

MESTRADO INTEGRADO

ARQUITECTURA

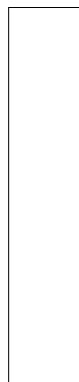
As Dimensões do Espaço Urbano

Estudos sobre a Apropriação do Espaço

António André de Sousa Costa

M

2025



AGRADECIMENTOS

Ao Professor Virgílio Borges Pereira por todo o acompanhamento na realização desta dissertação e pelo conhecimento transmitido.

À minha mãe, Maria Alice da Costa Sousa, e ao meu pai, Paulo Jorge da Silva Costa, pelo apoio incondicional durante todo o meu percurso académico.

Ao João Queirós pela ajuda imprescindível na concretização gráfica desta dissertação.

À Beatriz González por todo o incentivo e apoio emocional durante a realização do trabalho.

A toda a minha família e a todos os meus amigos que me apoiaram, contribuindo cada um à sua maneira para a concretização desta dissertação.

ÍNDICE

RESUMO	6
INTRODUÇÃO	10
CAPÍTULO I - ESPAÇO COMO PRODUTO SOCIAL	12
1.1 A SOCIEDADE E A SUA HIERARQUIA ESPACIAL	14
1.2 O VAZIO (UM LUGAR) ATRAI.O ESPAÇO APROPRIADO E AS RELAÇÕES DE PODER	20
1.3 ENCONTROS, REUNIÕES E SIMULTANEIDADES NO ESPAÇO URBANO	26
1.4 A ARQUITECTURA DO AMANHÃ	33
CAPÍTULO II - A CIDADE DO PORTO	38
2.1 A CIDADE DO PORTO E AS SUAS ORIGENS	40
2.2 O PORTO DO SÉCULO XVII - XIX	43
2.3 O PORTO DO SÉCULO XX	50
2.4 O PORTO DO SÉCULO XXI	54
CAPÍTULO III - PROPOSTAS DE INTERVN	60
3.1 METODOLOGIA E REFERÊNCIAS	62
3.2 INSTALAÇÃO I - “A MENSAGEM”	66
3.3 INSTALAÇÃO II - “PORTO DESAPARECIDO”	69
3.4 INSTALAÇÃO III - “O PORTO DA MINHA INFÂNCIA”	72
CONSIDERAÇÕES FINAIS	76
REFERÊNCIAS	78
ÍNDICE DE IMAGENS	82

RESUMO

Na presente dissertação expressa-se a vontade de explorar as dimensões sociopolíticas dos espaços urbanos e de compreender os vários modos como a concepção destes espaços condiciona o nosso quotidiano. O interesse por esta vertente surge durante a experiência ERASMUS, em 2019/2020, na qual sou introduzido a várias práticas arquitetónicas distintas das que até então conhecia. Tive a oportunidade de participar em eventos e em workshops enfocados na interrogação do status quo dos espaços urbanos, nos quais a arquitectura se reúne com as restantes artes, numa concepção mais artística e social, que interage diretamente com a população. Esta experiência desperta em mim um novo interesse pelas vertentes mais artísticas da arquitectura, e o seu papel na produção crítica da sociedade.

Num primeiro momento será feito um estudo sobre as várias camadas e os vários mecanismos sócioespaciais que estruturam e regulam as interações entre a sociedade e o espaço. Passando por uma análise dos processos de formação de estruturação e de reprodução do espaço urbano. Será também analisada a consequência destes esforços opressivos no mesmo, e demonstrados alguns caminhos através dos quais a prática arquitetónica pode consciencializar a sociedade para estes.

Num segundo momento será feita uma breve análise da evolução urbana da cidade do Porto, desde as suas origens remotas até aos dias de hoje. Passando pelos momentos históricos

mais significativos da sua reforma urbana até às transformações mais recentes derivadas da forte presença da indústria do turismo.

Num terceiro momento, todo o trabalho feito previamente será englobado e transposto em três propostas de intervenção no espaço público da cidade, recorrendo a várias referências que fui recolhendo ao longo deste percurso.

ABSTRACT

This dissertation expresses the desire to explore the socio-political dimensions of urban spaces and to understand the various ways in which the design of these spaces conditions our daily lives. My interest in this area arose during my ERASMUS experience in 2019/2020, where I was introduced to various architectural practices that were different from those I had known until then. I had the opportunity to participate in events and workshops focused on questioning the status quo of urban spaces, in which architecture comes together with other arts in a more artistic and social conception that interacts directly with the population. This experience awakened in me a new interest in the more artistic aspects of architecture and its role in the critical production of society.

First, a study will be conducted on the various layers and socio-spatial mechanisms that structure and regulate interactions between society and space. This will involve an analysis of the processes of structuring and reproducing urban space. The consequences of these oppressive efforts on space will also be analysed, and some ways in which architectural practice can raise society's awareness of them will be demonstrated.

The second section will provide a brief analysis of the urban development of the city of Porto, from its remote origins to the present day. It will cover the most significant historical moments in its urban renewal, up to the most recent transformations resulting from the strong presence of the tourism industry.

In a third stage, all the work done previously will be encompassed and transposed into three proposals for intervention in the city's public space, drawing on various references that I have collected along the way.

INTRODUÇÃO

Vivemos um momento único da história humana, em que nunca estivemos tão conectados e desconectados simultaneamente, paradoxo que se manifesta na progressiva alienação das nossas relações interpessoais e na forma como interagimos com o nosso envolvente. Paralelamente, assistimos à progressiva mercantilização pelos interesses capitalistas, que priorizam a rentabilidade do espaço e convertem o cidadão num mero consumidor. Este processo revela uma mudança profunda de agenda económica e política, na qual o ambiente urbano se converte num produto otimizado para o capital e não para a comunidade.

Desde sempre, o Homem foi estabelecendo relações com o espaço que ocupava, agrupando-se em comunidades regidas sob um conjunto de normas e símbolos. Este acontecimento é descrito por Edward Soja em *Postmetropolis, Critical Studies of Cities and Regions*, no qual recupera o termo grego *synoikismos*, que etimologicamente descreve *as interdependências económicas e ecológicas, e as sinergias criativas – como também ocasionalmente destrutivas – que surgem do agrupamento intencional e da coabitação colectiva de pessoas no espaço, num habitat “doméstico”*.^[1] Através deste processo surgem as primeiras formas urbanas, e por urbano recorro à definição de Charles Keith Maisels: uma aglomeração humana concentrada considerável, que resulta na mutação das suas relações sociais de produção, manifestando-se o princípio do *synoikismos*, através do qual se



Fig. 01 - A descoberta do fogo, Cesare Cesariano, 1521.

estabelece o governo. *Por sua vez, o governo manifesta-se como Estado através da administração baseada na escrita, acrescida da construção monumental que representa a profissionalização da força ideológica, económica e armada. Não é por acaso, portanto, que a primeira forma da cidade, ou seja, do Estado, assume a forma de cidade-estado.*^[2] Se o Espaço é um produto e um produtor da sociedade, a arquitectura/urbanismo não deverão assumir uma posição neutra em relação à sua conceção. A sua prática é inerentemente política e potencialmente transformadora do nosso ambiente; desde a Ágora das cidades gregas até às barricadas das revoltas contemporâneas, o espaço sempre ocupou uma posição central na sociedade. Assim, considero urgente repensar a função social da Arquitectura e do Urbanismo, na consciencialização da sociedade para as transformações do espaço que habita. Sendo a Arquitectura uma disciplina responsável pela estruturação do espaço, é também capaz de expor os sistemas de poder incorporados e resistir aos mecanismos que o convertem num instrumento do capital.

[1] SOJA, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, p.12.
[2] SOJA, *Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions*, p.25.

CAPÍTULO I

O ESPAÇO COMO PRODUTO SOCIAL



1.1 A SOCIEDADE E A SUA HIERARQUIA ESPACIAL



Fig. 03 - Planta de Gênova, J. Stockdale Piccadilly, 1800.

“As primeiras cidades (como cidades-estado) surgiram com a concentração simultânea de formas simbólicas de comando, centros cívicos destinados a anunciar, cerimonializar, administrar, aculturar, disciplinar e controlar. Dentro e à volta do local institucionalizado da cidadela (literalmente, uma “pequena cidade”) aderiram pessoas e as suas relações sociais espacialmente concentradas, criando uma sociedade civil e um ambiente construído em conformidade... A cidade continua a ser organizada através de dois processos interactivos, a vigilância e a adesão, olhando para fora e para dentro em direção à cidadela e ao olho panóptico do poder.”³

A “cidade” é descrita como um fenómeno social que se estende para além da sua paisagem física, uma construção socio-espacial que se expressa e se conforma num espaço, uma realidade criada por dois processos distintos: a vigilância e a adesão. De um lado, temos aqueles que detêm o poder e a influência para formalizar as suas ideologias e crenças na criação de um espaço urbano; do outro lado, temos aqueles que, por várias razões e necessidades, escolhem ocupar esse mesmo espaço urbano, trazendo consigo as suas práticas espaciais e os seus costumes, regendo-se pelas regras impostas pelo Estado. Todo este “jogo de poder” causa uma constante mutação no espaço social e físico da cidade, sendo este uma “metáfora espontânea da ordem social”. Pierre Bourdieu defende que “*não há espaço que não exprima de forma mais ou menos distorcida as hierarquias e as distâncias sociais...*”⁴. A maioria dos arquitectos pensa que a arquitectura e o

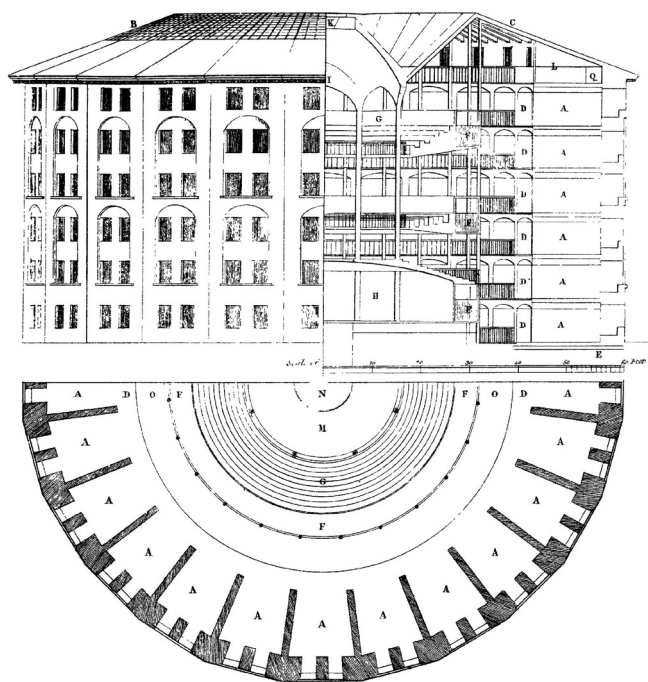


Fig. 04 - Planta e Alçado/Corte do Panóptico, Wiley Reveley, 1791.

[3] SOJA, Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions, p.50.
[4] BOURDIEU, International Journal of urban and regional research, p.106.

urbanismo podem influenciar a política e vice-versa. Na verdade, *Le Corbusier* acreditava que a *Arquitectura* podia até evitar a revolução. (...) *Michel Foucault* usa o exemplo do *Panóptico* – uma prisão circular com guardas numa torre central – para ilustrar como a sociedade nos controla. Mas, em si mesmo, o edifício é incapaz de nos controlar. Se a configuração se adequar às políticas do uso, pode ajudar. Mas é a própria política que nos controla. Contudo, nenhum objecto tem uma utilização atribuída. A vigilância, então, não é inerentemente má. Pode ser usada para nos proteger ou pode ser usada para nos controlar. E o mesmo se aplica aos edifícios e às ferramentas. Uma faca de cozinha pode ser usada como arma de crime ou simplesmente para cortar legumes. Um edifício pode ser usado como esquadra de polícia ou como uma creche para mães solteiras. Contudo, temos que ter consciência das “possibilidades” de qualquer objecto, ferramenta ou edifício para compreender os potenciais usos que lhe podem ser atribuídos.⁵

É possível encontrar um ponto comum entre os autores atrás citados: a arquitectura, quando aplicada num contexto urbano, deve ter em conta o carácter social e político do espaço. Todo o nosso quotidiano está condicionado por uma sequência de espacialidades, que por sua vez possuem diferentes propriedades, regras e modos de estar. A forma como estes espaços são pensados e projetados tem influência directa nos modos de vida da população. O poder de decisão e consequente transformação destes espaços influencia directamente a sociedade e o seu desenvolvimento. Segundo Oriol Bohigas “a cidade é o nosso primeiro recurso e a nossa única possibilidade, «se eu penso que a civilização actual é especificamente urbana, é porque tudo o que é importante – a política, a ciência, a cultura, a arte, todas as actividades humanas – está condicionado por dados especificamente urbanos.”⁶ Serão agora apresentados alguns casos em que a arquitectura e o urbanismo são utilizados como mecanismos de controlo e de transformação.

Claude Levi-Strauss, em *Tristes Trópicos*, descreve a forma como os Bororos, uma tribo de indígenas do Brasil, foram submetidos e convertidos pelos colonizadores europeus em meados do Século XV. A tribo encontrava-se organizada em várias aldeias, cada uma composta por cerca de 26 cabanas dispostas em círculo em torno de um centro ocupado por uma cabana maior, com pelo menos 18 metros de comprimento e oito metros de largura. A “baitemannageo”, ou a “casa dos homens”, era o espaço onde os homens solteiros dormiam, e onde durante o dia, quando não estavam a caçar ou a pescar, se reuniam em actividades cerimoniais. As mulheres, proibidas de entrar na “baitemannageo”, estavam distribuídas pelas cabanas em volta. A disposição espacial da tribo traduzia os seus códigos sociais e vice-versa. Os missionários Salesianos estudaram os costumes dos Bororo e aperceberam-se da sacralização do espaço e da importância simbólica do mesmo, observando que, através da rutura deste, seria mais fácil convertê-los. Daí, procederam à redistribuição das cabanas num traçado paralelo

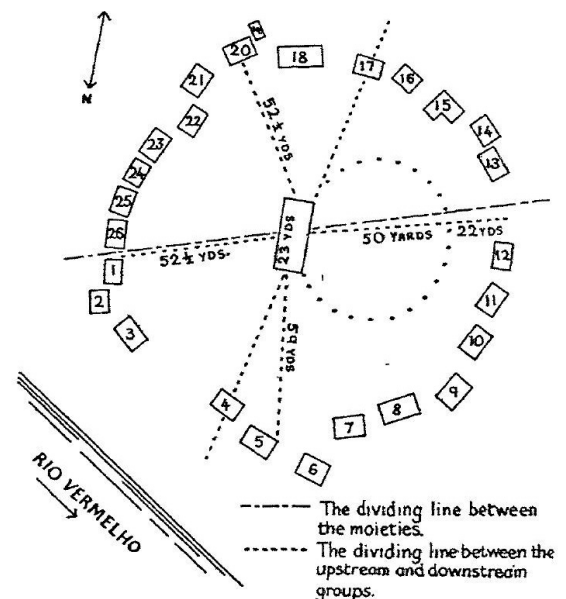


Fig. 05 - Planta da aldeia Kejara.

europeu, quebrando todos os sistemas sociais e religiosos dos Bororo, intrínsecos no desenho da aldeia, permitindo uma mais rápida conversão. A disposição espacial da comunidade traduzia a materialização das suas crenças; quando este ruuiu, a comunidade e as suas crenças foram extintas.⁷

[5] Neil Leach, Livro Verde: Contra-Arquitectura. Re-construir a Realidade, p.21.

[6] GUERRA, A cidade na encruzilhada do urbano, p.71.

[7] LÉVI-STRAUSS, Tristes Tropiques, p.203.

Em *Bourdieu na Cidade*, Pierre Bourdieu descreve a forma como os franceses interferiram na sociedade e nas vivências da sua colônia argelina, trazendo consigo a *industrialização e a competição económica* que provocaram uma forte mutação das técnicas, valores e relações sociais da população local. A cidade tradicional árabe era *centro das trocas comerciais e era animada por uma grande efervescência social, porque juntava pessoas de horizontes sociais muito diferentes*. Era composta por bairros independentes, cada um com a sua própria estrutura essencial para a vida da comunidade. A particularidade de cada bairro era reforçada pela divisão étnica que *coincidia com as divisões entre as guildas profissionais*. A sociedade era governada por um código moral rígido que proibia a competição e tornava a obtenção de lucro secundária, fatores que se refletem na aproximação da economia da cidade à economia camponesa tradicional. *A prática comercial baseava-se na especulação e no acaso, e não no cálculo racional*. A colônia moderna impõe um código social europeu baseado no comércio, na

no ocidente e *proletários oriundos das regiões montanhosas na sequência do desabar da ordem económica e social do campo*. Estes, que estavam entre o mundo rural e o mundo urbano, foram expulsos das aldeias circundantes *pela difusão do mercado e pela guerra, mais do que atraídos pela cidade, que é incapaz de lhes dar emprego e habitação*.⁸ Este é mais um exemplo de uma sociedade que coexistia pacificamente e em harmonia de acordo com os seus princípios, regras e crenças, corrompida pelo capitalismo da colonização europeia, que suprimiu completamente as espacialidades locais.

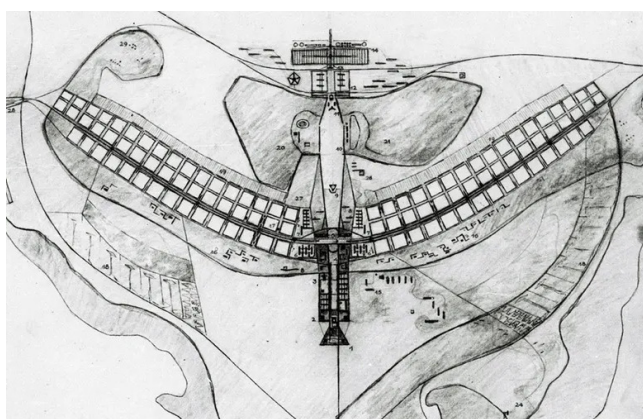


Fig. 07 - Esboço do Plano Piloto de Brasília, 1957.

O Plano Piloto de Brasília, no Brasil, é um exemplo notável e muitas vezes citado, da arquitectura e do urbanismo moderno, projetada entre o final da década de 1950 e o início da década de 1960, pelo urbanista Lúcio Costa e por Oscar Niemeyer. O seu desenho moderno e rígido, que prioriza a funcionalidade e a eficiência, tem por base uma política de zonamento que divide a cidade em diferentes setores - o residencial, o comercial e o governamental -, estando conectados por uma rede viária favorável ao tráfego automóvel, com o objetivo de criar um ambiente urbano bem organizado e eficiente.

