as transformações que redefiniram as funções e significados do espaço público na cidade contemporânea e explorar o conceito de vazio urbano através da noção de *Terrain Vague* proposta por Ignasi Solà-Morales, enquanto categoria interpretativa que permite repensar as potencialidades destes territó-

rios de suspensão. Mais do que uma análise distanciada, trata-se de um percurso que parte da vivência concreta, e articula-se com o pensamento crítico, de modo a contribuir para uma leitura mais sensível e estratégica da intervenção urbana.

O objeto de estudo desta dissertação - a Escarpa das Fontaínhas e do Rio Douro, no Porto - não resultou de mera conveniência metodológica. Este território intersticial, situado entre a malha consolidada do centro histórico do Porto e o leito do rio, apresenta-se como um espaço ambíguo — simultaneamente presente e marginalizado, acessível mas pouco estruturado, visível mas frequentemente negligenciado no discurso urbanístico dominante.

Um dos focos centrais da investigação consiste em verificar quais poderiam ser os benefícios da eventual integração da Escarpa na Estrutura Verde do Porto, nomeadamente como elemento de ligação entre o centro histórico e a zona oriental da cidade. Mais do que propor soluções imediatas, o estudo pretende refletir sobre os desafios e possibilidades do objeto de estudo enquanto espaço de resistência, suspensão e multiplicidade de usos.

A metodologia adotada assenta-se em uma abordagem teórico-prática, estruturada em três dimensões complementares. Primeiramente, desenvolve-se um enquadramento teórico através de pesquisa bibliográfica centrada na teoria social e urbana. Então, procede-se à caracterização territorial do objeto de estudo mediante análise morfológica, observação direta e levantamento cartográfico. Finalmente, articula-se o referencial teórico com a leitura territorial, perspetivando uma estratégia de intervenção que considere a integração da Escarpa nas dinâmicas urbanas atuais e na Estrutura Ecológica do Porto.

A dissertação organiza-se em duas partes complementares. A primeira, “O Espaço Público na Cidade Contemporânea: Conceitos, Transformações e Desafios”, propõe um percurso teórico que visa compreender o espaço público nas suas dimensões histórica, conceptual e crítica, refletindo sobre a complexidade atual destes espaços enquanto elementos estruturantes da cidade. A segunda parte, “A Escarpa das Fontaínhas: A Vocação do *Vazio Urbano* na Cidade Consolidada”, centra-se na articulação entre teoria e análise territorial, procurando compreender em que medida a Escarpa, enquanto espaço de ambiguidade, pode oferecer alternativas ao modelo dominante de ordenamento urbano.

Através deste percurso investigativo, pretende-se contribuir para uma reflexão crítica sobre o futuro dos espaços públicos na vida urbana contemporânea, particularmente daqueles que, pela sua condição intersticial, interpelam e desafiam as lógicas instituídas da cidade formal.

O ESPAÇO PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA: CONCEITOS, TRANSFORMAÇÕES, DESAFIOS.



Figura 1 Granary Square (Londres, 2018)

Autor: David Williams

A cidade como imagem: espaço coreografado, gerido privadamente, que simula urbanidade democrática enquanto responde a lógicas de mercado e consumo.

O espaço público constitui uma das expressões mais visíveis - e mais debatidas - da vida urbana. Ao longo da história, a sua forma e o seu significado evoluíram, refletindo as transformações sociais, políticas, económicas e culturais que moldaram o desenvolvimento da cidade. Compreender estas dinâmicas não é apenas uma exigência teórica, mas uma condição prática para quem intervém no território. O arquiteto, como agente ativo na definição desses espaços, necessita interpretar não apenas os mecanismos formais da sua construção, mas também os pressupostos conceptuais que o sustentam.[1] O presente capítulo propõe, portanto, uma reflexão crítica sobre o espaço público, com especial atenção às relações de poder que determinam a sua configuração, transformação e apropriação na contemporaneidade.

1 Segundo Carlos Martí-Aris, "[...] uma das tarefas que o arquiteto não pode e não deve abdicar é a reflexão crítica constante sobre questões que, sendo da sua responsabilidade, também dizem respeito à comunidade.". Carlos Martí Aris, *Lugares Públicos en la Naturaleza*, em Foro Crítica - Construir con Palabras (Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante, 2007). 49

A génese do espaço público está associada, desde a Antiguidade, a ideais de pertença coletiva e de participação política. Na Grécia Clássica, a *ágora* constituía o coração cívico da *pólis*, ponto de encontro entre os cidadãos e espaço simbólico de deliberação democrática. O *fórum* romano, de maneira análoga, consolidou-se como espaço urbano multifuncional, ao reunir atividades políticas, religiosas e comerciais. Estes exemplos ilustram uma conceção do espaço público enquanto lugar estruturante da vida comunitária, tanto material como simbolicamente. Conforme observa Carlos Martí Arís,[2] a ágora e o fórum configuram dois arquétipos do espaço público europeu, cuja abertura e caráter relacional ainda oferecem um referencial para repensar as formas urbanas contemporâneas, não por saudosismo, mas como impulso crítico face às exigências do presente.

Com o passar do tempo, o espaço público transforma-se de modo a acompanhar as estruturas de poder, os modelos de urbanização e as práticas sociais emergentes. Na Idade Média, o espaço adquire uma dimensão associada à posse e ao controlo territorial, delimitado por jurisdições e classes. No Período Moderno, filósofos como Immanuel Kant definem o espaço enquanto estrutura fundamental da realidade.[3]

Foi nesse período, através de reformas urbanas modernizadoras, que iniciou-se uma nova era de transformação das cidades. Sob o pretexto de salubridade, racionalidade ou progresso, o espaço público foi progressivamente apropriado como instrumento de controle e segregação. O filósofo francês Henri Lefebvre alerta para esta instrumentalização e defende que o espaço, longe de ser um dado neutro, é produzido socialmente, e a sua organização reflete

2 Martí Aris, *Lugares Públicos en la Naturaleza, 54*

3 "Ele [o espaço] é considerado como a condição da possibilidade dos fenômenos, e não como uma representação deles dependente; e é uma representação *a priori*, que é o fundamento dos fenômenos externos." Immanuel Kant, *Crítica da Razão Pura* (São Paulo: Vozes, 2001), 39, citado em Luiz L. Fuini e Bruna de A. Bezerra, "*O Direito ao Espaço Público: Um estudo sobre o conceito e sua relevância,*" Revista de Geografia – PPGEO – UFJF 14, no. 2 (2024): Artigo 2, https://doi.org/10.34019/2236-837X.2024.v14.42054.

relações de poder. Em seu livro, *O Direito à Cidade*,[4] o autor denuncia a maneira como as relações sociais modernas foram manipuladas através do controle do espaço público, e exemplifica esse argumento com a reestruturação urbana de Paris no século XIX, quando, sob o pretexto de reformas higienistas, as classes operárias foram deslocadas dos centros urbanos devido à pressão da burguesia.

Na atualidade, o espaço público é atravessado por um conjunto de desafios que alteram as suas condições de existência. Se por um lado estes espaços continuam a ser centrais na construção simbólica da cidade e na expressão das suas identidades, por outro, enfrentam um processo contínuo de mercantilização, privatização e estetização. Esta falta de orientação reduz o seu potencial político, transformando-o, muitas vezes, num suporte de consumo ou numa superfície de representação. Paralelamente, a ascensão das plataformas digitais reconfigura os modos de convivência e fragmenta a experiência urbana, enfraquece os vínculos de proximidade e desloca parte significativa da vida coletiva para espaços imateriais. Como resultado, o espaço urbano agora concorre com o ambiente virtual na promoção de manifestações públicas, debates e conflitos.

Face a estas transformações, torna-se necessário revisitar os paradigmas clássicos da Teoria Urbana[5] e adotar abordagens críticas que considerem as novas formas de urbanidade, assim como identifique os mecanismos contemporâneos de exclusão e controlo. A Teoria Urbana Crítica propõe-se precisamente a esse exercício. Introduzida por Max Horkheimer, em 1937, e seguida por teóricos como Theodor Adorno e Herbert Marcuse, essa abordagem incorpora elementos da sociologia, psicologia e filosofia para analisar os mecanismos de dominação social que operam por meio da cultura

4 Henry LeFebvre, *O Direito à Cidade*. Trad. Rubens Eduardo Frias (do original Le Droit à la Ville), 5ª Edição (São Paulo: Centauro, 2001), https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf.

5 A Teoria Urbana Tradicional fundamenta-se em conceitos herdados da sociologia urbana da Escola de Chicago. Essa corrente teórica procura compreender a organização espacial dos centros urbanos e a relação entre os grupos sociais com o ambiente construído. No pensamento tradicional, acreditava-se que a urbanização era um processo linear e universal, onde países colonizados passariam por estágios semelhantes de desenvolvimento urbano aos países industrializados no século XX. Por fundamentar-se em uma lógica funcionalista, associada a análises morfológicas, a metodologia utilizada pela teoria urbana tradicional revelou-se insuficiente na descrição de modelos de urbanização contemporâneos, influênciados pela globalização.



Figura 2 Reconstrução de Nieuwe Delftse Poort, Cor Kraat (Rotterdão, 1995)

Fotografia do Autor (2025)

Destruído pelos bombardeios alemães em 1940, Delftse Poort era um dos acessos medievais à cidade. A reconstrução de 1995 é uma releitura à sua forma original.

e das instituições. Em contraste ao pensamento tradicional, a Teoria Urbana Crítica busca compreender os componentes que moldam os processos de urbanização, rejeitando a ideia de que o crescimento urbano seja um fenômeno natural, ao propor uma leitura que destaca as lógicas de dominação e os processos de resistência inscritos na produção do espaço urbano.

Neste contexto, o presente capítulo propõe-se a construir uma base conceptual que permita analisar criticamente a produção, transformação e apropriação do espaço público na cidade contemporânea. Recorrendo a uma abordagem teórica de natureza interdisciplinar - com ênfase em leituras sociológicas e filosóficas da cidade - procura-se reunir um conjunto de reflexões que informem a análise desenvolvida na secção seguinte da dissertação. A abordagem não se limita à descrição de conceitos, mas estrutura-se como um percurso interpretativo que visa expor as contradições e tensões que hoje atravessam o espaço público enquanto dispositivo urbano e social.

A reflexão proposta estrutura-se em três componentes principais. O primeiro, centrado na problemática das intervenções no espaço público contemporâneo, interroga os discursos dominantes e os modelos de ação urbanística que tendem a reproduzir desigualdades e esvaziar o potencial cívico do espaço. O segundo debruça-se sobre o papel da imagem urbana na era da economia simbólica, analisando como o espaço público é instrumentalizado como componente de *marketing* e mercadoria. Por fim, o terceiro componente propõe uma interpretação da noção de "vazio urbano"[6] como espaço de suspensão, resistência ou reinvenção, muitas vezes invisível à lógica do projeto, mas fundamental para repensar a vocação do espaço público no presente.

6 O termo *vazio urbano* é paradoxal, uma vez que um espaço nunca é verdadeiramente vazio. Mesmo áreas abandonadas mantém significados ou apropriações informais. No âmbito desta pesquisa, o conceito de vazio urbano é entendido como uma suspensão das funções hegemónicas.



Figura 3 Revitalização Portuária de Puerto Madero (Buenos Aires, 2018)

Fotografia do Autor (2016)

Antiga zona portuária transformada em um dos locais mais valorizados de Buenos Aires. O projeto, inciado no final do século XX, atraiu investimentos e deu nova vida à área, no entanto, a *vitalidade* de Puerto Madero é, sobretudo, a do capital.



Figura 4 Picadilly Circus (Londres, 1980-90)

Autor: Dominique Langlois (2007)

O cruzamento viário da capital inglesa caracteriza-se pela presença de atividades comerciais desde o século XIX. No entanto, a partir da década de 1980, o espaço público foi progressivamente convertido em palco do consumo – onde capital (marcas, turismo, entretenimento) suplanta o uso cotidiano.

I. ALGUMAS PROBLEMÁTICAS EM INTERVENÇÕES CONTEMPORÁNEAS NO ESPAÇO PÚBLICO

As transformações nas formas de produzir, representar e ocupar o espaço público refletem-se de maneira evidente nas práticas contemporâneas de intervenção urbana. Ao mesmo tempo em que o espaço público é revestido de uma crescente carga simbólica e mediática, associado ao turismo, à requalificação estética e à "valorização" territorial, observa-se uma dificuldade em conceber projetos que respondam de forma integrada às suas múltiplas dimensões.

A ausência de articulação entre os diversos campos disciplinares envolvidos - arquitetura, urbanismo, engenharia, e poder público - compromete a construção de uma visão integrada para o espaço urbano. Como observa Rodrigo Coelho, predomina uma lógica projetual baseada em fórmulas replicáveis, *receitas de design*, guiadas por estratégias de embelezamento, que muitas vezes negligenciam os princípios fundamentais que historicamente estruturaram o espaço público. Enquanto se busca definir os significados, formas e papéis atribuídos ao espaço, práticas genéricas e padronizadas acabam por prevalecer. [7]

Esta padronização projetual reflete, em larga medida, uma indefinição mais profunda: a indefinição da própria cidade enquanto entidade estruturada. Como argumenta David Wachsmuth, vivemos uma condição urbana onde os modelos clássicos já não conseguem descrever as formas atuais de urbanização, mas a ideia de cidade tradicional ainda persiste enquanto uma representação ideológica. [8] Esta dissonância entre o que a cidade é e o que se representa como tal tem efeitos diretos sobre o modo como se concebe o espaço público. Recorrendo a imagens tipificadas e fórmulas reconhecíveis tenta-se reproduzir uma ideia de cidade que já não corresponde à sua realidade. O espaço público, neste contexto, deixa de ser um

7 Rodrigo Coelho, *Designing the City from Public Space. A Contribution to (Re)Think the Urbanistic Role of Public Space in the Contemporary Enlarged City*, The Journal of Public Space 2, n.º 1 (2017): 98, https://doi.org/10.5204/jps.v2i1.53.

8 David Wachsmuth, *City as Ideology: Reconciling the Explosion of the City Form with the Tenacity of the City Concept*, Environment and Planning D: Society and Space 32, n.º 1 (fevereiro de 2014): 77, https://doi.org/10.1068/d21911:

campo de produção coletiva e torna-se um simulacro: uma superfície figurativa onde se projeta uma urbanidade esvaziada da sua dimensão sociopolítica.

A dissonância entre cidade vivida e cidade representada é denunciada pelo antropólogo Manuel Delgado, ao argumentar que o urbanismo contemporâneo tende a funcionar como um dispositivo orientado para reduzir a complexidade e a imprevisibilidade próprias do fenómeno urbano.[9] Sob o pretexto de criar espaços de qualidade, instala-se uma lógica de saturação projetual marcada pelo que designa como *horror vacui*,[10] que busca sistematizar e embelezar cada fragmento da cidade, eliminando vazios e zonas de indeterminação que poderiam acolher usos espontâneos e não previstos. Esta abordagem revela uma tentativa de submeter o urbano, entendido como tecido fragmentário e heterogéneo, à ordem da cidade institucional, construindo uma imagem controlável.[11]

É precisamente este deslocamento entre forma e função que leva Manuel de Solà-Morales a identificar uma crise semântica no próprio conceito de *intervenção no espaço público*. Para o autor, o termo tem sido utilizado indiscriminadamente para descrever qualquer operação de preenchimento, reconfiguração ou embelezamento de terrenos urbanos, frequentemente sem consideração pela verdadeira exigência de qualidade urbana que o conceito historicamente implicava.[12] A restrição na leitura do espaço público a lugares delimitados em detrimento de um sistema integrado corrobora na perda da sua função face à estrutura urbana, ao passo em que transforma o local em um laboratório de experimentação estética, desvinculado de uma visão ampla, associada à cidade. Solà-Morales propõe, em contrapartida, uma leitura tática e topológica do espaço

9 Manuel Delgado, *Memoria y lugar. El espacio público como crisis del significado*, Ediciones Generales de la Construcción, 2001: 1

10 A expressão, em latim, corresponde a "aversão a espaços vazios".

11 Delgado, *Memoria y lugar. El espacio público como crisis del significado: 4*

12 "*A deliberation such as this is confronted with a terminological problem: the semantic debasement of the term "public space", which is indiscriminately used for any exercise in land-filling, transforming or prettifying vacant land. All too often, the category of "public space" is used without taking into account the requirement of real urban quality that the term entails.*". Manuel de Solà-Morales, *The Impossible Project of Public Space*, em Public Space Reader, 2010, https://www.publicspace.org/multimedia/-/post/the-impossible-project-of-public-space.

público — ancorada não em formas rígidas, mas em relações, usos e práticas cotidianas.[13] Tal como na Grécia Antiga, o espaço civilizado não deriva da sua materialidade e dos seus limites, mas das ações ali desencadeadas.

A crise de significado e função identificados não é apenas um reflexo das decisões projetuais ou da aplicação acrítica de modelos formais. Trata-se, sobretudo, da manifestação material de uma transformação mais profunda nas lógicas que organizam a cidade. Como argumenta Henri Lefebvre, a evolução do território urbano no contexto pós-industrial está marcada por uma rotura ideológica: a substituição da cidade como obra coletiva — espaço de encontro, conflito e negociação — por uma cidade funcionalizada, orientada por imperativos económicos. Lefebvre identifica, nesse processo, uma dialética entre o "lugar de consumo" e o "consumo de lugar": à medida que o espaço urbano passa a ser explorado como mercadoria, o acesso e a participação das classes trabalhadoras na vida social da cidade são progressivamente restringidos.[14] O espaço público, nesse quadro, deixa de ser um campo de expressão cívica para tornar-se superfície de circulação e consumo.

A marginalização das classes populares no espaço urbano materializa-se, inicialmente, pela introdução de uma nova ideologia do *habitar*, em resposta à crise habitacional e ao êxodo rural. Nesse cenário, os subúrbios emergiram como uma estratégia de hierarquização e setorização urbana, que conduziu a fragmentação dos centros urbanos e provocou práticas urbanísticas que, segundo Lefebvre, teve como resultado um "urbanismo sem reflexão", orientado pela racionalidade.[15] O território urbano, antes tecido de práticas sociais e produção coletiva, passou a ser zoneado, hierarquizado e instrumentalizado por uma lógica burguesa de "apro-

13 Solà-Morales, *The Impossible Project of Public Space*

14 LeFebvre, *O Direito à Cidade, 20*

15 LeFebvre, *O Direito à Cidade, 28-29*

priação do solo. O espaço público, nesse quadro, já não se constrói como continuidade da cidade, mas como remanescente entre usos predefinidos.

No Porto, observou-se uma lógica semelhante de exclusão territorial. A industrialização no final do século XIX estimulou o crescimento de uma classe operária urbana, cuja habitação foi inicialmente resolvida por meio das chamadas "ilhas".[16] Este modelo de ocupação, promovido pela média burguesia, consistia no arrendamento de pequenas construções localizadas nos fundos dos terrenos das casas principais. Marcadas pela precariedade, falta de infraestruturas e superlotação, as "ilhas" simbolizavam o isolamento físico e social do proletariado, contrastando com o restante tecido urbano.

Somente no século XX, especialmente durante as décadas de 1940 a 1970, começaram a surgir políticas habitacionais mais estruturadas, promovidas pelo Estado Novo, que incentivaram a construção de bairros sociais e a expansão urbana para áreas periféricas, em uma lógica de construção do espaço semelhante à verificada por Lefebvre. No Porto, esse processo resultou na formação de subúrbios como Campanhã e Paranhos, onde a segregação espacial foi reforçada, marcando uma transição da ocupação informal central para a criação de zonas habitacionais planejadas, mas ainda distantes do ideal de integração urbana.

Dessa forma, pode-se afirmar que a transformação na abordagem da conceção do espaço público está diretamente relacionada com uma padronização influenciada pelo período de industrialização e reestruturação económica decorridas nos séculos XIX e XX, essa mudança resultou em uma rotura na ideia de *fazer cidade*.[17] Resultante dessa reorganização, as intervenções passaram a ser concebidas de forma fragmentada - através de parcerias públi-

16 Manuel C. Teixeira, *A habitação popular na cidade oitocentista : as ilhas do Porto* / Manuel C. Teixeira (Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 1996).

17 "No processo de urbanização tido por canónico, a inteligibilidade do espaço urbano era marcada por uma intenção de continuidade determinada à partida pela estrutura definida pela administração e materializada no espaço público [...]. Cada nova construção surgia como a colmatação ou continuação do existente, como mais uma contribuição para a construção dessa imagem-objetivo. Nuno Portas e Nuno Travasso, *As transformações do espaço urbano: Estruturas e fragmentos* (2011), 161–229: 167.

co-privadas, distantes uma metodologia que considera o espaço público enquanto um sistema integrado, expresso em uma matriz que apresenta um significado funcional e identitário ao lugar. O poder público - até então componente de ação direta na definição de projetos urbanos - tem sua participação reduzida aos atos de aprovação formal de planos e, por conseguinte, o sector privado é que determina o grau de envolvimento da comunidade na conceção de propostas.

Como propõe Nuno Portas, é necessário "encontrar concepções de desenho urbano que tenham em conta que certas decisões só devem ser tomadas em momentos e por agentes inicialmente imprevisíveis apenas porque podem então ser melhores do que se tivessem sido antecipadas."[18] O autor argumenta que não é apenas na materialização de uma proposta que incide a revalorização de um bairro ou cidade, mas na participação do seu usuário enquanto agente ativo na programação e gestão de serviços que lhe destinam.

Recuperar essa dimensão implica retomar uma ideia de espaço público enquanto lugar de identidade cívica. Tal como na ágora grega, não é a forma nem o uso predeterminado que definem o espaço, mas a possibilidade de partilha, de encontro e de dissenso. O declínio do espaço público enquanto instância cívica e partilhada está intimamente ligada a transformações mais amplas na organização económica e cultural das cidades. À medida que a ação coletiva é desvalorizada e substituída por modelos de gestão orientados pelo mercado, o espaço urbano perde o seu conteúdo social e ganha relevo a sua dimensão representacional. É nesta passagem — da cidade enquanto obra à cidade enquanto imagem — que se inscreve a transformação contemporânea da paisagem urbana.

18 Nuno Portas, "*Planeamento Urbano: Morte e Transfiguração,*" in Arquitetura(s): Teoria e Desenho, Investigação e Projecto (Porto: FAUP Publicações, 2005), 59.



Figura 5 Quarteirão das Cardosas, Ferreira de Almeida Arquitectos (Porto, 2013)

Fonte: Ferreira de Almeida Arquitectos

Projeto de reabilitação centrado na valorização imobiliária e na atração de atividades turísticas e comerciais, com pouca incorporação de usos habitacionais acessíveis ou funções públicas.



Figura 6 MAAT, Belém (Lisboa)

Foto do Autor (2018)

Projeto cultural inserido num processo de requalificação urbana da frente ribeirinha de Belém, exemplifica a reconfiguração de um espaço, previamente industrial, como ativo simbólico, alinhando-se à lógica da economia criativa.

II. A TRANSFORMAÇÃO DA IMAGEM URBANA ATRAVÉS DA ECONOMIA SIMBÓLICA

A transformação da imagem urbana pode ser compreendida como um reflexo direto das dinâmicas económicas contemporâneas. Nesse processo, observa-se que grande parte das políticas urbanísticas não se limita a reorganizar o espaço físico, mas também produz significados que orientam como a cidade deve ser percebida e vivida. Muitas dessas intervenções parecem voltadas a demonstrar que o meio ambiente urbano pode ser manipulado para servir como argumento e reforço simbólico de uma identidade artificialmente favorecida por instâncias de poder. Criam-se, assim, espaços artificiais — ou "prostéticos" — concebidos para sustentar novas realidades e estabelecer novas formas de associar ideologia e lugar.[19]

Para Bernardo Secchi, é fundamental reconhecer que a urbanística não atua apenas como reflexo dessas dinâmicas, mas possui responsabilidade direta na sua conformação e agravamento. Assim, o projeto da cidade deve ser encarado não só como intervenção espacial, mas como instrumento central de combate às desigualdades.[20]

Face a descentralização da atividade industrial nas áreas urbanas e a fim de evitar o declínio económico das cidades, as indústrias cultural e criativa assumem progressivamente um papel central na economia.[21] "O crescimento de consumo cultural (de arte, comida, moda, música, turismo) e das indústrias que o atendem impulsiona a economia simbólica da cidade, ou seja, a sua capacidade de produzir tanto símbolos como espaço".[22]

Observa-se, assim, a proliferação de atividades relacionadas ao lazer e ao consumo, de modo em que os centros desempenham um papel essencial na construção da imagem da cidade. Conse-

19 Delgado, *Memoria y lugar. El espacio público como crisis del significado: 3*

20 Bernardo Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*, 1. ed, Anticorpi 36 (Laterza, 2013).

21 Lígia Paz, «*Public space in culture-led historic centre. Transformation projects: porto case study*», On the w@terfront, 2011, 47–65.

22 Tradução livre do original em inglês: "The growth of cultural consumption (of art, food, fashion, music, tourism) and the industries that cater to it fuels the city's symbolic economy, its visible ability to produce both symbols and space." Sharon Zukin, *The cultures of cities* (Blackwell, 1995): 02

quentemente, atributos como a exploração do capital simbólico consolidam uma interação entre cultura e economia, intensificada especialmente pelo turismo.

Sharon Zukin define enquanto "economia simbólica" a interação entre representações culturais e práticas económicas que moldam os espaços urbanos, transformando-os em locais de produtividade material.[23] A autora afirma que esta economia depende da "sinergia entre o investimento de capital e os significados culturais", permitindo criar espaços imbuídos de valor simbólico. Este processo realiza-se através de práticas como a requalificação urbana, a preservação histórica e a criação de distritos culturais.[24] Adicionalmente, destaca que a economia simbólica está relacionada com o declínio urbano pós industrial e a imigração em massa, seguida pelo crescimento do consumo cultural[25], onde as cidades passaram a "vender" a sua identidade por meio de produtos culturais e imagens visuais, sublinhando que os símbolos funcionam como uma "moeda de troca comercial e uma linguagem de identidade social".[26]

A transformação da imagem urbana também pode ser analisada através das lógicas de acumulação do capitalismo, conforme descritas por David Harvey em *A Produção Capitalista do Espaço*. O autor argumenta que a produção de espaço deve ser compreendida como um processo de reestruturação contínua, no qual o território é moldado para atender às exigências de acumulação e reprodução do capital.[27] Nesse contexto, a reorganização das cidades não apenas reflete interesses económicos, mas também institui novos mecanismos de exclusão e controlo. Nesse sentido, como alerta Secchi, muitas das técnicas e dispositivos projetuais desenvolvidos no campo urbanístico, mesmo quando revestidos de neutralidade

23 Sharon Zukin, *The cultures of cities, 3.*

24 *Ibidem, 8.*

25 *Ibidem, 11.*

26 *Ibidem, 24.*

27 David Harvey, *A Produção Capitalista do Espaço* (São Paulo: Annablume, 2005), 233.

técnica, acabam por estruturar problemas que inevitavelmente intensificam desigualdades,[28] factor que distancia o discurso da urbanística da sua capacidade real de promover justiça social.

Esses processos de transformação são frequentemente fundamentados com discursos de revitalização urbana que monopolizam a estética urbana e o capital simbólico. Em determinadas circunstâncias, a aplicação desses processos intensifica desigualdades, bem como define qual é a imagem e quais aspetos culturais deverão ser transmitidos, tais intervenções acabam por excluir narrativas e expressões que não se alinham a esses padrões.

Como consequência, esse modelo de reconfiguração urbana muitas vezes legitima o afastamento de uma população residente, cujas formas de ocupação e identidade passam a ser vistas como incompatíveis com a nova lógica imposta.[29] Enquanto as indústrias culturais promovem o crescimento da economia simbólica, conforme sugerido por Zukin, Harvey ressalta os custos sociais dessas transformações, que muitas vezes resultam na alienação dos habitantes locais e na consolidação de hierarquias espaciais e económicas.

Ao explorar a complexidade na definição de autenticidade no contexto urbano e seu papel na dinâmica de transformação das cidades, Sharon Zukin, em *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places*, argumenta que a autenticidade, antes associada a origens e tradição, passou a representar um estilo e uma experiência, moldada pela preservação de edifícios históricos, pela promoção de pequenos comércios e pela marca cultural de bairros. Esse novo entendimento da autenticidade reflete uma forma de poder cultural que influencia e reivindica espaços urbanos, muitas vezes à custa dos antigos residentes.[30]

28 Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*: 7

29 Harvey, *A Produção Capitalista do Espaço, 236.*

30 Sharon Zukin, *Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places* (New York: Oxford University Press, 2010), 4.

Zukin argumenta que essa busca pela autenticidade, embora possa parecer uma valorização das raízes locais, se transforma em uma ferramenta de exclusão e gentrificação. Grupos com maior poder econômico e cultural impõem suas preferências estéticas, substituindo usos e habitantes tradicionais por novas ocupações e padrões de consumo. Dessa forma, a autenticidade não é apenas uma questão de preservação, mas também de quem detém o poder de moldar e definir o espaço urbano.

A chegada de novos usuários ao espaço impulsiona a criação de serviços voltados às suas necessidades, associados a um maior poder aquisitivo. Esse processo, embora estimule a regeneração do parque edificado, crie empregos e dinamize a economia local, incide no aumento do valor imobiliário da área em questão. Isso limita as opções dos antigos residentes e do comércio tradicional, forçando-os a buscar alternativas em outras áreas devido às novas condições económicas e culturais. O aumento dos preços de bens e serviços, assim como a valorização do imobiliário reabilitado, contribui para a saída desses antigos usuários em direção à periferia.

Ao integrar essas perspetivas, observa-se que a transformação da imagem urbana através da economia e produção do espaço, para além de um reflexo das dinâmicas culturais e económicas contemporâneas, é um processo que redefine as relações sociais e territoriais nas cidades. Dessa maneira, enquanto as indústrias culturais e criativas podem revitalizar os centros urbanos e projetar uma imagem atrativa, os mesmos processos podem intensificar desigualdades e limitar o acesso democrático aos espaços reconfigurados.

“A gentrificação refere-se ao processo de mudança de um bairro ou área urbana, provocada pela chegada de uma nova população residente, de uma população flutuante (turistas, estudantes internacionais, ...) com maior poder económico que a população que até então ali habitava”.[31] É possível definir a gentrificação como o processo de transformação de um território, onde a dinâmica de uso do espaço passa a corresponder a necessidades de novos usuários ao ponto em que deixa de torná-lo atrativo a quem o utilizava anteriormente, por razões de incompatibilidade económica, cultural ou identitária.

O turismo contemporâneo é um dos fatores que pode desencadear a gentrificação. A busca por experiências autênticas e pelo contato com a identidade local e histórica do destino é uma motivação crescente dos turistas. Para além dos pontos turísticos principais, estes desejam também experimentar uma realidade cotidiana de áreas anteriormente frequentadas principalmente por residentes.[32] A economia local, por conseguinte, volta-se aos interesses destes visitantes, e aumenta o preço associado aos seus produtos e serviços, tornando-os menos acessíveis a população local.

A cidade do Porto ilustra essa transformação tanto na história quanto na contemporaneidade. Desde os séculos XVIII e XIX, a cidade experienciou processos que, nos dias atuais, seriam classificados como gentrificação, quando imigrantes ingleses, atraídos pela economia mercantil e produção de vinho, se estabeleceram em áreas antes ocupadas apenas por pescadores e trabalhadores da indústria.[33] Esse grupo tornou-se parte integrante da sociedade portuense, influenciando a economia e política local.

O paralelo a ser feito com processos desencadeados na cidade atualmente é o tempo de permanência destes autores. Nas últimas décadas, especialmente após o início do século XXI, o Porto viu um aumento exponencial do turismo, intercâmbios estudantis e visitantes de curta duração, levando à adaptação do centro histórico para atender às expectativas desses novos usuários. Antes da explosão

31 Inês Maia, *A Gentrificação Turística nas “Ilhas” do Porto pelo Olhar dos Moradores: Um Caso de Estudo das “Ilhas” de São Vítor* (2022), 25.

32 *Ibidem*, 38.

33 Jorge Ricardo Pinto et al., *Entre a vida e a morte. O cemitério britânico e o “bairro inglês” no Porto Oitocentista*, (2017), 566.

turística, a dinâmica urbana na cidade apresenta um processo de suburbanização excessiva desde a década de 1970[34], caracterizado pelo aumento da população na aglomeração urbana, mas de diminuição nas áreas centrais.

Verifica-se também que entre 1991 a 2011 a população residente nas freguesias de Miragaia, Vitória, Sé e São Nicolau diminuiu de 20.342 para 9.334 habitantes.[35] Esse declínio dá-se, sobretudo, por conta da inaptidão do poder público em estabelecer um processo de requalificação eficaz ao parque habitacional histórico - que encontrava-se em avançado processo de degeneração e sobrelotação - e infere o realojamento dos residentes dessas áreas em bairros camarários e sociais na periferia, devido ao baixo custo na compra de terrenos e a possibilidade de construção de um maior número de fogos.

A partir de 2004 ocorre uma mudança na estratégia do poder público em reabilitar o centro histórico através parcerias público-privadas que orientaram intervenções por quarteirão.[36] Os recursos financeiros públicos são destinados à demolição, expropriação e realização de obras de qualificação urbana e da rede de infraestruturas, enquanto a promoção privada, incluindo fundos imobiliários, investe na construção de fogos de habitação destinados a uma classe média-alta. Nesse período, surge também um padrão de investimento que não era verificado anteriormente: a compra de edifícios a serem reabilitados com vista a criação de atividades relacionadas ao turismo.[37]

Essas transformações impactaram o mercado imobiliário. De acordo com o histórico de preços de venda de imóveis, as freguesias de Cedofeita, Sé, Miragaia, São Nicolau e Vitória atingiram preços históricos de 4.306 euros/m², representando um aumento

34 Luís Carvalho et al., *Gentrification in Porto: Floating City Users and Internationally-Driven Urban Change*, Urban Geography 40, n.º 4 (2019), 565, https://doi.org/10.1080/02723638.2019.1585139.

35 Sónia Alves, *Requalificação e gentrificação no centro historico do Porto*, Scripta Nova 21 (2017), https://doi.org/10.1344/sn2017.21.17921, 8

36 *Ibidem*, 25

37 *Ibidem*, 27

de 206% na última década e destacando-se como a zona mais cara da cidade, de acordo com o relatório divulgado pelo portal imobiliário Idealista.[38] A análise apresentada evidencia que, na busca por valorizar e transformar os espaços urbanos, muitas vezes as políticas e intervenções acabam por privilegiar grupos com maior poder económico, em detrimento da permanência e integração das comunidades locais.

O caso da cidade do Porto exemplifica a complexidade dessas dinâmicas, demonstrando como a pressão turística, associada a intervenções públicas e privadas no espaço urbano, intensifica os processos de exclusão. A escalada dos preços imobiliários e a substituição de serviços locais por atividades voltadas ao turismo ilustram a tensão entre os interesses do mercado e as necessidades da população residente.

Para mitigar os efeitos negativos da gentrificação, é essencial que o planeamento e a gestão do espaço urbano considerem, de forma prioritária, as necessidades das comunidades locais. Políticas públicas integradoras devem ser adotadas para garantir que a reabilitação do espaço urbano promova não apenas o desenvolvimento económico, mas também a equidade social. Isso inclui medidas como o aumento da oferta de habitação acessível, a preservação de serviços e comércios voltados para os residentes, e o incentivo a formas de turismo sustentáveis que não coloquem em risco a vivência cotidiana dos habitantes.

Além disso, é necessário repensar os modelos de intervenção no espaço público, de modo que valorizem a diversidade cultural e econômica das áreas urbanas sem contribuir para a exclusão dos seus moradores. Importar referir que o estudo da construção do espaço urbano não pode ter por objetivo a criação de um modelo

38 Idealista, "*Histórico de preços de venda, Cedofeita – Santo Ildefonso – Sé – Miragaia – São Nicolau – Vitória*," https://www.idealista.pt/media/relatorios-preco-habitacao/venda/porto/porto/cedofeita-santo-ildefonso-se-miragaia-sao-nicolau-vitoria/historico/.



Figura 8 El Campo de Cebada (Madrid, 2010)

Fonte: Archdaily (2013)

Originado de um *vazio urbano* resultante da demolição de um pavilhão poliesportvo, o espaço foi ocupado pelos moradores e demonstra um exemplo de iniciativa autogerida, formada por residentes, artistas,arquitetos, coletivos culturais e associação de moradores.



Figura 9 El Campo de Cebada (Madrid, 2010)

Fonte: Archdaily (2013)

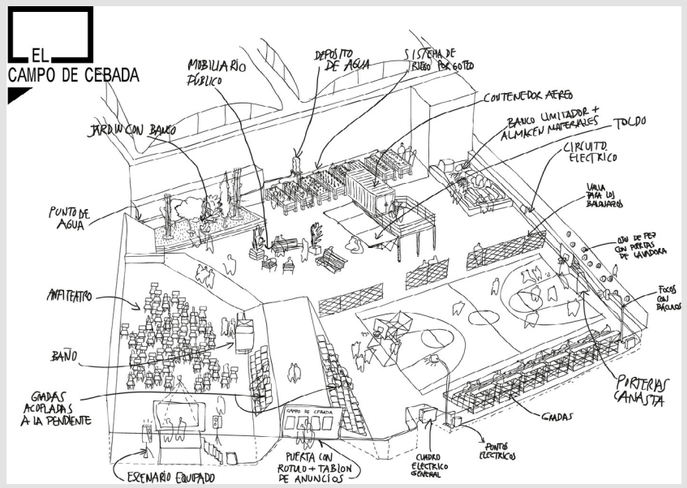


Figura 10 El Campo de Cebada (Madrid, 2010)

Fonte: Archdaily (2013)



Figura 11 El Ateneu Popular 9 Barris (Barcelona, 1977)

Fonte: El Tranvía 48, s/d

Antiga fábrica ocupada por moradores e transformada em centro cultural e comunitário. Há 40 anos El Ateneu Popular é um exemplo de modelo de cogestão com forte base comunitária e produção social do espaço urbano.



Figura 12 Fábrica Braço de Prata (Lisboa, 2009)

Fonte: DN Brasil (2024)

Antiga fábrica de armamento militar, foi ocupada em 2007 e tornou-se um ponto de referência em programação cultural independente. O espaço é um gerador de diversidade que impulsionou a transformação urbana ocorrida na zona de Marvila.

canónico a seguir, porque este nunca corresponderá à variedade dos contextos territoriais e culturais e dos anseios existentes.[39] Projetos de requalificação devem ser realizados com base em processos participativos, onde as comunidades locais desempenhem um papel ativo na definição das mudanças no território. Intervenções que respeitem as particularidades e identidades das áreas urbanas podem contribuir para criar espaços mais inclusivos e equilibrados.

Portanto, o desafio contemporâneo reside em equilibrar o desenvolvimento urbano com a preservação das condições de permanência das populações residentes. É possível requalificar o espaço público de maneira justa e sustentável, desde que as políticas urbanas sejam orientadas por uma visão que privilegie o bem-estar coletivo e a justiça social, garantindo que o progresso não seja alcançado às custas da expulsão e marginalização das comunidades locais.

Como sublinha Secchi, enfrentar as desigualdades deve ser visto como elemento central do que considera como a 'nova questão urbana', ao exigir que as políticas urbanas e a própria prática da urbanística se orientem por esse princípio desde o início do processo de intervenção.[40] Nesse contexto, uma análise abrangente das dinâmicas urbanas e seus componentes é essencial para identificar e conceber espaços que promovam um ordenamento prospetivo, respeitando os elementos estruturantes da forma urbana e as memórias coletivas dos habitantes.

39 Portas e Travasso, *As transformações do espaço urbano: Estruturas e fragmentos:* 225

40 Secchi, *La città dei ricchi e la città dei poveri*: 9

III. O *VAZIO URBANO* ENQUANTO OBJETO DE INTERVENÇÃO

Ignasi de Solà-Morales emprega o termo francês *terrain vague* no ensaio homônimo para descrever espaços caracterizados pela ausência de uma função específica mas carregados de significados simbólicos e potencialidades críticas. Segundo o autor, esses lugares representam uma forma de resistência ao sistema urbano hegemónico e ilustram a condição contemporânea da cidade ao conciliarem a memória do passado com uma aparente desvinculação do presente.[41]

Nesse contexto, Michel de Certeau, propõe uma leitura da cidade a partir do comportamento dos seus utilizadores, distinguindo práticas quotidianas de discursos técnicos que estruturam o planeamento urbano. Para o filósofo, a cidade planejada, concebida a partir de representações abstratas e estratégias de poder, é constantemente atravessada por condutas que subvertem à legibilidade do espaço por vezes imposta na lógica do projeto.[42] Planear a cidade, segundo essa leitura crítica, não consiste apenas em organizar formas e funções, cheios e vazios, mas em reconhecer e articular os significados atribuídos pelos próprios usuários, cujas ações constituem o que Certeau denomina como uma narrativa *delinquente*.[43]

A associação entre os pensamentos de Certeau e Solà-Morales reside justamente na oposição entre estratégias e táticas: de um lado, os discursos e intervenções planejadas por profissionais técnicos e instituições de poder; do outro, práticas cotidianas e informais dos sujeitos urbanos. A partir dessa lógica, os vazios urbanos podem ser lidos como um território onde prevalecem as táticas, no qual a dinâmica normativa do planeamento é suspensa e emergem

41 "São lugares aparentemente esquecidos, onde parece predominar a memória do passado sobre o presente. São lugares obsoletos nos que somente certos valores residuais parecem se manter apesar de sua completa desafeição da atividade da cidade. São, em definitiva, lugares externos, estranhos, que ficam foram dos circuitos, das estruturas produtivas. Desde um ponto de vista econômico, áreas industriais, estações de trem, portos, áreas residenciais inseguras, lugares contaminados, tem se convertido em áreas das que se pode dizer que a cidade já não se encontra ali." Ignasi de Solà-Morales, *"Terrain Vague"*. ArchDaily Brasil (2012). https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales

42 Michel de Certeau, *A Invenção Do Cotidiano*, 3rd ed. (Editora Vozes, 1990), 175

43 Certeau, *A Invenção Do Cotidiano*, 217

formas alternativas de apropriação do espaço. Nesses lugares, os usuários reivindicam o direito à cidade, ao território não funcionalizado, onde instauram narrativas próprias de uso e ocupação.

Para Solà-Morales, o fascínio despertado por estes *vazios* decorre de uma reação ao nosso sentimento de estranheza face ao mundo, à cidade e a nós próprios.[44] O autor sublinha que a intervenção arquitetónica nesses espaços frequentemente inspirada no modelo da tradição iluminista do movimento moderno revela-se problemática, ao argumentar que tais intervenções não devem procurar a exemplificação de um modelo de cidade futura, nem simbolizar uma ruptura com o tecido urbano existente. Em vez disso, a abordagem mais adequada consiste em reconhecer nesses lugares uma oportunidade de re-imaginar o espaço urbano, projetando os anseios e aspirações coletivas, sem desrespeitar a sua complexidade e ambiguidade intrínsecas.

Nesse enquadramento, os vazios urbanos revelam-se como espaços privilegiados para a manifestação de usos não normativos e práticas subversivas. Para exemplificar essa dinâmica, recorre-se ao caso do antigo aeroporto de Templehof, em Berlim. Desativada em 2008, essa infraestrutura tornou-se um território de disputa entre as estratégias formais do poder público e as práticas da população local. A sua análise permite observar como os princípios delineados por Certeau e Solà-Morales se materializam na prática, evidenciando as tensões entre o projeto e a apropriação, planeamento e espontaneidade, ordenamento e uso livre do espaço.

Inaugurado em 1922, o aeroporto de Templehof localiza-se no sudoeste da capital alemã e funcionou, ao longo do século XX, como aeroporto civil e base militar, tendo passado pelas administrações alemã, soviética e americana. Em 1993, foi devolvido pela

44 Solà-Morales, *"Terrain Vague"*.

força aérea dos Estados Unidos às autoridades alemãs, numa altura em que Berlim já contava com dois outros aeroportos operacionais, o que inviabilizava a continuidade de Tempelhof para este fim. No ano seguinte, o Senado de Berlim elaborou planos para a conversão da área em zona residencial - projeto que não foi implementado, mantendo-se o aeroporto em funcionamento até 2008.[45]

Em 2009, apesar das promessas de transformação da área num espaço público, surgiram rumores sobre a possível a venda do terreno a fundos privados, com o intuito de construir habitação de luxo instalar indústrias criativas. Este cenário gerou forte oposição popular, culminando numa ocupação do terreno por cidadãos. A manifestação conhecida como "*Squat Templehof*" reuniu aproximadamente 5 mil pessoas, tendo uma forte presença policial de 1800 agentes.[46] O protesto refletia o descontentamento da população face aos planos do poder público para o local. A tensão entre manifestantes e autoridades culminou em confrontos violentos.

Em 2010, o antigo aeroporto foi finalmente aberto ao público, sob o nome de *Templehofer Feld*, recebendo 235,000 visitantes durante o fim de semana de inauguração.[47] Desde então, verifica-se uma adesão crescente da população ao novo parque. A ampla área aberta passou a ser valorizada enquanto "espaço em branco", propício à liberdade de uso e expressão individual.

Tempelhofer Feld torna-se, então, um dos maiores parques urbanos do mundo.[48] Trata-se de uma extensa área livre de tráfego motorizado, que oferece espaço para a realização de atividades recreativas, desportivas e convívio entre os habitantes de Berlim. Situado entre os distritos de Tempelhof, Kreuzberg and Neukölln, o parque é facilmente acessível por transporte público, através de sete portões de

45 Ian Farrel, *A Brief History of Tempelhofer Feld.* Slow Travel Berlin (2018). *https://www.slowtravelberlin.com/a-brief-history-of-tempelhofer-feld/.* Acessado em 21 de Maio de 2025.

46 Daniel Antonaccio, *Fremder Durchblick (An Outsider's Insight): A Critical Analysis of Visual Coverage of the Squat Tempelhof Initiative in Berlin, Germany, 2009* (2010). *https://honors.libraries.psu.edu/catalog/1422* Acessado em 21 de Maio de 2025.

47 Farrel, *A Brief History of Tempelhofer Feld.*

48 Berlin.de – Site oficial de Berlin. *Park Tempelhofer Feld*. (2024). https://www.berlin.de/en/parks-and-gardens/3561883-4407152-park-tempelhofer-feld.en.html.
Acessado em 21 de Maio de 2025



Figura 13 Antigo Aeroporto de Tempelhof (Berlin, Alemanha)

Foto: Tobias Trumpp (s/d)

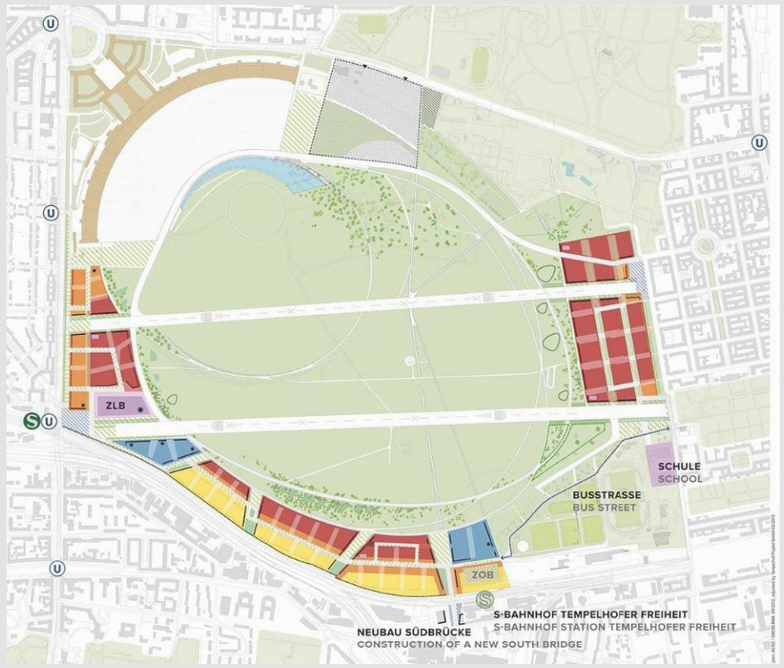


Figura 14 Plano de Regeneração urbana proposto para o aeroporto desativado (Berlin, 2013)

Fonte: Astoc Architects and Planners

O plano apresentado foi alvo de críticas por parte da população, que tinha receio de processos gentrificatórios na zona da cidade.