Estes setores estão organizados ao longo de dois eixos estruturais perpendiculares: no eixo central, conhecido como eixo monumental, encontram-se os edifícios icónicos e os monumentos da cidade; no outro eixo estão dispostas as áreas residenciais. A arquitetura e o urbanismo aplicados em Brasília representam as aspirações de um Brasil moderno e progressista, que



Fig. 06 - Construção do campo de reinstalação em Cheraïa, Pierre Bourdieu, Images d'Algérie, 1957 - 1961.

especulação e na administração, contrariando os princípios existentes da sociedade local. Novas classes surgem na cidade, como a burguesia industrial e comercial, os intelectuais formados

procura mostrar os avanços tecnológicos do país ao mundo, abraçar os ideais do movimento moderno e criar um senso de unidade e identidade. O projecto da cidade visa fomentar um sentimento de orgulho e nacionalismo, com as suas estruturas monumentais e grandes espaços públicos a servirem de símbolos do crescimento e desenvolvimento do país. Anos mais tarde, após a sua conclusão, toda esta visão modernista e utópica de uma cidade-máquina revelou-se completamente negligente. Todo este enfoque na eficiência e no zonamento, claramente influenciado por políticas capitalistas e industriais, submeteram a



Fig. 08 - Frame de Metropolis, 1927.

população a um quotidiano automatizado, equiparável ao processo de produção industrial de um automóvel. A política do zonamento limitou a integração social da população nas atividades da cidade devido à separação propositada entre a casa, o trabalho e o lazer, levando ao surgimento de uma segregação socioespacial dos seus habitantes. As largas avenidas, que cortam a cidade ao meio e integram uma enorme rede viária que prioriza o uso do carro, criaram vários problemas de trânsito no seio da cidade. A falta de opções de transporte público agravou ainda mais a situação para quem não tinha meio de transporte individual para se deslocar. É um dos muitos casos de negligência por parte dos urbanistas durante o período moderno, no qual foram empregues vários ideais utópicos que ignoravam completamente toda a história e conhecimento prévio na concepção de uma cidade.⁹

Vários teóricos soviéticos criticaram o aparecimento das grandes metrópoles no século XX,

por serem alimentadas pelo capitalismo e impulsionadoras do mesmo, sob o comando da classe burguesa que operava e controlava a classe trabalhadora. De acordo com os teóricos, esta metrópole *monstruosa e tentacular*, é sempre política e possui todas as condições favoráveis para a formação do poder autoritário. São lugares concebidos e organizados de forma a privilegiar a produção de capital, lugares onde o espaço se torna cada vez mais escasso e consequentemente mais caro, originando uma enorme desigualdade entre classes. Desigualdade que é mantida por um Estado que, quando *confrontado com a escolha entre um sentido de ordem dominante e a ameaça eterna do caos*, (...) vai sempre escolher a ordem. Na metrópole vivia uma sociedade massificada, que estava concentrada numa área na qual existia um *estado permanente de violência e repressão*. Na sua visão, a cidade não era mais do que *vícios, poluição e doença (mental, moral e social)* que prosperavam devido a total alienação da população perante o que estava a suceder. Alienação causada pela banalização da segregação *pela classe, pelo bairro, pela profissão, pela idade, pela etnicidade, pelo sexo. Multidões e solidão*. Todos estes fatores tornavam a cidade mais rica, através da concentração de capital e de poder num centro e de uma monopolização das culturas. A cidade, no entanto, *colapsa sobre o peso da sua riqueza. Quanto mais concentra as necessidades da vida, mais inabitável se torna. A noção que a felicidade é possível na cidade, que a vida lá é mais intensa, o prazer é aumentado, e o aumento do tempo de lazer é um mito*.¹⁰

Pyongyang, a capital da Coreia do Norte, é conhecida pela sua arquitetura grandiosa e monumental, que reflete a ideologia do partido dos trabalhadores no poder, e a ideologia *Juche*. O seu desenho urbano está profundamente enraizado no simbolismo e na propaganda. Monumentos, estátuas e edifícios grandiosos estão estrategicamente colocados por toda a cidade para promover e glorificar a dinastia Kim no poder e os ideais do seu regime. Muitos monumentos retratam os grandes feitos dos líderes. Edifícios de grande

[9] BBC News Brasil (2020) - Brasília: Como a realidade transformou a capital idealizada por Lúcio Costa e Niemeyer.

[10] LEFEBVRE, Urban Revolution, p.91-92.



Fig. 09 - Hotel Ryugyong, Coreia do Norte.

escala, como o palácio do *Sol Kumsusan*, o hotel *Ryugyong* (um edifício cuja construção não foi terminada e se encontra vazio) e o grande monumento *Mansudae*, são alguns exemplos de obras que foram concebidas para evocar um sentimento de admiração e reforçar a autoridade e legitimidade do regime no poder.

O planeamento urbano da cidade dá prioridade completa à ordem social e ao controlo da população através do seu traçado organizado em torno de largas avenidas e praças espaçosas, proporcionando um espaço amplo para desfiles militares, comícios públicos e grandes eventos. Embora Pyongyang apresente espaços públicos monumentais, o acesso a essas áreas é frequentemente restrito a pessoas autorizadas ou a eventos específicos. O regime controla rigorosamente os espaços públicos, de forma a manter a ordem política e evitar dissidências ou protestos. Muitos dos edifícios residenciais que vemos na avenida principal (à qual os turistas têm acesso) encontram-se completamente vazios. Este é o caso mais extremo em que a arquitetura e o urbanismo são usados como uma arma política, por um regime ditatorial de forma a promover e a executar a sua agenda, enquanto tentam ocultar do resto do mundo, como verdadeiramente se vive naquela capital.¹¹

O projecto para a nova capital administrativa do Egipto, que se localiza numa área fora do perímetro da cidade atual, está envolto em

polémica quanto aos verdadeiros motivos da sua construção. Com este projecto, o governo pretende deslocar todos os seus órgãos e edifícios públicos do centro de Cairo para a nova capital, com uma base militar associada. Alegadamente esta mudança não está a ser efectuada devido à sobrelotação do centro de Cairo, como o actual presidente Abdul Al-Sisi defende, mas sim para fomentar e consolidar o poder do governo. A sobrepopulação de Cairo é de facto um problema, mas não vai ser resolvido com a criação desta nova cidade capital que claramente não está ao alcance financeiro da maioria da população.



Fig. 10 - Vista aérea da nova capital administrativa do Cairo, 9 de abril de 2021.

Um dos principais motivos que sustenta este plano é o desenho sinuoso da cidade de Cairo, cujos órgãos governamentais estão dispostos em volta da praça de Tahrir, proporcionando as condições ideais para a população poder protestar e insurgir-se, através do bloqueio das conexões vitais da cidade e do controlo da praça. Em 2014, o governo de Mohamed Morsi foi derrubado por um golpe de estado executado pelo general Sisi, beneficiando destas características espaciais. Por isso, estando agora a governar e querendo consolidar o seu poder, apresenta este projeto como pretexto para deslocar os edifícios administrativos do coração da cidade, protegendo o governo de eventuais protestos.¹²

Em *Everybody in the place*, de Jeremy Deller, um documentário que fala sobre as origens da música *House* em Inglaterra, é mencionado um grupo de jovens ingleses que começou a organizar festas *outdoor* devido à dificuldade em aceder às discotecas da zona (cuja lotação era

[11] Anton is here. (2019, 4 de dezembro).

[12] Carnegie Endowment for International Peace (2021) - The Sinister Side of Sisi's Urban Development



Fig. 11 - Comício *Freedom to party*, Trafalgar Square, 27 de janeiro de 1990.

reduzida e a entrada era negada a diferentes tipos de pessoas de acordo com a sua aparência e raça). As festas começaram a juntar cerca de 50 pessoas, um número que foi aumentando com o tempo, até o governo mudar a lei de forma a poder acabar com estas festas clandestinas. Graham Bright foi um deputado conservador que se dedicou à regulação do fenómeno *rave*. Foi implementada uma lei que exigia uma licença para a organização de tais eventos. A falta de tal licença levaria ao pagamento de uma multa de cerca de 20000£ e os organizadores estavam sujeitos a seis meses de prisão.¹³ “Em 27 de janeiro de 1990, ocorreu uma das reuniões mais importantes da história do movimento *rave*, quando mais de 8.000 pessoas compareceram ao comício *Freedom to Party* na Trafalgar Square, em Londres, para protestar contra a *Lei de Entretenimentos (Aumento de Penas)*, prevista para ser introduzida em março daquele ano.”¹⁴

Anos mais tarde, em Maio de 1992, uma grande festa, com cerca de 40000 pessoas, foi publicitada através de uma mensagem gravada num atendedor de chamadas. O evento rapidamente foi interrompido pela polícia inglesa, tendo sido confiscados alguns dos sistemas de som e levantados uma série de processos judiciais na sequência da festa. A Lei da Justiça Criminal e da Ordem Pública de 1994 foi aprovada após a *rave*, para impedir a realização de mais festivais ilegais em grande escala. Trata-se de uma das leis de maior envergadura do Parlamento, que foi

muito controversa na altura devido às alterações introduzidas no direito ao silêncio, também incluía legislação para impedir a realização de *raves* ilegais. A lei conferiu à polícia poderes para impedir e interromper uma “reunião ao ar livre de 100 ou mais pessoas (invasoras ou não) num local onde é tocada música amplificada durante a noite”. A lei distinguia a “música que inclui sons total ou predominantemente caracterizados pela emissão de uma sucessão de batidas repetitivas”, conferindo à polícia poderes para impedir pessoas de se deslocarem para um determinado evento e para apreender ou remover veículos e sistemas de som.¹⁵

Todos os exemplos anteriormente referidos demonstram algumas das formas como o Homem desenha, controla e se apodera de um espaço, seguindo uma ideologia religiosa/política que se manifesta em formas arquitectónicas e urbanas opressoras. Iremos agora procurar entender o que está por de trás de todo estes mecanismos espaciais, recorrendo a produções de Henri Lefebvre, David Harvey, Pierre Bourdieu, entre outros.



Fig. 12 - Cartaz do Comício *Freedom to party*, Trafalgar Square, 27 de janeiro de 1990.

[13] DELLER, Everybody in the Place: An Incomplete History of Britain 1984-1992.

[14] 909originals (2020) - In January 1990, the Freedom to Party rally took over London's Trafalgar Square.

[15] BBC UK (2007) - Castlemorton Rave - History.

1.2 O VAZIO (UM LUGAR) ATRAI. O ESPAÇO APROPRIADO E AS RELAÇÕES DE PODER



Fig. 13 - Triangulation in Public Space, Imagem do livro "The Social Life of Small Urban Spaces".

"the void, the nothingness of action, can only be apparent; neutrality is a limiting case. The void (a place) attracts; it has this sense and this end. Virtually, anything can happen anywhere. A crowd can gather, objects can pile up, a festival unfold, an event – terrifying or pleasant – can occur. This is why urban space is so fascinating: centrality is always possible. At the same time, this space can empty itself, expel its content, become a place of pure scarcity or power."^[16]

É precisamente esta imprevisibilidade e esta centralidade que torna as cidades lugares excitantes e efervescentes, contudo estas mesmas características podem atrair outro tipo de interesses e de forças transformadoras do ambiente urbano. Para Robert Park, *as cidades são a tentativa mais bem-sucedida e consistente do Homem de refazer o mundo em que vive de acordo com o seu desejo mais profundo. Mas se a cidade é o mundo que o Homem criou, é então o mundo em que o homem está condenado a viver.*

Assim, indiretamente, e sem qualquer noção clara da natureza da sua tarefa, ao fazer a cidade, o homem refez-se a si próprio. A questão do tipo de cidade que queremos não pode estar separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, do tipo de relações sociais que procuramos, do tipo de relações com a natureza que apreciamos, do estilo de vida que desejamos, dos valores estéticos que temos. O direito à cidade é, então, muito mais que o direito ao acesso individual e coletivo a recursos que a cidade incorpora: é um direito de mudar e de reinventar a cidade de acordo com o nosso desejo.^[17] O autor sintetiza a importância da relação existente entre o desenvolvimento pessoal dos humanos e as cidades que estes habitam. Assim, numa altura em que enfrentamos um período de profunda crise económica e social, é necessária uma consciencialização das populações para o seu papel na sociedade, de forma a que se construa uma perspectiva crítica face aos problemas da comunidade. Se os espaços urbanos forem vistos apenas como um produto rentabilizável, continuarão a ser, consequentemente, cada vez mais controlados pelas entidades que detêm mais capital e influência, acelerando assim a perda do poder público por parte da população. A evolução deste processo urbano, *refez-nos várias vezes sem sabermos porquê ou como? Terá esta urbanização dramática contribuído para o bem-estar humano? Tornou-nos pessoas melhores ou deixou-nos à deriva num mundo de anomia e alienação, raiva e frustração? Será que nos tornámos simples mónadas lançados num mar urbano?*^[18]

[16] LEFEBVRE, Urban Revolution, p.130.

[17] HARVEY, Rebel Cities, p.4.

[18] HARVEY, Rebel Cities, p.4.

De acordo com Stavos Stavrides, *o mundo urbanizado contemporâneo é predominantemente governado por interesses organizados à volta da extração económica de lucro*. Estes espaços urbanos são fulcrais na gestão dos interesses organizados da cidade como os bancos, as corporações, entre outros.

As relações que esses interesses estabelecem entre si dominam todas as transformações espaciotemporais da cidade.¹⁹ A reprodução da nossa sociedade está dependente de relações de poder que controlam o espaço urbano e tudo o que se desenrola no mesmo.²⁰ Um destes processos de controlo é a normalização que sujeita as relações espaciais a um condicionamento que visa assegurar uma repetição mais ou menos previsível de comportamentos e de relações sociais da sociedade. O comportamento humano é constantemente moldado através de normalizações que nos são impostas subtilmente no nosso quotidiano através de representações do poder dominante.²¹ O fenómeno da gentrificação é um exemplo deste modelo de controlo normativo que, através do *planeamento das práticas de produção e de reprodução social*, incentiva à exploração dos bairros. Estes espaços tornam-se num meio para gerar um enorme fluxo de capital que é devidamente assegurado e protegido através da *vigilância*.²² Lefebvre retrata o espaço como uma entidade viva, tangível, suscetível de ser produzido e reproduzido, já que é o resultado da vida individual ou em grupo. O encontro entre

a energia, o espaço e o tempo tornam o espaço no produto de uma cultura específica, com as suas próprias práticas espaciais únicas. O espaço é considerado uma abstração vazia, quando percebido isoladamente; o mesmo é verdade no caso da energia e do tempo. Da mesma forma que o conceito de tempo tem de estar referenciado a um movimento num intervalo de tempo, o conceito de espaço tem que abranger os motivos da ocupação e a forma como esta é feita.



Fig. 15 - Instalação do artista Ticiano Rottenstein, Protesto em Lisboa, 2023.

*“O [Espaço social] é equivalente a um conjunto de superestruturas institucionais e ideológicas que não estão presentes pelo que são (e nesta qualidade o espaço social é dotado de simbolismo e de sistemas de significado - por vezes, com uma sobrecarga de significado); em alternativa, assume uma aparência exterior de neutralidade, de insignificância, de indigência semiológica e de vazio (ou ausência)”.*²³

Pierre Bourdieu reforça esta ideia sobre os espaços sociais, afirmando que se tratam primeiramente de lugares físicos que, quando apropriados por um/a ou várias entidades e agentes dão origem ao espaço social, metáfora espontânea da ordem social. Estes agentes sociais e as suas respetivas propriedades distribuídas pelo espaço social, são caracterizados pelo seu local de residência e pela posição relativa que as suas localizações temporárias e permanentes ocupam em relação às de outros agentes. Os lugares que estes ocupam, no chamado *espaço social*



Fig. 14 - Ribeira do Porto.

[19] STAVRIDES, Espaço Comum, p.49.

[20] STAVRIDES, Espaço Comum, p.64.

[21] STAVRIDES, Espaço Comum, p.65.

[22] STAVRIDES, Espaço Comum, p.78.

[23] D'ASCOLI, Public Space Henri Lefebvre and beyond, p.41.

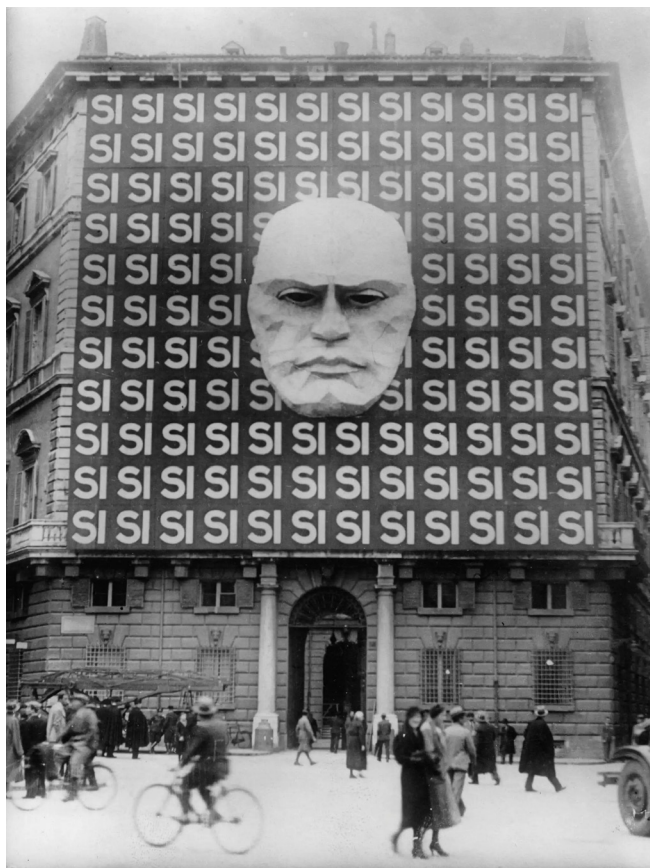


Fig. 16 - Fachada do Palazzo Braschi, Roma, 1934.

apropriado, são excelentes indicadores da sua posição social e uma das formas privilegiadas da ostentação e da manifestação de *poder*. *Poder* este que é exercido invisivelmente sobre todos os espaços. Assim, a edificação de um monumento é um bom exemplo para demonstrar a forma como toda a sua grandeza e altura impõe sobre o espaço um sentimento de respeito que convoca certas ideologias ou crenças. O monumento pode ser repressivo. É o assento de várias instituições como a igreja, o estado, ou a universidade.