Figura 15 Manifestação 'Squat Tempelhof' (Berlin, 2009)

Fonte: Deutsche Presse-Agentur (2009)

Os manifestantes protestavam contra a venda do terreno do antigo aeroporto e defendiam a abertura do espaço ao público.



Figura 16 Abrigo temporário de refugiados

Foto: Gordon Welters (2016)

O terminal do aeroporto foi utilizado como abrigo temporário aos refugiados no país. Com capacidade para 7000 pessoas, tornou-se o maior campo de refugiados na Europa.



Figura 17 Adesão da população ao Tempelhofer Feld (Berlin, 2024)

Foto: Emmanuele Contini (s/d)

Recentemente, o território tem sido novamente alvo de discussão entre a população e o Senado. De um lado defende-se a permanência do parque, do outro, projetos urbanos fundamentados na necessidade de construção de habitações para suprir a crise habitacional.

entrada. Os horários de funcionamento variam consoante a estação do ano, sendo o espaço encerrado durante o período noturno. A sua gestão e manutenção estão a cargo de uma entidade privada.

Nos anos que se seguiram, o futuro de Tempelhofer Feld manteve-se no centro do debate público. Apesar de novos planos de requalificação e expansão urbana no perímetro do parque, em 2014 a população manifestou-se contra essas propostas através de um referendo que contou com mais de 174.000 assinaturas.[49] O resultado da manifestação popular impediu a concretização de projetos de regeneração urbana, reafirmando a vontade coletiva de preservar o local tal como se encontra, como forma de conter a valorização imobiliária da zona e garantir a manutenção das suas características sociais e espaciais.

Na década seguinte, em 2024, o Senado de Berlim propõe um concurso de ideias com o objetivo, uma vez mais, explorar possibilidades para a ocupação do território de Tempelhofer Feld.[50] Em um cenário marcado pelo agravamento da crise habitacional nos grandes centros urbanos, do qual a capital alemã não é exceção, procura-se alcançar um equilíbrio entre a preservação de um dos principais espaços abertos da cidade e a expansão urbana, com a criação de novas habitações destinadas a atenuar o défice habitacional.

O referido concurso baseou-se em processos participativos para a definição das propostas vencedoras. Estruturado em duas fases, contou com a submissão de 164 propostas, posteriormente debatidas entre especialistas em planeamento urbano e um júri composto por 275 cidadãos, selecionados aleatoriamente. As discussões decorreram em formato de *workshops*, com duração de um final de semana por fase. Das seis propostas vencedoras, quatro excluíram qualquer construção dentro do perímetro atual do parque, ao centrar-se na conversão e adaptação das 32 estruturas existentes para novos usos e na preservação da biodiversidade local. As outras duas propostas propunham a ampliação da área verde para além dos limites atuais, assim como sua articulação com outras infraestruturas públicas, a partir de uma leitura integrada de espaço público, entendido como sistema e não como conjunto de elementos isolados.[51]

A iniciativa de elaborar um concurso, ainda que no campo das ideiais, foi considerada controversa desde o seu início. Grupos como 100% Tempelhofer Feld Iniciative, envolvidos no referendo de 2014, denunciaram o concurso enquanto uma tentativa da coligação política no poder em conduzir um processo participativo superficial, visando legitimar decisões já tomadas quanto ao futuro do espaço.[52]



Figura 18 Proposta "*Seilziehn*", uma das vencedoras do concurso de ideias (2024)

Fonte: De Zwarte Hond

A proposta dos gabinentes De Zwarte Hond e Grieger Harzer Dvorak compreende a extensão da área verde do parque Tempelhofer Feld para além dos limites atuais, a criação de novos acessos e a adaptação das estruturas existentes a novos usos.

49 Farrel, "*A Brief History of Tempelhofer Feld.*"

50 Architects' Journal. *Tempelhof Field, Berlin.* https://www.architectsjournal.co.uk/competitions/tempelhof-field-berlin. Acessado em 26 de Julho, 2025.

51 The Architect's Newspaper, *Six Competition Winners for Berlin Tempelhofer Feld Announced from Pool of 164 Entries* (2025), https://www.archpaper.com/2025/06/tempelhofer-feld-international-architecture-competition/. Acessado em 26 de Julho de 2025

52 Landezine, *Tempelhofer Feld: winning proposals prioritize preservation over construction, yet the pressure continues,* https://landezine.com/tempelhofer-feld-winning-proposals-prioritize-preservation-over-construction-yet-the-pressure-continues/. Acessado em 26 de Julho de 2025

Se Templehofer Feld expõe a tensão entre estratégias institucionais e práticas cotidianas associadas a uma estrutura formalmente reconhecida enquanto espaço público, o objeto de estudo dessa dissertação - a Escarpa das Fontaínhas e do Rio Douro, no Porto - revela uma condição distinta. O enquadramento da Escarpa no conceito de *Terrain Vague* decorre não só da sua indefinição funcional e morfológica, mas também pelas práticas espontâneas que ali se verificam. Esse território assume hoje uma condição liminar, aparentemente marginal às lógicas de planeamento urbano. A negligência institucional observada nesta área parece refletir sobretudo um desinteresse em manter uma população de origem popular em um solo urbano cuja valorização é crescente, dada a sua proximidade ao centro histórico da cidade.

A Escarpa tem sido apropriada espontaneamente pelos habitantes, sobretudo por aqueles que vivem nas suas imediações, que ali encontram oportunidades para práticas informais como o passeio, a contemplação, o lazer passivo e o convívio. Esta apropriação não programada aproxima-se das "táticas" descritas por Michel de Certeau — ações quotidianas que resistem à racionalização e ao controlo impostos pelas estratégias urbanas.[53] Essas ações dialogam com o que Jane Jacobs identifica como a "ordem da vida", aquela que emerge da mistura de usos e da vitalidade gerada por interações múltiplas e sobrepostas.[54]

A comparação com o caso berlinense não se estabelece pela natureza física ou funcional, mas pelo modo como ambos os lugares se transformaram em espaços através de práticas não previstas inicialmente. No Porto, os usos ocasionais e contemplativos são incentivados pela localização central e pelas vistas para o Douro, enquanto em Berlim, a vastidão e infraestrutura do Tempelhofer Feld permi-

53 Certeau, *A Invenção Do Cotidiano*: 100

54 Jane Jacobs, *Morte e vida de grandes cidades* (Editora WMF Martins Fontes, 2022): 251

tem atividades mais programadas. Contudo, em ambos os casos, a vitalidade emerge de um processo de apropriação popular que contraria uma ordem estética rígida — como a que Jacobs tão fortemente criticava.[55]

O ponto de convergência entre os dois casos reside no modo como os lugares tornaram-se *espaços*[56] através das práticas ali estabelecidas. Em Berlim, a abertura do antigo aeroporto ao público motivou uma apropriação massiva, e, posteriormente, os cidadãos de Berlim manifestaram o seu interesse em preservá-lo enquanto parque urbano. Ambos exemplos, encarados pelas entidades públicas como reservas para desenvolvimento urbano, evidenciam o conflito entre interesses institucionais e dinâmicas populares.

Neste sentido, a Escarpa, assim como Tempelhofer Feld, não é somente um vazio físico, mas também um campo de disputa política. Tal como observa Solà-Morales, os *Terrains Vagues* provocam simultaneamente estranheza e atração, revelando-se férteis para a reinterpretação do urbano.[57] A Escarpa encarna esse potencial, onde os usos cotidianos desafiam as narrativas de abandono e as estratégias de esvaziamento territorial, nas Fontaínhas o estatuto de espaço colectivo emerge da ação dos seus utilizadores — uma forma de insurgência urbana que reitera o direito à cidade a partir da base.

A questão essencial que se impõe é: como conferir ordem e estruturação a territórios informalmente apropriados sem extinguir a riqueza das dinâmicas espontâneas que lhes dão sentido? Tanto Jacobs quanto Certeau apontam para a importância de partir do que já existe, através do reconhecimento dos significados atribuídos pelos utilizadores, da observação das práticas informais e identificação dos valores simbólicos inscritos no lugar.

55 *Ibidem, 250*

56 Lugar, na acepção de Michel de Certeau, é "a ordem segundo a qual se distribuem elementos nas relações de coexistência." Para o filósofo, "espaço é um lugar praticado", que resulta da vivência e das práticas que o transformam. Certeau, *A Invenção Do Cotidiano*: 202

57 Solà-Morales, *"Terrain Vague"*.

Conforme a leitura de Michel de Certeau, quando afirma que "vista perspetiva e vista prospetiva constituem a dupla projeção de um passado opaco e de um futuro incerto numa superfície tratável",[58] compreende-se que o planeamento urbano não deve impor funções, mas reconhecer que os usos emergem das práticas cotidianas dos sujeitos. Trata-se de criar suportes como segurança, limpeza e manutenção, de modo a potencializar a pluralidade de usos.

A criação de pequenas estruturas de apoio como bancos, iluminação, a consolidação de caminhos informais, pode melhorar significativamente a experiência de uso, sem comprometer a sua natureza aberta e ambígua. O espaço público, nesse contexto, se constrói a partir preservação das condições que permitem que a vida urbana aconteça de forma autónoma. Adicionalmente, a Escarpa do Douro revela um potencial estratégico de reintegração territorial: pode funcionar como elo entre a zona central e oriental da cidade, uma alternativa sob o rio de conectar as duas partes do território urbano.

Apesar dos desafios associados à articulação entre as cotas alta e baixa da cidade, a existência de estruturas como escadarias, plataformas e caminhos de ferro desativados que constituem uma base concreta para a sua requalificação. Uma intervenção sensível pode assim integrar este território ao sistema de espaços verdes e de mobilidade suave da cidade.

Com base no percurso teórico traçado ao longo deste capítulo, foi possível problematizar o espaço público como categoria dinâmica e politicamente situada, cuja forma e uso resultam de disputas entre estratégias institucionais e práticas cotidianas. Através da análise crítica de conceitos como a produção social do espaço, o controle simbólico e funcional do território, e o papel da participação na construção urbana, foram estabelecidas bases para a leitura de

58 Do original: "*Vue perspective et vue prospective constituent la double projection d'un passé opaque et d'un futur incertain en une surface traitable.*" Certeau, *A Invenção Do Cotidiano*: 172

contextos concretos onde essas tensões se manifestam. Exemplos como o de Tempelhofer Feld serviram não para exaltar modelos, mas para evidenciar mecanismos de resistência, conflitos latentes e o potencial político inscrito nos usos não planeados do espaço.

O capítulo seguinte aplica este referencial teórico à análise da Escarpa das Fontaínhas e do Rio Douro. Este território, marcado pela ausência de intervenção formal, pelas apropriações informais e por processos de desvalorização institucional, oferece um caso empírico onde se cruzam as problemáticas discutidas: invisibilidade no planeamento, resistência quotidiana e disputas pelo uso do solo. A Escarpa será lida como uma estrutura urbana marginal, mas central para pensar alternativas ao modelo normativo de produção do espaço público.



Figura 19 Horta das Bananeiras (Escarpa das Fontaínhas, 2020)

Autor desconhecido

Iniciativa comunitária na Escarpa das Fontaínhas: Em 2020, um grupo de moradores transformou parte do espaço público numa horta coletiva, reforçando a apropriação local e o uso social do território.

A ESCARPA DAS FONTAÍNHAS: A VOCAÇÃO DO *VAZIO URBANO* NA CIDADE CONSOLIDADA

A reflexão sobre a vocação e o sentido do espaço público no território urbano contemporâneo pode ser conduzida a partir de diversas abordagens. Nessa investigação, considera-se que a ancoragem do percurso teórico a um lugar específico contribui para uma leitura mais informada e sensível da realidade urbana. Um objeto de estudo, longe de restringir a reflexão, atua como catalisador: orienta a seleção dos temas teóricos a serem explorados e confere coerência ao desenvolvimento crítico da investigação.

Essa consciência, embora já presente de forma implícita nos primeiros momentos do trabalho, tornou-se mais clara através das orientações iniciais ao percurso investigativo, na qual foi salientado que *"O espaço público só ganha significado quando o identificamos"*. Essa formulação revelou-se determinante. Com efeito, não foi o tema que conduziu-me ao objeto de estudo, mas o próprio lugar que suscitou a reflexão inicial. Assim, a inclusão da Escarpa das Fontaínhas, na cidade do Porto, não surgiu como mera escolha metodológica complementar à investigação, mas como um território experienciado e vivido, constituindo-se como ponto de partida e de chegada desta dissertação.

Em 2021, ao mudar-me para o Porto para iniciar o meu percurso na FAUP, deparei-me com uma cidade densa em significados, onde a materialidade do espaço urbano carrega camadas de história, complexidade e autenticidade. Ao viver na zona central, descobri uma rede consolidada de praças, jardins e outros espaços ajardinados, muitos deles bem cuidados, dotados de grande qualidade

espacial e de valor simbólico evidente. No entanto, todos estes lugares partilhavam uma característica em comum: reiteravam a minha presença no centro de uma cidade — presente, visível, participante.

Assumi, num primeiro momento, essa condição como uma inevitabilidade da vida urbana: a dificuldade de escapar ao ruído, ao trânsito, à multiplicidade de situações que ocorrem em simultâneo e preenchem os mesmos espaços. Contudo, e por acaso, ao percorrer a Alameda das Fontaínhas, encontrei um acesso discreto junto à Ponte do Infante. Este conduzia-me à estrutura do Lavadouro das Fontaínhas, e então às cotas inferiores da Escarpa do Douro, um território intersticial, entre a cidade formal e o leito do rio, cujas características escapavam a uma definição clara. Nem urbano, nem natural; simultaneamente negligenciado e habitado; atravessado por pessoas que ali desenvolviam atividades diversas.

Foi nesse espaço indefinido que encontrei, ainda que em fragmentos, aquilo que estive a procura: uma suspensão momentânea da urbanidade, uma presença dentro da cidade que não me fazia sentir parte dela. Um lugar que era, essencialmente, um não-lugar. Ignasi de Solà-Morales, ao teorizar sobre os *vazios urbanos* identifica nestes espaços a expressão de uma estranheza radical, segundo o autor "O entusiasmo por esses espaços vazios, expectantes, imprecisos, flutuantes é, em código urbano, a resposta a nossa estranheza ante o mundo, ante nossa cidade, ante nós mesmos."[59]. A Escarpa das Fontaínhas, no limiar do que é cidade e do que não é nada, revelou-se como espaço de reflexão sobre a tensão entre presença e refúgio, entre o vivido e o projetado.

59 Ignasi de Solà-Morales, "*Terrain Vague*".

Ao longo de três anos de visitas a esse território, explorei-o com um olhar mais atento e implicado. O aprofundamento permitiu-me desvelar uma complexidade anteriormente insuspeita, a familiaridade com o local possibilitou o atravessamento de limites que existiam sobretudo na leitura superficial que tinha inicialmente. Descobri passagens, túneis, estruturas em ruínas, manifestações de arte urbana, hortas comunitárias - sinais de vida e apropriação que desafiam leituras simplistas. A morfologia abrupta da Escarpa, a sua relação íntima com o Rio Douro, os momentos de transição entre o tecido consolidado e o "vazio", tudo ali me parecia intenso, orgânico, caótico e profundamente poético.

É a partir dessa experiência, simultaneamente sensível e crítica, que se estrutura a análise desenvolvida neste capítulo. Em um primeiro momento, procura-se caracterizar o território da Escarpa das Fontaínhas na sua dimensão física, histórica e morfológica. Essa contextualização permite compreender as suas origens, e o modo como foi progressivamente marginalizado pelos processos de urbanização. De seguida, discute-se a atual configuração do lugar enquanto espaço ambíguo e de resistência, atento às práticas quotidianas dos seus utilizadores e à presença das dinâmicas comunitárias emergentes.

Por fim, propõe-se uma leitura do espaço público enquanto sistema urbano, na qual o objeto de estudo não é entendido de forma isolada, mas como parte de uma rede relacional abrangente. Essa perspetiva exige o reconhecimento das articulações físicas, visuais e simbólicas entre diferentes pontos da cidade, bem como da maneira como essas ligações podem estruturar o território. Nesse contexto, o pensamento de Carlos Martí Aris revela-se particularmente pertinente. O autor sublinha que "O lugar público apenas o é, na medida em que se liga física ou visualmente com outros pontos da cidade e

do território, formando uma trama de relações capazes de dotar de estrutura a totalidade da cidade.".[60] A partir dessa premissa, procurar-se-á compreender de que modo a Escarpa das Fontaínhas se insere, ou pode vir a inserir-se, na dinâmica de espaços públicos do Porto, considerando também a sua relação com a rede viária e com os corredores ecológicos que compõem a estrutura verde da cidade.

Para além da análise morfológica e funcional, importa igualmente considerar a dimensão simbólica e identitária do território. A Escarpa, hoje apresentada enquanto território intersticial, conserva elementos materiais e memórias que ultrapassam a sua leitura física. Nesse sentido, é relevante recuperar a reflexão do historiador Jacques Le Goff acerca a construção da memória coletiva. O autor define que o monumento, ao contrário de ser um registro fiel do passado, constitui uma narrativa moldada por forças culturais e sociais, ao ser simultaneamente expressão e instrumento de identidade.[61] Esta perspetiva alinha-se com a noção de que os monumentos são parte integrante da construção da memória coletiva, na medida em que encapsulam os valores e experiências de uma sociedade ao longo do tempo. Procurar-se-à, portanto, identificar quais os elementos ainda presentes no território, que sentidos evocam e qual o seu papel na construção identitária da comunidade local.



Figura 20 Acesso ao Lavadouro das Fontaínhas

Autora: Anne Southeast (2017)

60 "El lugar público lo es en la medida en que se conecta física o visualmente con otros puntos de la ciudad o del territorio, formando un entramado de relaciones capaces de dotar de estructura a la totalidad de la ciudad." Carlos Martí Aris, «*La Construcció*n de los Lugare*s Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana*», Arquitectos 152, n.º 1999 (1999): 55.

61 Jacques Le Goff, *Historia E Memoria* (Editora da Unicamp, 1996): 470.



Figura 21 Brigde of Boats. A ponte de barcas vista das Fontaínhas (1828)

Fonte: Arquivo Municipal do Porto



Figura 22 Ponte Maria Pia e os Guindais (1900)

Fonte: Arnaldo Soares



Figura 23 A Alameda das Fontaínhas (1940)

Fonte: Arquivo Municipal do Porto

I. MORFOLOGIA, HISTÓRIA E CONDIÇÃO INTERSTICIAL

O topónimo *Escarpa das Fontaínhas* encerra, desde logo, duas imagens fundadoras que moldam a compreensão desse território. Por um lado, o termo *Escarpa* remete ao acentuado declive que caracteriza a sua morfologia. *Fontaínhas*, diminutivo de fontes, expressa a presença abundante de água - elemento que favoreceu muitos dos usos e práticas associadas ao lugar. Essa designação, mais do que uma descrição, oferece uma chave interpretativa sensível a compreensão da paisagem.

Situada entre as zonas central e oriental do Porto, entre as freguesias de Santo Ildefonso e Campanhã, a Escarpa das Fontaínhas desenha-se como um território fronteiriço. Ao passo que marca a transição entre o centro histórico consolidado e as margens urbanas em constante transformação, evidencia o contraste no uso do solo entre a cidade alta e a marginal do rio. Apesar da Escarpa atuar como um limite morfológico, com um desnível médio de cinquenta metros de altura, os seus contornos espaciais permanecem muitas vezes difusos, ora descontinuados e ora sobrepostos à envolvente.

Essa indefinição espacial constitui uma das características centrais do lugar. Trata-se de uma paisagem intersticial, onde o natural e o urbano se entrelaçam, por vezes sem uma hierarquia clara. A geometria do espaço resiste à classificação tradicional, assim como um *palimpsesto,*[62] a Escarpa revela-se fragmentada, entrecortada por patamares em diferentes cotas, interligados por escadarias sinuosas, ora interrompidas pela vegetação, que cresce de forma espontânea. Segundo Martí-Aris, historicamente, a cidade sempre foi construída em um diálogo aberto com a base geográfica do território.[63] Às margens do Rio Douro, o perfil natural do terreno é moldado e reconfigurado pela ação humana, através de linhas férreas, caminhos e estruturas industriais em ruínas, que interrompem e costuram a encosta. A presença da água, elemento constitu-

62 Do Grego Antigo, *palimpsesto* significa “gravado novamente”. O termo corresponde a um manuscrito em pergaminho que era apagado pelos copistas na Idade Média, para nele se escrever de novo.

63 Martí Aris, *Lugares Públicos en la Naturaleza*, 51



Figura 24 A Planta Redonda da Cidade do Porto (1813)

Autor: George Balck

Fonte: Arquivo Histórico da Casa do Infante,



Figura 25 Excerto da Planta Redonda da Cidade do Porto, em evidência a Rua do Sol e a Escarpa do Douro (1813)



Figura 26 Excerto da Vista da Cidade do Porto, desde a Torre da Marca até às Fontaínhas (1791) (Anexo 1)

Autor: Manuel Marques de Aguilar

Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal

tivo da toponímia, permanece audível: ouve-se desde as cotas mais altas, ora surgindo à superfície, ora canalizada, revelando uma ação contínua sobre o solo.

"Se há algo permanente na cidade, para além de quaisquer vicissitudes ou transformações, é a presença de lugares que, sendo plenamente urbanos, revelam ainda assim um forte vínculo com a geografia."[64] No plano de fundo da topografia inclinada, o rio Douro impõe-se como presença estrutural, linha de força que organiza e convive com a Escarpa em uma relação de tensão e complementariedade. Como observa Álvaro Domingues, o Douro foi a matriz da cidade: suporte das suas economias, forma das suas margens, eixo de expansão e cenário de mitos fundacionais.[65] Nas Fontaínhas, a paisagem organiza-se em degraus, plataformas, caminhos que vão em direção a marginal. O território surge sempre em declive, como um corpo exposto ao fluxo da água, da erosão, da cidade. Aqui, o rio não é apenas pano de fundo, sua presença não é complementar, o lugar projeta-se sobre a água como uma varanda, sempre em diálogo com o curso do Douro.

Apesar de nunca ter constituído um espaço de centralidade urbana, esse território desempenhou um papel estratégico no acesso à cidade intramuros. Um dos primeiros registros que evidenciam a organização territorial das Fontaínhas é a *Planta Redonda do Porto, de 1813* (Figura 24). Nesse documento, destaca-se a Rua do Sol, eixo viário de origem anterior à expansão oitocentista, a partir da qual se acedia à Porta do Sol, o único acesso oriental ao perímetro amuralhado. Durante os séculos XVII e XVIII, as Fontaínhas começam a integrar, ainda que de forma tangencial, os processos de expansão urbana com lógicas de ocupação para além da muralha.

64 *Ibidem,* 52

65 Alvaro Domingues, *O Porto e o Rio Douro: A Construção de uma Nova Relação.*, (2007), https://museudodouro.pt/tpls/mu/files/encontros/pdf/alvarodomingues.pdf



Figura 27 Escarpa dos Guindais e Rampa da Corticeira (1907)

Fonte: Arquivo Théodore L'Huillier

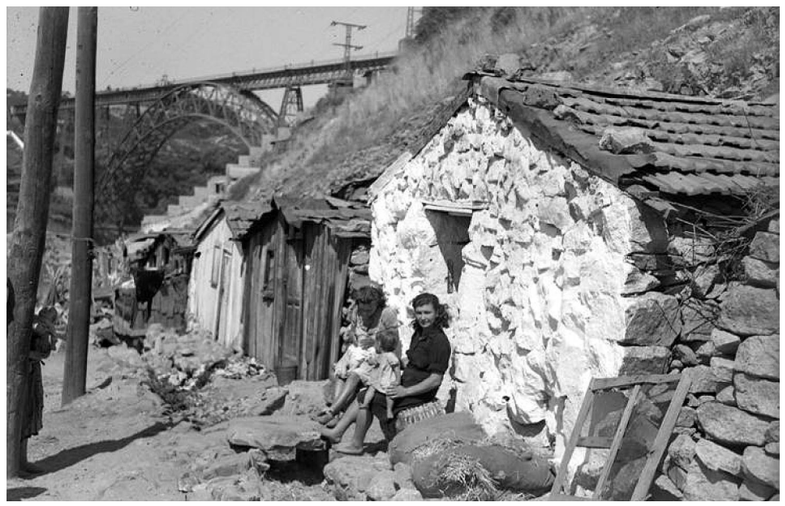


Figura 28 Bairro de lata no Monte do Seminário (1947)

Fonte: : Arquivo Municipal do Porto

Até ao século XVIII, a zona oriental do Porto - na qual se inscreve o território das Fontaínhas - era marcada por uma ocupação de carácter essencialmente rural,[66] composta por propriedades como a Quinta da Fraga, a Quinta do Fragoeiro e o antigo Colégio dos Jesuítas. A partir do final desse século e ao longo do século XIX, esse território começou a ser gradualmente permeado por novas lógicas de urbanização, acompanhando, ainda que de forma secundária, a expansão da cidade para além do centro consolidado.