Qualquer espaço que é organizado em volta do monumento é colonizado e oprimido. Temos também o exemplo das várias condutas de proteção ou de veneração que são impostas pela simples qualificação social do espaço, tais como os lugares VIP, que se encontram reservados apenas àqueles que possuem o capital para os poder apropriar. As hierarquias das várias regiões do espaço como o nobre/ignóbil, o palco/*backstage*, loja/armazém são também exemplos das várias microestruturas e das várias condicionantes que

nos são impingidas nos vários espaços que percorremos.

*"Appropriated space is one of the sites where power is asserted and wielded, and no doubt under the most invisible form, that of symbolic violence as unperceived violence."*²⁴

O espaço social, visto como um espaço abstrato constituído por um conjunto de sub-espaços económicos, intelectuais, artísticos, académicos, burocráticos que devem a sua estrutura à distribuição desigual de um tipo específico de capital, pode ser entendido como a formalização de uma estrutura da distribuição dos vários tipos de capital que funcionam como instrumentos e interesses de disputa nos vários campos. O espaço social fisicamente objetivado apresenta-se como a distribuição, no espaço físico, de vários tipos de bens e serviços assim como agentes individuais e grupos que, dependentemente do seu capital e da distância ao mesmo, estão providos de maiores ou menores possibilidades de se apropriarem desses mesmos bens e serviços. É esta dualidade na distribuição dos agentes e dos bens no espaço, que define e tabela o valor diferencial das diferentes regiões do espaço social construído.

Esta distribuição está diretamente relacionada com os diferentes espaços sociais, que coexistem num mesmo ambiente construído. Os bens mais escassos e mais valorizados e os seus respectivos proprietários tendem a concentrar-se em determinados locais do espaço físico mais favorecidos, enquanto os mais desfavorecidos são excluídos para os espaços circundantes. A cidade-capital é um perfeito exemplo para demonstrar estas relações espaciais; é na capital que, por norma, se concentra a riqueza de um país, o que gera uma enorme procura por uma posição dominante neste centro urbano por parte dos agentes sociais. Já as periferias encontram-se desprovidas de capital e totalmente desconectadas da vida urbana.

O domínio do espaço, através da apropriação (material e simbólica) dos bens mais escassos que se encontram dentro do mesmo, depende do capital possuído. Este, nas vertentes

[24] BOURDIEU, International Journal of urban and regional research, p.108.

económica, cultural, social, simbólica e estatística, permite ao seu detentor afastar pessoas e coisas indesejáveis e aproximar as que são desejáveis, minimizando assim o custo (especialmente temporal) necessário para as apropriar. Ao mesmo tempo, também permite o acesso a meios avançados de transporte e comunicação. Contrariamente,



Fig. 17 - Vista de Nova Iorque.

os que estão privados de capital são mantidos à distância, que além de física é também simbólica, dos bens e dos serviços mais valorizados.²⁵

Assim a cidade não é apenas consumo, é também produção (meios de produção) pois reúne todos os elementos para a produção. *A cidade reúne tudo o que é gerado noutro lugar, pela natureza ou pelo trabalho: fruta e objetos, produtos e produtores, trabalhos e criações, atividades e situações. O que é que a cidade cria? Nada. Ela centraliza a criação. E ainda assim cria tudo. Nada existe sem troca, sem união, sem proximidade, isso é sem relações. A cidade cria a situação, a situação urbana, onde coisas diferentes acontecem, uma após a outra, e não existem separadamente, mas de acordo com as suas diferenças. A cidade constrói identidades e fornece a essência das relações sociais: a existência e a manifestação recíprocas das diferenças que nascem ou resultam dos conflitos.*²⁶ Desta forma, a realidade urbana apenas existe devido à centralidade, onde

*cada ponto pode virtualmente atrair para si, tudo o que povoa o envolvente. A concentração urbana é então necessária de forma a promover oportunidades para encontros e convergências, com todos os riscos de apoiar estruturas de decisão e de poder que implicam concentrações maciças, enormes densidades, de riqueza e de poder. Isto significa que não pode haver lugares de lazer, de festa, de conhecimento, de transmissão oral ou escritural, de invenção ou de criação sem centralidade. Mas enquanto certas relações de produção e de propriedade se mantiverem inalteradas, a centralidade estará submetida àqueles que utilizam essas relações e delas beneficiam. Na melhor das hipóteses, será “elitista”; na pior, controlada pelos militares ou pela polícia.*²⁷

A partir deste facto é possível compreender a urbanização como um fenómeno de classes, já que o produto excedente foi extraído de algum lugar e de alguém, consequentemente este excedente é apropriado por alguns (uma oligarquia religiosa, um nobre guerreiro com ambições imperiais). Com o surgimento do capitalismo todo este processo foi otimizado e disseminou-se.

De acordo com Marx, o capitalismo assenta na procura perpétua da produção de um valor excedente (lucro), que é conseguido através da produção de um produto excedente. Isto significa que o capitalismo está perpetuamente a produzir um produto excedente que a urbanização exige; ao mesmo tempo, o capitalismo precisa que a

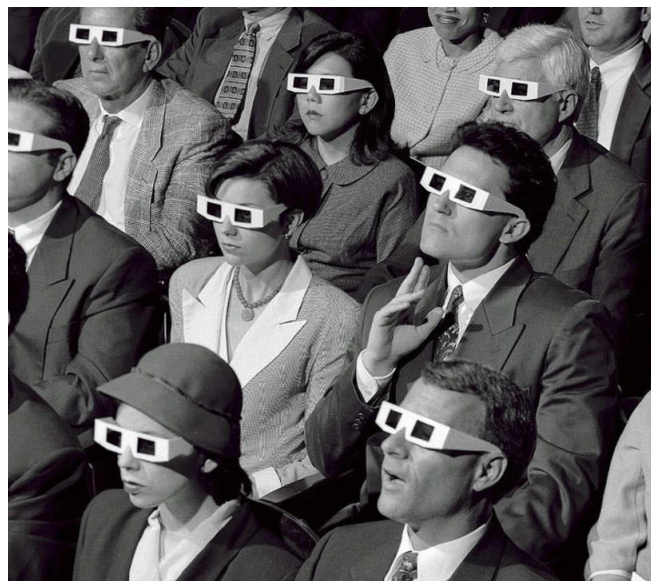


Fig. 18 - Fragmento da capa do livro "A Sociedade do Espetáculo" de Guy Debord.

[25] BOURDIEU, International Journal of urban and regional research, p.109.

[26] LEFEBVRE, Urban Revolution, p.117-118.

[27] LEFEBVRE, Urban Revolution, p.97.

urbanização absorva os produtos excedentes que produz perpetuamente. Este processo explica o paralelismo entre o desenvolvimento urbano e o capitalista. A procura incessante de espaço rentável para a absorção e produção de capital excedente define as políticas do capitalismo.²⁸ Marx também refere que estas políticas capitalistas estão a diminuir a capacidade da população de possuir bens materiais e de acesso aos meios de produção. O autor defende que *a classe que tem à sua disposição os meios de produção material controla simultaneamente os meios de produção mental.* A forma como o trabalhador industrial estava separado daquilo que produzia conduziu a uma desconexão entre os indivíduos, levando inevitavelmente à desconexão da sociedade. A única forma para o trabalhador não ser alienado seria assumir o controlo dos meios de produção.²⁹ Guy Debord acrescenta que mesmo que o Homem crie os *detalhes do mundo*, estando alienado da sua produção, fica desconectado da sociedade. À medida que as nossas vidas se mercantilizam, mais nos alienamos delas.³⁰



Fig. 19 - Vista da favela Parque Real, São Paulo.

Cada vez mais estamos a assistir à fragmentação acelerada do tecido urbano nas cidades, causada por uma grande desigualdade social e económica. Conforme a posição que ocupamos na sociedade e consequentemente na cidade, temos acesso a um tipo de bens e

serviços diferentes. A recuperação do poder de classe pelas elites, causado pelo crescimento do neoliberalismo, levou a um acréscimo da polarização na distribuição da riqueza e do poder. O resultado fica gravado nas formas espaciais das cidades, onde é possível ver um aumento na construção de condomínios fechados e de espaços públicos privatizados mantidos sob vigilância constante.

*“No mundo em desenvolvimento, em particular, a cidade: “está a dividir-se em diferentes partes separadas, com a aparente formação de muitos “microestados”. Bairros ricos, dotados de todo o tipo de serviços, como escolas exclusivas, campos de golfe, campos de ténis e polícia privada a patrulhar a zona 24 horas por dia, entrecruzam-se com aglomerados ilegais onde a água só está disponível em fontes públicas, onde não existe qualquer sistema de saneamento, onde a eletricidade é pirateada por alguns privilegiados, onde as estradas se transformam em riachos de lama sempre que chove e onde a partilha de casa é a norma. Cada fragmento parece viver e funcionar de forma autónoma, agarrando-se firmemente ao que conseguiu agarrar na luta diária pela sobrevivência.”*³¹ Com o avanço da ética neoliberal individualista, tornam-se impossíveis de promover os ideais de uma identidade urbana, de cidadania, de pertença e de uma política urbana coerente. É cada vez mais implausível a conceção de uma cidade governada como um corpo político coletivo, na qual surgem movimentos sociais progressistas.³²

*“O sistema económico fundado no isolamento é uma produção circular do isolamento. O isolamento fundamenta a técnica, e, em retorno, o processo técnico isola. Do automóvel à televisão, todos os bens selecionados pelo sistema espetacular são também as suas armas para o reforço constante das condições de isolamento das “multidões solitárias”.*³³

Angelika Hinterbrandner afirma que estamos a passar por uma fase extremamente delicada, onde o sector público está a perder poder e influência no desenvolvimento da sociedade;

[28] HARVEY, Rebel Cities, p.5.

[29] DELLER, Everybody in the Place: An Incomplete History of Britain 1984-1992.

[30] DEBORD, The Society of the Spectacle, p.11.

[31] HARVEY, Rebel Cities, p.15.

[32] HARVEY, Rebel Cities, p.16.

[33] DEBORD, The Society of the Spectacle, p.24.



Fig. 20 - Museu do Futuro, Dubai.

contrariamente, a pressão aumenta por parte do sector privado que procura o crescimento e a optimização do espaço sob o paradigma do mercado livre. Estamos a assistir à transformação do espaço num produto rentável, que é “consumido” pelos cidadãos que se tornam “usuários”. “O espaço público é concebido e compreendido de forma empreendedora, e o resultado é a acessibilidade restrita aos espaços públicos. A comercialização da nossa coexistência alcança o seu apogeu nas estratégias de planeamento e visões urbanas de empresas de tecnologia globais que vêem o nosso ambiente como capital para o seu sucesso económico individual.” A autora afirma como a disciplina da arquitetura cada vez mais se distancia do seu papel social, apesar de se encontrar no centro da atenção pública, a sua própria imagem e a do mundo exterior divergem. Os arquitectos estão a perder poder de decisão sobre os projetos e a tornarem-se meros prestadores de serviços.³⁴

Com estes tópicos em mente é possível entender que a arquitetura e o urbanismo têm implicações e ramificações que se estendem além do espaço físico, tendo assim um papel fulcral na organização e na conceção de todos os espaços humanos, desde as grandes cidades até ao pequeno

banco de jardim. Também é fácil deduzir que sob o comando das forças do estado capitalista, a arquitectura é utilizada como um motor de produção e promoção do capital que favorece os mais privilegiados, deixando grande parte da população completamente fora do *club*³⁵. A prática arquitectónica deve estar consciente da sua perenidade, do seu envolvente social devido ao impacto que pode vir a ter na comunidade.

Este fator é completamente negligenciado em grande parte na arquitectura dos dias de hoje, que é vista como uma mera decoração num grande *espetáculo*. Citando novamente a Sociedade do Espetáculo de Guy Debord, “O espetáculo apresenta-se como algo grandioso, positivo, indiscutível e inacessível. Sua única mensagem é «o que aparece é bom, o que é bom aparece». A atitude que ele exige por princípio é aquela aceitação passiva que, na verdade, ele já obteve na medida em que aparece sem réplica, pelo seu monopólio da aparência.”³⁶ É neste paradigma que nos encontramos na sociedade actual, em que tudo gira à volta das aparências, do

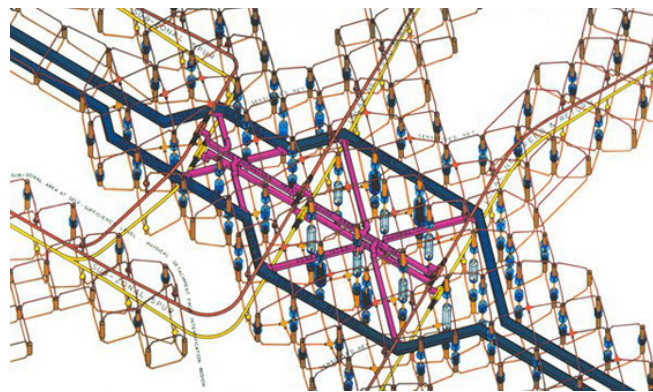


Fig. 21 - “A Computer City diagram”, Dennis Crompton, 1964.

consumo rápido de média e da produção descartável. Neste contexto, a arquitectura encontra-se, muitas vezes, reduzida às grandes obras que são construídas pelos arquitectos com um design e construção mais avançado e tecnológico, ignorando completamente o contexto em que se encontram.

[34] Angelika Hinterbrandner, Livro Verde: Contra-Arquitectura. Re-construir a Realidade, p.56.

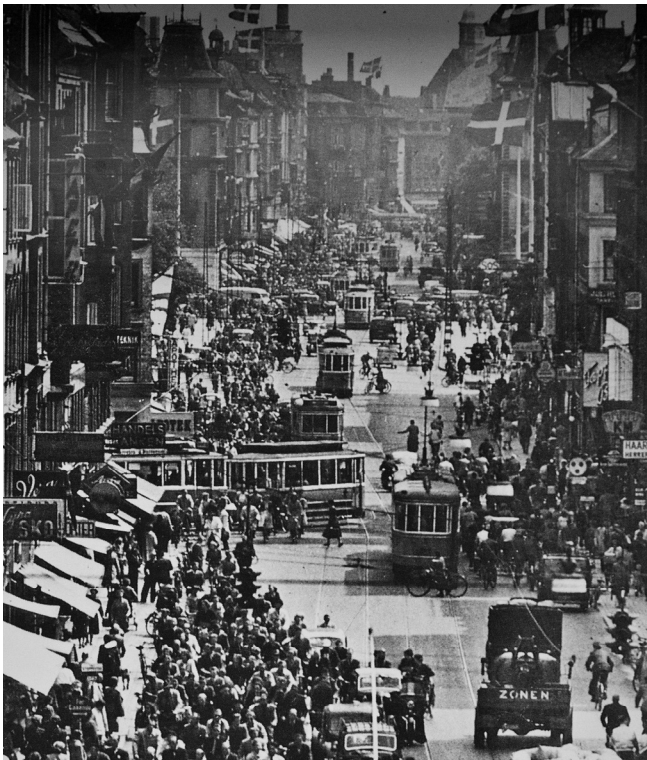
[35] BOURDIEU, International Journal of urban and regional research, p.112.

[36] DEBORD, The Society of the Spectacle, p.4.

1.3 ENCONTROS, REUNIÕES E SIMULTANEIDADES NO ESPAÇO URBANO



Fig. 22 - Rua pedestre em Stroget.



“Um dia normal numa rua normal. Os pedestres caminham nos passeios, as crianças brincam perto da rua, há pessoas sentadas em bancos e degraus, o carteiro faz as suas rondas com o correio, dois conhecidos cumprimentam-se quando se cruzam, dois mecânicos reparam um carro, vários grupos participam em conversas.”³⁷

Estamos perante a descrição de um quotidiano de um passado distante, quando as crianças brincavam na rua. O espaço urbano foi sofrendo várias transformações ao longo do tempo, transformações estas consequência da transformação da sociedade. Jan Gehl, em *Life between buildings*, apresenta-nos várias observações feitas durante os anos 70, em diferentes espaços urbanos existentes em Copenhaga. O autor começa com uma análise, em três categorias, de “quase” todas as atividades que ocorrem no espaço urbano. As atividades necessárias englobam todas aquelas que obrigatoriamente decorrem durante o quotidiano de um cidadão comum, como ir para o trabalho, ir às compras, esperar pelo transporte público, etc. Estas atividades ocorrem, por norma, independentemente de qualquer fator externo. As atividades opcionais, como a simples contemplação de uma paisagem, as caminhadas matinais ou o apanhar um pouco de sol são alguns dos exemplos de atividades que o cidadão pratica quando as condições meteorológicas são favoráveis e quando o lugar “convida”. A frequência destas atividades aumenta consoante o nível de qualidade dos espaços públicos.³⁸ As atividades sociais são todas aquelas que estão intrínsecas à natureza social do Homem. Desde crianças a

[37] GEHL, *Life between buildings*, p.9.
[38] GEHL, *Life between buildings*, p.9-11.

brincar juntas, conversas na rua, ver e ouvir outros em público, passivamente. A dependência da presença de outros em público está diretamente relacionada com a qualidade dos espaços públicos e das condições climáticas.³⁹ [Penso que as actividades sociais também podem englobar as acções de protesto e de revolta, que também podem ser condicionadas pela “qualidade” do espaço urbano.] De acordo com o autor, todo o tipo de contacto no espaço público é necessário na sociedade humana, desde o mais próximo e privado até ao mais distante e impessoal.⁴⁰ Num estudo feito pela escola de Arquitectura de Copenhaga, em Stroget, foram analisados os locais onde os pedestres paravam, e o que os fazia parar numa das ruas do centro da cidade. Muitos paravam em frente a lojas e exposições que tivessem relação direta com outras pessoas e com a envolvente, como quiosques, exposições de fotografia, lojas de roupa, etc. Ainda assim, verificou-se um maior interesse por atividades humanas realizadas no espaço da rua.⁴¹ Foi reportado que os artistas de rua atraíam bastante gente enquanto pintavam, mas assim que paravam de o fazer, as pessoas abstraiam-se da sua presença. O mesmo acontecia com a música: os altifalantes das lojas de discos não provocavam nenhuma reação, porém a presença de um grupo de músicos a tocar ao vivo, atraía bastante gente.⁴² Quando a rua principal de Copenhaga foi convertida numa rua pedestre, em 1962, num primeiro esforço de mudar o panorama urbano da cidade, teve muitas críticas por parte de várias entidades que diziam que a rua iria ficar deserta porque “a atividade da cidade não pertencia à tradição da Europa do Norte”. Facto que foi desmentido, uma vez que a conversão desta e mais ruas provou ser um sucesso, pois as ruas encheram-se de gente a praticar as mais variadas atividades. O receio inicial dos críticos estava fundamentado numa visão limitada pela “qualidade” existente dos espaços da cidade de Copenhaga que limitava o uso público.⁴³

É possível retirar algumas conclusões deste estudo de Jan Gehl, que embora descreva um contexto pacífico e de certa forma privilegiado,



Fig. 24 - Algumas oportunidades para estabelecer contato, Life between buildings, Jan Gehl.

mostra a importância da qualidade dos espaços urbanos no quotidiano do cidadão comum. A priorização da circulação automóvel, a remoção de mobiliário urbano ou a implementação de mobiliário urbano violento são alguns exemplos praticados nas cidades de hoje, mostrando indiferença perante parte da população. O agravamento das condições económicas e a conquista da cidade por parte do setor privado, leva ao “desaparecimento” do espaço público.