Essa transformação ocorre em simultâneo com a atuação da Junta de Obras Públicas, sob a liderança de João de Almada e Melo, entidade responsável por uma profunda reorganização do espaço urbano portuense no período.[67] Embora este ciclo de intervenções tenha originado algumas melhorias na zona em análise, nomeadamente a criação do Jardim de São Lázaro e da Alameda das Fontaínhas,[68] importa sublinhar que esta área não constituiu o foco principal das estratégias de planeamento da Junta. O seu desenvolvimento deu-se, assim, de forma secundária e frequentemente à margem das grandes operações de ordenamento que visavam, sobretudo, os eixos centrais da cidade.

Ao longo do século XIX, o crescimento demográfico e a intensificação das atividades industriais impulsionaram uma ocupação cada vez mais densa e popular na envolvente da Escarpa. A proximidade com a freguesia do Bonfim, que se afirmaria como um dos principais núcleos fabris da cidade, contribuiu para este processo ao introduzir dinâmicas de urbanização não planeada, motivadas pela necessidade de habitação operária. "Era portanto um espaço desordenado e em crescimento acelerado aquele que a partir de 1875 distava entre a Praça da Batalha e a Estação de Campanhã".[69] Para além das intervenções formais referidas, o território acolheu

66 José Manuel Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento* (Afrontamento, 1984): 282

67 Bernardo José Ferrão e Fernando Távora, *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas: 1758-1813: uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina*, 2ª ed, Textos teóricos (Faup Publicações, 1989): 190

68 Anni Günther Nonell, *Porto, 1763/1852: A construção da cidade entre despotismo e liberalismo*, 1ª ed., Série 1 . Ensaios (FAUP, 2002): 372

69 Jorge Ricardo Pinto, *O Porto oriental no final do século XIX: crescimento e transformação urbana (1875-1900)*. (Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2005): 76.

também equipamentos de carácter utilitário e menos prestigiante — como o Matadouro Público[70] e a Casa da Pólvora — que, aliados ao perfil fabril emergente, contribuíram para a assunção da sua marginalidade.[71]

Com a alteração do valor funcional do solo urbano nessa zona, assistiu-se a uma reconfiguração do seu tecido social. Apesar das iniciativas de embelezamento urbano supracitadas, a alta burguesia passou a preferir outros setores da cidade, de modo que a zona oriental do Porto, compreendida também pelo território das Fontaínhas, é progressivamente habitada por uma população maioritariamente operária. “O bairro oriental da cidade era o local de eleição para os grandes industriais burgueses, principalmente retornados do Brasil, que mandavam construir as suas residências, muitas vezes associadas a fábricas e bairros operários no mesmo logradouro.”[72] . A condição urbana passa a consolidar-se através de tipologias habitacionais precárias - como os aglomerados em “ilhas”[73], em um processo que espelha a transição de um território de base rural para uma urbanização fragmentada e desigual, revelando de forma evidente as assimetrias socioespaciais inscritas nas formas de ocupação e apropriação do solo ao longo do tempo.

O século XX evidencia o crescente contraste entre diferentes sectores do tecido urbano da cidade. A relação de complementariedade entre a cidade alta e o Rio Douro, verificada a partir da lógica

70 Nonell, *Porto, 1763/1852 : A construção da cidade entre despotismo e liberalismo:* 267

71 Pinto, *O Porto oriental no final do século XIX : crescimento e transformação urbana (1875-1900)*: 35

72 Esta descrição recupera uma leitura feita por Júlio Dinis em “*Uma Família Inglesa*” (1868), encontrada em Manuel Rocha e Nuno Ferreira, *Etapas de consolidação da paisagem urbana do Porto contemporâneo : da programação dos Almadas ao plano de 1952*, 2013: 200 https://hdl.handle.net/10216/78025.

73 “Ilhas” é o nome dado à tipologia habitacional operária característica do Porto oitocentista, resultante do adensamento populacional na cidade durante a transição entre os séculos XVIII e XIX. Organizadas em lotes estreitos e profundos, com casas voltadas para um corredor e acesso discreto desde a rua, estas configurações residenciais foram concebidas para alojar, de forma económica e densa, a mão-de-obra oriunda do meio rural. No caso específico das Fontaínhas, as ilhas apresentam uma singularidade morfológica: situadas numa encosta, projectam-se sobre o rio, expostas ao olhar da cidade. Para além da precariedade das construções, estas estruturas revelam uma dimensão coletiva enraizada nos espaços partilhados — pátios, tanques, casas de banho — que reforçaram laços de proximidade entre os moradores. É neste contexto que se inscreve uma certa ideia de comunidade, forjada em torno da coabitação e da sobrevivência quotidiana, que marcará o carácter social da área em análise até ao final do século XX.

mercantil ribeirinha, é progressivamente enfraquecida, ao acompanhar a transição econômica para um modelo assente na industrialização. Este novo paradigma favorece a urbanização das zonas periféricas, através da construção massiva de habitação promovida por investimento público, assim como de infraestruturas de circulação e expansão planeada.[74] Em contrapartida, a zona oriental, compreendida pelas dinâmicas industriais emergentes, permanece à margem destes processos de valorização, consolidando-se a partir de uma lógica funcionalista e marcada pela habitação operária precária.

Perante esse cenário, o poder público procura introduzir instrumentos reguladores que respondessem às novas exigências de gestão do solo urbano.[75] A partir da década de 1930, estudos urbanísticos convergem na formulação do Plano Geral de Urbanização, aprovado em 1951.[76] Entre outras medidas, propunha-se a organização funcional da cidade de acordo com o uso do solo, e a criação de novas vias estruturantes. No entanto, estas propostas não estavam isentas de contradições: embora defendessem a erradicação das ilhas e a melhoria das condições habitacionais, muitas das soluções reforçaram dinâmicas de exclusão, ao prever o deslocamento da população operária para zonas periféricas[77] — factor que culminou na dispersão urbana e acentuou a segregação espacial.

Ao longo do século XX, a zona das Fontaínhas manteve-se numa condição não prioritária no âmbito do planeamento urbano, onde persistiam formas precárias de habitação e os investimentos em requalificação foram sistematicamente adiados. Os projetos ali implementados nesse período evidenciam a mudança de paradigma: A abertura da Av. Gustavo Eiffel, a construção da Ponte de São João e, em um segundo momento, o Viaduto Duque de Loulé e a Ponte do Infante exemplificam esta orientação modernizadora

74 Vítor Oliveira, *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities* (Springer, 2016): 83

75 Pereira de Oliveira, *O espaço urbano do Porto : condições naturais e desenvolvimento*: 335.

76 Rocha e Ferreira, *Etapas de consolidação da paisagem urbana do Porto contemporâneo : da programação dos Almadas ao plano de 1952*: 221.

77 *Ibidem,* 219.



Figura 29 Estudos para a Planta do Plano Geral de Urbanização

Autor: Giovanni Muzio (1942)

Importa reconhecer o valor das propostas urbanísticas no que diz respeito à modernização da circulação viária da cidade.

No caso da Escarpa das Fontaínhas, observa-se a extensão do eixo viário formado pela Rua de Alexandre Herculano (1) e pela Rua de Gomes Freire (2), ao prolongar-se no sentido nascente até ao início da Estrada da Circunvalação (3), um estudo de ligação que não foi concretizado

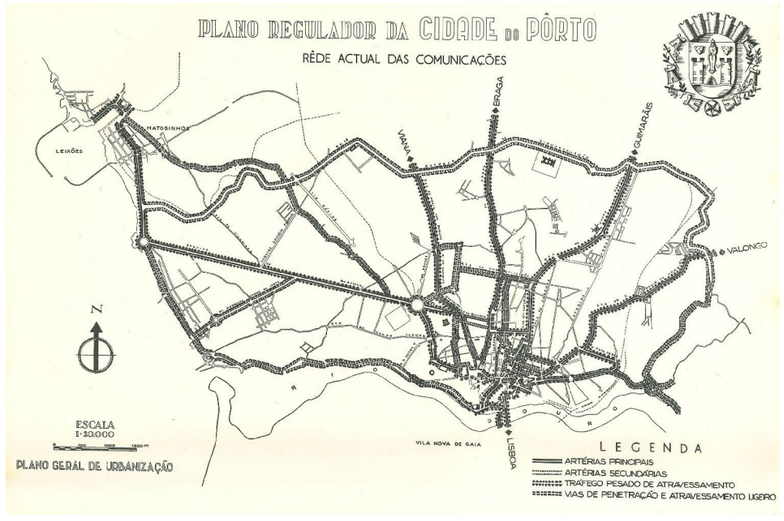


Figura 30 Plano Regulador da Cidade do Porto (1952)

Fonte: Arquivo Municipal do Porto

A Planta da Rede Atual das Comunicações evidencia a implementação dos estudos que antecederam a formulação do plano. O Plano Regulador constituiu o primeiro exercício de diagnóstico e de planeamento urbano descrito da cidade.

que, embora respondesse à necessidade de escoamento do tráfego, ignorou as especificidades morfológicas ali presentes. Estas intervenções, orientadas por critérios de eficiência e circulação, produziram fragmentações no tecido urbano, interrompendo ligações históricas e sociais do território e contribuindo para a descaracterização do conjunto edificado.

Nos primeiros anos do século XXI, acentuam-se os processos de esvaziamento social do território. Episódios recorrentes de derrocadas, infiltrações e alagamentos reforçaram a narrativa de insegurança e risco associada a ocupação da Escarpa, legitimando um discurso técnico que justificou sucessivas expropriações e realojamentos forçados. Conforme argumenta David Harvey, essa reorganização segue uma lógica seletiva de valorização: as áreas menos lucrativas são convertidas em zonas de “remoção” social, para então serem reintegradas no mercado sob outras formas - mais apetecíveis para investimentos imobiliários.[78] Um exemplo ilustrativo deste processo é a construção recente de um hotel de quatro estrelas na Avenida Gustavo Eiffel, junto à Calçada das Carquejeiras, implantado no local de uma casa em ruínas após o seu colapso. A zona das Fontaínhas, sob o pretexto da salubridade e da instabilidade geológica, foi sendo esvaziada dos seus habitantes e das suas práticas quotidianas, numa tentativa de reconfigurar o território como fachada panorâmica da cidade histórica.

A reconfiguração física e social do território trouxe igualmente impactos profundos na sua dimensão simbólica. O encerramento de infraestruturas sociais como o Abrigo dos Pequeninos ou o Asilo da Mendicidade do Porto, bem como o afastamento da Feira da Vandoma, que ocorria na Alameda das Fontaínhas, contribuíram para o enfraquecimento das dinâmicas comunitárias que estruturavam o quotidiano local. A Alameda, que em tempos foi palco

78 David Harvey, *Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution* (Verso, 2013): 22

de convívio e celebração, perdeu o seu papel como espaço de encontro. Até mesmo as Festas de São João, expressão popular de ampla participação, sofreram com a ausência de apoio institucional, perdendo protagonismo na zona em detrimento de uma lógica centrada ao consumo turístico. A dissociação entre espaço físico e práticas sociais rompe os laços afetivos que sustentavam o território, revelando a substituição de um território vivido por um território exibido, um cenário que progressivamente esvazia-se de formas que lhe davam sentido.

Nesse percurso que articula a morfologia às condições históricas de ocupação da Escarpa, torna-se evidente a maneira como este se constrói, simultaneamente, enquanto margem e resistência. A sua condição topográfica, associada a um processo histórico de secundarização, gerou um espaço estruturalmente ambíguo, a condição existente desafia a leitura funcionalista do solo urbano. Esta ambiguidade manifesta-se não apenas na fragmentação da paisagem, mas nas práticas que nela se inscrevem. A Escarpa passa a ser palco de uma multiplicidade de práticas informais - hortas comunitárias, mobiliário público adaptado, caminhos improvisados, o surgimento de pequenos espaços de encontro - são elementos que evidenciam uma relação particular entre o lugar e a comunidade, mesmo em contextos de abandono institucional.



Figura 31 Horta das Bananeiras. Exemplo de iniciativa comunitária na apropriação do espaço da Escarpa

Autor: Tom Barth (2021)

Essas dinâmicas espontâneas de apropriação, longe de configurarem uma resposta ao colapso da estrutura urbana, devem ser compreendidas enquanto expressões de outra inteligência territorial, tática, contingente. São manifestações de um urbanismo do cotidiano que partilha de recursos e de uma reorganização informal do espaço, na qual o usuário passa a ser o agente da transformação, e por consequência torna-se parte da sua história. Embora invisíveis à cartografia e aos planos de regeneração urbana, essas práticas são essenciais na compreensão da vitalidade do espaço e no modo como ele é continuamente vivenciado. Nesse sentido, a Escarpa não é um espaço vazio, mas antes um território habitado por ausências ativas, onde a precariedade coexiste com formas enraizadas de pertença.

Através desse carácter híbrido o território afirma-se como refúgio, não apenas no sentido físico de abrigo, mas enquanto espaço onde desenha-se uma outra gramática do urbano. A partir dessa leitura, desloca-se a análise do território enquanto fragmento isolado para uma abordagem mais ampla, na qual o espaço público é compreendido enquanto um sistema relacional, tecido por conexões físicas, visuais e simbólicas onde a Escarpa revela-se como um elemento estratégico desse sistema.

Esse é o horizonte que se pretende agora explorar: compreender de que maneira um território marcado por essas condições pode ser integrado em uma leitura ampla de cidade. A Escarpa, tal como aqui se apresenta, desafia os modelos dominantes de planeamento e convida a pensar o espaço público não como forma fechada, mas como campo de possibilidades, onde as relações humanas, os usos não previstos e a memória inscrita no território desempenham um papel fundamental na construção de sentido urbano.



Figura 32 Porto | Localização da área de estudos

Desenho do autor sobre bases cartográficas georreferenciadas da Câmara do Porto



Figura 33 Porto | Área de estudos

Desenho do autor sobre bases cartográficas georreferenciadas da Câmara do Porto

II. A ESCARPA NO SISTEMA DE ESPAÇOS PÚBLICOS DO PORTO

A compreensão da Escarpa como um campo de possibilidades exige um enquadramento analítico alargado, que considere as zonas da cidade com as quais estabelece relações diretas ou indiretas. Sendo o valor determinado pelas relações que potencializa, torna-se oportuno situá-la numa lógica territorial abrangente. Assim, propõe-se uma leitura expandida, que ultrapassa os limites imediatos da Escarpa das Fontaínhas e incorpora as margens do Douro e parte da zona oriental do Porto. Esta ampliação não é somente cartográfica: trata-se de identificar as articulações estruturais que vinculam o objeto de estudo ao restante do tecido urbano e, por conseguinte, de compreender as condições espaciais que viabilizam - ou comprometem - a sua integração no sistema da cidade.

O território não deve, portanto, ser entendido como um conjunto de fragmentos autônomos, mas como um sistema interdependente de formas, usos, relações em contínua transformação. Importa sublinhar que o objetivo analítico e, posteriormente, a proposição de um plano não reside na definição de uma homogeneidade formal de cada conjunto, mas na articulação dos elementos que os compõem.[79] Por esse motivo, equacionar qualquer estratégia de integração urbana implica um conhecimento das estruturas existentes, o que requer uma leitura dos diferentes componentes do tecido urbano e o entendimento dos processos que o conformaram.

Nesse sentido, a presente secção organiza-se em torno de três eixos analíticos, que têm por objetivo oferecer uma leitura territorial integrada: (1) A Rede Viária, Continuidade e Acessos (2) A Estrutura

79 Nuno Portas, “A Regulação Urbanística da Arquitectura,” *Jornal Arquitectos* n. 226 (2007): 20

Ecológica e dos Espaços Colectivos, e (3) Equipamentos, Ruínas e Geradores de Diversidade. Cada um desses eixos permite-nos observar o território a partir de uma perspetiva distinta, mas articulada, de modo a revelar as relações de uso, permanência e transformação compõem a estrutura urbana desta zona da cidade.

A metodologia adotada para esta análise baseou-se na comparação crítica de fontes cartográficas históricas e atuais, fundamentais para o reconhecimento dos processos de evolução e conformação urbana. A *Planta Redonda* (1813), e a *Planta Topográfica de Telles Ferreira* (1892), assim como documentos técnicos recentes — como os mapas de diagnóstico elaborados no âmbito do PDM — permitiram identificar padrões de continuidade física e funcional, assim como as transformações no desenho do espaço público. Este trabalho foi complementado por levantamentos *in loco*, pela análise de documentação consultada no Arquivo Histórico Municipal e por uma base bibliográfica especializada na morfologia urbana e no desenvolvimento do Porto. A conjugação crítica destas fontes permitiu a produção de plantas interpretativas próprias, que sintetizam as informações recolhidas e contribuem para uma leitura aprofundada e contextualizada do território em análise.



Figura 34 Excerto da Planta Redonda do Porto (1813)

A análise comparativa destas representações cartográficas permite identificar o processo de expansão urbana ao longo do século XIX.



Figura 35 Fragmentos da Carta Topográfica do Porto (1892)

Autor: Augusto Gerardo Telles Ferreira

Fonte: Arquivo Histórico Municipal

As quadrículas representadas revelam o adensamento e expansão da malha urbana às margens do Douro e na zona oriental da cidade.

A REDE VIÁRIA, CONTINUIDADE E ACESSOS

A análise da rede viária permite compreender de que modo os eixos estruturantes influenciaram a organização territorial. Em regra, nas cidades portuguesas, a rua assume um papel fundamental na definição do espaço urbano como um todo.[80] Os principais arruamentos e percursos desempenham uma função organizadora na configuração espacial da cidade, espelhando processos históricos de urbanização, bem como factores geográficos e sociais que condicionaram o seu desenvolvimento. O urbanista americano Kevin Lynch, salienta que "Vias são os canais ao longo dos quais o observador se move [...]. As pessoas observam a cidade à medida que nela se deslocam, e os outros elementos organizam-se e relacionam-se ao longo destas vias.".[81] Assim, as ruas, para além de elementos físicos, moldam a experiência do espaço e influenciam a perceção do ambiente urbano.

A expansão urbana do Porto no século XIX é claramente visível ao comparar diferentes representações cartográficas da cidade. A *Planta Topográfica do Porto* (Figura 35), encomendada pela pela Câmara Municipal a Augusto Gerardo Telles Ferreira, em 1892, com a finalidade de servir como instrumento de planeamento urbanístico, evidencia uma notável expansão do tecido urbano da cidade em relação à *Planta Redonda do Porto* (Figura 34), previamente analisada. Verifica-se que, à nascente da Muralha Fernandina, áreas anteriormente rurais seriam progressivamente substituídas por construções, revelando o avanço da urbanização nessa zona. Adicionalmente, a Alameda das Fontaínhas passou a ter uma ligação direta com a Praça da Batalha, resultante da abertura da Rua de Alexandre Herculano.

Para além das novas edificações e alterações no traçado viário, a transformação urbana oitocentista refletiu-se igualmente na valorização da paisagem urbana. Na Planta de Telles Ferreira (Figura 36),

80 Walter Rossa, *A urbe e o traço: uma década de estudos sobre o urbanismo português* (Almedina, 2002): 225

81 Kevin Lynch, The image of the city, (MIT Press, 1964): 58

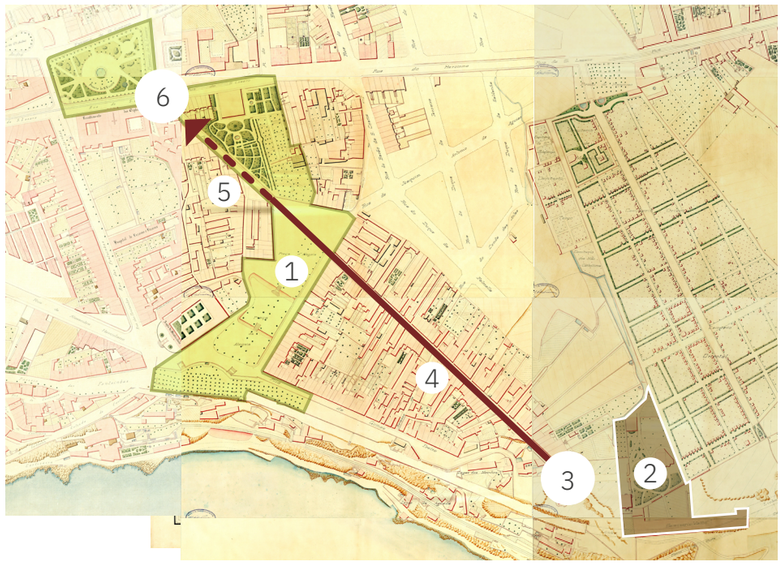


Figura 36 Fragmentos da Carta Topográfica do Porto (1892)

Em destaque (1) A Sequência de Espaços Verdes pretendido: Jardim de S. Lazaro-Belas Artes-Praça da Alegria (2) O Seminário Episcopal de Santo António (3) O ponto de ligação entre a Rua Wellesley e a Rua de São Victor (4) O traçado da Rua de São Victor até 1870 (5) O troço finalizado do referido logradouro (6) A conexão entre as ruas Rua do Reimão, Rua de São Lázaro e Rua de São Victor.

destaca-se a Praça da Alegria como elemento articulador entre a Rua de São Victor e a Alameda das Fontaínhas, situação que origina um percurso de espaços públicos. Este trajeto inicia-se no Jardim de São Lázaro - já consolidado como espaço de convívio portuense - passa pela Faculdade de Belas Artes e pela Praça da Alegria, até culminar na Alameda. Esta sequência evidencia uma intenção de qualificar o espaço público, característica que ganhou relevância no desenvolvimento urbano após a fundação da Junta de Obras Públicas.[82]

Apesar dos elementos mencionados estarem representados na planta de Telles Ferreira, a abertura da Rua de São Victor introduziu uma problemática no território analisado. O traçado, concebido no âmbito da Junta de Obras Públicas, visava estabelecer uma ligação entre a Rua do Reimão e a Rua de São Lázaro (atuais Av. Rodrigues de Freitas) até ao Seminário Episcopal de Santo António, ponto onde

82 Ferrão e Távora, *Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas: 1758-1813: uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina*: 217

terminava a Rua Wellesley.[83] A sua concretização ocorreu de forma faseada: entre 1815 e 1818, os primeiros terrenos foram parcelados, destinados à burguesia portuense,[84] em 1835, a Câmara Municipal aprovou a última etapa do traçado, que garantiria a conexão da Praça da Alegria com a Rua de São Lázaro e a Rua do Reimão. Contudo, as obras prolongaram-se por várias décadas, sendo apenas concluídas em 1870. [85]

Durante as quatro décadas de intervalo, o território envolvente sofreu um processo de industrialização, que atraiu população operária e alterou significativamente a estrutura social da Rua de São Victor. Afastada dos principais eixos de circulação, a rua tornou-se um espaço de segregação, onde habitações da pequena burguesia ocupavam as frentes, dissimulando o interior dos quarteirões densamente preenchido por "ilhas". Este caso evidencia o papel das infraestruturas viárias na configuração do crescimento urbano: ao mesmo tempo que podem promover integração e qualificação ambiental, também podem acentuar desigualdades e exclusões socio-espaciais.

A introdução das infraestruturas ferroviárias, visível na planta de Teles Ferreira, também constitui uma alteração estrutural importante. A inclusão do Ramal da Alfândega e o corte visível na face oriental da Escarpa, que demarca o trajeto por onde virá a ser implementada a nova linha férrea, reflete o progresso técnico e a modernização do território no final do século XIX. A influência da chegada do comboio, sobretudo posteriormente a inauguração da Estação de Campanhã, em 1875,[86] impulsionará ainda mais o crescimento verificado na área em análise.