Uma das transformações mais significativas no espaço público ocorre em meados do século XIX, onde a rua foi utilizada como um instrumento de intervenção e de transformação nas grandes cidades. Muitas destas intervenções tinham *objetivos políticos, ocultos ou não por trás da retórica do descongestionamento e desobstrução da circulação de bens e de pessoas*. O grande Boom industrial iniciou um crescimento abrupto das cidades, que foi moldado pelo traçado geométrico de vários urbanistas modernos. Traçado este que foi aplicado através de uma *linguagem universalmente válida*, ignorando completamente as necessidades e as especificidades de cada caso.⁴⁴ Stavrides faz uma comparação entre o tratamento de uma doença num corpo humano e as intervenções que foram feitas nas cidades *adoecidas*, exemplificando a forma como as curas e os

[39] GEHL, Life between buildings, p.12.

[40] GEHL, Life between buildings, p.13.

[41] GEHL, Life between buildings, p.28.

[42] GEHL, Life between buildings, p.29.

[43] GEHL, Life between buildings, p.37.

[44] STAVRIDES, Espaço Comum, p.203.



Fig. 25 - Uma vista geral de Paris, centrada na zona de Etoile que Haussmann redesenhou.

medicamentos para várias doenças são encontrados através do método tentativa-erro, no qual cada paciente é analisado individualmente e sujeito a vários testes até se aperfeiçoar o tratamento.

Se os pacientes fossem todos tratados e medicados de forma igual sem qualquer análise prévia seria uma catástrofe. Os espaços urbanos são corpos *tão complexos e imprevisíveis nas suas reacções aos tratamentos como os corpos humanos*, e necessitam de passar por um processo semelhante.⁴⁵ Georges-Eugène Haussmann foi um destes “médicos”, cujo paciente foi a cidade de Paris, no final do século XIX. As famosas *boulevards* introduziram um novo paradigma no espaço público da época e desempenharam *um papel na reprodução da hegemonia burguesa*. As avenidas eram ladeadas por árvores e por passeios largos, várias esplanadas e lojas dos quais “todos” poderiam usufruir, criando a ilusão de um espaço inclusivo, no qual *reside um projecto hegemónico que exclui aqueles que não podem esconder a sua miséria*. Numa *democracia de anonimato*, *oferece-se aos pobres uma alternativa à ascensão social fantasiada: a possibilidade de esconder a sua verdadeira condição social e económica, a possibilidade de enganar através da manipulação da sua aparência*. Se as grandes avenidas criaram um tipo de espaço público, este era o espaço cerimonial por excelência: as exhibições de riqueza e poder eram socialmente eficazes porque eram projectadas numa configuração espacial que foi concebida para ser o culminar de uma

recuperação burguesa do centro da cidade. Mais do que os aristocratas, que podiam reproduzir o seu domínio ao organizarem apenas ocasionalmente a sua presença em público, a burguesia precisava de exhibir em público o seu poder económico e assim legitimar o seu domínio. Mas esta legitimação estava dependente da encenação de uma certa democracia de oportunidades iguais.”⁴⁶

Estamos perante o lado oposto do espectro urbano descrito por Jan Gehl, onde há conflito entre classes que lutam por um lugar na cidade, que apenas favorece aqueles que controlam a produção de capital. Neste contexto de segregação social, existe uma grande disparidade económica que é acentuada por uma suposta reformulação do espaço público em prol de uma cidade mais “igualitária”. A partir do momento em que a cidade se torna numa “passerelle de demonstração de poder” e no centro de todo o capital, ela converte-se num instrumento que gera riqueza a quem domina os seus espaços. Esta valorização súbita do espaço urbano leva à criação de medidas normativas



Fig. 26 - Protesto da Habitação em Capetown, 2013.

de controlo e de segurança do mesmo para que o fluxo económico aumente sem ser qualquer tipo de contratempo. Nas palavras de David Harvey, “*The right to the city is being exercised by capital, is being exercised as the right to transform cities in ways which are convenient to capital. And it turns out that, the way its most convenient to capital is to produce cities which offer people to invest, not cities for people to live in. A lot of effort is being put to create high end accomadations.*”⁴⁷

[45] STAVRIDES, Espaço Comum, p.204.

[46] STAVRIDES, Espaço Comum, p.206.

[47] Smart City Expo World Congress (2016 14 de dezembro).



Fig. 27 - Maquete da Ville Radieuse de Le Corbusier.

Este modelo económico reproduz-se continuamente através da arquitectura e do urbanismo, moldando os nossos quotidianos. Foi nas *boulevards* parisienses que se naturalizou uma apresentação da sociedade como uma *aglomeração de indivíduos que, como na experiência da multidão, podiam ser diferentes e anónimos*. Através deste processo, a rua é “despolitizada”, criando uma *ilusão de um novo mundo de promessas e progresso pacífico*, onde a partilha do espaço nas avenidas contribui para a fabricação de uma *fantasia de bem-estar*.⁴⁸

Toda esta mudança de paradigma conceptual do espaço urbano influenciou uma grande parte dos projetos urbanos que viriam a ser concebidos futuramente, consolidando e aperfeiçoando esta fórmula. O sonho utópico do planeamento urbano moderno formulado por Haussmann estava expresso no traçado geométrico rigoroso das artérias da cidade, permitindo *a circulação mais eficiente de bens, pessoas, dinheiro e tropas*, fomentando assim uma visão industrial e mecânica do corpo da cidade. Este sonho seria lembrado anos mais tarde por Le Corbusier.⁴⁹ Em Itália, durante o mandato de Mussolini, *o esforço para regulamentar o movimento pedonal atingiu níveis quase absurdos de supressão quando “se ilegalizou caminhar na rua, (...) e a polícia impôs um sistema de sentido único nos passeios e calçadas do centro de Roma”*.⁵⁰ [Um exemplo um pouco extremo, mas que serve para demonstrar o limite a que é possível chegar com o controlo urbano.] “O sonho da

cidade pacificada está, daí em diante, ligado ao controlo racional e infatigável do tráfego.”⁵¹

Estas condicionantes urbanas eliminam parte das produções “imprevisíveis e conflituosas”, provenientes da sinuosidade do traçado existente em muitas cidades. Exemplos disso são a mudança abrupta de espaços que potenciavam inúmeras práticas informais ou formais como os *lugares em que os movimentos se intersectam e várias formas de encontro estão destinadas a florescer*.⁵² Anos mais tarde, *a diversidade e a surpresa nos ambientes urbanos foram fatores que se relevaram importantes para o desenvolvimento urbano. Em lugar da racionalização, do zonamento e da clara legibilidade das funções urbanas, elogiaram-se antes a contingência organizada, os usos mistos e uma paisagem urbana rica centrada na comunicação*.⁵³

Henri Lefebvre em *Urban Revolution* explica como esta problemática urbana é bem mais complexa nos dias de hoje, devido à transformação e expansão significativa do “urbano” além dos



Fig. 28 - Barricadas de estudantes em França, 1968.

limites da “cidade”. O momento presente é descrito como uma fase crítica, complexa e densa. O autor lembra as ruas como uma forma espontânea de teatro, uma desordem que informa e surpreende. “As ruas são o lugar dos movimentos revolucionários. Será que isto não mostra que a desordem da rua cria outro tipo de ordem? O espaço urbano da rua é um lugar de diálogo (...) Um lugar onde o discurso se torna escrita. Um lugar onde o discurso se pode tornar “selvagem” e, ao

[48] STAVRIDES, Espaço Comum, p.207.

[49] STAVRIDES, Espaço Comum, p.208.

[50] STAVRIDES, Espaço Comum, p.212.

[51] STAVRIDES, Espaço Comum, p.208.

[52] STAVRIDES, Espaço Comum, p.210.

[53] STAVRIDES, Espaço Comum, p.213.



Fig. 29 - Festival Baskers.

escapar às regras e às instituições, inscreve-se nas paredes."⁵⁴ Ao mesmo tempo, com a evolução da tecnologia que propagou uma maior desconexão e isolamento nas populações, estes encontros no espaço público são cada vez mais superficiais, *limitamo-nos a cruzar-nos com os outros numa rua que se transformou numa grande montra, onde a mercadoria tornou-se num espetáculo (provocador, atrativo) e transformou o indivíduo num espetáculo para outros.*⁵⁵

Anita Gramigna, da Universidade de Ferrara em Itália, escreve em "Espaço Público – Variações críticas sobre a urbanidade" um capítulo no qual reflete sobre a importância das práticas da rua na evolução da cultura humana. *"A rua representa um cenário privilegiado para algumas das mais importantes criações culturais – culturais no sentido antropológico e não só artístico – das novas gerações (A. Di Giovanni, 2010), porque faz referência a estilos de vida, significados, modos de relação, livros, música, valores, desejos, anarquias".* A autora segue, descrevendo a forma como o festival *Baskers* transforma Ferrara num ambiente educador, formando a população de forma explícita e anticonvencional.⁵⁶ Durante o festival, as ruas da cidade tornam-se num palco onde se faz *teatro no qual se encontram e ouvem novas linguagens.*⁵⁷

Do mesmo modo, ao longo da história, a praça foi também um elemento central dos espaços urbanos (ágora, fórum romano, praças em frente a Igrejas, edifícios emblemáticos e estações

de comboio, etc). Todos estes espaços serviam propósitos socioespaciais comuns à população. Desde mercados a manifestações, as praças públicas acolhem todas estas práticas urbanas, permitindo à população que expresse as suas necessidades. Com o agravar da crise socioeconómica que se vive nos dias de hoje, começaram a surgir, em 2011, uma série de movimentos e manifestações. *"E isto aconteceu justamente quando as elites governantes pensavam ter conseguido alcançar o paraíso da utopia do capitalismo absoluto: o paraíso no qual o dinheiro gera dinheiro sem qualquer interferência das pessoas reais, muitas vezes desobedientes e imprevisíveis."*⁵⁸ A informação e a comunicação tiveram um papel importante na propagação destes movimentos, causando uma *destabilização da fé colectiva no sistema.*⁵⁹ Homi Bhabha apresenta-nos duas características existentes em práticas urbanas que desafiam a reinvenção coletiva do espaço público que, *através dos novos meios de comunicação, «marcam» a cidade através da troca de informação que elas tornam possível.*⁶⁰



Fig. 30 - Graffiti a representar o líder do partido do Congresso Nacional Indiano, Rahul Gandhi (à esquerda), e o primeiro ministro Narendra Modi, do Partido Bharatiya Janata, num jogo da corda sobre a Índia.

A *reinscrição* invoca a parte material do corpo da cidade através da marcação de lugares específicos com recurso a inscrições que, além de espalhar informação (*grafitti*), conectam lugares e criam redes de partilha para coletividades emergentes que os reconheçam. *"Isto aconteceu (...) durante a insurreição de jovens, em dezembro de 2008 em Atenas, quando uma arte «migrante» do estêncil se espalhou por toda a cidade e*

[54] LEFEBVRE, Urban Revolution, p.18,19.

[55] LEFEBVRE, Urban Revolution, p.19,20.

[56] Anita Gramigna, Espaço Público Variações críticas sobre a urbanidade, p.57.

[57] STAVRIDES, Espaço Comum, p.241.

[58] STAVRIDES, Espaço Comum, p.243.

[59] STAVRIDES, Espaço Comum, p.244-245.

[60] STAVRIDES, Espaço Comum, p.245.

corporizou as mensagens de insurreição em imagens emblemáticas.” Através deste processo, os movimentos que ocorrem na cidade tornam-se visíveis.⁶¹ A *relocalização* é um processo paralelo à transmissão de informação, com o objetivo de coordenar a participação nestas novas práticas urbanas de apropriação do espaço público.

“Neste contexto, a informação não é um fluxo, mas uma seta dirigida aos potenciais receptores e devolvida como uma promessa de envolvimento mútuo.” A mobilização “*pássalo*”, que ocorreu a 13 de Março de 2004 em Barcelona e Madrid, consistiu na troca de uma



Fig. 31 - Uma das mensagens partilhadas no movimento *Pássalo*, 2004.

mensagem por SMS ou pela internet, na véspera das eleições legislativas, acusando o governo de ocultar sistematicamente das pessoas as verdadeiras razões da explosão das bombas que tinham matado duzentas pessoas em três comboios.⁶² “Neste processo, a informação («não estão a dizer-nos a verdade») trata as pessoas como potenciais actores. A informação adquire um poder de mobilizar pessoas através da partilha e da participação. Assim, a cidade não é mero pano de fundo ou meio através do qual a informação se difunde, mas elemento activo na transformação da informação num apelo: pontos de encontro definidos pontuam o corpo da cidade e organizam uma rede de locais ligados por uma causa comum, uma vontade de acção comum.”⁶³

A ocupação da praça Syntagma, em Atenas, reuniu cerca de trinta mil manifestantes através do apelo nas redes sociais.⁶⁴ A ocupação foi um acto complexo e organizado pelos manifestantes, que residiram em tendas durante vários dias,



Fig. 32 - Vista aérea da Praça Syntagma, Atenas, 2011.

dividindo a praça em pequenos espaços com diferentes funções como um parque infantil, zona de meditação, estação de multimédia, etc. Cada uma destas *micropraças* estabeleceu diferentes rotinas e estéticas e organizou diferentes microeventos durante a ocupação.⁶⁵ “Os bancos tornaram-se suporte de exposições de artistas, o relvado ficou cheio de sacos-camas e tendas, as árvores abrigaram os altifalantes e os cartazes, a fonte central tornou-se o recurso para lavar a praça do gás lacrimogénico e a zona calçetada transformou-se num local para todos se sentarem. Por conseguinte, o espaço comum criado foi resultado da interligação e interação de uma sociedade em movimento.”⁶⁶ A grande participação da população e a gestão colectiva que foi feita do espaço, provavelmente, prefiguram uma *ágora contemporânea democrática e igualitária*. Apesar da constante ameaça de agressão policial, a praça não se barricou da cidade. “Todas as actividades e iniciativas na praça ocupada mantiveram o espaço aberto e ligado ao



Fig. 33 - Protesto na Praça Tahrir, Cairo, 2011.

[61] STAVRIDES, Espaço Comum, p.246.

[62] STAVRIDES, Espaço Comum, p.247.

[63] STAVRIDES, Espaço Comum, p.248.

[64] STAVRIDES, Espaço Comum, p.254-255.

[65] STAVRIDES, Espaço Comum, p.250.

[66] STAVRIDES, Espaço Comum, p.251.



Fig. 34 - Vista aérea de uma manifestação pró-militar, assinalando o terceiro aniversário da revolta que derrubou o autocrata Hosni Mubarak na Praça Tahrir, Cairo 2014.

resto da cidade.”⁶⁷ Na Praça Tahrir (anteriormente mencionada), *as instalações para pernoitar, que tinham começado como meros cobertores, evoluíram para acampamentos completos com tendas, electrificação puxada da iluminação das ruas e áreas supervisionadas para crianças.* Foram montados um hospital, um palco com microfone, cozinhas e um espaço exclusivo para as práticas artísticas. *“Uma «atmosfera comunal» transformou a praça num «microcosmo vivo e a respirar de uma esfera civil»”.* Surgiu uma microcidade organizada em diferentes espaços que foram surgindo de acordo com as necessidades comuns.⁶⁸ Outra ocupação similar aconteceu no parque Gezi, em Istambul em 2013, quando o espaço público foi convertido num conjunto de espaços comuns conectados entre si, não havendo qualquer limite entre estes e os restantes espaços de utilização pública. Várias identidades colectivas, com diferentes visões culturais, religiosas e políticas, estavam presentes num mesmo espaço, não ocorrendo nenhum tipo de conflito. Contrariamente ao que se possa pensar, houve encontros e inclusive colaboração entre grupos que outrora eram hostis entre si. *Activistas kemalistas e muçulmanos, activistas gay e adeptos de futebol violentos, feministas e homens de religião dedicados aos valores da família, anarquistas e esquerdistas, curdos e turcos descobriram um inesperado terreno comum através da sua coexistência e colaboração.*⁶⁹

Para Edward Soja, *o espaço não é uma “reflexão da sociedade”, é a sociedade.* Assim sendo podemos garantir que todas as formas espaciais são produzidas pelo Homem, de acordo com *os interesses da classe dominante* e através dos seus respetivos modos de produção e de desenvolvimento. Estas formas *vão expressar e implementar as relações de poder do Estado numa sociedade historicamente definida, e vão ser realizadas e moldadas pelo processo do género dominante e pela vida familiar imposta pelo Estado.* Contudo, estas espacialidades também *vão estar marcadas pela resistência das classes exploradas, dos sujeitos oprimidos e das mulheres subjugadas.* Todo este processo tão contraditório será repetidamente executado sobre uma espacialidade que, embora seja um fruto da *história anterior*, será a base para futuros movimentos sociais que *irão desafiar o significado da estrutura espacial e, por conseguinte, tentar novas funções e novas formas.*⁷⁰

[67] STAVRIDES, Espaço Comum, p.252.

[68] STAVRIDES, Espaço Comum, p.254.

[69] STAVRIDES, Espaço Comum, p.254-255.

[70] SOJA, Postmetropolis: Critical Studies of Cities and Regions, p.95.

1.4 A ARQUITECTURA DO AMANHÃ

*Arquitectura é o meio mais simples de articular o tempo e o espaço para modelar a realidade, para fazer sonhar. Não se trata apenas da articulação e modulação plástica, expressão de uma beleza passageira. Mas de uma modulação influenciadora, que se inscreve na eterna curva do desejo humano e do progresso na realização dos desejos. A arquitetura de amanhã será um modo com o qual modificar as concepções atuais de tempo e espaço. Será um meio de conhecimentos e um meio de ação.*⁷¹

Penso que é essencial aplicar as palavras de Chtcheglov na prática da arquitectura de hoje, que cada vez mais se vai distanciando destes valores, tornando-se superficial e elitista. Ao mesmo tempo, é uma prática que ainda é atormentada por alguns fantasmas do passado, tal como exemplifica Hans Hollein no seu artigo publicado em 1968, no qual defende que os meios tradicionais de pensar arquitectura deixaram de ser válidos nos tempos que decorrem - *“Hoje em dia, o ambiente como um todo é o objetivo das nossas actividades – e todos os meios para o determinar: a televisão ou o clima artificial, os transportes ou o vestuário, as telecomunicações ou o abrigo. A extensão da esfera humana e os meios da sua determinação estendem-se além de uma declaração construída”*.⁷² Desde sempre, através da arquitectura e da construção, o Homem criou condições artificiais e moldou o seu próprio “ambiente” e “habitat” de acordo com as suas necessidades fisiológicas e espirituais. O desenvolvimento das ciências e das tecnologias, e consequente evolução da sociedade, confronta-o com realidades totalmente

distintas e novos meios intangíveis de determinação do espaço, assim como melhorias técnicas e novos materiais de construção. A prática arquitectónica comum mostra-se pouco flexível em relação a todo este progresso, como exemplifica o autor quando compara a evolução da estratégia militar com a da arquitectura, dizendo que *se aquela ciência estivesse sujeita à mesma inércia que a arquitectura e os seus consumidores, ainda estaríamos a construir muralhas e torres de fortificação*. Um exemplo um pouco extremo, mas que levanta algumas questões que urgem reflexão.

“Durante as eras mecânicas estendemos os nossos corpos no espaço. Hoje ... estendemos o nosso próprio sistema nervoso central num abraço global, abolindo tanto o espaço como o tempo, no que diz respeito ao nosso planeta. Rapidamente nos aproximamos da fase final das extensões do homem – a simulação tecnológica da consciência.”⁷³

As palavras de Hollein suscitam um questionamento urgente acerca da direção que a prática arquitectónica está a tomar, face à

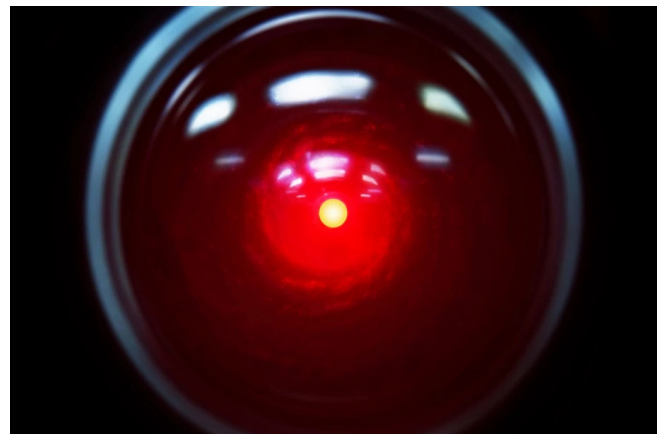


Fig. 35 - HAL 9000, o computador que definiu o padrão para a forma como os assistentes virtuais como a Siri e a Alexa soam atualmente, 2001 - Odisseia no Espaço, 1968.

[71] CARERI, Walkscapes, p.91.

[72] Socks (2013) – Hans Hollein's Alles Ist Architektur (1968).

[73] Socks (2013) – Hans Hollein's Alles Ist Architektur (1968).

progressão da tecnologia e da sua influência na “encenação” do espaço urbano, *um espaço que é cada vez mais substituído pelo virtual. Os seres humanos correm o perigo de se tornarem meros avatares, e as cidades um sortido de caveiras arquitectónicas em busca de uma mente. Aqui, os arquitectos têm um papel a desempenhar – muito para além da criação de formas.*⁷⁴ Todo este aumento das interações com “máquinas” e outros aparelhos cria uma desconexão crescente entre a população, limitando a sua capacidade de *alcançar um sentido para as suas ações*, provocando sentimentos de alienação ou narcisismo, que mais tarde podem *levar a alguns casos de expressão mais violenta de nacionalismo ou fanatismo.*⁷⁵

Todo este progresso provocou uma clara transformação nas cidades, que resultou na sua limitação a funções exclusivas como a circulação de fluídos, circulação de bens para consumo ou para comercializar, circulação de pessoas e de veículos, cujos destinos já se encontram muitas vezes pré-planeados, através de sistemas



Fig. 37 - Frame de Before Sunrise, 1995.

Para combater este fenómeno é urgente observar os espaços urbanos com uma mirada, que se estende além da monotonia imposta pela *soberania da circulação*, e apreende estes espaços como lugares onde se pode experienciar a *realidade sinesteticamente - ou seja, privilegiando uma consciência incorporada e multissensorial que nos possa recordar como a realidade não é redutível a informações específicas dos sentidos. Esta consciência é fundamental nas nossas intervenções concebidas.*⁷⁶

Como já foi referido, vários agentes regulam os nossos espaços urbanos com um único objetivo de obtenção de lucro e poder. Contudo, ainda é possível encontrar espaços que escapem à *hegemonia da dominação panóptica*, (...) *enquadrando a cidade através das questões apropriadas, através de mapeamentos alternativos que nada têm a ver com a precisão geométrica, como é evidente em algum cinema e romances modernos e contemporâneos onde os ambientes urbanos desempenham um papel ativo nos enredos.*⁷⁷

A *imaginação hermenêutica do arquitecto* é essencial na criação destas novas formas de intervir no espaço urbano, revelando *significados esquecidos, mas presentes na pura visibilidade do quotidiano, potenciando ficções e imagens poéticas num determinado momento, mesmo que a experiência seja efémera.* Deste modo, afastamo-nos da conceção de *espaço geométrico e pitoresco perante uma tela neutra*,⁷⁸ como é o caso dos parques urbanos que, por si só, não são um tipo atemporal capaz de nos conectar com a



Fig. 36 - Frame de Blade Runner, 1982.

como o GPS. Este monopólio da circulação acaba por influenciar a forma como a população experiencia a cidade. A procura incessante, por parte dos nossos sistemas económicos alimentados pelo progresso tecnológico, da máxima eficiência na rede dos sistemas urbanos causa implicações significativas no quotidiano dos habitantes, que são vistos apenas como mais um número num algoritmo capitalista.

[74] Lars Lerup, Livro Verde: Contra-Arquitectura. Re-construir a Realidade, p.25.

[75] PÉREZ-GOMÉZ, Architecture and the City: the Space of Participation, p.14.

[76] PÉREZ-GOMÉZ, Architecture and the City, p.15.

[77] PÉREZ-GOMÉZ, Architecture and the City, p.17.

[78] PÉREZ-GOMÉZ, Architecture and the City, p.17.



Fig. 38 - Frame de Suzhou River, 2000.

natureza. Não é suficiente encontrar ou preservar um lugar, assim como nomeá-lo poderá acelerar o seu desaparecimento. Pelo contrário, deverá ser feita uma análise da história do lugar, reconhecendo a sua importância e a sua conexão com a ficção, evitando o esteticismo, o funcionalismo redutor e o formalismo convencional ou experimental, e considerar seriamente o potencial da narrativa como estrutura da vida humana. Uma programação flexível é indispensável para evitar as reduções voyeuristas da existência presentes em toda a nossa sociedade de consumo. Para que seja possível propor estas alternativas aos espaços urbanos, é necessário recuperar a nossa capacidade de reconhecer um propósito nas obras humanas, valorizando o nosso património cultural e artístico.⁷⁹

Um exemplo prático desta produção arquitectónica observa-se no coletivo austríaco *Missing Link*, fundado em 1970 por Angela Hareiter, Otto Kapfinger, e Adolf Krischanitz, que criou um dos movimentos arquitectónicos e artísticos mais importantes na cena austríaca da época. Toda a sua obra é enfocada na revitalização da ligação perdida entre as pessoas, a arquitectura, o urbanismo e a arte.⁸⁰ As suas obras, como poderemos comprovar, revelam uma preocupação arquitectónica que vai além das formas e dos materiais de construção, e prioriza a condição humana social e a percepção espacial no desenvolvimento da prática arquitectónica. Em “Encontro no Campo”, um ensaio experimental que resultou na produção de um pequeno filme “Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern”,⁸¹ os *Missing Link* desconstroem o ser

social numa soma de várias ordens e ordenações primárias e subordinadas, através das quais o seu quotidiano é governado.

“Apanhe o elevador e pondere porque é que tem sempre pensamentos tão estranhos. Desdobre o seu jornal na paragem do eléctrico e reflita sobre o papel que ele realmente desempenha. Considere a disposição dos assentos e do espaço para ficar de pé no eléctrico - por que razão prefere sentar-se à esquerda, à frente, ou à direita, ao fundo, junto à janela, e não no meio, à direita? A pressão das multidões no passeio é insuportável? Ponha os seus óculos de sol e sentir-se-á mais seguro. Quando o telefone toca e se pega no auscultador com a mão esquerda, o que se faz com a mão direita se não houver nada para rabiscar? Como é que se inicia uma conversa - com um parceiro de negócios, num encontro? Oferecer um cigarro torna as coisas mais descontraídas. Concentre-se em inalar e exalar o fumo e os seus pensamentos ficarão mais ordenados! Sente-se à mesa e veja o que faz para manter as suas mãos ocupadas entre a sopa e o prato

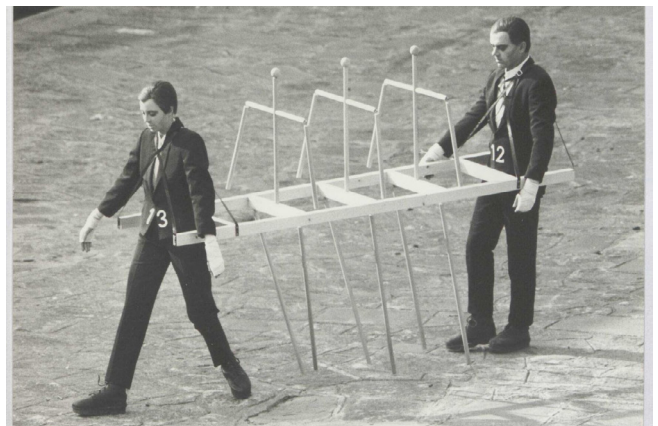


Fig. 39 - Frame de “Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern”, 1972.

principal. Brinca a chamar a atenção da empregada e não precisarás de a chamar? Sente-se confortavelmente em frente à televisão, nas suas próprias quatro paredes, e olhe para a gravata suavemente imaculada do apresentador; e antes de ir para a cama, não se esqueça de acertar o despertador e de pendurar as calças, porque, como já dissemos, (pelo menos) metade da vida é ordem.”

[79] PÉREZ-GOMÉZ, *Architecture and the City*, p.18.[80] DABERNIG, HACKENSCHMIDT, *Missing Link: Strategien einer Architektinnengruppe aus Wien 1970-1980*, p. 5.[81] DABERNIG, HACKENSCHMIDT, *Missing Link: Strategien einer Architektinnengruppe aus Wien 1970-1980*, p. 65-67.

Este pequeno excerto relata várias situações a que nos sujeitamos diariamente, desconstruindo algumas das condicionantes que as afetam e a forma subtil como até as mais pequenas unidades de ordem prevalecem e influenciam as nossas ações mais banais. Através deste ensaio é proposto um aprofundamento do conhecimento do comportamento humano no espaço, como meio para conceber e repensar todas as criações humanas. A arquitectura, como meio passível de moldar o espaço, condiciona a capacidade de



Fig. 40 - Frame de "Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern", 1972.

apropriação pelos que a habitam, comprometendo o uso e o conforto do mesmo. Na concepção de uma habitação, esta ordem é repartida em funções: viver, dormir, comer, jogar, trabalhar que, por sua vez, são materializadas em plantas térreas, alçados verticais e secções transversais (detalhes), ficando assim cada espaço completamente definido e restringido a um uso. São raros os casos que anteveem qualquer tipo de desordem, que vá contra as formas "naturalmente" ordenadas de comportamento e de utilização ditos civilizados, não querendo isto dizer que as funções e as ordens tenham que ser eliminadas, mas antes entendidas como formas de pressão social e não como algo natural e value-free.

"Um componente primário das relações entre a arquitectura (arte) e a experiência e o design efetivos do ambiente, é a função dual do ser humano no reconhecimento e na moldagem da realidade."

Ao nível urbano, a regulamentação do comportamento humano pode ser compreendida como uma *reação disciplinada a situações pré-formadas, salvaguardada por um controlo interpessoal constante*. Muito deste controlo pode ser justificado como um meio de *aliviar a pressão sobre os seres humanos*, através da implementação de uma rotina no seu quotidiano, já que *quanto mais livremente a sociedade gere a forma como as pessoas perseguem determinados objectivos, maior é a pressão constante sobre a substância humana e mais dependente se torna o comportamento interpessoal da capacidade elementar de comunicação de cada indivíduo*. A criação de um sistema normativo, através do qual se regula os comportamentos humanos, garante uma identidade a todos os indivíduos. *Experimentamos quem somos à luz das reacções dos outros, que por sua vez só são legíveis graças ao acordo e reconhecimento de sinais, à utilização da linguagem e dos objectos.*⁸²



Fig. 41 - Frames de "Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern", 1972.

Noutro ensaio designado *Via Trivialis*, são abordados vários aspectos da rua, sendo um deles a conexão entre o espaço público e a esfera pública, no qual aprofundando o impacto dos media na redução dos encontros no espaço urbano e na sucessiva perda das suas funções para-institucionais, provocando uma alteração no local e na forma como o indivíduo desenvolve uma identidade com a sociedade. A comunicação social e as suas estruturas anacrónicas de poder, de informação e de políticas de consumo criam uma representação fictícia da

[82] DABERNIG, HACKENSCHMIDT, Missing Link: Strategien einer Architektinnengruppe aus Wien 1970-1980, p. 224-225.



Fig. 42 - Via Trivialis, montagem do autor com imagens do livro "Missing Link: Strategien einer Architekt*innengruppe aus Wien 1970-1980".

realidade social (reproduzida constantemente e sem qualquer desfasamento temporal), assegurando assim aos indivíduos a sua participação (igualmente fictícia), a sua influência e a sua identidade dentro da realidade. Este processo acaba a influenciar a forma como as questões urbanas são abordadas e comunicadas: a opção ilusória entre *carro ou não carro e árvore ou não árvore*, por si só, não representa uma *alternativa real* que implique uma verdadeira solução, deixando de fora muitas outras questões. Ou seja, a redução do problema a uma dualidade parece sugerir uma *manipulação táctica da "opinião pública"*.

*"Talvez a visão fundamental, que também já não vê o artista de pavimentos como um desordeiro, o ato consciente de apreender esta contradição, que é afinal uma contradição da sociedade, constitua um primeiro passo para tratar a rua como uma esfera onde se pode agir, legitimamente, como um lugar, uma possibilidade e uma obrigação de manipular e revelar esta mesma contradição. Atravessar a rua quando o sinal está vermelho. Não permitir que o seu passeio seja interrompido. Se um agente da polícia o apanhar, admita o seu erro, mas recuse-se a pagar. Exija um julgamento em tribunal. Se toda a gente o fizesse, os tribunais ficariam paralisados devido a todos os casos de "jaywalking"."*⁸³

Ambos os ensaios referenciados demonstram uma sensibilidade e um grande nível de consciência sobre as várias camadas que constroem e ordenam a nossa realidade percebida. A sua compreensão permite desconstruir muitas destas pré-concepções que ditam grande parte da forma como nos comportamos. A arquitectura, como

uma ferramenta passível de moldar a realidade, contém muitos destes mecanismos pré-concebidos, que são usados inconscientemente e acabam por ditar a forma como a nossa sociedade se comporta. Grande parte da obra dos *Missing Link* é baseada na desconstrução destes mecanismos, recorrendo a uma visão multidisciplinar da arquitectura como alavanca para uma possível revolução da forma de a praticar. A criação desta ligação entre a arquitectura e as restantes actividades humanas permite abrir novos horizontes da intervenção arquitectónica, possibilitando assim um desenvolvimento crítico da prática, lado a lado com a sociedade.

Ao longo deste capítulo fomos desconstruindo a relação entre o espaço e a sociedade, expondo algumas das formas como este influencia o seu desenvolvimento social e político. Urgindo para uma reflexão sobre o papel do espaço público, na construção de uma cidade mais igualitária. Assim como a necessidade de repensar e adaptar a prática arquitectónica ao contexto político e social actual, através do intercambio de conhecimentos



Fig. 43 - Comportamento público na Praça Seagram, "The Social Life of Small Urban Spaces".

com outras disciplinas. Esta perspectiva será, mais à frente, aplicada ao contexto deste exercício, a cidade do Porto, que será primeiramente retratada cronologicamente ao longo do próximo capítulo, para compreendermos o porquê da sua situação actual, de modo a escolher possíveis métodos de intervenção futuros nos seus espaços.

[83] DABERNIG, HACKENSCHMIDT, Missing Link: Strategien einer Architekt*innengruppe aus Wien 1970-1980, p. 245.

CAPÍTULO II

A CIDADE DO PORTO



2.1 A CIDADE DO PORTO E AS SUAS ORIGENS

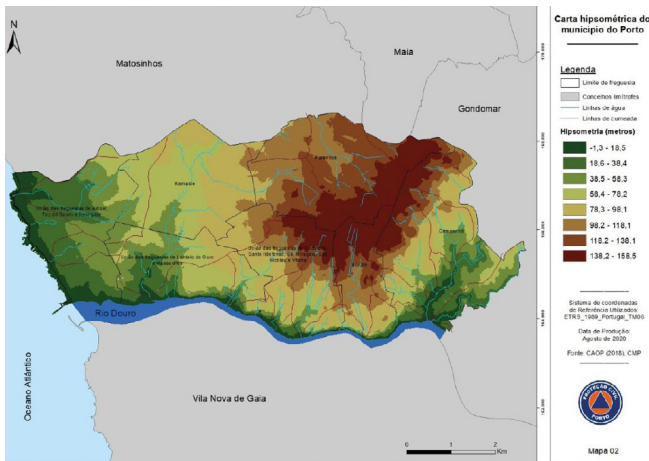


Fig. 45 - Carta hipsométrica do município do Porto.