83 Pinto, *O Porto oriental no final do século XIX: crescimento e transformação urbana (1875-1900)*: 42-43

84 Nonell, *Porto, 1763/1852: A construção da cidade entre despotismo e liberalismo:* 371

85 Pinto, *O Porto oriental no final do século XIX: crescimento e transformação urbana (1875-1900)*: 86

86 *Ibidem,* 61



Figura 37 Excerto da Planta do Sistema Viário (Anexo 2)

Desenho do autor sobre bases cartográficas georreferenciadas da Câmara do Porto

Em destaque a fragmentação do traçado viário quando comparado ao restante da rede, assim como o limitado número de conexões entre o centro da cidade e a zona oriental.
(1) Viaduto da Rua Duque de Loulé
(2) Ponte Infante Dom Henrique

De modo a dar seguimento à leitura evolutiva do território, procede-se à elaboração de um mapa da rede viária atual (Anexo 2) como forma de avaliar a expansão urbana ao longo do século XX. Nuno Portas, acerca dos traçados e tecidos urbanos, alerta para a necessidade de um levantamento prévio que expresse claramente o papel de cada fragmento na construção de novas operações urbanizadoras.[87] O autor defende que, mais importante do que fixar detalhadamente o desenho do espaço colectivo de um fragmento, importa clarificar a estrutura que se pretende para todo o território, de modo a apontar um caminho para a sua implementação. A comparação entre a Planta de 1892 e a atual Planta do Sistema Viário (Figura 37) revela a introdução de novas estruturas na zona das Fontaínhas. O viaduto da Rua Duque de Loulé (atualmente Rua do General Sousa Dias) e a Ponte Infante Dom Henrique são os elementos de maior impacto, que consolidam a expansão e modernização das acessibilidades na área.

A análise da estrutura viária (Figura 37) revela um contraste acentuado entre a rede da zona oriental do porto - nomeadamente Bonfim e Campanhã - e o território central, assim como em relação a outras áreas periféricas, como Paranhos. A ausência de vias estruturantes, designadamente eixos arteriais de circulação mezo, evidencia uma malha viária fragmentada e desconexa. O contraste entre os eixos de circulação expressa, como a Via de Circulação Interna (VCI), e vias locais colectoras, que não funcionam como elementos estruturantes, é particularmente notório. As ligações ao centro são restritas por dois eixos principais: o primeiro, constituído pela Av. Paiva Couceiro e Av. Gustavo Eiffel, ao longo das margens do Douro, que conduz à Ribeira; e o segundo, formado pela Rua do Freixo, Rua do Heroísmo e Av. Rodrigues de Freitas, que conecta a zona oriental ao núcleo central da cidade.

87 Nuno Portas e Nuno Travasso, *As transformações do espaço urbano: Estruturas e fragmentos (2011)*: 180

Para além das condicionantes topográficas, a fragmentação do traçado resulta também da forma como ocorreu a urbanização em Campanhã, em um período marcado pela implementação de grandes infraestruturas viárias. A presença das linhas férreas e da VCI, embora promova a ligação em uma escala metropolitana e regional, actua como barreira interna, tornando os atravessamentos viários complexos e inibindo uma expansão urbana contínua.

No contexto urbano atual, que valoriza formas de mobilidade alternativas ao transporte individual, surgem oportunidades de requalificação viária e territorial. Em 2024, a Câmara Municipal passou a explorar alternativas de reativação do antigo Ramal da Alfândega, que liga a Estação de Campanhã ao centro, através da Escarpa do Douro (Figura 38). A sua reconversão para mobilidade suave permitiria estabelecer um novo eixo de ligação entre as duas áreas. O projeto, dividido em duas etapas, prevê a pavimentação do Ramal



Figura 38 Excerto da Planta do Sistema Viário (Anexo 2)

Em verde, as possibilidades de conexão verificadas a partir da adequação da rede viária existente (1) Ramal da Alfândega (2) Eixo Calçada do Rêgo Lameiro - Travessa da China (3) Eixo Rua do Barão de Nova Sintra- Rua da China

e, posteriormente, a sua integração na rede de transporte público municipal.[88] Outra proposta, já prevista no Plano Director Municipal, contempla a criação de uma ligação entre a Rua de São Victor e a Rua Pinheiro de Campanhã, passando pela Rua da China — oferecendo uma nova alternativa viária entre o centro e a zona oriental. (Anexo 3)

Adicionalmente, duas outras possibilidades de atravessamento entre cotas altas e baixas poderiam ser exploradas com base em traçados já existentes: a primeira entre a Rua do Barão de Nova Sintra e a Rua da China, através da adaptação do terreno sob o viaduto ferroviário. Atualmente, o acesso à Rua do Barão de Nova Sintra encontra-se interrompido na altura da Quinta de Baixo, na qual um projeto de reabilitação foi realizado em 2014 e hoje o património está a cargo do departamento de Águas e Energia do Porto.[89] A segunda passagem, entre a Calçada do Rego Lameiro e a Travessa da China, embora historicamente consolidada, apresenta sinais de abandono e carece de qualificação paisagística (Figura 38). Observações no terreno confirmam a falta de legibilidade e atratividade desses percursos.

No que respeita ao viaduto da Rua do General Sousa Dias, verifica-se que o prolongamento da antiga Rua Duque de Loulé não assegurou plenamente a articulação entre o Passeio das Fontaínhas, a Rua do Miradouro e o Largo Actor Dias (Figura 41). Atualmente, Essa articulação ocorre de maneira indireta, através do parque de estacionamento sob o viaduto e pela Rua de Arnaldo da Gama (Figura 40). O levantamento do local revela essa fragmentação espacial, marcada por descontinuidade formal e um tratamento urbanístico pouco qualificado. A ausência de um percurso definido e a ruptura

88 Porto Canal. *Nova vida para o Ramal da Alfândega só avança em 2025.* Porto Canal, 7 de novembro de 2024. https://portocanal.sapo.pt/noticia/357910

89 depA Architects e Pablo Pita Architects, Quinta de Baixo (Porto, 2014), ampliação da sede do Departamento de Águas do Porto; projeto de instalações técnicas por CPX e Edgar Brito; encomendado por Águas do Porto, disponível em https://www.depa.pt/Quinta-de-Baixo.



Figura 39 Planta de Urbanização do Projecto de Prolongamento da Rua Duque de Loulé de Junho de 1965.

Fonte: Arquivo Municipal do Porto, reproduzido em Jaime Augusto Pires de Magalhães Junior, «*Entre o plano e o declive, EAPA*» (2016)



Figura 40 Imagem Aérea do viaduto da Rua do General Souza Dias.

Fonte: Google (2024)

A imagem mostra a interrupção entre o Largo Actor Dias e o Passeio das Fontaínhas

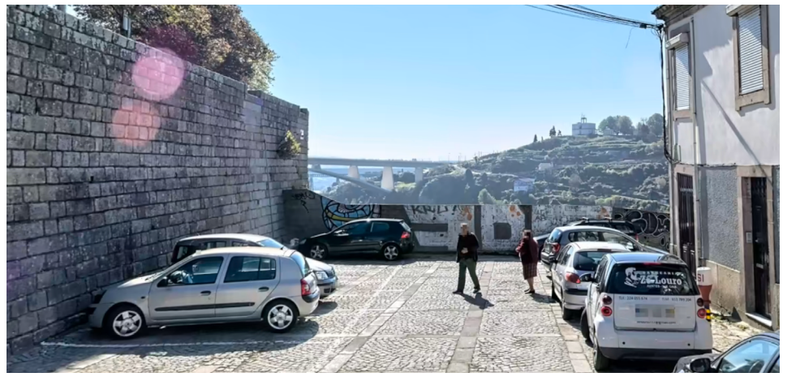


Figura 41 Interrupção do Traçado Viário no Largo Actor Dias

Fonte: Apple Street View

na fluidez espacial criam incerteza quanto à continuidade do trajeto, sobretudo onde o acesso ao estacionamento surge como única opção.

Outro elemento relevante, identificado na comparação entre a planta de 1892 e a planta atual é a Ponte Infante Dom Henrique. Inaugurada em 2003, restabeleceu a ligação rodoviária entre as cotas altas do Porto e de Gaia, anteriormente interrompida pela adaptação do tabuleiro superior da Ponte D. Luís I ao transporte público e pedonal. No entanto, enquanto eixo de alto fluxo, introduz uma barreira física e visual entre a Alameda e o Passeio das Fontaínhas. O viaduto, com cerca de 20 metros, rompe a continuidade espacial ao ligar-se diretamente à Rua das Fontaínhas e à Rua de Alexandre Herculano, interrompendo o antigo percurso entre esta e a Alameda. Além disso, estrutura apoia-se entre a Calçada das Carquejeiras e o Lavadouro das Fontaínhas, que provoca o estreitamento no acesso ao Lavadouro e, consequentemente, na rotura entre a continuidade intuitiva do percurso que dá entrada à Escarpa.

De forma geral, a evolução da rede viária na zona das Fontaínhas e em Campanhã revela fragilidades evidentes, tanto na articulação com a Escarpa como na ligação entre as zonas central e oriental da cidade. A urbanização num contexto de grandes infraestruturas — linhas férreas, viadutos e vias rápidas como a VCI — comprometeu a continuidade espacial e dificultou a leitura do território à escala local. A topografia acidentada agrava estes desafios, exigindo soluções de adaptação capazes de garantir maior coesão e fluidez no traçado viário.

Contudo, a análise da Planta de Transporte Colectivo e Mobilidade Suave (Anexo 4) revela oportunidades de integração territorial através de redes alternativas. A proximidade às estações ferroviá-

rias de Campanhã e São Bento, bem como à rede de metro (estações do Heroísmo e São Bento), torna o território acessível. Estas ligações são reforçadas por percursos pedonais e cicláveis existentes, embora muitos deles funcionem como faixas partilhadas com o tráfego automóvel. No caso da Av. Gustavo Eiffel, existe potencial para a introdução de uma ciclofaixa exclusiva, que conecte este eixo à rede de mobilidade suave já instalada. Essa mesma lógica pode ser estendida ao eixo que parte da Ponte Infante D. Henrique em direcção à Praça do Marquês de Pombal, promovendo maior continuidade na rede ciclável.

Nesse contexto, é pertinente reconhecer que as infraestruturas de mobilidade passaram a desempenhar um papel mais activo na produção de espaço público da "nova cidade", deixando de ser apenas componentes técnicas das redes urbanas para se afirmarem como elementos "catalisadores" e "produtores" de novas centralidades urbanas. Tal como sucedeu com as grandes estações centrais e de metro no final do século XIX, estas infraestruturas geram "enlaces urbanos complexos", correspondendo à materialização arquitectónica dos "nós" entre sistemas de transporte múltiplos e diferenciados. A sua relevância reside, portanto, na capacidade de articular escalas de mobilidade diversas e reconfigurar o espaço público de forma integrada e estratégica.[90]

90 Coelho, *Formas e designios do espaço público na cidade contemporânea: o projecto do espaço público na construção da cidade: casos portugueses* (Faup, 2011): 96

A ESTRUTURA ECOLÓGICA E DE ESPAÇOS COLECTIVOS

A análise da Estrutura Ecológica e dos espaços colectivos tem como principal objetivo compreender de que forma as áreas verdes do território em estudo encontram-se caracterizadas e regulamentadas no que respeita a legislação em vigor. A definição de estratégias de intervenção deve assentar no enquadramento legal aplicável, em particular nas disposições previstas no PDM. Uma vez que o contexto natural constituiu a primeira condição para o estabelecimento e organização dos diferentes elementos da forma urbana,[91] uma análise territorial deve integrar os componentes naturais presentes no ambiente urbano. Num momento em que espaços verdes e a procura por alternativas aos ambientes densamente urbanizados assumem crescente relevância, importa o reconhecimento de estruturas capazes de apoiar práticas recreativas, culturais e sociais.[92]

Nas secções anteriores, foi identificada uma combinação de problemáticas que evidenciam a desqualificação do espaço público e a vulnerabilidade socioespacial das comunidades residentes nas áreas adjacentes ao território analisado. Neste contexto, torna-se fundamental avaliar o papel da estrutura ecológica e dos equipamentos colectivos enquanto elementos potenciadores da coesão territorial e da integração urbana.

A reflexão de Nuno Portas revela-se particularmente pertinente nesse enquadramento. O autor alerta para a dificuldade de enfrentar problemas de continuidade e de rupturas indissolúveis nos processos de urbanização que deram forma ao que caracteriza como *cidade emergente*, Portas alerta para momentos em que as infraestruturas (ruas, linhas férreas, canais) deixam de suportar a continuidade do território e reduzem-se a sua função estritamente viária.[93] Nesse sentido, o espaço público, que historicamente teve o papel de conectar diversos componentes da cidade, vê-se confrontado por limites morfológicos a partir dos quais a perceção de unidade

91 Oliveira, *Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities*, 11

92 Portas e Travasso, *As transformações do espaço urbano: Estruturas e fragmentos (2011)*: 192

93 Nuno Portas, *Spazio Pubblico e Citta Emergente*, em Arquitecturas: história e crítica, ensino e profissão, Série 2 argumentos (Faup Publicações, 2005): 383



Figura 42 Excerto da Planta da Estrutura Ecológica e de Espaços Colectivos (Anexo 7)

Desenho do autor sobre bases cartográficas georreferenciadas da Câmara do Porto e Documentos do Plano Diretor Municipal

e coesão desaparecem, e dão lugar a uma cidade em fragmentos, como um arquipélago, onde os percursos já não estruturam a vida urbana, mas apenas a deslocação.

Esta secção propõe uma leitura da proposta de estrutura ecológica apresentada pela Câmara Municipal do Porto, com o intuito de compreender o seu funcionamento espacial e funcional. Na análise dos espaços verdes e das infraestruturas coletivas serão considerados factores como a dimensão, a morfologia e a articulação com os tecidos envolventes, de modo a permitir fundamentar decisões que promovam maior conectividade territorial e reforcem a continuidade entre zonas urbanas fragmentadas. Partindo do alerta para as situações em que as infraestruturas de mobilidade deixam de garantir a continuidade do território, ao criarem limites morfológicos, considera-se fundamental explorar alternativas que revertam esse processo. Assim, quando essas infraestruturas falham em estabelecer ligação, o espaço público é entendido como recurso estratégico, capaz de assumir o papel de elemento estruturador, restabelecer percursos, reaproximar áreas isoladas e devolver à cidade uma perceção de unidade e coesão.

A análise incide sobre dois documentos principais que compõem a Estrutura Ecológica Municipal, no âmbito do PDM: A Planta de Ordenamento (Anexo 5),[94] integrada na Carta da Estrutura Ecológica Municipal, e a Planta de Espaços Verdes Urbanos (Anexo 6),[95] incluída nos Estudos de Caracterização e Diagnóstico Para a Revisão do PDM.

O primeiro documento (Anexo 5) delimita os Espaços Verdes Fundamentais, agrupados em três categorias:

94 Câmara Municipal do Porto. *Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipa*l. Porto: Câmara Municipal do Porto. Disponível em: https://pdm.cm-porto.pt/sistema-ambiental/. Acedido em 20 de abril de 2025.

95 Porto. *Estudos de Caracterização e Diagnóstico para a Revisão do Plano Diretor Municipal*. Porto: Câmara Municipal do Porto. Disponível em: https://www.cm-porto.pt/caracterizacao-e-diagnostico/estudos-de-caracterizacao-e-diagnostico. Acedido em 20 de abril de 2025.

1- Área Verde de Acesso Público;

2-Área Verde de Elevado Valor Ecológico, e

3-Área verde associada a zonas sensíveis.

Esses espaços totalizam cerca de 600ha, o que corresponde a aproximadamente 14% do território do concelho.[96] A planta inclui ainda a representação de linhas de água, bacias de retenção, corredores verdes, corredores ecológicos e redes de conectividade, constituindo uma base fundamental para a leitura dos sistemas verdes e da sua articulação com a malha urbana.

A planta analisada compreende diversas tipologias de áreas verdes, como parques e jardins de acesso público, praças arborizadas e ajardinadas, espaços verdes com elevado valor ecológico, assim como outros territórios não incluídos nessas categorias, como áreas inundáveis, áreas de sobreiros ou áreas declives acentuados. Adicionalmente, os corredores verdes representados constituem uma rede estruturante de sistemas naturais, sustentada maioritariamente por espaços verdes fundamentais. Esses corredores desempenham um papel essencial na continuidade da estrutura ecológica do território, promovem a coesão e o reforço dos valores biofísicos associados ao espaço urbano. São concebidos de modo a garantir a conectividade funcional entre fragmentos de vegetação, funcionam como estruturas de suporte à conservação ecológica.[97]

A articulação entre as áreas verdes do plano dá-se através das redes de conexão - tratam-se de eixos viários arborizados, que ligam de forma linear os espaços verdes urbanos. A análise evidencia uma disrupção na continuidade espacial entre as áreas representadas nas zonas central e oriental: enquanto os espaços verdes da área central e da freguesia do Bonfim se encontram devidamente

96 Câmara Municipal do Porto. *Relatório do Plano Diretor Municipal*. Porto: Câmara Municipal do Porto: 70 Disponível em: https://pdm.cm-porto.pt/sistema-ambiental/. Acedido em 5 de Agosto de 2025.

97 Porto. *Relatório do Plano Diretor Municipal*: 73

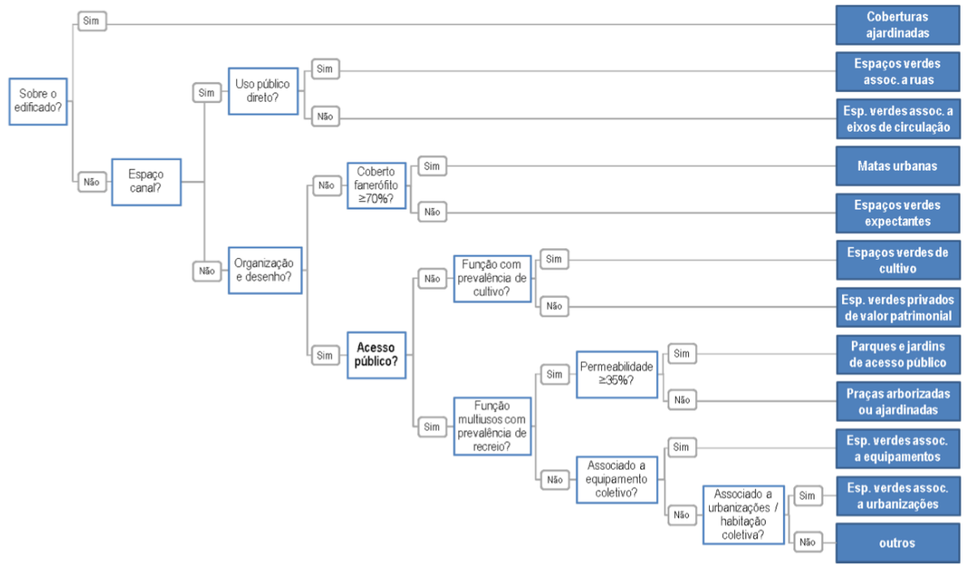


Figura 43 Árvore de decisão para a classificação dos espaços verdes urbanos da cidade do Porto.

Fonte: Câmara Municipal do Porto (2017)

conectados através destas redes, espaços como o Parque Oriental surgem desarticulados do restante sistema, factor que compromete a sua eficácia global sob a ótica do utilizador.

A segunda planta introduzida nesta secção (Anexo 6) corresponde a representação dos espaços exteriores não edificados, dominados por vegetação.[98] O mapeamento e classificação desses espaços baseiam-se no conceito de uma Área Mínima Mapeável (AMM), definida consoante a sua área, localização e inserção do espaço verde na malha urbana. Esses espaços organizam-se em onze tipologias principais, que em conjunto definem a Estrutura Verde do Porto.

Comparativamente à Planta de Ordenamento, destaca-se nesta representação o registro detalhado dos espaços verdes de domínio privado e a distinção pormenorizada de suas tipologias, conforme sistematizado na Figura 43. Essa diferenciação permite uma leitura

98 Porto. *Estudos de Caracterização e Diagnóstico para a Revisão do Plano Diretor Municipal*: 20

abrangente da realidade ecológica da cidade, ao incorporar áreas que, apesar de não serem formalmente públicas, desempenham um papel relevante no equilíbrio ambiental urbano.

É particularmente relevante assinalar a não-inclusão da Escarpa das Fontaínhas como elemento componente da Estrutura Ecológica nessa segunda planta (Anexo 6) - uma omissão significativa, tendo em conta o seu valor paisagístico, ambiental e cultural, e o seu domínio público. Além disso, verifica-se a presença expressiva de Espaços Verdes Expectantes, sobretudo de domínio privado, assim como a representação de Matas Urbanas e Espaços Verdes de Cultivo. Os espaços verdes expectantes constituem a categoria com maior expressão, correspondendo a 25,4% da área mapeada. O acréscimo da superfície verde nesta planta, comparativamente a Planta de Ordenamento, resulta da inclusão dos espaços de domínio privado e espaços associados à equipamentos, geridos por instituições públicas, de acesso público ou condicionado, como no caso de escolas municipais.

No total, os espaços verdes urbanos representados ocupam cerca de 31,2% da área do concelho,[99] um acréscimo de 17,2% em comparação com o documento anterior. Esse factor sublinha a relevância de uma leitura integrada, que articule espaços públicos e privados, numa lógica de continuidade e conectividade territorial.

A parrtir da sobreposição das informações presentes nos documentos elaborados no âmbito do PDM de 2021 elaborou-se uma terceira representação para esta análise (Anexo 7), na qual se propõe uma leitura combinada da estrutura ecológica e da rede de espaços colectivos da cidade. Esta síntese evidencia a relação estreita entre as redes de conexão, áreas de elevado valor ecológico ou patrimonial, e os espaços verdes associados a equipamentos

99 Porto. *Estudos de Caracterização e Diagnóstico para a Revisão do Plano Diretor Municipal*: 32

colectivos e terrenos expectantes. Dessa maneira, é possível levantar a possibilidade de implementação de uma estratégia que tenha como objetivo a concretização de um "*continuum naturale*": uma rede ecológica contínua que conecte fragmentos urbanos atualmente isolados, independentemente da titularidade do solo. Essa estratégia pressupõe a inclusão de áreas privadas como potenciais elementos de articulação, propondo usos alternativos para espaços expectantes e promovendo a coesão entre diferentes zonas do tecido urbano.

Para sustentar a formulação desta estratégia, é essencial clarificar a terminologia associada às tipologias de ligação representadas na referida planta, nomeadamente a distinção entre corredor verde e corredor ecológico. O corredor ecológico, nesse caso, segue as directrizes do Programa Regional de Ordenamento Florestal de Entre Douro e Minho, e corresponde ao Corredor Ecológico da Bacia Hidrográfica do Rio Douro. Esta faixa, com cerca de 1 km de largura a partir do eixo do leito do Douro, abrange áreas públicas e privadas, ao ser um instrumento de planeamento de escala regional orientado para a proteção e valorização de diferentes áreas de importância ecológica.[100]

Relativamente à Escarpa do Douro e às Fontaínhas (Figura 44), importa destacar a sua classificação enquanto Área Verde de acesso Público, estatuto semelhante ao de outros espaços geridos por entidades municipais, como o Parque das Águas, e o Parque Oriental. Também presentes na Escarpa, e classificadas enquanto Área Verde de Elevado Valor Paisagístico, A Quinta da China e Quinta de Baixo, têm acesso restrito ao público, a primeira é gerida por uma entidade privada, a segunda pelo departamento de Águas e Energia do Porto, como mencionado na secção anterior.

100 Porto. *Relatório do Plano Diretor Municipal*: 75



Figura 44 Fragmento da Planta da Estrutura Ecológica e de Espaços Colectivos (Anexo 7)

Em destaque: (1) Escarpa das Fontaínhas, (2) Parque das Águas , (3) Cemitério do Prado do Repouso, (4) Quinta da China e (5) Quinta de Baixo

No âmbito da constituição de uma rede coerente de espaços colectivos, defende-se o desenvolvimento de percursos estruturantes. Estes percursos consistem em rotas legíveis, contínuas e acessíveis, que integram espaços verdes, infraestruturas de lazer e equipamentos colectivos. Para além de orientar a circulação e promover a mobilidade suave, funcionam como infraestruturas sociais, capazes de qualificar o espaço público e reforçar a identidade territorial.

Neste sentido, torna-se pertinente o levantamento dos principais equipamentos públicos presentes no território — escolas, centros de saúde, bibliotecas, equipamentos culturais ou desportivos — os quais desempenham um papel estratégico como polos de atração e dinamização social. Estes espaços funcionam como geradores de diversidade de usos e podem estar fortemente associados à memória coletiva e ao quotidiano dos habitantes, contribuindo assim para a apropriação ativa do território e para a sua requalificação simbólica.

EQUIPAMENTOS, RUÍNAS E GERADORES DE DIVERSIDADE

Enquanto as secções anteriores incidiram apenas sobre elementos permanentes do território, integrados às dinâmicas urbanas através do seu valor funcional, os aspetos a serem abordados nessa parte inserem-se também numa dimensão conjuntural. Tratam-se de componentes presentes no espaço urbano, relevantes por conta da influência que exercem na identidade do território.

Esta secção propõe-se também a identificar pontos de conexão específicos no território, através do reconhecimento de estruturas com potencial para gerar diversidade e atrair diferentes perfis de utilizadores. Essas estruturas correspondem, em grande medida, a equipamentos de uso colectivo, cuja presença contribui para dinamizar a ocupação e estimular interações sociais no espaço urbano.

De acordo com Kevin Lynch, a identificação das diversas partes que constituem a imagem da cidade é uma etapa preliminar essencial na análise territorial para alcançar a compreensão do sistema urbano como um todo coeso e articulado.[101] Nesse sentido, a análise aqui desenvolvida contempla elementos relacionados com a história do território, numa leitura que valoriza tanto os componentes materiais como os simbólicos, essenciais à construção da memória coletiva. Importa sublinhar que objetivo não reside na reativação destes elementos à sua função originária, mas antes na valorização das suas qualidades estéticas,[102] e do seu valor histórico e identitário.

Aldo Rossi, na obra *A Arquitectura da Cidade*, introduz o conceito de “factos urbanos”, elementos fundamentais persistentes da estrutura urbana que transcendem aspetos funcionais, associados à memória coletiva. Para o autor, a cidade “permanece através das suas transformações”, sendo as as funções nela desempenhadas os “momentos na realidade da sua estrutura”.[103] Esta perspetiva

101 Lynch, *The image of the city:* 85

102 Kevin Lynch, *What time is this place?* (MIT Press, 1976): 44

103 Aldo Rossi, *A Arquitetura da Cidade trad. Eduardo Brandão*, 2ª Edição (Martins Fontes, 2001): 46

reforça a importância em compreender a continuidade histórica do território, evidenciada por elementos persistentes às profundas transformações urbanas.

Complementarmente, o sociólogo Maurice Halbwachs, ao argumentar que "não há memória coletiva que não se desenvolva em um quadro espacial",[104] reforça a ideia de que os espaços físicos são fundamentais na sustentação das memórias partilhadas. O autor observa que os hábitos locais resistem às forças que tendem a transformá-los, e essa resistência permite perceber os momentos em que a memória coletiva tem seu ponto de apoio sobre as imagens espaciais.[105] Nas Fontaínhas, as transformações ocorridas ao longo do século XX - como processos de urbanização e perda de tradições comunitárias - provocaram uma rotura significativa no tecido social. Ainda assim, algumas estruturas físicas e simbólicas sobreviveram, assumindo um papel fundamental na preservação da identidade do lugar. Estas marcas duradouras contribuem para a construção de um sentimento de pertença e continuidade.

A análise desses elementos persistentes permite-nos aprofundar o entendimento acerca identidade singular da Escarpa das Fontaínhas e suas imediações. Ao integrar tais *factos urbanos* e referências culturais na conceção de futuras intervenções, procura-se estabelecer uma articulação coerente entre o passado e o presente. Esta abordagem assenta na valorização da memória coletiva e na salvaguarda da essência cultural e histórica do território, de modo que constitui uma base sólida para a definição de estratégias urbanas que respeitem a singularidade local e promovam um desenvolvimento sustentável e inclusivo.

104 Maurice Halbwachs, *A Memória Coletiva (trad. Laurent Léon Schaffter)*, 2nd Edition (Vértice, 1990): 143

105 Halbwachs, *A Memória Coletiva*: 136

Adicionalmente, o levantamento das atuais estruturas geradoras de diversidade - como os equipamentos públicos, espaços de encontro e zonas de uso partilhado, onde verifica-se uma diversidade no tecido social dos utilizadores - oferece subsídios relevantes para decisões de projeto que visem reforçar o percurso estruturante e a integração efetiva de elementos significativos para o quotidiano dos habitantes.

No âmbito da presente investigação, foram elaboradas duas plantas analíticas com o objetivo de aprofundar a compreensão sobre o território em estudo, tanto no que diz respeito à dimensão patrimonial, como em relação à sua capacidade de atração e dinamização de usos. A primeira planta (Anexo 8) diz respeito à identificação e classificação do património edificado, o documento incide particularmente sobre o estado de conservação dos elementos e a sua relevância arquitectónica, histórica ou identitária. Neste levantamento, foram incluídas as ruínas com valor patrimonial reconhecido, tal como indicado na Carta de Património[106] da cidade, bem como as ruínas não classificadas, ou seja, edifícios devolutos que, embora identificados no trabalho de campo, não constam em documentos oficiais nem apresentam atributos que lhes confiram relevância histórica ou cultural. Estes últimos integram, em geral, conjuntos edificados de carácter informal, desprovidos de unidade arquitectónica ou valor expressivo. Foram também assinalados os imóveis de interesse patrimonial atualmente em uso, os espaços verdes de valor patrimonial e, ainda, os espaços expectantes previamente identificados em fases anteriores da análise.

A observação cartográfica revela uma concentração significativa de elementos com valor patrimonial nas imediações da área analisada, coexistindo com um número igualmente expressivo de ruínas sem qualquer classificação. Muitos destes elementos fazem parte do

106 Câmara Municipal do Porto, *Carta do Património* (componente do Sistema Urbano Patrimonial do PDM 2021), acedido a 30 de julho de 2025, https://pdm.cm-porto.pt/sistema-patrimonial/.



Figura 45 Excerto da Planta do Património, Ruínas e Espaços Expectantes (Anexo 8)

Desenho do autor sobre bases cartográficas georreferenciadas da Câmara do Porto e Documentos do Plano Diretor Municipal



Figura 46 Excerto da planta do património, ruínas e espaços expectantes (Anexo 8)

Em destaque: (1) Central Termoeléctrica do Freixo, (2) Fornos da Antiga Fábrica de Louças de Massarelos, (3) Ruínas da Fábrica de Cerâmica do Carvalhinho, (4) Matadouro Público do Porto / Asilo da Mendicidade, (5) Bairro da Tapada e (6) Ilha dos Moinhos

tecido industrial que esteve na origem do processo de urbanização da zona oriental da cidade, especialmente a partir do século XIX. Entre os exemplos mais representativos, destacam-se os fornos da antiga Fábrica de Louças de Massarelos,[107] localizados na Av. Paiva Couceiro, assim como o conjunto edificado da antiga Central Termoeléctrica do Freixo. Na Av. Gustavo Eiffel, próximo ao acesso da Calçada das Carquejeiras, persistem as ruínas associadas à Fábrica de Cerâmica do Carvalhinho, uma unidade fabril cuja atividade remonta ao século XIX e que constitui um marco relevante da industrialização daquela zona da cidade.[108]

Na Alameda das Fontaínhas encontra-se o edifício que funcionou, até 1838, como Matadouro Público do Porto,[109] e a partir de 1854, tornou-se o Asilo da Mendicidade,[110] uma instituição destinada ao alojamento colectivo de indivíduos em situação de vulnerabilidade social. A conversão do edifício deu-se através de obras de requalificação que permitiram adaptar a antiga estrutura para funções assistenciais, as quais se mantiveram durante várias décadas. Atualmente, a edificação encontra-se desativada e em visível estado

107 Direção-Geral do Património Cultural, *Fábrica de Louças de Massarelos* (Ficha de inventário patrimonial, IPA n.º 00006161), acedido a 9 de agosto de 2025. http://www.monumentos.gov.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=6161

108 Maria João da Costa Marinho Ferreira, *A urbanização das Fontainhas [documento eletrónico]: séculos XVIII-XIX / orient. Helena Osswald; co-orient. José Ramiro Pimenta* (Dissertação, Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2018): 99

109 Nonell, *Porto, 1763/1852 : A construção da cidade entre despotismo e liberalismo:* 371

110 Ferreira, *A urbanização das Fontainhas [documento eletrónico]: séculos XVIII-XIX:* 119



Figura 47 Ruína da Central Termoeléctrica do Freixo vista a partir da Av. Paiva Couceiro

Foto do autor (2025)

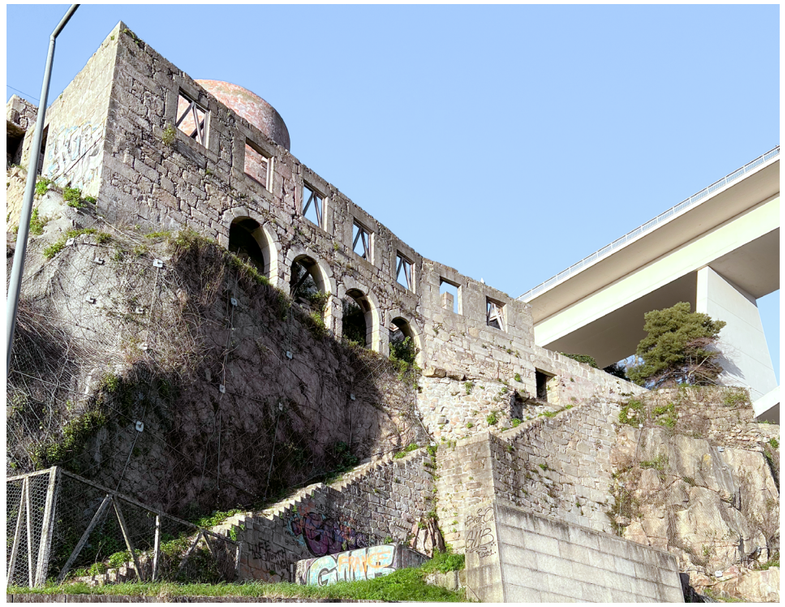


Figura 48 Ruína da Fábrica de Cerâmica do Carvalhinho e Ponte do Infante vistas a partir da Av. Gustavo Eiffel

Foto do autor (2025)

de degradação. No entanto, conserva ainda traços arquitectónicos de relevância histórica, que sustentam o seu valor patrimonial[111] e justificam uma potencial reabilitação orientada para funções compatíveis com as necessidades contemporâneas.

Foi igualmente identificado um número significativo de edificações devolutas, expropriadas pela Câmara do Porto nos últimos anos. A área conhecida como Ilha dos Moinhos (Figura 46) foi, em 2024, alvo de operações de expropriação e realojamento,[112] na sequência de episódios recorrentes de cheias que comprometeram a habitabilidade local. Apesar da desocupação formal, as construções ainda não foram demolidas, de modo que passaram a ser alvo de ocupações informais por pessoas em situação de sem-abrigo.[113] Observações realizadas no decurso do trabalho de campo permitiram confirmar a presença de atividade, o que levanta questões relativas à vulnerabilidade social. Os planos do poder público para a o bairro expropriado contemplam o seu enquadramento enquanto área verde e a implementação de uma bacia de retenção, componente da estrutura da Ribeira do Poço das Patas.

Um caso distinto é o do Bairro da Tapada, localizado a poente da da Rua da Corticeira. Ao contrário da Ilha dos Moinhos, esta zona é alvo de um plano de reabilitação, da autoria do arquiteto André Eduardo Tavares, promovida pela Domus Social, empresa municipal encarregada por habitação de carácter social. Em 2018, a CMP lançou um concurso para a requalificação do bairro, que contemplará 25 fogos de habitação.[114] No ano de 2018, a Câmara do Porto adquiriu

111 Câmara Municipal do Porto, *Carta do Património* (Planta de Ordenamento, PDM 2021) e *Regulamento do PDM 2021*, Tabela da Carta do Património, ítem n.º 673, p. 76.

112 Câmara Municipal do Porto, "Câmara do Porto já adquiriu casas do Bairro dos Moinhos," *Porto.pt*, 21 de junho de 2021, https://www.porto.pt/pt/noticia/camara-do-porto-ja-adquiriu-casas-do-bairro-dos-moinhos

113 José Coelho, *Casas do Bairro dos Moinhos compradas pela Câmara do Porto ocupadas ilegalmente*, Observador, 8 de janeiro de 2025 https://observador.pt/2025/01/08/casas-do-bairro-dos-moinhos-comprado-pela-camara-do-porto-ocupadas-ilegalmente/.

114 Domus Social, *Bairro da Tapada: Domus Social lança concurso público para a empreitada de requalificação*, , 29 de maio de 2024 https://www.domussocial.pt/noticias/bairro-da-tapada-domus-social-lanca-concurso-publico-para-a-empreitada-de-requalificacao



Figura 49 Obras de requalificação do Bairro da Tapada em curso

Foto do autor (2025)

o Bairro da Tapada em sua totalidade[115] com o objetivo de preservar a função social do edificado, garantir os contratos de arrendamento em vigor e travar os processos de especulação imobiliária.[116]

O segundo mapa elaborado no âmbito desta análise incide sobre a localização de equipamentos que contribuem para a diversidade de usos no território. Procurou-se, através deste levantamento, identificar equipamentos com capacidade de atração diferentes perfis de utilizadores, que potenciam a ocupação do espaço urbano de forma dinâmica e plural. Tal abordagem encontra correspondência nas reflexões de Jane Jacobs, a autora identifica a diversidade de usos como uma das quatro condições indispensáveis para gerar vitalidade nas ruas e nos bairros. Ao definir como "usos principais" aqueles equipamentos que, pela sua natureza, atraem pessoas para um lugar específico, funcionando como âncoras da atividade

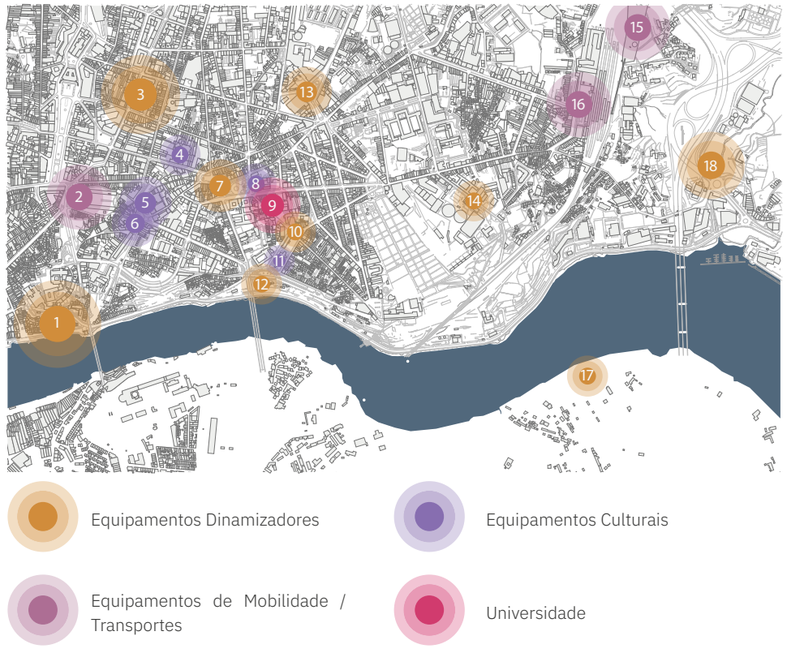
115 Porto, *Câmara aprova por unanimidade aquisição do Bairro da Tapada*, Câmara Municipal do Porto, 24 de julho de 2018, https://www.porto.pt/pt/noticia/camara-aprova-por-unanimidade-aquisicao-do-bairro-da-tapada.

116 Domus Social, *Moradores do Bairro da Tapada abrem as portas para ajudar a identificar soluções de requalificação*, 1 de julho de 2021, https://www.domussocial.pt/noticias/moradores-do-bairro-da-tapada-abrem-as-portas-para-ajudar-a-identificar-solucoes-de-requalificacao.

Figura 50 Localização dos Equipamentos Colectivos e Dinamizadores

Desenho do autor sobre bases cartográficas georreferenciadas da Câmara do Porto.

1 Ribeira do Porto
2 Estação de São Bento
3 Mercado do Bolhão
4 Coliseu do Porto
5 Cinema da Batalha
6 Teatro Nacional de S. João
7 Jardim de São Lázaro
8 Biblioteca Pública Municipal
9 Faculdade de Belas Artes
10 Praça da Alegria
11 Arquivo Municipal do Porto
12 Alameda das Fontaínhas
13 Campo 24 de Agosto
14 Parque das Águas
15 Terminal Intermodal de Campanhã
16 Estação de Campanha
17 Praia Fluvial do Areinho
18 Parque Oriental do Porto



urbana.[117] Para Jacobs, a coexistência, num mesmo território, de diferentes equipamentos de uso principal cria um ambiente propício ao surgimento de interações sociais variadas e à intensificação da vida pública.[118]

Nesta análise, incluem-se infraestruturas de transporte e mobilidade, como estações ferroviárias e terminais rodoviários, bem como equipamentos culturais, como bibliotecas, cinemas, museus e teatros. Considera-se igualmente a presença de instituições de ensino superior, destacando-se a Faculdade de Belas-Artes da Universidade do Porto, cuja atividade académica e cultural exerce um impacto significativo na vida urbana local.

117 Jacobs, *Morte e vida de grandes cidades*: 114

118 Jacobs, *Morte e vida de grandes cidades*: 115

Para além dos equipamentos com função definida, foram ainda assinalados espaços de natureza coletiva e uso não institucionalizado, mas que desempenham um papel relevante na dinamização urbana. Entre estes, destacam-se a zona da Ribeira, de elevado valor paisagístico e simbólico; o Mercado do Bolhão, recentemente restaurado e reintegrado nas dinâmicas comerciais da cidade; e espaços abertos de lazer e contemplação, como o Jardim de São Lázaro, a Alameda das Fontaínhas, o Parque das Águas e o Parque Oriental. Estes lugares, embora com características distintas, partilham a capacidade de promover interações sociais heterogéneas e de reforçar a coesão do tecido urbano através da apropriação quotidiana por diferentes grupos da população.

A leitura integrada do território compreendido pelo objeto de estudos e a sua área envolvente revela a tensão entre potencialidades estruturais e fragilidades persistentes. Do ponto de vista das debilidades, sobressai a limitada conectividade entre a zona oriental e central do Porto, consequência de um traçado viário fragmentado, condicionado pela topografia e pela implantação de grandes infraestruturas - linhas férreas, viadutos e vias rápidas - que, embora relevantes à escala metropolitana e regional, funcionam como barreiras internas na leitura espacial. Esse quadro reforça uma descontinuidade do espaço urbano e fragiliza a articulação entre cotas, comunidades e centralidades, e expõe ainda a vulnerabilidade socioeconómica de comunidades historicamente ligadas ao território. A urbanização ocorrida em períodos de forte industrialização gerou uma sobreposição de usos e funções, mas também acentuou desigualdades e exclusões socioespaciais.

Em contrapartida, o território preserva qualidades estruturantes e de grande valor estratégico. Mantém-se vínculos comunitários sólidos, traduzidos numa apropriação quotidiana e autónoma do espaço, mesmo em contextos de exiguidade material. A identidade do território é expressiva, sustentada por elementos paisagísticos, patrimoniais e simbólicos que resistem às sucessivas transformações. A Escarpa e os espaços verdes adjacentes detêm um carácter paisagístico singular, com potencial de integração na estrutura ecológica municipal, enquanto a presença de uma variedade de equipamentos colectivos - culturais, educativos, de lazer e de mobilidade, oferece pontos de ancoragem a novas dinâmicas urbanas.

Assim, a análise evidencia a coexistência de vulnerabilidades estruturais e de recursos territoriais de elevado potencial, cuja articulação poderá contribuir para superar a fragmentação e reforçar a coesão urbana. Estes aspetos serão desenvolvidos e pormenorizados na secção seguinte da pesquisa, dedicada à formulação de uma estratégia de integração territorial, resultado directo do percurso analítico e teórico até aqui construído.

Tecidos Urbanos Históricos e/ou Fragmentados

- Zonas de interesse social

Áreas Verdes de Acesso Público

Ruínas com Valor Patrimonial e/ou Identitário

Linha d'água

Ramal da Alfândega

Conexão viária Centro-Oriente

Barreira Morfológica

1 Estação São Bento
2 Teatro Nacional de S. João
3 Cinema da Batalha
4 Largo Actor Dias
5 Jardim de S. Lázaro
6 Alameda das Fontaínhas
7 Campo 24 de Agosto
8 Parque das Águas
9 Estação Campanhã
10 Parque Oriental



Figura 51 Planta Síntese da Caracterização

Desenho do Autor (2025)

Reintegração de Tecidos Urbanos

- Requalificar conjunto edificado
- Permeabilizar estrutura viária
- Qualificar espaço público
- Preservar o carácter histórico

Reforçar Estrutura Verde de Acesso Público

- Qualificar espaços existentes
- Diversificar usos

Expandir Corredor Verde

- Qualificar o espaço público
- Fortalecer a conectividade da área

Linha d'água

- Criar bacias de retenção
- Reforçar compromisso ecológico

Reativar a Ruína

- Preservar o carácter identitário
- Ações de ativação do espaço
- Adaptar ao uso contemporáneo

Criar pontos de Atração

- Propor acessos
- Aprimorar legibilidade

Aprimorar Redes de Ligação

- Reforçar associação entre os espaços verdes
- Aprimorar legibilidade

Figura 52 Estratégia de Intervenção

Desenho do Autor (2025)

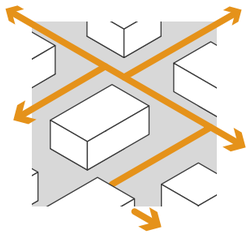
UMA ESTRATÉGIA DE INTEGRAÇÃO

A formulação de uma estratégia de integração territorial resulta diretamente do percurso analítico e teórico desenvolvido ao longo desta investigação. Importa sublinhar que o objetivo nunca foi a definição de um programa de necessidades convencionalmente entendido, mas antes o reconhecimento e potencialização dos elementos já presentes no território. Conforme observa Nuno Portas, "os vazios urbanos (ou alguns deles) podem constituir a base fundiária e de localização de projetos urbanos estratégicos úteis para a regeneração de cidades ou periferias, se forem transformados em oportunidades credíveis".[119]

119 Nuno Portas, «Do vazio ao Cheio», *Cadernos de Urbanismo, Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades*, N°2 (2000): 03



A abordagem aqui proposta reconhece o território como um campo de possibilidades, onde as práticas existentes, os vínculos comunitários e as qualidades paisagísticas singulares do lugar constituem o fundamento para uma intervenção estratégica. O componente estratégico concerne um território que se apresenta enquanto hipótese crítica sobre o espaço público contemporâneo, espaço de possibilidade antes de espaço projetual. Privilegia-se o desenvolvimento de processos dinâmicos, que evoluem através da participação comunitária, ao propor intervenções pontuais e complementares que se articulam de forma coerente com o tecido urbano consolidado. Desta forma, promove-se uma integração gradual e sustentada que fortalece as dinâmicas territoriais preexistentes, e transforma o espaço através do processo.

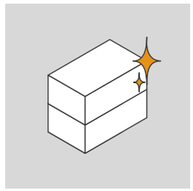


Esta perspetiva alinha-se com a reflexão de Nuno Travasso, que defende "uma intervenção mais estratégica do que figurativa, que trabalhe ao nível dos sistemas que organizam o conjunto e interagem com o contexto. Em vez da criação de produtos acabados, interessa o desenvolvimento de processos abertos à intervenção do tempo e dos habitantes".[120] A estratégia que se delineia procura, assim, operar através de ações seletivas e complementares, fundamentadas em metodologias de *placemaking*,[121] capazes de reforçar as dinâmicas territoriais existentes e de promover uma integração gradual e sustentada no tecido urbano da cidade.

A primeira dimensão estratégica centra-se na integração dos tecidos urbanos presentes, particularmente aqueles que, devido à sua localização, enfrentam pressões imobiliárias crescentes ou onde os residentes encontram-se em situação de vulnerabilidade social.

120 Portas e Travasso, *As transformações do espaço urbano: Estruturas e fragmentos (2011)*: 179

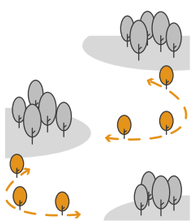
121 O termo *placemaking* corresponde a uma abordagem colaborativa de planeamento, desenho e gestão de espaços públicos na qual a comunidade torna-se o centro do processo de transformação urbana. Nestes processos, as decisões são tomadas coletivamente sobre como o espaço deve ser usado. Como produto, as intervenções temporárias testam ideias antes de implementações permanentes, de modo a permitir ajustes graduais baseados nos padrões de uso do espaço.