O território do município do Porto está delimitado pelo vale do Rio Leça a norte, pelo vale do Rio Douro a sul, pelo oceano Atlântico a oeste e pelo vale do Rio Torto a leste. Esta assente numa *superfície aplanada, levemente inclinada para ocidente*, a paisagem é também marcada por vários níveis, *superfícies de aplanamento e degraus topográficos*. A face voltada para o Rio Douro é bastante declivosa. Do lado nascente da cidade, temos *dois vales abertos dos rios Tinto e Torto* e, mais para dentro do território, encontramos a serra de Fânzeres que *forma um conjunto de colinas que não ultrapassam os 204m de altitude que constituem as serras do Porto*.⁸⁴

É no morro da Sé onde são encontrados os primeiros vestígios do castro proto-histórico, mais especificamente na rua de Penaventosa são descobertos *vestígios do pano de muralha que cercava este núcleo primitivo*. Mais tarde, a grande expansão romana acabaria por conquistar todo este território, como comprovam escavações

arqueológicas que mostram a existência de uma malha urbana regular romana, nas zonas da Ribeira, Miragaia, Massarelos, Cedofeita, Lordelo do Ouro e Foz do Douro. Por volta do século V, os primeiros povos germânicos chegam à Galécia e estabelecem um reinado curto, que originará mais tarde uma guerra civil, antecedendo a queda do reino suevo, onde Portucale ganha protagonismo na região por ser um dos focos do conflito. No século VIII, Portucale assume um papel importante no reordenamento do território que vai sendo conquistado durante a Reconquista Cristã. Em 1096, Afonso VI doa o Condado à sua filha D. Teresa, e mais tarde no início do século XII, *a diocese do Porto é restaurada com o bispo D. Hugo. Em 1120, o couto portugalense, (...) que abrangia partes de Santo Ildefonso, Paranhos, Bonfim e Campanhã, é doado ao bispo por D. Teresa*. A progressão da



Fig. 46 - Vestígios do núcleo primitivo da cidade do Porto.

reconquista do território concede uma segurança à região norte que permite que a *cidade limitada por suas muralhas primitivas, expandisse para os arrabaldes e se tornasse centro comercial e marítimo*.⁸⁵

Anos mais tarde, no século XIV, é proposta a construção de um novo perímetro muralhado, a partir do qual vão surgir as primeiras diretrizes urbanas que deixarão marcas na cidade do Porto até aos dias de hoje.

“Ao longo dos tempos, muralha e cidade foram sinónimos em línguas de muitos países diferentes do Oriente longínquo à inglesa «Town», cuja origem remete para a palavra teutónica que significa vedação ou muro.” É a existência deste perímetro físico que leva à criação de um mundo interior, o urbano, que se opõe ao mundo exterior, o rural, ambos definidos pelas suas *formas de estar dissonantes, por vezes até opostas, tanto nos processos laborais como na liberdade individual*. Esta barreira física serve mais propósitos além da separação, ela circunscreve a cidade àquele espaço, ficando assim definida pelos seus brasões

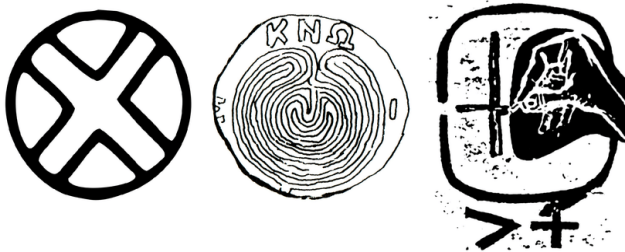


Fig. 47 - Hieróglifo que simboliza a cidade. “Já no antigo Egito existia um hieróglifo para representar a cidade, este consistia numa cruz, provavelmente simbolizando as ruas e o cruzamento de caminhos, envolta num círculo que representava a muralha que a envolvia.”.

e símbolos de *carácter teológico e profano, para serem interpretados e recordados pelos viajantes que ali recebiam uma primeira narrativa idealizada do lugar*.⁸⁶ Ao longo deste perímetro, são construídos postos de controlo de entrada localizados nas portas e nos postigos, onde era feita uma filtragem socioeconómica que por vezes removia muitos dos privilégios dos clérigos e nobres. É através deste elemento arquitetónico, inicialmente edificado para proteger a cidade contra ameaças externas, que surgem as primeiras contas e taxas públicas, que serão a base para a criação de todo um sistema económico.⁸⁷



Fig. 48 - As muralhas do Porto, traçado do Dr. Carlos de Passos sobre a planta topográfica da cidade de J. C. Lima, 1839 (Aproximação).

Durante o século XIV, uma época em que a peste negra e a guerra dos cem anos estavam a assolar a Europa, enquanto esta passava por *uma mudança climática que originou chuvas severas e crises agrícolas*, a cidade do Porto prosperava devido à sua *localização privilegiada, no final da maior bacia hidrográfica da Península Ibérica e ponto intermédio entre o Mediterrâneo e os mares do Norte*. Todas estas condições permitiram um grande desenvolvimento do comércio internacional, fator que causou um enorme fluxo de *gente, mercadorias e moedas*, tornando o Porto *um lugar ideal para aplicar taxas e gerir bolsos alheios*.⁸⁸

Todo este crescimento económico e demográfico permite que a cidade se expanda para ocidente, ocupando toda a área da margem direita do Rio da Vila (que corria entre os morros da Sé e da Vitória), e em direção a Miragaia, com a prolongamento da frente da ribeirinha.⁸⁹ O projeto da muralha, que prevê possíveis extensões urbanas e agrícolas no seu interior, abrangia *o morro do Olival (depois, da Vitória) abraçando, junto ao rio, a expansão em faixa que partia para o ocidente da Ribeira em direção a Miragaia*. Este bairro acaba por ficar fora do perímetro muralhado, e torna-se num subúrbio medieval dedicado à construção naval e cordoaria. Toda a estrutura viária da cidade fica definida através das estradas principais que partem desde o seu centro para os vários núcleos envolventes, passando pelas várias portas da

[85] CM-Porto (2025) – História da cidade, Origens Remotas.

[86] FERNANDES, Geografia do Porto, p.38.

[87] FERNANDES, Geografia do Porto, p.38.

[88] FERNANDES, Geografia do Porto, p.69.

[89] FERNANDES, Geografia do Porto, p.40.

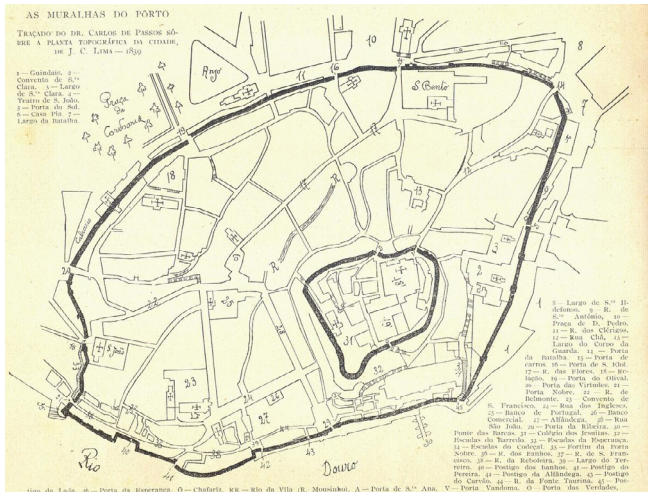


Fig. 49 - As muralhas do Porto, traçado do Dr. Carlos de Passos sobre a planta topográfica da cidade de J. C. Lima, 1839.

muralha. Dez das dezassete portas (e postigos) da muralha são construídas voltados para o rio, salientando a importância do rio Douro no desenvolvimento económico da cidade.⁹⁰ Tal como em outras cidades ocidentais, algumas das praças principais do Porto, como a Praça da Batalha, da Liberdade ou a Carlos Alberto, têm as suas origens fora dos limites da muralha devido à falta de espaço, de higiene e de salubridade no interior da cidade, o que leva os habitantes a procurar espaços mais arejados para fazer caminhadas ou praticar atividades recreativas. Pelas mesmas razões, as casas de saúde, os recolhimentos e os mosteiros começam a ser construídos fora do perímetro muralhado, causando um rápido desenvolvimento da massa urbana extramuralhas. Michael Conzen, um geógrafo alemão do século XX, nomeia estas novas formas urbanas que vão surgindo em volta da muralha de *inner fringe belt*. Estas vão alternando entre *áreas de maior densidade construtiva, nomeadamente residencial, e espaços menos preenchidos ou com uma apropriação diferenciada, permitindo uma ocupação mais horizontal do terreno*.⁹¹ Este processo é diretamente influenciado pelos *ciclos económicos e construtivos, que alternam períodos de crescimento muito acelerado com outros de uma certa estagnação*. No Porto, o primeiro cinturão está marcado por elementos actualmente identificados como o Convento dos Congregados, o Recolhimento do Anjo, a Alameda da Cordoaria, o Hospital de Santo António, ou casas como a do Moinho de Vento. Mais tarde, surge

um segundo cinturão que *se organiza em torno dos limites da cidade expandida no período Almadino*.⁹² Estas expansões marcam o início de uma nova fase urbana, durante a qual grande parte da atividade humana vai começar a decorrer fora do perímetro muralhado, e irá marcar a cidade até aos dias de hoje.

[90] FERNANDES, Geografia do Porto, p.41.

[91] FERNANDES, Geografia do Porto, p.42.

[92] FERNANDES, Geografia do Porto, p.43.

2,2 O PORTO DO SÉCULO XVII - XIX

Durante o século XVII, período no qual Portugal enriquecia à custa do seu império colonial, a cidade do Porto crescia graças à venda de produtos como o açúcar brasileiro, o vinho do Porto e o sumagre duriense, *utilizado no tratamento de peles, na tinturaria e na alimentação*. Esta expansão extramuralhas, ocorre principalmente junto de igrejas, de casas senhoriais ou ao longo das estradas principais que partiam do centro da cidade. A sua crescente dimensão leva à necessidade de construção de infraestruturas de suporte, como a

abertura do canal subterrâneo de transporte de água, desde a Arca de Água até ao Campo do Olival, em 1597; a construção de várias instituições de ensino e assistência como o Colégio de Nossa Senhora da Graça dos Meninos Órfãos, em 1651, e o Recolhimento do Anjo, em 1672.

No Campo das Hortas, junto à Porta de Carros, é iniciado o que viria a ser um longo processo de desenvolvimento do novo espaço público da cidade - a Praça Nova (Praça de D. Pedro) - desenvolvida paralelamente à construção da fonte de Arca em 1602 (renovada em 1682) e à construção do Convento dos Congregados em 1680. Ainda no século XVII, são feitas duas tentativas de construção de uma grande praça regular no centro da cidade: em 1687, é projetada uma primeira tentativa, com duas fontes monumentais que aproveitam as águas do Rio da Vila, mas acaba por fracassar devido a problemas de expropriação; em 1691, é iniciada uma segunda tentativa de desenho, inspirada nas “plazas mayores” com 120 metros de lado, *para a parte exterior da muralha, entre as portas do Olival e de Carros*, mas acaba por ser abandonada devido à demora do processo e à saída do seu principal impulsionador, o bispo D. Tomás de Almeida. Nesta fase, os habitantes da cidade iam-se apropriando periodicamente do espaço para a realização de mercados, uma função que sempre foi excluída pelos decisores, *ainda que fosse apenas a soma informal de um conjunto de construções e de um espaço vago*⁹³ *criado pelo acesso à fonte*. Anos mais tarde, em 1720, a Praça Nova é oficializada, ficando definida *entre dois palacetes (desaparecidos) a Norte, pela*

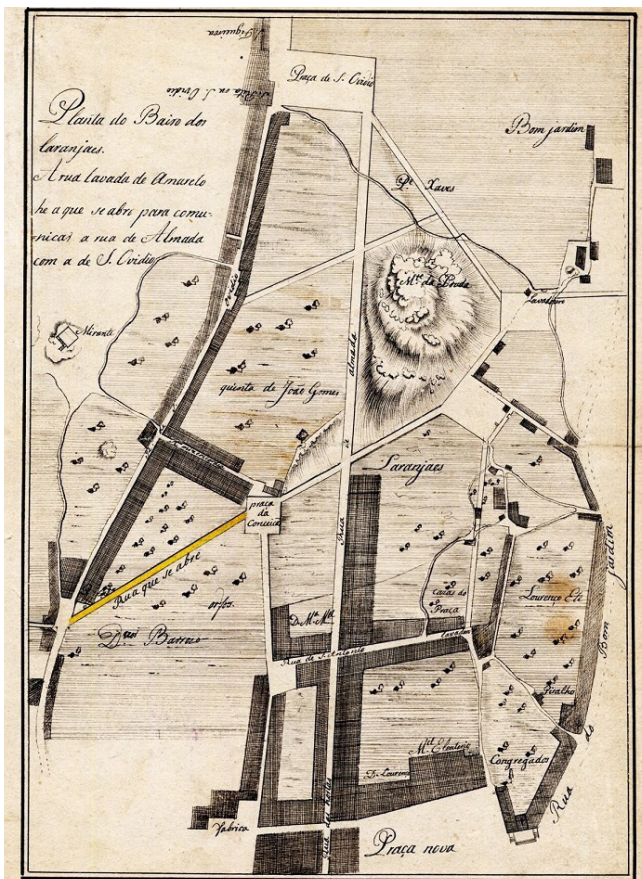


Fig. 50 - Campo das Hortas e localização da Praça Nova.



Fig. 51 - Praça D. Pedro.

*muralha fernandina a Sul e pelo Convento dos Congregados a Oriente.*⁹⁴ Este espaço público surge num período de *crescimento físico, demográfico e económico do Porto, onde era premente a criação de um espaço simbólico de poder civil, para celebrações públicas e expressão de modernidade, na senda do que outras cidades europeias iam desenvolvendo de forma teatral, em praças de desenho geométrico, normalmente pontuadas pela presença da estátua equestre de um monarca.*⁹⁵

A presença da estátua equestre, que remonta à Antiguidade Romana, é um símbolo de poder

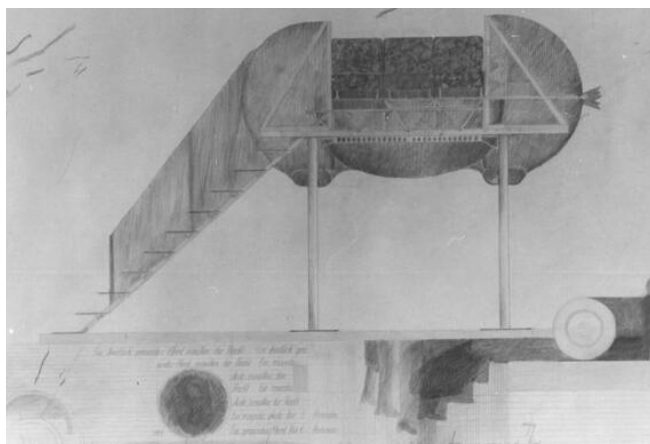


Fig. 52 - Esboço de Cavalleria Urbana de Missing Link.

que está presente em quase todas as praças europeias, representando frequentemente *governantes absolutistas ou generais notáveis*. A sua existência é desafiada em 1971, pelos *Missing Link*, que submetem uma proposta para a *Trigon 71* em Graz, consistindo num modelo de um cavalo *walk-in*, com uma pequena escada no lugar da cauda, que permitia o acesso ao seu dorso. Esta peculiaridade transformava a construção num *monumento mutável*, que era atualizado *por cada pessoa que*

se senta nas suas costas. A cada utilizador era assim concedida uma visão privilegiada do espaço urbano (enquanto observado a cavalo) subvertendo assim a reivindicação de poder dessa mesma representação.⁹⁶ Concepções como esta permitem desconstruir algumas das representações do poder existentes por toda a cidade, cuja narrativa representa as conquistas e os interesses nacionais. O grande investimento na modernização da cidade do Porto durante o século XVIII reflete os tempos prósperos da sua economia, que florescia devido ao ouro vindo do Brasil e ao aumento das exportações de vinho do Porto, ficando marcada



Fig. 53 - Vista da Igreja dos Clérigos.

por intervenções de Nicolau Nasoni. O arquiteto introduz a *monumentalidade barroca de influência italiana* no Porto, num período em que *os interiores das igrejas se revestem de talha dourada*. A igreja dos Clérigos, a fachada da igreja da Misericórdia do Porto e a galilé da Sé do Porto, e as menos notórias quintas da Prelada, do Freixo ou da Bonjóia, são algumas das intervenções de Nasoni. Toda esta exuberância voltou a gerar interesse pelo centro da cidade por parte da burguesia e das elites, que pretendiam construir uma segunda residência, *como lugar de recato, tranquilidade e vistas largas, sobre o rio e sobre o campo.*⁹⁷

Na segunda metade do século XVIII, verifica-se um grande crescimento demográfico da população portuense (de cerca de 28 mil para 52 mil habitantes em cerca de 30 anos⁹⁸), devido à grande prosperidade comercial, ao dinamismo artesanal e à centralização de poderes e de funções, que por sua vez atraía a população da periferia para a cidade fervescente.⁹⁹

[94] Monumentos Desaparecidos (2009) – Sítio dos Laranjais e Campo das Hortas.

[95] FERNANDES, Geografia do Porto, p.74.

[96] DABERNIG, HACKENSCHMIDT, Missing Link: Strategien einer Architektinnengruppe aus Wien 1970-1980, p.79-80

[97] FERNANDES, Geografia do Porto, p.75.

[98] FERNANDES, Geografia do Porto, p.76.

[99] FERNANDES, Geografia do Porto, p.77.