Os incentivos à requalificação do conjunto edificado em mau estado de conservação constituem uma prioridade, não através de processos de substituição integral, mas mediante apoios técnicos e financeiros que permitam melhorar as condições habitacionais sem provocar deslocações forçadas. Simultaneamente, propõe-se a permeabilização da estrutura viária e dos acessos, de modo a reduzir o isolamento de determinadas áreas residenciais, atualmente fragmentadas.

A qualificação do espaço público, dos perfis viários e dos passeios assume particular relevância neste processo. Esta ação visa não apenas melhorar as condições de habitabilidade, mas também preparar o território para uma integração mais ampla na lógica municipal.

A segunda linha estratégica visa reforçar a estrutura verde de acesso público, reconhecido o potencial da Escarpa enquanto elemento articulador da rede ecológica do Porto. A qualificação dos espaços verdes constitui o ponto de partida, através da melhoria das condições de acesso, manutenção e segurança, bem como da diversificação de usos.



A expansão do corredor verde, ao englobar a Escarpa e as margens do Douro, representa um objetivo estratégico de médio prazo, a desenvolver através da qualificação e tratamento do espaço público, do fortalecimento da conectividade da área mediante a introdução de novos acessos e da qualificação daqueles existentes. Fundamental neste processo é o incentivo às ações comunitárias auto-geridas, dado que algumas já tomam parte no espaço da Escarpa, como as hortas urbanas e outras formas de apropriação informal que conferem vitalidade e significado ao território.



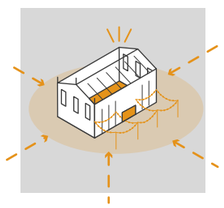
Figura 53 Estratégia de Intervenção | Acessos e Circulação

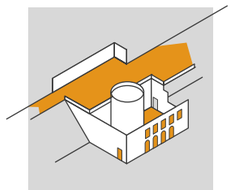
Desenho do Autor (2025)

Esc: 1:10000

Como sublinha Michel de Certeau, existe uma "retórica do caminhar" que permite compreender o território como texto através do ato de o percorrer.[122] Esta perspetiva é particularmente relevante para a Escarpa, onde os percursos informais e as práticas quotidianas constituem elementos estruturantes da experiência espacial, que a intervenção deve preservar e potencializar.

A reativação das ruínas industriais analisadas na secção anterior representa uma oportunidade singular de articular identidade local e coesão comunitária. A Antiga Central Termoeléctrica do Freixo e as ruínas da Fábrica de Cerâmica do Carvalhinho constituem elementos patrimoniais de grande valor simbólico, cujo potencial de reutilização pode ser explorado através de ações de ativação do espaço — eventos, encontros comunitários, cinemas ao ar livre, exposições de arte, mercados e feiras itinerantes.





A adequação das ruínas da fábrica de cerâmica do Carvalhinho para o estabelecimento de um centro comunitário das Fontaínhas representa uma ação estruturante, capaz de dar assistência aos residentes, promover ações de engajamento comunitário e dar suporte às práticas de apropriação do espaço da Escarpa. Este equipamento funcionaria como catalisador das dinâmicas locais, reforçando os vínculos comunitários existentes e criando condições para o desenvolvimento de novas formas de participação e cidadania ativa.

122 Certeau, *A Invenção Do Cotidiano: 100*

A proposta de novos acessos à Escarpa e o aprimoramento da sua legibilidade constituem ações complementares, orientadas para facilitar a leitura e identificação do território por parte de utilizadores diversos. A proposição de novos acessos, melhoria da sinalética, e a garantia de manutenção frequente visam tornar o território mais inclusivo sem comprometer o seu carácter de descoberta e exploração.

Simultaneamente, propõe-se a qualificação dos passeios e o estabelecimento de um sentido de percurso entre as áreas verdes em evidência, através de tratamento paisagístico e qualificação material. Esta intervenção tem como objetivo criar uma rede de ligações coerente, que facilite os deslocamentos pedonais e reforce a perceção da Escarpa como elemento integrado na estrutura urbana mais ampla.

A estratégia delineada procura, em síntese, ativar o potencial latente do território através de ações complementares, que reconheçam e potencializem as qualidades existentes. Como observa Nuno Portas, “vazio urbano é uma expressão com alguma ambiguidade: até porque a terra pode não estar literalmente vazia mas encontrar-se simplesmente desvalorizada com potencialidade de reutilização para outros destinos”.[123] A Escarpa das Fontaínhas enquadra-se precisamente nesta categoria — um território não vazio, mas desvalorizado, cuja reutilização estratégica pode contribuir decisivamente para “reurbanizar ou revitalizar essa cidade-outra”.

123 Portas, *Do vazio ao Cheio*: 1

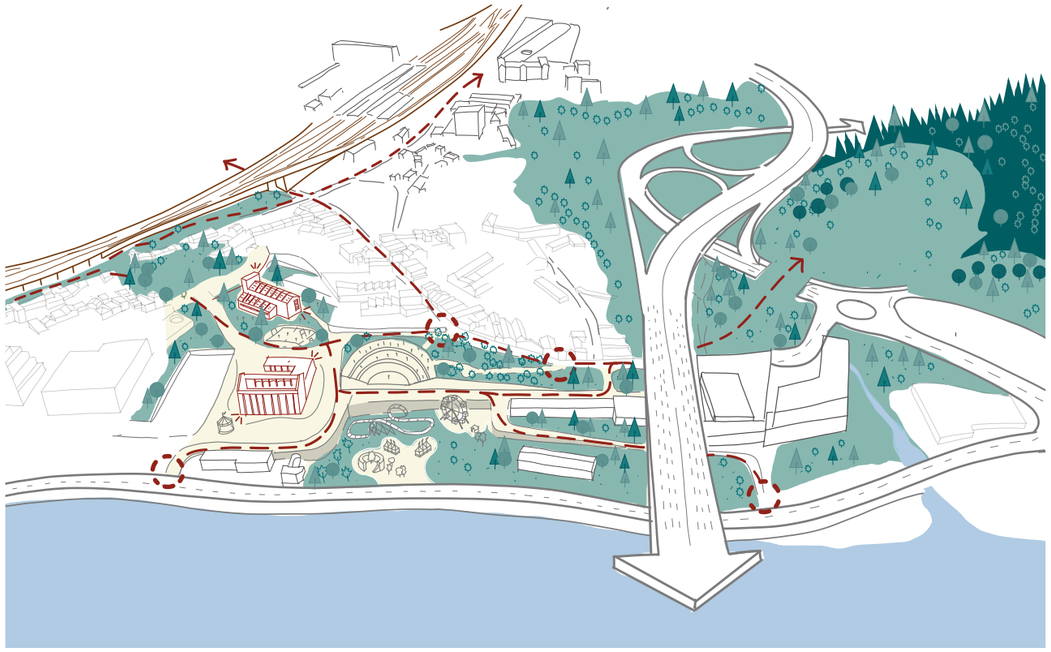


Figura 54 Estratégia de Intervenção | Representação da proposta integração do objeto de estudo ao Parque Oriental

Desenho do Autor (2025)

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O percurso investigativo aqui desenvolvido procurou compreender o espaço público enquanto componente dinâmico da cidade contemporânea. Através de uma abordagem que articulou a vivência concreta ao pensamento crítico, a investigação contribuiu para uma leitura estratégica da intervenção urbana, tendo como objeto de estudo a Escarpa das Fontaínhas e do Rio Douro, no Porto.

Num primeiro momento, a pesquisa centrou-se na construção de uma base teórica interdisciplinar que permitisse analisar criticamente a produção, transformação e apropriação do espaço público na cidade. Esta fundamentação revelou-se essencial para problematizar o espaço público como categoria dinâmica e politicamente situada, ao expor os discursos dominantes e modelos de ação urbanística que frequentemente reproduzem desigualdades e esvaziam o potencial cívico do território. Paralelamente, as reflexões acerca do papel da imagem urbana demonstraram como o espaço público é instrumentalizado enquanto componente de marketing. A reflexão crítica sobre o conceito de vazios urbanos permitiu reconhecer estes territórios como espaços de reinvenção, fundamentais para repensar a vocação do espaço público no presente.

Subsequentemente, a investigação foi direcionou-se à caracterização e análise territorial do caso de estudo, procurando compreender este território ambíguo nas suas dimensões física, histórica e morfológica. Esta análise revelou a coexistência de vulnerabilidades estruturais - sobretudo a limitada conectividade consequente da fragmentação viária e das barreiras infraestruturais - com recursos territoriais de elevado potencial, incluindo vínculos comunitários sólidos, qualidades paisagísticas singulares e elementos patrimoniais significativos. A leitura do espaço público enquanto sistema permitiu reconhecer a importância das articulações físicas, visuais

e simbólicas entre diferentes pontos da cidade, factor que demonstrou como a Escarpa se insere numa trama relacional mais abrangente que pode estruturar a totalidade urbana.

Finalmente, o terceiro momento desta dissertação materializou-se na formulação de uma estratégia de integração territorial que, mais do que definir um programa de necessidades convencionalmente entendido, procurou reconhecer e potencializar os elementos já presentes no território. Esta abordagem baseou-se na valorização das práticas existentes, dos vínculos comunitários estabelecidos e das qualidades paisagísticas que conferem singularidade ao local. A estratégia delineada procurou ativar o seu potencial latente, de modo a reconhecer a Escarpa como um espaço cuja reutilização estratégica pode contribuir decisivamente para a revitalização urbana.

A pesquisa identificou um conjunto de possibilidades de intervenção que superam a lógica projetual tradicional, privilegiando estratégias de ativação comunitária, valorização paisagística, conectividade urbana e apropriação cultural. A análise de exemplos demonstrou que essas abordagens têm sido implementadas com sucesso, através de modelos operacionais que podem ser aplicados em situações semelhantes.

No domínio da ativação comunitária, o modelo desenvolvido em Tempelhofer Feld, em Berlim, oferece um exemplo de gestão participativa do espaço urbano. Baseado em uma administração híbrida, que articula uma empresa pública de gestão com grupos de utilizadores organizados através de assembléias, o modelo permite a qualquer cidadão propor atividades temporárias mediante candidaturas online. Adicionalmente, um programa de eventos compreende desde festivais de música a mercados de agricultores.

A implementação de infraestruturas estratégicas, como pontos de água, eletricidade, armazenamento, constitui ações de suporte que fomentam usos espontâneos.

A respeito da apropriação cultural de espaços urbanos, o Campo de Cebada, em Madrid, desenvolveu um modelo de autogestão cultural que operacionalizou princípios de participação direta. Ao articular apoios municipais pontuais, parcerias com instituições culturais e sistemas de economia solidária, a associação foi responsável por uma programação de cerca de 200 atividades anuais, compreendendo oficinas de teatro, cursos de jardinagem urbana, assembleias de moradores, entre outras iniciativas comunitárias.

Particularmente relevante para a articulação de múltiplas escalas, a “Rede de Hortas Urbanas” do Porto, demonstra como pequenas intervenções locais podem estruturar políticas urbanas mais abrangentes. . Considerando que a prática e manutenção de hortas comunitárias foi uma atividade previamente desenvolvida pelos moradores na Escarpa das Fontaínhas, o programa de incentivo municipal poderia promover maior envolvimento da população residente.

No que respeita à participação da comunidade na definição de projetos urbanos, a análise desenvolvida nesta dissertação evidenciou que os projetos de intervenção resilientes e bem-sucedidos são aqueles onde as práticas quotidianas e os vínculos comunitários se estabelecem de forma autónoma, estabelecendo apropriações espaciais que resistem às sucessivas transformações urbanas. A participação comunitária não deve ser entendida apenas como legitimação de decisões previamente tomadas, mas como processo genuíno de construção coletiva que reconhece o sentimento de pertença dos habitantes e valoriza as suas práticas espaciais.

Contudo, uma abordagem participativa, embora fundamental para que projetos respondam efetivamente às necessidades comunitárias, não garante a prevenção de desigualdades nem a contenção da gentrificação do espaço. Estes processos devem ser articulados com políticas estruturais de habitação e controle do mercado imobiliário. Reconhece-se que a participação da comunidade na definição do uso do espaço colectivo, isoladamente, pode ser insuficiente face às pressões especulativas do mercado, como é possível verificar no exemplo de Marvila, em Lisboa. Apesar de a Fábrica Braço de Prata constituir uma estrutura de referência para a programação cultural independente, no contexto em que se insere, de grande pressão imobiliária, torna-se uma ferramenta de valorização territorial que, por sua vez, legitima processos gentrificatórios de transformação urbana.

Ainda que se defenda a participação da comunidade na definição de uma proposta desta natureza, por questões sistémicas e de logística, a presente investigação não incluiu o envolvimento comunitário na definição da estratégia apresentada. Essa limitação, embora compreensível no contexto académico, não invalida a defesa desta abordagem na conceção de propostas desse cariz, constituindo antes um reconhecimento da necessidade de desenvolvimento de metodologias que integrem a dimensão participativa na investigação académica sobre o espaço urbano.

A investigação aponta, simultaneamente, para a necessidade de uma mudança na abordagem de como se intervém no espaço, transitando de intervenções singulares para o retorno de um pensamento que incorpora o espaço num sistema associado a outros componentes presentes no território. Esta perspetiva reconhece que o espaço público apenas existe na medida em que se articula física e visualmente com outros pontos da cidade, ao formar uma

trama de relações capazes de estruturar a totalidade urbana. As intervenções exigem, portanto, uma compreensão integrada do território que considere as múltiplas escalas de atuação - desde a vivência quotidiana até à estruturação metropolitana - e que reconheça a interdependência entre diferentes territórios urbanos.

Em última instância, a investigação contribui para uma compreensão distinta da vocação do espaço público contemporâneo, reconhecendo que a sua vitalidade reside não na imposição de programas pré-definidos, mas na capacidade de acolher a multiplicidade de usos e apropriações que emergem da vida urbana. Os vazios urbanos, quando compreendidos enquanto espaços de potencialidade em detrimento de espaços projetuais, revelam-se fundamentais para a construção de cidades inclusivas. Neste sentido, a Escarpa das Fontaínhas oferece contributos importantes para repensar a intervenção urbana numa época em que a cidade se confronta com desafios crescentes de desigualdade, fragmentação e perda de coesão social. A transformação urbana exige, por conseguinte, a articulação entre pensamento crítico, análise territorial rigorosa e estratégias de ativação que reconheçam o espaço público como elemento fundamental da estruturação urbana contemporânea.

REFERÊNCIAS

BIBLIOGRAFIA

Alves, Sónia. “Requalificação e gentrificação no centro histórico do Porto.” Cidades, Comunidades e Territórios, n.º 34 (2017). http://hdl.handle.net/10451/26700.

Aris, Carlos Martí. “La Construcción de los Lugares Públicos, Notas para una Etimologia de la Forma Urbana.” Arquitectos 152 (1999).

Aris, Carlos Martí. Lugares Públicos en la Naturaleza. In Foro Crítica – Construir con Palabras. Alicante: Colegio Territorial de Arquitectos de Alicante, 2007.

Coelho, Rodrigo. “Designing the City from Public Space. A Contribution to (Re) Think the Urbanistic Role of Public Space in the Contemporary Enlarged City.” The Journal of Public Space 2, n.º 1 (2017): 98. https://doi.org/10.5204/jps.v2i1.53.

Certeau, Michel de. A Invenção do Cotidiano. 3ª ed. Petrópolis: Editora Vozes, 1990.

Delgado, Manuel. Memoria y lugar. El espacio público como crisis del significado. Barcelona: Ediciones Generales de la Construcción, 2001.

Domingues, Álvaro. “O Porto e o Rio Douro: A Construção de uma Nova Relação.” Comunicação apresentada no Museu do Douro, 2007. https://museudodouro.pt/tpls/mu/files/encontros/pdf/alvarodomingues.pdf.

Foucault, Michel. «De Outros Espaços». 16–1 (1986).

Fuini, Luiz L., e Bruna de A. Bezerra. “O Direito ao Espaço Público: Um estudo sobre o conceito e sua relevância.” Revista de Geografia – PPGEO – UFJF 14, n.º 2 (2024): Artigo 2. https://doi.org/10.34019/2236-837X.2024.v14.42054.

Halbwachs, Maurice. A Memória Coletiva. 2ª ed. Lisboa: Vértice, 1990.

Harvey, David. A Produção Capitalista do Espaço. São Paulo: Annablume, 2005.

Harvey, David. Rebel Cities: From the Right to the City to the Urban Revolution. Londres: Verso, 2013.

Jacobs, Jane. Morte e vida de grandes cidades. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2022.

Junior, Jaime Augusto Pires de Magalhães. «Entre o plano e o declive, EAPA». 2016. https://hdl.handle.net/10216/84483.

Kant, Immanuel. Crítica da Razão Pura. São Paulo: Vozes, 2001.

Le Goff, Jacques. História e Memória. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

Lefebvre, Henri. O Direito à Cidade. Traduzido por Rubens Eduardo Frias. 5ª ed. São Paulo: Centauro, 2001. https://monoskop.org/images/f/fc/Lefebvre_Henri_O_direito_a_cidade.pdf.

Lynch, Kevin. The Image of the City. Cambridge: MIT Press, 1964.

Lynch, Kevin. What Time Is This Place? Cambridge: MIT Press, 1976.

Maia, Inês. A Gentrificação Turística nas "Ilhas" do Porto pelo Olhar dos Moradores: Um Caso de Estudo das "Ilhas" de São Vítor. Porto: Universidade do Porto, 2022. https://comum.rcaap.pt/entities/publication/7c4d1e12-059c--4aae-9dc6-f0d6f20bc0cd/full.

Oliveira, J. M. Pereira de. O espaço urbano do Porto: condições naturais e desenvolvimento. Porto: Afrontamento, 1984.

Oliveira, Vítor. Urban Morphology: An Introduction to the Study of the Physical Form of Cities. Cham: Springer, 2016.

Pinto, Jorge Ricardo. O Porto oriental no final do século XIX: crescimento e transformação urbana (1875-1900). Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2005.

Pinto, Jorge Ricardo, et al. "Entre a vida e a morte. O cemitério britânico e o 'bairro inglês' no Porto Oitocentista." Comunicação apresentada na Conferência Internacional de História Urbana, 2017. https://www.researchgate.net/publication/328497213.

Portas, Nuno. "Do vazio ao Cheio." Cadernos de Urbanismo, Vazios Urbanos e o Planejamento das Cidades 2 (2000).

Portas, Nuno. "Planeamento Urbano: Morte e Transfiguração." In Arquitectura(s): Teoria e Desenho, Investigação e Projecto. Porto: FAUP Publicações, 2005.

Portas, Nuno. "Spazio Pubblico e Citta Emergente." In Arquitecturas: história e crítica, ensino e profissão. Série 2 argumentos. Porto: FAUP Publicações, 2005.

Portas, Nuno. "A Regulação Urbanística da Arquitectura." Jornal Arquitectos 226 (2007).

Portas, Nuno, e Nuno Travasso. "As transformações do espaço urbano: Estruturas e fragmentos." In Políticas Urbanas II: Transformações, regulações e projectos, editado por Nuno Portas, Álvaro Domingues e João Cabral. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2011.

Paz, Lígia. "Public space in culture-led historic centre. Transformation projects: Porto case study." On the w@terfront (2011): 47–65.

Rossi, Aldo. A Arquitetura da Cidade. Traduzido por Eduardo Brandão. 2ª ed. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

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

Secchi, Bernardo. La città dei ricchi e la città dei poveri. Anticorpi 36. Roma: Laterza, 2013.

Ignasi de Solà-Morales. "Terrain Vague." ArchDaily Brasil. 2012. https://www.archdaily.com.br/br/01-35561/terrain-vague-ignasi-de-sola-morales.

Solà-Morales, Manuel de. “The Impossible Project of Public Space.” In Public Space Reader, 2010. https://www.publicspace.org/multimedia/-/post/the-impossible-project-of-public-space.

Távora, Fernando, e Bernardo José Ferrão. Projecto e transformação urbana do Porto na época dos Almadas: 1758–1813: uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina. 2ª ed. Porto: FAUP Publicações, 1989.

Wachsmuth, David. “City as Ideology: Reconciling the Explosion of the City Form with the Tenacity of the City Concept.” Environment and Planning D: Society and Space 32, n.º 1 (fevereiro de 2014): 77. https://doi.org/10.1068/d21911.

Zukin, Sharon. The Cultures of Cities. Cambridge: Blackwell, 1995.

Zukin, Sharon. Naked City: The Death and Life of Authentic Urban Places. Nova Iorque: Oxford University Press, 2010.

WEBGRAFIA

Antonaccio, Daniel. “Fremder Durchblick (An Outsider’s Insight): A Critical Analysis of Visual Coverage of the Squat Tempelhof Initiative in Berlin, Germany, 2009.” 2010. https://honors.libraries.psu.edu/catalog/1422. Acessado em 21 de maio de 2025.

Berlin.de – Site Oficial de Berlin. “Park Tempelhofer Feld.” 2024. https://www.berlin.de/en/parks-and-gardens/3561883-4407152-park-tempelhofer-feld.en.html. Acessado em 21 de maio de 2025.

Câmara Municipal do Porto. Carta do Património (Planta de Ordenamento, PDM 2021) e Regulamento do PDM 2021. Porto, 2021.

Câmara Municipal do Porto. Estudos de Caracterização e Diagnóstico para a Revisão do Plano Diretor Municipal. Porto, 2025. https://www.cm-porto.pt/caracterizacao-e-diagnostico/estudos-de-caracterizacao-e-diagnostico. Acessado em 20 de abril de 2025.

Câmara Municipal do Porto. Planta de Ordenamento do Plano Diretor Municipal. Porto, 2025. https://pdm.cm-porto.pt/sistema-ambiental/. Acessado em 20 de abril de 2025.

Câmara Municipal do Porto. Relatório do Plano Diretor Municipal. Porto, 2025. https://pdm.cm-porto.pt/sistema-ambiental/. Acessado em 5 de agosto de 2025.

Câmara Municipal do Porto. “Câmara do Porto já adquiriu casas do Bairro dos Moinhos.” Porto.pt. 21 de junho de 2021. https://www.porto.pt/pt/noticia/camara-do-porto-ja-adquiriu-casas-do-bairro-dos-moinhos.

Câmara Municipal do Porto. “Câmara aprova por unanimidade aquisição do Bairro da Tapada.” Porto.pt. 24 de julho de 2018. https://www.porto.pt/pt/noticia/camara-aprova-por-unanimidade-aquisicao-do-bairro-da-tapada.

Coelho, José. “Casas do Bairro dos Moinhos compradas pela Câmara do Porto ocupadas ilegalmente.” Observador, 8 de janeiro de 2025. https://observador.pt/2025/01/08/casas-do-bairro-dos-moinhos-comprado-pela-camara-do-porto-ocupadas-ilegalmente/.

DepA Architects e Pablo Pita Architects. Quinta de Baixo (Porto, 2014). Porto: Águas do Porto, 2014. https://www.depa.pt/Quinta-de-Baixo.

Idealista. “Histórico de preços de venda, Cedofeita – Santo Ildefonso – Sé – Miragaia – São Nicolau – Vitória.” 2025. https://www.idealista.pt/media/relatorios-preco-habitacao/venda/porto/porto/cedofeita-santo-ildefonso-se-miragaia-sao-nicolau-vitoria/historico/. Acessado em 3 de julho de 2025.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 David William. Granary Square, Londres, 2018. Acedido em 23 de junho de 2025. *https://www.flickr.com/photos/davewilliams/25511361045/sizes/3k/*

Figura 2 Fotografia do Autor, Rotterdão, 2025. Reconstrução de Nieuwe Delftse Poort, Cor Kraat.

Figura 3 Fotografia do Autor, Buenos Aires, 2016. Revitalização Portuária de Puerto Madero.

Figura 4 Dominique Langlois. Picadilly Circus, Londres, 2007. *https://www.flickr.com/photos/domlan00/2060463832/in/album-72157603246338422*

Figura 5- Ferreira de Almeida Arquitectos. Quarteirão das Cardosas, Porto, 2013. *https://www.fa-arquitectos.pt/portfolio/quarteirao-das-cardosas/*

Figura 6 Fotografia do Autor, Lisboa, 2018. MAAT, Belém.

Figura 8, 9 e 10 Archdaily. El Campo de Cebada, Madrid, 2010. Publicado em 2013. *https://www.archdaily.cl/cl/02-281490/el-campo-de-cebada-la-ciudad-situada/51f10b79e8e44e6da3000134-el-campo-de-ceba-da-la-ciudad-situada-foto?next_project=no*

Figura 11 El Tranvía 48. El Ateneu Popular 9 Barris, Barcelona, 1977. https://eltranvia48.blogspot.com/2017/01/de-la-planta-asfaltica-al-ateneu.html

Figura 12 DN Brasil. Fábrica Braço de Prata, Lisboa, 2009. Acedido em 22 de junho de 2025. *https://dnbrasil.dn.pt/fabrica-braco-de-prata-vai-promover-feiras-para-arrecadar-recursos-aos-blocos-de-carnaval*

Figura 13 Thobias Trump. Antigo Aeroporto de Tempelhof, Berlin, Alemanha. Acedido em 22 de junho de 2025. *https://www.alliiertenmuseum.de/en/museum/refounding-the-museum-in-tempelhof/*

Figura 14 Astoc Architects and Planners. Plano de Regeneração Urbana proposto para o aeroporto desativado, Berlin, 2013. *https://www.slowtravel-berlin.com/a-brief-history-of-tempelhofer-feld/#_ftn13*

Figura 15 Deutsche Presse-Agentur. Manifestação ‘Squat Tempelhof’, Berlin, 2009. *https://www.spiegel.de/fotostrecke/photo-gallery-the-attempt-to-squat-an-airport-fotostrecke-43641.html.*

Figura 16 Gordon Welters. Abrigo temporário de refugiados, Tempelhof, 2016. Acedido em 22 de junho de 2025. *https://www.nytimes.com/2016/02/11/world/europe/tempelhof-airport-once-a-lifeline-for-berliners-reprises-role-for-refugees.html.*

Figura 17 Emmanuele Contini. Adesão da população ao Tempelhof Feld, Berlin, s/d. Acedido em 22 de junho de 2025. *https://www.the-berliner.com/politics/100-tempelhofer-feld-berlin-senate-development-plan-open-space/.*

Figura 18 De Zwarte Hond. Proposta “Seilziehn”, uma das vencedoras do concurso de ideias, Berlin, 2024. Acedido em 26 de julho de 2025. *https://dezwartehond.nl/en/projecten/tempelhofer-feld-berlin/.*

Figura 19 Autor desconhecido. Horta das Bananeiras, Escarpa das Fontaínhas, 2020. *https://hortadabananeira.hotglue.me.*

Figura 20 Anne Southeast. Acesso ao Lavadouro das Fontaínhas. Acedido em 4 de julho de 2025. *https://suedostwelt.de/lavadouro-das-fontainhas--porto-2.*

Figura 21 Arquivo Municipal do Porto. Bridge of Boats. A ponte de barcas vista das Fontaínhas, 1828. *https://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/533533/?q=fonta%C3%ADnhas.*

Figura 22 Bilhete-postal, Arnaldo Soares, 1900. Ponte Maria Pia e os Guindais. https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2014/04/

Figura 23 Autor desconhecido. Alameda das Fontaínhas, 1940. *https://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/712989/?q=alameda+das-fonta%C3%ADnhas*

Figura 24 e 25 George Balck. Planta Redonda da Cidade do Porto, 1813. Arquivo Histórico da Casa do Infante.*https://artsandculture.google.com/asset/planta-redonda-do-porto-de-george-balck-george-balck-arquivo-hist%C3%B3rico-da-casa-do-infante/6AHTkNEL_5Eang?hl=pt*

Figura 26- Manuel Marques de Aguilar. Excerto da Vista da Cidade do Porto, desde a Torre da Marca até às Fontaínhas, 1791. Biblioteca Nacional de Portugal. Acedido em 13 de janeiro de 2025. *https://purl.pt/13546.*

Figura 27 Arquivo Théodore L’Huillier. Escarpa dos Guindais e Rampa da Corticeira, 1907.

Figura 28 Arquivo Municipal do Porto. Bairro de lata no Monte do Seminário, 1947. *https://gisaweb.cm-porto.pt/units-of-description/documents/560269/*

Figura 29 Giovanni Muzio. Estudos para a Planta do Plano Geral de Urbanização, 1942. Acedido em 6 de julho de 2025. *https://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano-geral-urbanizacao-1940-1942*

Figura 30 Arquivo Municipal do Porto. Plano Regulador da Cidade do Porto, 1952. Acedido em 7 de agosto de 2025. *https://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/plano=-regulador-cidade-do-porto1947-1952-#:~:text-O%20Plano%20Regulador%20da%20cidade%20do%20Porto%20foi%20conclu%C3%ADdo%20e,do%20Ministro%20das%20Obras%20p%C3%BAblicas*

Figura 31 Tom Barth. Horta das Bananeiras. Exemplo de iniciativa comunitária na apropriação do espaço da Escarpa, 2021. Acedido em 4 de julho de 2025. *https://www.flickr.com/photos/tombarth/51143257596/*

Figura 32 Desenho do autor, 2025. Porto | Localização da área de estudos

Figura 33 Desenho do autor, 2025. Porto | Área de Estudos

Figura 34 George Balck. Planta Redonda da Cidade do Porto, 1813.

Figura 35 e 36 Augusto Gerardo Telles Ferreira. Fragmentos da Carta Topográfica do Porto. Quadrículas 278, 279, 280, 281, 299, 300, 301, 319, 320, 321, 322, 339, 340, 341, 342, 358, 359, 360, 361. Porto: Arquivo Municipal do Porto, 1892. Acedido em 4 de julho de 2025.

Figura 37 e 38 Desenho do Autor, 2025. Excerto da Planta do Sistema Viário

Figura 39 Arquivo Municipal do Porto, reproduzido em Jaime Augusto Pires de Magalhães Junior. *Planta de Urbanização do Projecto de Prolongamento da Rua Duque de Loulé, Junho de 1965*. 2016, Entre o plano e o declive, EAPA.

Figura 40 Google Earth, 2025. Imagem Aérea do viaduto da Rua do General Souza Dias.

Figura 41 Apple Street View, 2025. Interrupção do Traçado Viário no Largo Actor Dias.

Figura 42 Desenho do Autor, 2025. Excerto da Planta da Estrutura Ecológica e de Espaços Colectivos

Figura 43 Câmara Municipal do Porto. Árvore de decisão para a classificação dos espaços verdes urbanos da cidade do Porto, 2017. Em Relatório de Caracterização e Diagnóstico, Estudos de Caracterização e Diagnóstico para a Elaboração do PDM, p. 20. https://www.cm-porto.pt/caracterizacao-e-diagnostico/estudos-de-caracterizacao-e-diagnostico.

Figura 44 Desenho do Autor, 2025. Excerto da Planta da Estrutura Ecológica e de Espaços Colectivos

Figura 45 e 46 Desenho do Autor, 2025. Excerto da Planta do Património, Ruínas e Espaços Expectantes.

Figura 47 Fotografia do Autor, Porto, 2025. Ruína da Central Termoeléctrica do Freixo vista a partir da Av. Paiva Couceiro.

Figura 48 Fotografia do Autor, Porto, 2025. Ruína da Fábrica de Cerâmica do Carvalhido e Ponte do Infante vistas a partir da Av. Gustavo Eiffel

Figura 49 Fotografia do Autor, Porto, 2025. Obras de requalificação do Bairro da Tapada em curso,

Figura 50 Desenho do Autor, 2025. Localização dosEquipamentos Colectivos e Dinamizadores

Figura 51 Desenho do Autor, 2025. Planta Síntese da Caracterização

Figura 52 Desenho do Autor, 2025. Estratégia de Intervenção

Figura 53 Desenho do Autor, 2025. Estratégia de Intervenção | Acessos e Circulação.

Figura 54 Desenho do Autor, 2025. Estratégia de Intervenção | Representação da proposta integração do objeto de estudo ao Parque Oriental

Figura 55 Desenho do Autor, 2025. Estratégia de Intervenção | A Escarpa das Fontaínhas

ANEXOS

1 Torre da Marca
2 Monchique
3 Miragaija
4 Quarteis Militares
5 P.e Pedro de Miragaija
6 Forte da Porta Nova
7 Hospital dos Inglezes
8 Porta dos Banhos
9 Graciannos
10 Porta das Virtudes
11 Hospital Novo
12 Franciscanos
13 S.t Nicolau
14 Benedectinos
15 A.s N.a da Victoria
16 Cadea da Relacaõ
17 Collegio dos Orfaõs
18 Porta do Olival
19 Dominicos

Vista da Cidade do Porto, desde a Torre da Marca athe as Fontainhas, tomada da parte de Villa Nova do sitio chamado Chouppella. Dedicada AO Ill.mo e Ex.mo Senhor IOZE DE SEABRA DA SILVA, Ministro e Secretario de Estado de Sua MAGESTADE FIDELISSIMA da Repartizaõ dos Negocios do Reijno. Nautica, e Dezenho. Por Manoel Marques de Aguilar, Alumno das Aulas Regias, estabelecidas na dita Cidade.

Aguilar Delin.t e Esculp.t no Anno de 1791. e foi por Completo na Estiqua dos Numeros ce guintes N.os 11. 28. 29. 34:

20 Praca do Ferreiro
21 Mizericordia
22 Torre dos Clerigos
23 Alfandega
24 Caza d.a Assemblea Ingleza
25 Praca da Ribeira
26 Lojos
27 Agostinhos descalcos
28 N.a S.a da Lapa
29 Paco Episcopal
30 Recolhimento do Ferro
31 S.ta Clara
32 Porta do Sol
33 S.ta Idefonço
34 S.to Antonio da Cidade
35 Recolhim.to das Orfas
36 O.S.t do Bomfim
37 Fontainhas
38 O.S.t Carvalhinho

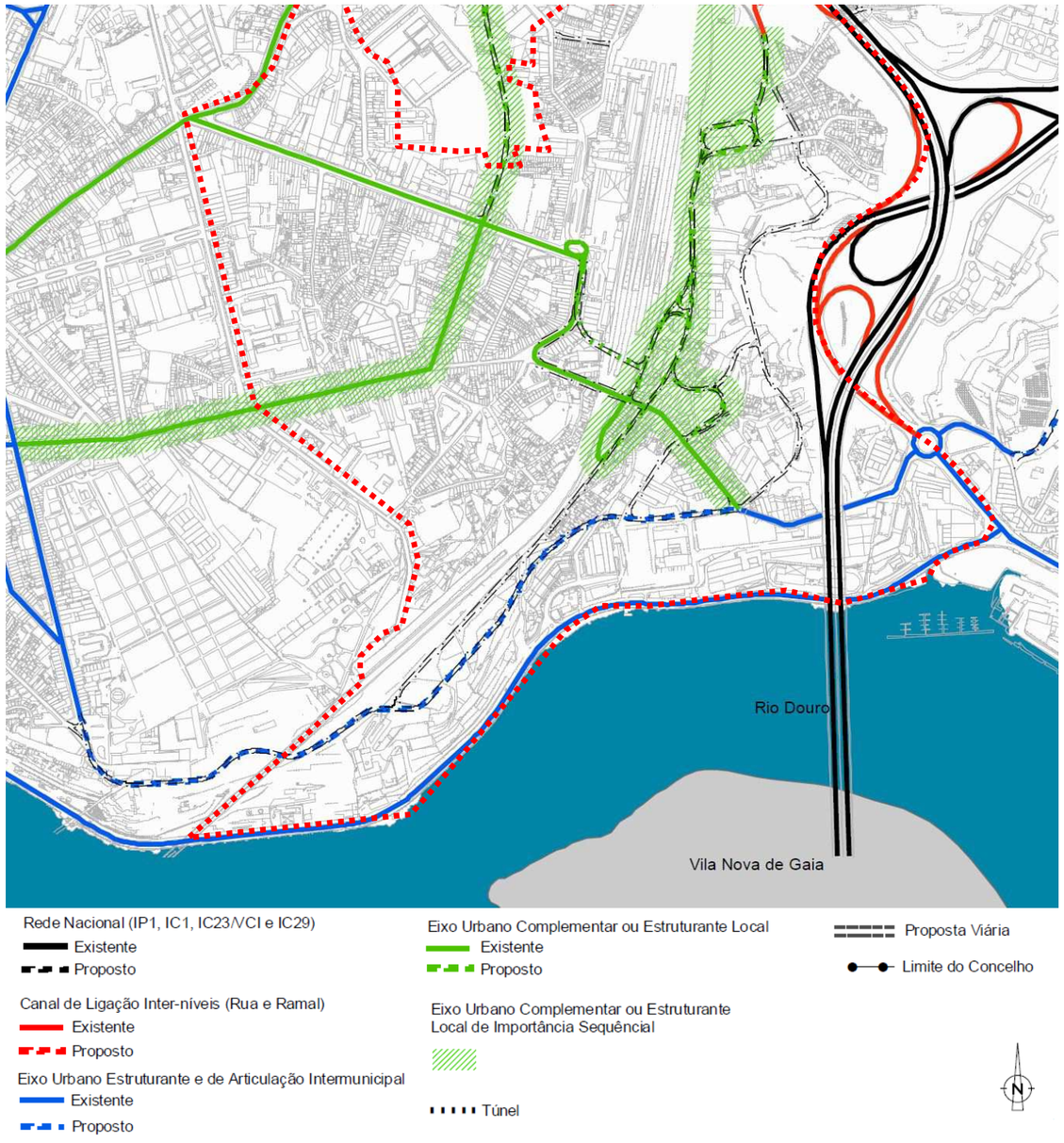
ANEXO 1 VISTA DA CIDADE DO PORTO, DESDE A TORRE DE MARCA ATHE AS FONTAINHAS (1791)

Autor: Manuel Marques de Aguilar
Fonte: Biblioteca Nacional de Portugal
Disponível em: https://purl.pt/13546

Acesado em: 13-01-2025

ANEXO 2 PLANTA DA REDE VIÁRIA ESC: 1/25000

- Eixo de Circulação Macro
- Eixo de Circulação Mezo
- Eixo de Circulação Micro
- Eixo de Circulação Pedonal
- Rede Ferroviária Nacional Ativa
- Rede Ferroviária Nacional Inativa
- Ciclofaixa Existente
- Rede Pedonal ou Ciclável (PDM)



ANEXO 3 CARTA DE HIERARQUIA RODOVIÁRIA (PDM)

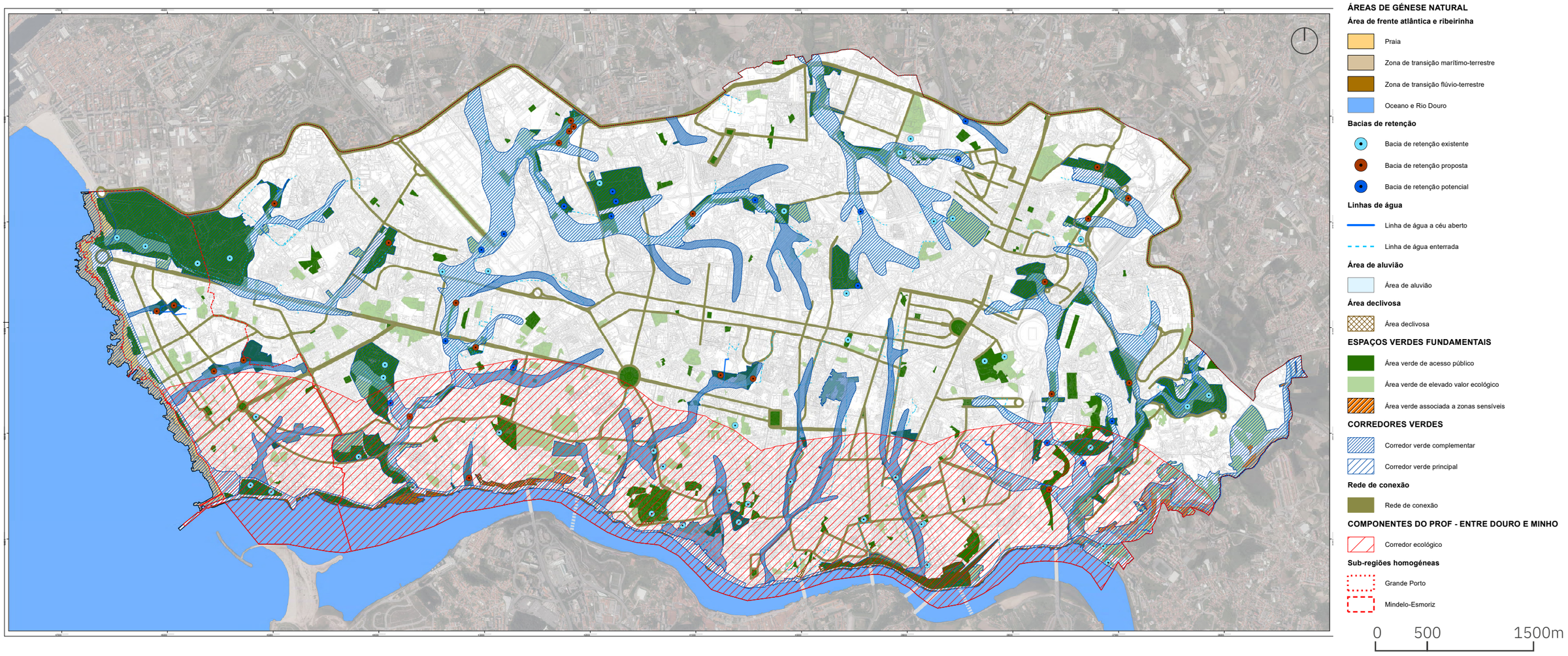
Extrato da Carta de Hierarquia Rodoviária do Plano Diretor Municipal de 2021.[1]

1 Câmara Municipal do Porto, Plano Diretor Municipal (documento gráfico), reproduzido em Relatório da Área de Reabilitação Urbana de Campanhã Estação (Porto: Câmara Municipal do Porto, s.d.) disponível em: https://portaldomunicipe.cm-porto.pt/pt/-/Área-de-reabilitação-urbana-de-campanhã-estação

ANEXO 4 PLANTA DOS TRANSPORTES COLECTIVOS E MOBILIDADE SUAVE

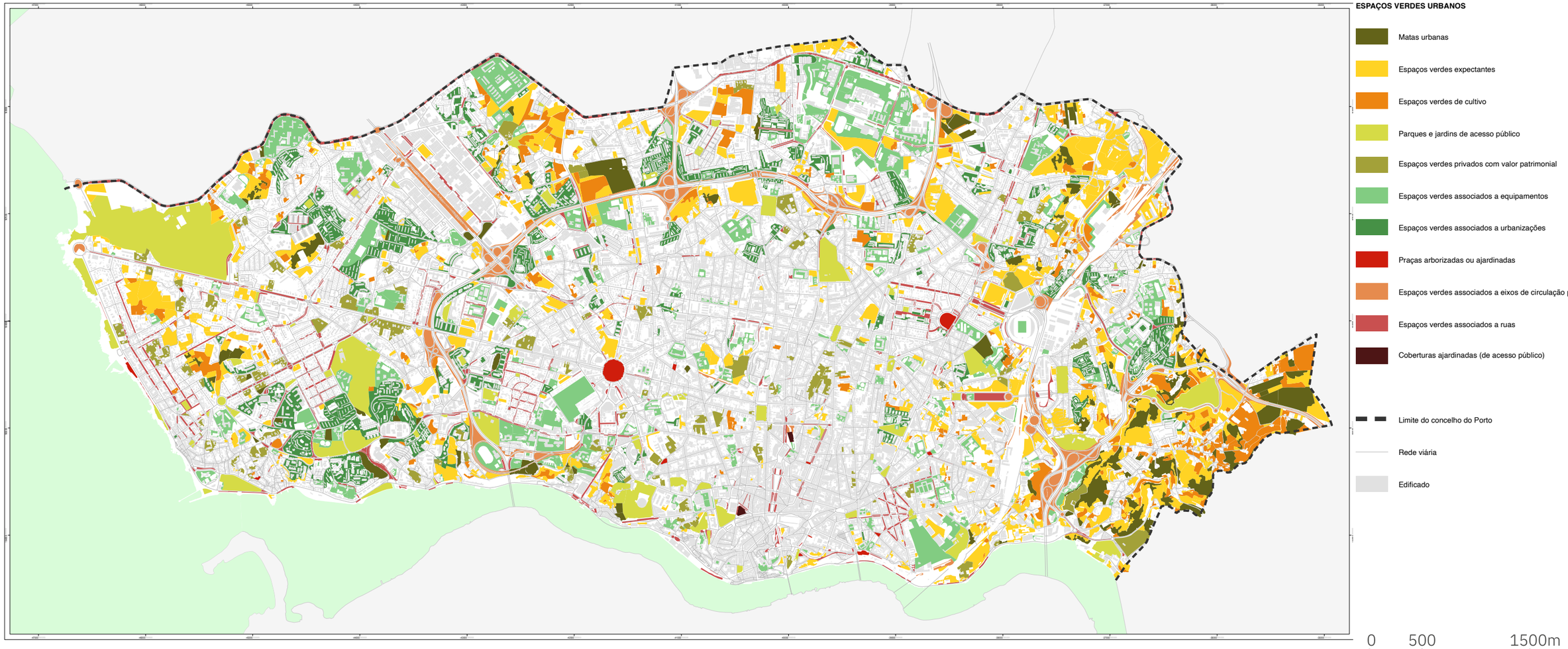
ESC: 1/25000

- Rede Ferroviária Nacional Ativa
- Rede Ferroviária Nacional Inativa
- Linha do Metro Existente
- Linha do Metro em Expansão
- Ciclofaixa Existente
- Rede Pedonal ou Ciclável (PDM)
- Terminal Rodoviário
- Estação de Comboios
- Estação de Metro Existente
- Estação de Metro Prevista
- Parque de Estacionamento



ANEXO 5 PLANTA DE ORDENAMENTO, CARTA DA ESTRUTURA ECOLÓGICA MUNICIPAL (2021)

Fonte: Câmara Municipal do Porto.
Disponível em: https://pdm.cm-porto.pt/sistema-ambiental/. Acedido em 20 de abril de 2025.



ANEXO 6 PLANTA DE ESPAÇOS VERDES URBANOS, ESTUDOS DE CARACTERIZAÇÃO E DIAGNÓSTICO PARA A REVISÃO DO PDM (2017)

Fonte: Câmara Municipal do Porto.
Disponível em: https://www.cm-porto.pt/caracterizacao-e-diagnostico/estudos-de-caracterizacao-e-diagnostico.
Acedido em 20 de abril de 2025.

ANEXO 7 PLANTA DA ESTRUTURA ECOLÓGICA E DE ESPAÇOS COLECTIVOS

ESC: 1/25000

- Área verde de acesso público (PDM)
- Área verde de elevado valor ecológico (PDM)
- Área verde associada à zonas sensíveis (PDM)
- Área verde de enquadramento
- Corredor ecológico (PDM)
- Corredor verde (PDM)
- Espaços coletivos associados à equipamentos
- Redes de Conexão (PDM)

ANEXO 8 PLANTA DO PATRIMÓNIO, RUÍNAS E ESPAÇOS EXPECTANTES ESC: 1/25000

- Ruínas com Valor Arquitetónico / Identitário
- Ruínas sem Classificação
- Espaços Expectantes
- Imóveis de Interesse Patrimonial (Carta do Património)
- Espaços verdes com Valor Patrimonial (Carta do Património)

1 Ribeira do Porto
2 Estação de São Bento
3 Mercado do Bolhão
4 Coliseu do Porto
5 Cinema da Batalha
6 Teatro Nacional de S. João
7 Jardim de São Lázaro
8 Biblioteca Pública Municipal
9 Faculdade de Belas Artes
10 Praça da Alegria
11 Arquivo Municipal do Porto
12 Alameda das Fontaínhas
13 Campo 24 de Agosto
14 Parque das Águas
15 Terminal Intermodal de Campanhã
16 Estação de Campanha
17 Praia Fluvial do Areinho
18 Parque Oriental do Porto

ANEXO 9 EQUIPAMENTOS COLECTIVOS E DINAMIZADORES ESC: 1/25000

Equipamentos Dinamizadores

Equipamentos De Mobilidade / Transportes

Equipamentos Culturais

Universidade