João de Almada e Melo, *primo do marquês de Pombal e governador de armas da cidade do Porto*, presidiu à Junta das Obras Públicas, entre 1763 e 1804, sendo responsável pelos principais investimentos urbanísticos que *constituíram um processo de rápida modernização e de reordenamento do espaço urbano portuense*. A praça da Ribeira sofre uma reestruturação, sendo conectada à Praça de S. Domingues e à Rua das Flores através da abertura da Rua de S. João, o que lhe confere *regularidade e monumentalidade*. Na parte alta da cidade é feita uma ligação entre a Rua das Flores e a nova Rua do Almada através



Fig. 54 - Praça da República.

da construção da Praça de Santo Elói. Ao mesmo tempo, a zona extramuros é reordenada, seguindo uma *concepção iluminista de cidade aberta e arejada* com ruas e praças largas e de traçado retilíneo. A abertura da praça de Santo Ovídio (actual Praça da República) no final da rua do Almada, é uma de muitas outras praças e ruas que são *articuladas com as estradas que ligavam às terras do Minho e do Douro, definindo um “plano semi-radioconcêntrico” tentacular*.¹⁰⁰ Simultaneamente são traçadas as ruas de *Santo António (actual 31 de Janeiro)*, de *Santo Ildefonso*, de *Santa Catarina*, *Formosa*, dos *Clérigos*, de *Cedofeita* e da *Boavista* e ao mesmo tempo são edificadas o *paredão e passeio das Virtudes*, o miradouro da *Vitória*, o *Quartel de Santo Ovídio*, a *Casa Pia* e o *Matadouro*, nas *Fontainhas*, e são reconstruídos os edifícios da *Cadeia* e do *Tribunal*. Foi também neste período que se difundiu o estilo neopalladiano no Porto, com a construção do Hospital da Misericórdia (de Santo António) em 1769, do

edifício da Feitoria Inglesa em 1785, e do Teatro de S. João em 1794. Todo este desenvolvimento das novas vias e da massa edificatória leva à demolição sistemática da parte Norte da muralha, no final do século XVIII.¹⁰¹

Entre 1820 e meados do século XIX, enquanto o Porto assume um *continuado protagonismo político nacional na luta pela instauração e defesa do liberalismo*, o seu espaço urbano fica marcado por uma *degradação do centro histórico* e por uma *expansão centrífuga*, mantendo as *tendências urbanísticas* definidas pelos Almadas. Entre 1832 e 1833, dá-se o cerco da cidade do Porto, que causa muitos estragos na baixa ribeirinha e provoca incêndios que consomem os conventos de S. Francisco e S. Domingos.¹⁰² Na zona antiga da cidade, em que havia uma maior concentração populacional, há um surto de cólera que provoca duas a três mil vítimas, entre fevereiro e junho de 1833. Todos estes acontecimentos levam a que a burguesia e as famílias com mais posse económica escolham habitar as zonas residenciais, construídas na época dos Almadas, na parte



Fig. 55 - Mapa do Porto, 1833.

alta da cidade. Após o cerco, a cidade recupera a sua centralidade económica na região, e a burguesia reafirma o seu poder mercantil e financeiro, com a inauguração de novos bancos, seguradoras e novas empresas comerciais, localizados maioritariamente na Rua Nova dos Ingleses, na Rua de São João e no Largo de S. Domingos, preservando a forte ligação entre a cidade e o rio.

A vitória do liberalismo viria a traduzir-se em reformas na apropriação social do espaço urbano, através da nova legislação de

[100] FERNANDES, Geografia do Porto, p.78.

[101] FERNANDES, Geografia do Porto, p.80.

[102] FERNANDES, Geografia do Porto, p.81.

extinção dos conventos e de nacionalização dos seus bens. Muitos dos conventos da cidade (S. Francisco, S. Domingos, Santo António, Congregados, S. João Novo, etc.) foram reconvertidos para funções públicas e económicas, marcando uma mudança importante na política territorial da cidade, levando a que a Igreja perdesse parte da sua influência no território. Em 1838, inicia-se a construção da Rua Ferreira Borges, que liga a Rua de Belmonte e o Largo de S. Domingos à Rua dos Ingleses e, em 1842, inicia-se a construção do Palácio da Bolsa, no lugar do extinto Convento de S. Francisco.

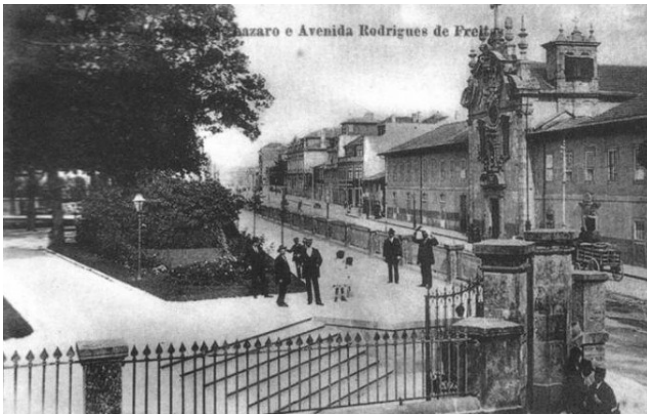


Fig. 56 - Jardim de S. Lázaro.

Ao mesmo tempo, há uma expansão urbana na zona alta da cidade, que conta com a construção dos mercados do Bolhão e do Anjo (em 1839)¹⁰³ e com o desenho de novos passeios públicos, de acordo com uma nova premissa que impunha às ruas pelo menos 80 palmos de largura (c. 17,5m) e às travessas 50 palmos (11m).¹⁰⁴ Em 1834, é inaugurado o Jardim de S. Lázaro, o primeiro jardim público da cidade, desenhado por João José Gomes sobre o espaço onde se realizava a feira. O jardim romântico surge no seguimento da construção da Biblioteca Pública, sendo concluído sete anos depois da sua inauguração.¹⁰⁵ Mais tarde, em 1843, foi inaugurada a Ponte Pênsil, que viria a substituir a Ponte das Barcas, na criação de uma nova ligação pedonal e mercantil entre o Porto e Gaia.¹⁰⁶

“Na segunda metade do século XIX, o Porto atravessou uma fase de rápida transformação do espaço urbano. Em 1883, Ramalho Ortigão,

*comparando a cidade com a da sua juventude, escrevia: «Aqueles que há vinte anos partiram daqui, como eu, arriscam-se, regressando depois de mim, a não atinar com o seu caminho, a não encontrar a sua casa, nem a sua rua, nem os seus sítios. Dir-se-ia que os nossos pais morreram para nós muito mais completamente do que morreram para eles os seus avós e os seus bisavós, levando consigo, ao desaparecerem, quase tudo quanto os rodeava na vida: a casa, o jardim, a rua que habitavam».”*¹⁰⁷

A partir de 1860, começa também a demolição dos *velhos becos* e das *vielas*, dando lugar à construção e ao alargamento de ruas e praças, assim como o *encanamento de ribeiros que antes corriam a céu aberto*.¹⁰⁸ A praça do Marquês de Pombal é um destes casos, que originalmente surge como um espaço fronteiriço onde eram cobrados impostos de entrada na cidade. Mais tarde, é designada de Largo da Aguardente devido à realização do mercado da mesma no local e, por volta de 1850, ganha a sua configuração atual, sendo ajardinada e construído o coreto em 1898.¹⁰⁹ Entre 1864 e 1911, a população do Porto duplica de 90.527 para 194.009 habitantes, permanecendo uma diferença significativa entre a população do centro histórico e a da periferia, desenvolvendo novos polos urbanos. Estes surgem paralelamente à criação de novas fábricas e de novas infraestruturas como a estação do Pinheiro, na zona de Campanhã, e ao desenvolvimento das atividades de verão associadas aos novos meios de transporte, na zona da Foz e de Nevogilde.¹¹⁰ Na baixa, é feita uma renovação que inclui a construção do edifício e cais da nova



Fig. 57 - Vista do tabuleiro superior da Ponte D. Luís I

[103] FERNANDES, Geografia do Porto, p.82.

[104] FERNANDES, Geografia do Porto, p.83.

[105] Monumentos Desaparecidos (2009) – Jardim de S. Lázaro.

[106] FERNANDES, Geografia do Porto, p.83.

[107] FERNANDES, Geografia do Porto, p.83,84.

[108] FERNANDES, Geografia do Porto, p.84.

[109] Monumentos Desaparecidos (2009) – Largo da Aguardente.

[110] FERNANDES, Geografia do Porto, p.84.

Alfândega em 1870, sobre a praia de Miragaia, e a abertura da Rua Mouzinho da Silveira, sobre o Rio da Vila, levando à demolição de muitas habitações de famílias mais pobres, que são deslocadas para a periferia. Na parte nascente, surge uma nova ligação entre a Foz e Matosinhos, que implica a demolição do bairro dos Banhos, local onde mais tarde seria construída a primeira linha férrea de carros “americanos”. A inauguração da estação do Pinheiro, em 1875, desempenha *um papel decisivo na urbanização da zona circundante*, servindo as linhas do Minho e do Douro, e mais tarde com a construção da Ponte Maria Pia em 1877, a linha do Norte. Após 1875, são construídas as ruas de Sá da Bandeira e de Passos Manuel^[111] e, em 1886, é inaugurada a Ponte Luís I, possibilitando novas ligações a Gaia à cota alta e baixa, *o que implicou arranjos urbanísticos nos seus acessos, rasgando parte do casario medieval do morro da Sé, nomeadamente com a abertura da Avenida Saraiva de Carvalho*.

Do lado ocidental, dá-se a urbanização da área entre as ruas das Carmelitas e da Fábrica, já no início do século XX, a abertura da elitista Rua Álvares de Cabral, no final século XIX, a abertura das ruas do Monte Alegre, de Ribeiro de Sousa, do Nogueira, da Aliança, e ainda em 1899 a construção do primeiro Bairro Operário no Monte Pedral (no cruzamento das actuais ruas da Constituição e de Serpa Pinto). Uma das maiores transformações ocorre na zona da Boavista com a abertura da rotunda, em 1868, da qual saíam várias artérias para todas as direcções da cidade. Ao mesmo tempo, são criados bairros habitacionais na Foz, devido à *moda dos banhos de mar e sobretudo aos novos meios de transporte, que*



Fig. 58 - “Foz, Praia de Banhos”, Praia do Ourigo. As longas sobras denunciam que a fotografia foi tirada de manhã muito cedo; bilhete-postal de c.1900.

permitiam, desde 1872,^[112] a ligação rápida ao centro da cidade, pela estrada marginal, e, desde 1874, a Carlos Alberto, pela Avenida da Boavista. O Passeio Alegre é inaugurado em 1888, juntamente com o *alargamento da velha estrada de Carreiros (actuais avenidas Brasil e Montevideu), estimulando a construção de palacetes e chalets burgueses*.

A segunda metade do século XIX ficou marcada pela industrialização da cidade, que atraiu muita mão-de-obra das zonas rurais envolventes, sendo o setor têxtil algodoeiro um dos que mais se desenvolveu com o surgimento de muitas fábricas,



Fig. 59 - Vista aérea do Palácio de Cristal, 1934.

articuladas com algumas unidades domésticas artesanais. A receção da Exposição Internacional da Indústria, em 1865, é um marco histórico desta época, sendo construído o Palácio de Cristal como demonstração das técnicas inovadoras de construção com ferro e vidro. Esta euforia industrial permanecerá nas décadas seguintes como mostram dados retirados do Inquérito de 1881, que reportam cerca de 37.377 operários portuenses^[113] e de 10 mil teares espalhados por toda a cidade. As grandes migrações do campo para a cidade, devido às promessas da Indústria na obtenção de uma vida melhor, levam à expansão das ilhas, habitação operária de renda barata, que marcou a paisagem da cidade do século XIX. *Em 1885 existiam (...) 531 ilhas, com 6020 fogos e 19460 residentes*, marcando assim o começo de uma nova era na habitação portuense, conceptualizada pelos interesses industriais em manter os seus operários reféns através do provimento de habitação a baixo custo nas imediações

[111] FERNANDES, Geografia do Porto, p.85.

[112] FERNANDES, Geografia do Porto, p.86.

[113] FERNANDES, Geografia do Porto, p.87.

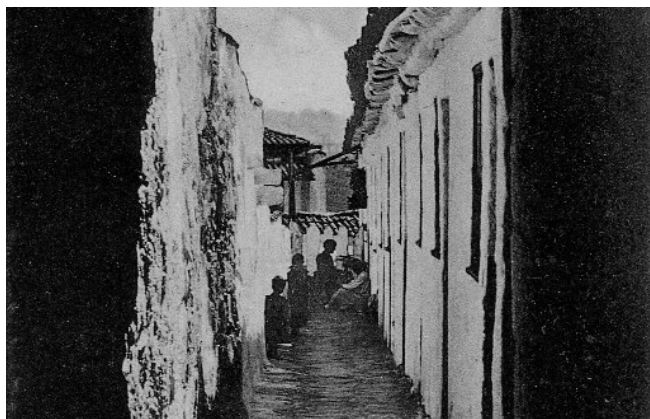


Fig. 60 - Ilha da rua de S. Vitor.

do local de trabalho. O progresso industrial origina também uma revolução nos transportes do Porto, conectando a cidade com outras regiões através de uma rede ferroviária e de várias linhas de carris de “carros americanos” que aproximaram o centro dos subúrbios e dos concelhos vizinhos (Gaia, Matosinhos, Gondomar, etc.) contribuindo para a formação da área metropolitana. A concorrência entre a Companhia Carris de Ferro do Porto e a Companhia Carril Americano do Porto à Foz e Matosinhos acelerou o processo de transformação das carruagens de tração animal para tração elétrica. Mais tarde, em 1893, acabariam por se fundir numa só companhia tornando o Porto numa cidade pioneira na mobilidade peninsular, a par de Barcelona.¹¹⁴ A revolução também se dá na mobilidade marítima, com a chegada dos novos navios transoceânicos, cuja grande dimensão do calado impede o acesso ao cais do Rio Douro, levando assim à construção de um novo porto em Leixões. Nos primeiros anos após a construção, regista-se ainda um grande número de barcos no cais do rio Douro, mas o Porto de *Leixões suplantava-os em tonelagem*. Nesta fase, *reduzido a um mero porto de abrigo, estava ainda longe de ser a grande “plataforma do comércio internacional” do Noroeste da Península*.¹¹⁵

A rápida progressão da urbanização pelo território portuense levou à necessidade do desenho de uma nova linha de controlo fiscal. Em 23 de Junho de 1887, é aplicada uma lei que permite a escavação de um fosso, acompanhado por uma via com 13 postos alfandegários, com cerca de 17 quilómetros de Campanhã ao Castelo do Queijo.¹¹⁶

Em 1895, é inaugurada a nova estrada da Circunvalação, que acabaria por se tornar uma das vias mais importantes da cidade, integrando *no concelho do Porto as freguesias de Aldoar, Ramalde e Nevogilde, antes pertencentes ao concelho de Bouças (Matosinhos) e os lugares de Ranha e Vila Cova, do concelho de Gondomar*.¹¹⁷ Esta expansão urbana acontece desreguladamente, destruindo paulatinamente as velhas máximas do processo de urbanização que o Porto conhecia até então.

“O Porto ou qualquer outra cidade cabem, normalmente, num imaginário bastante comum: a cidade tem um nome, uma localização no mapa, uma história, uma identidade, das palavras de todos os dias, ao refinamento literário da geopoética urbana, à monografia geográfica, essa entidade com esse nome – o Porto – passa por um processo de reificação e transforma-se numa “coisa”, num objeto perfeitamente delimitado no seu conteúdo e nas suas representações.”

Todas as cidades possuem um nome, um centro, uma forma e um limite que demarca os



Fig. 61 - A bacia de Leixões.

lugares onde a cidade começa e acaba. Além da sua fisicalidade, uma cidade é também definida por uma sociedade – a *urbis* e a *civitas*, e por um corpo político – a *polis*, que a organiza e regula através de um governo. Com estes elementos é possível blindar o *objeto cidade*. O caso do Porto é definido pela sua localização junto ao rio Douro e pelos seus habitantes, *os portuenses, gente que se ocupa da organização do seu dia-a-dia, das funcionalidades dos seus espaços, do seu*

[114] FERNANDES, Geografia do Porto, p.88.

[115] FERNANDES, Geografia do Porto, p.89.

[116] FERNANDES, Geografia do Porto, p.44.

[117] FERNANDES, Geografia do Porto, p.88.

governo. Como antes, para lá da muralha, hoje, para lá da Estrada da Circunvalação, já não é Porto, é outra coisa; como da outra margem do Rio Douro é Vila Nova de Gaia, é uma cidade, possui um nome, uma forma, etc. Desde sempre fomos acostumados a representar a cidade como uma entidade delimitada, devido à existência de um perímetro muralhado que definia claramente um fora e um dentro. Com o passar dos anos, as muralhas tornaram-se obsoletas e o tecido urbano rebenta as suas costuras e transborda sobre o território de forma mais ou menos controlada, afastando-se assim da *unidade do corpo urbano*.¹¹⁸ Durante o processo canónico de urbanização, o espaço urbano é compreendido através de uma *intenção* contínua que é definida pela *administração e materializada no espaço público por medidas de lote tendencialmente regulares, princípios tipológicos e morfológicos globalmente aceites, restrições técnicas e alguma regulamentação básica*. Todo o processo é feito tendo em conta um plano predeterminado, ao qual *cada nova construção surge como a colmatação ou continuação do existente, (...) como mais uma peça de um gigantesco puzzle*. Já no século XIX, encontramos uma cidade distorcida na qual a regra do puzzle se perde, não seguindo uma *lógica consensual, uma qualquer base segura na qual a intervenção pensada autonomamente se possa inserir*. É nos dada uma percepção de um território incoerente, sem qualquer unidade e identidade de conjunto, *peças soltas de múltiplos puzzles, amontoadas, simplesmente*.¹¹⁹

“O urbanismo é, para Nuno Portas, a cidade que lida com a incerteza e a pluralidade dos



Fig. 62 - Vista aérea do Morro da Sé.

actores, respeitando o fator tempo e os seus diversos ritmos e os procura integrar sem eliminar nenhum. Que perscruta as geografias e equaciona as suas variáveis com dimensão sociológica e antropológica, económica e política.” É nos apresentada uma visão macro da arquitectura, onde esta reage aos avanços naturais da sociedade conforme necessário. A evolução do ser humano foi acompanhada pela evolução da arquitetura, desde os primeiros povoamentos até às metrópoles actuais, diferentes povos organizaram-se no espaço de acordo com as suas necessidades e as suas

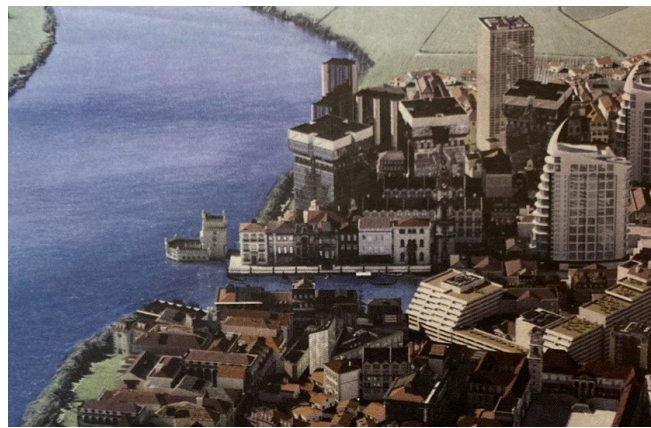


Fig. 63 - Representação de uma cidade portuguesa.

*crenças. “Fazer cidade é convocar saberes e levar a regeneração e a revitalização a todo o território do urbano. É aprofundar o conhecimento sobre a cidade emergente e não a discriminar na afetação dos recursos. Fazer cidade é conferir ao espaço público uma função central na política urbana. É nele que reside a garantia da evolução da cidade.”*¹²⁰ A valorização do espaço público é essencial para o desenvolvimento das cidades. Assim, temas como a participação democrática, igualdade e inclusividade, o sentimento de pertença e de identidade, qualidade de vida e bem-estar são factores chave.

A partir do momento em que as cidades transbordam os seus limites e deixam de ser um bloco definido (cidade-estado), urge fazer um “zoom out” e repensar este novo espaço urbano que se vai estendendo com uma tendência cada vez mais segregadora, de modo a realizar *“cidade por toda a cidade”*.¹²¹

[118] FERNANDES, Geografia do Porto, p.45.

[119] PORTAS, Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos, p.167.

[120] GRANDE, O Ser Urbano: Nos caminhos de Nuno Portas, p.49.

[121] GUERRA, A cidade na encruzilhada do urbano, p.76.

2.3 O PORTO DO SÉCULO XX

O início do século XX fica marcado por um crescimento espacial e populacional, no qual o Porto emerge como cidade trabalhadora numa época marcada por uma situação económica débil, pela implantação da República e pela Primeira Grande Guerra. Viria a ser chamada de “Capital do Norte” devido à forte presença da indústria e do comércio associados a uma eficiente comunicação viária. Este crescimento é reforçado pelo desenvolvimento do porto de Leixões, que viria a ganhar mais destaque após o *desastre do vapor Porto* em 1852, altura em que a entrada no cais do Douro seria negada a todas as *embarcações de maior calado, face às dificuldades de manobra e o perigo da sua foz*. A mudança do comércio marítimo para Leixões fez com que a baixa da cidade perde-se a sua importância económica, assim como a construção da Ponte Luís I e o desenvolvimento dos caminhos de ferro reforçaram a perda de importância do Rio Douro no transporte de pessoas e bens. Contudo, o comércio do vinho do Porto manteria o seu grande volume de exportações e com a *entrada de cada vez mais empresas na sua negociação, (...) em 1933, estabelece-se um entreposto exclusivo ao seu comércio em Vila Nova de Gaia*.

A afirmação nacional do Porto é fortalecida com a chegada do comboio a S. Bento em 1896, e mais tarde à Trindade, desde a Póvoa e de Famalicão.^[122] A circulação rodoviária melhora, a partir de 1927, sob a tutela da Junta Autónoma das Estradas, numa época em que a malha urbana portuense se densifica. Este processo é marcado por uma diminuição do espaço verde *à custa*



Fig. 64 - Chegada do comboio a S. Bento a 7 de Novembro de 1896.

do desaparecimento de velhas quintas, matos e hortas, seja pela abertura de novas vias que vão permitir a edificação de construções diversas ou, por vezes, com casas que surgem junto de velhos caminhos que se vão melhorando a pouco e pouco.^[123] Ao mesmo tempo, o grande número de habitantes do centro que se desloca a pé acelera o desenvolvimento junto às manchas urbanas mais densas. A rede de transporte público é também responsável por conferir *à cidade do Porto (e à sua imagem), até para lá dos limites administrativos, uma forma em estrela, na medida em que as ligações irradiam e condicionam o povoamento*.

Dentro deste crescimento urbano é possível destacar: a ocidente, a expansão das urbanizações da Rua de Álvares Cabral e das ruas que irradiam da Rotunda da Boavista, por Júlio Dinis e em *direção a Lordelo do Ouro, pelo Campo Alegre*; a norte, o preenchimento de ruas como a de Faria Guimarães, São Dinis e Monte Pedral; a noroeste, na *Praça da Rainha Dona Amélia, na*

[122] FERNANDES, Geografia do Porto, p.90.

[123] FERNANDES, Geografia do Porto, p.91.

Rua Nova de São Crispim e na Rua de Anselmo Braancamp, junto à Central de Águas de Santo Isidro; a oriente, nos antigos Campos de Reimão, onde se multiplicam as habitações unifamiliares, construídas muitas vezes com capitais de brasileiros de torna-viagem, ou ainda na envolvente da nova Praça da Corujeira, para onde haviam sido deslocadas antigas feiras. Dentro do concelho do Porto, a Foz teve uma expansão significativa devido à distância que tinha da malha urbana principal, resultando na substituição, de Sul para Norte e da “avenida marginal” (...) para o interior, do modelo de baixa densidade, assente na moradia unifamiliar, por um número cada vez maior de prédios coalescentes, de maior volume. Porém outras zonas da cidade do Porto tiveram um crescimento mais orgânico, onde preexistências foram adaptadas, caminhos transformados em ruas, e pequenos núcleos alargados, como podemos ver em casos como a Lomba (Bonfim), Requesende (Ramalde) e Ouro (Lordelo) onde é possível adivinhar as características rurais da origem (...) onde, em muitos casos, a coalescência de construções de idade

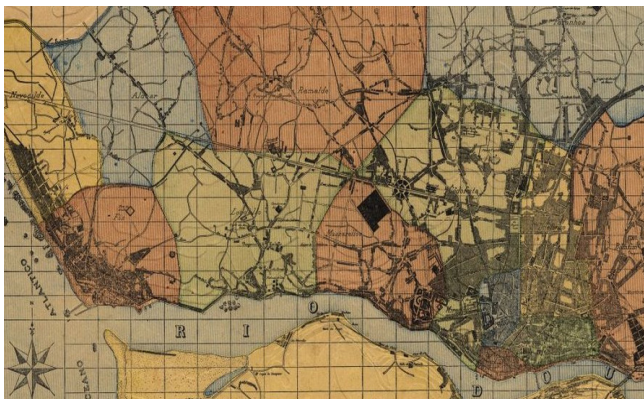


Fig. 65 - Planta da cidade do Porto, 1903.

*diversa, mascaram um passado secular de velhos núcleos de povoamento.*¹²⁴

Entre 1900 e 1930, o centro da cidade (Sé, S. Nicolau, Vitória, Miragaia e Santo Ildefonso) regista um abrandamento no crescimento populacional, o número de habitantes passa de 57.608 a 62.828, contrariamente às freguesias de Bonfim e de Cedofeita que registam um crescimento conjunto de cerca de 22.544 habitantes. Mantém-se assim a tendência de crescimento na periferia, devido à necessidade de espaço aplanado para as



Fig. 66 - Fachada Leste do novo mercado do Bolhão.

fábricas e por causa da multiplicação dos *processos de loteamento para edificação de casa própria (...) em lugares cada vez mais periféricos*.¹²⁵ O aumento da locomoção automóvel e a chegada de novas linhas de transporte público às urbanizações mais periféricas, acentuam este dispersar do tecido urbano da cidade do Porto, dando-lhe um carácter descontínuo que vai ganhar maior expressão no final do século e por diante.

Em 1917, é inaugurada a Avenida do Aliados, um projeto realizado por Barry Parker, que inclui várias ruas laterais e alinha-se nos princípios do movimento “Cidade Jardim”. Ao mesmo tempo, Elísio de Melo é responsável pela *abertura das ruas de Galerias de Paris e Conde de Vizela, assim como o alargamento do troço sul de Bonjardim que veio a ser incorporado na Rua de Sá da Bandeira*. Estas intervenções voltam a recentrar a baixa do Porto, somando à inauguração da estação ferroviária de S. Bento (1916) a do teatro de S. João (1920), a do grande prédio-quarteirão construído para albergar o mercado do Bolhão (1914),¹²⁶ e ainda a aquisição dos Jardins do Palácio de Cristal pela Câmara Municipal do Porto em 1933, que serão abertos ao público daí em diante.¹²⁷ Grande parte da modernização da cidade do início do século é centrada na *constituição dum novo centro à cota alta*, desvalorizando a ligação histórica da cidade com o rio, mantendo-se apenas relevante, o *eixo Mouzinho/Flores – Infante – Alfândega*.¹²⁸ Em 1944, é demolido um quarteirão no centro para dar lugar à Praça D. João I, que dá um novo destaque ao Teatro Rivoli. Na mesma década, também se iniciam as demolições que darão

[124] FERNANDES, Geografia do Porto, p.92.

[125] FERNANDES, Geografia do Porto, p.93.

[126] FERNANDES, Geografia do Porto, p.94.

[127] Monumentos Desaparecidos (2009) – Palácio de Cristal.

[128] FERNANDES, Geografia do Porto, p.94.



Fig. 67 - Demolições no quarteirão para dar lugar à Praça Filipa de Lencastre, dando um novo destaque ao edifício da Garagem do Porto de Rogério de Azevedo.

lugar à Praça Filipa de Lencastre, onde anos antes tinha sido edificado a emblemática Garagem do Porto, em 1930, pelo arquiteto Rogério de Azevedo. Anos depois, é rasgada a Rua de Ceuta, onde surgem novos imóveis que albergarão *estabelecimentos comerciais, consultórios e gabinetes de profissionais liberais*.

Ao longo do século, foi notável a evolução da baixa,^[129] com a acumulação de serviços e bens que juntamente com o desenvolvimento dos transportes afirmaram a sua centralidade, seguindo um *modelo radial que se consolida e amplia ao longo do século*. Este crescimento urbanístico fora do centro da cidade exige a criação de planos de reordenamento para assegurar um desenvolvimento controlado. Dentro destes, podemos destacar o *“Prólogo ao Plano da Cidade do Porto”, de Ezequiel de Campos, em 1932, o Antepiano de Antão de Almeida Garret, em 1947 e o Plano Diretor de 1962 da Câmara Municipal do Porto, de Robert Auzelle*. Este último tem o intuito de

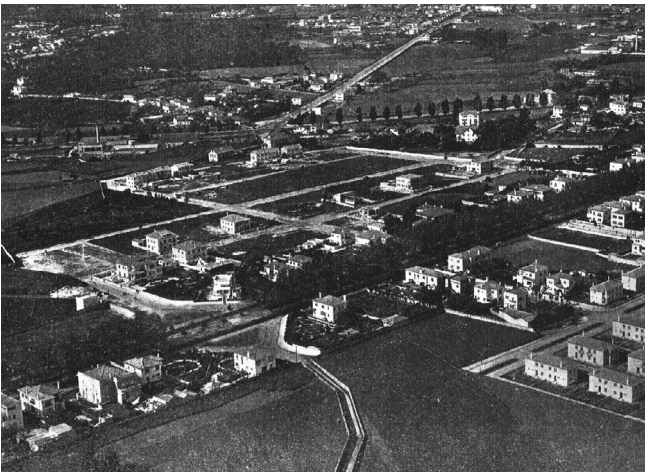


Fig. 68 - Vista aérea da Avenida Marechal Gomes da Costa, 1950.

estabelecer novas centralidades numa cidade na qual um centro já não era o suficiente, apontando a possibilidade de criação de dois novos pólos: o primeiro, na Praça Velasquez, onde será construída a urbanização das Antas e um segundo, junto da interseção da VCI com a Avenida da Boavista, onde será erguida a urbanização do Foco e *abrirá o primeiro centro comercial português, dito “do Foco”, em 1973*. Todos estes planos viriam a ter um impacto na paisagem da cidade, devido à previsão de projetos como: *a Ponte da Arrábida, o Parque da Cidade, a Via de Cintura Interna, as vias Norte e Rápida e uma zona industrial em Ramalde*. Apesar do *desfasamento entre as datas de proposta e as de concretização, estes planos garantiram a não edificação em lugares que mais tarde vieram a ter o fim previsto*.

O crescente uso do automóvel moldou a cidade do Porto, através de obras de reordenamento e de abertura de ruas, *num esforço que se somava às “avenidas verdes” (como a Marechal Gomes da Costa, dos anos 20, e Combatentes da Grande Guerra e Camilo, do lado oriental, esta a lembrar o movimento “Cidade Jardim” de Ebenezer Howard)*, que acabariam por incorporar espaços residenciais para a classe alta. Na mesma altura, foi aberta a “avenida-estrada” Fernão Magalhães e na Pasteleira foram desenhadas *vias arborizadas e relvadas à semelhança das parkways de Robert Moses existentes em Nova Iorque*. A meio do século, também se concluíram algumas obras que merecem destaque no desenvolvimento da cidade: em 1950, o túnel da Ribeira e em 1958, o Hospital de São João e o Pavilhão Rosa Mota, que viria substituir o Palácio de Cristal.^[130] Em 1965, podemos destacar a aquisição da Camara do Porto, do Parque das Virtudes, *concebido pelo jardineiro paisagista José Marques Loureiro*, que se tornaria um local bastante importante para o espaço público da cidade, embora constrangido por um horário de funcionamento tal como os Jardins do Palácio de Cristal e de S. Lázaro.

Na periferia, a combinação da construção do aeroporto de Pedras Rubras em 1945, das Vias

[129] FERNANDES, Geografia do Porto, p.96.

[130] FERNANDES, Geografia do Porto, p.97.



Fig. 69 - Brasília, Avenida da Boavista.

Norte e Rápida e da Ponte da Arrábida em 1963, que criou uma ligação Porto-Gaia-Lisboa, contribuíram para uma melhoria de acessos e consequente valorização da zona da Boavista. Em 1974, na sequência da revolução do 25 de Abril, há uma abertura económica que permite a consolidação da centralidade da Boavista, afirmando-se *aqui uma dimensão simbólica e social que a liga à classe média e alta que desde há muito privilegia o lado ocidental da cidade*. No final do século XX, a zona é valorizada com equipamentos como o projeto de Siza Vieira para Serralves em 1999, novos hotéis e o *primeiro shopping aberto ao domingo (o Brasília, na Praça Mouzinhos de Albuquerque, a “rotunda”, inaugurada em 1976)*, expandindo assim o alcance regional e internacional da Boavista. Todo este crescimento¹³¹ da zona ocidental causa impacto na Baixa do Porto que se vai desconectando da cidade devido à falta de acessos por automóvel. Por outro lado,



Fig. 70 - Vista aérea do aeroporto de Sá Carneiro.

a Baixa também se esvazia, em contraste com a expansão dos concelhos vizinhos, *em que brilham hipermercados e «shoppings» alimentados desde a Via de Cintura Interna e as radiais que dela partem, visitados regularmente por um cada vez maior número de consumidores, cujo poder de compra aumenta*.

O final do século regista um grande declínio populacional no centro histórico. Assim, em 1971, é registada uma relação de habitantes superior a 1 para 2 (301.655 para 502.390) entre o concelho do Porto e os concelhos envolventes; em 2001, a relação passa a ser de 1 para 4 (263.131 para 827.988). Esta perda de habitantes provoca o aumento do número de prédios total ou parcialmente abandonados, *com sinais de degradação, alguns em ruína parcial ou total, um ou outro desabando a cada inverno que chega*. Tudo isto deixa o centro do Porto deserto, no meio de uma mancha urbana que se vai adensando graças à expansão da rede de transportes públicos e ao aumento do transporte individual. Além disso, *a realização de operações de loteamento e outras formas de urbanização promovem a multiplicação de vivendas e apartamentos, cuja compra é fomentada pela massificação do acesso ao crédito*. Os municípios em volta do concelho do Porto vão também ganhando destaque pela acumulação de estruturas, como o aeroporto, o porto de Leixões e o pavilhão de exposições, dando uma maior autonomia às várias autarquias envolventes. Na viragem do século, a periferia continua a desafiar a “velha cidade”, contudo esta mantém uma concentração de quase todos os órgãos do ensino superior.

Acresce que o seu centro histórico é classificado como Património da Humanidade em 1996; é inaugurada a *Ponte do Freixo, a fechar a VCI do lado oriental, em 1995*; o metro e a melhoria da frente água em Massarelos são projectos lançados em 1998, e o Porto é escolhido como *Capital Europeia da Cultura, em 2001*.¹³²

[131] FERNANDES, Geografia do Porto, p.98.

[132] FERNANDES, Geografia do Porto, p.99

2.4 O PORTO DO SÉCULO XXI



Fig. 71 - Casa da música.

A entrada no século XXI é marcada por várias obras e eventos importantes, como a instalação da rede do metro, o Programa Polis, a celebração da Capital Europeia da Cultura e o Euro 2004. Assistimos ao chamado “Urbanismo de Eventos”, no qual a receção de um grande acontecimento é motivo para um forte investimento público na cidade. É constituída a sociedade Porto2001 para gerir toda a operação da *celebração da capital europeia da cultura* e que trará cerca um milhão de espectadores. Promoverá ainda a construção da Casa da Música, projecto de Rem Koolhaas *que, alcandorada a ícone da cidade, será alvo de controvérsia a propósito do lugar escolhido, da forma e modelo (era para ser “transparente” e não permite espetáculos de ópera), das condições de conforto e do custo, que foi muito além do previsto.* No entanto, acaba por ser uma obra fundamental na dinamização cultural da Boavista, oferecendo uma programação musical diversa e, ao mesmo tempo, o seu espaço

público envolvente foi pouco a pouco apropriado pela prática do *skate*, atraída pela sinuosidade e suavidade do pavimento. Serão ainda recuperados o auditório Carlos Alberto, o edifício principal do Museu Soares dos Reis e o edifício do Tribunal da Relação que albergará o Centro Português de Fotografia.¹³³ Uma parte do investimento é também dirigido a programas nos ramos da habitação, da mobilidade e da modernização comercial.¹³⁴ Várias ruas recebem arborização e repavimentação, onde o calcário e o basalto são substituídos pelo granito (Carmelitas, Sá da Bandeira e Passos Manuel). A praça e os jardins da Cordoaria são redesenhados e recuperados, o mesmo acontece nas praças



Fig. 72 - Antes e depois da reforma do jardim da Cordoaria, colagem do autor.

[133] FERNANDES, Geografia do Porto, p.104.

[134] FERNANDES, Geografia do Porto, p.105.

de Parada Leitão, Gomes Teixeira (Leões), Pozeiros, D. João I, Batalha e Carlos Alberto. Muitas destas intervenções estiveram envolvidas em polémica, como o caso do jardim João Chagas - o primeiro jardim romântico do Norte de Portugal - que infelizmente fica totalmente transfigurado, *de nada valendo o apelo de Teresa Andresen (entre outros) a favor da sua conservação*.

Algumas das intervenções da Porto2001 estenderam-se além da Baixa, como é o caso da reconfiguração da área envolvente da capela de Nossa Senhora da Conceição ou a construção do funicular nos Guindais que permite uma rápida ligação entre a Batalha com o tabuleiro inferior da Ponte Luís I. Além disso, ocorreu a *beneficiação de um conjunto alargado de velhos arruamentos de traçado irregular, alguns de cariz marcadamente rural, nas freguesias de Massarelos e Lordelo, que ficaram conhecidos por “Caminhos do Romântico”, [embora] num projeto que ficou também incompleto já que nunca se veio a construir a ponte pedonal para atravessamento da Rua de D. Pedro V.*



Fig. 73 - Paragem de metro dos Aliados.

Contudo foi outro projecto que deixou marcas na cidade até aos dias de hoje. O desenvolvimento do metro ligeiro, *o grande projeto urbano do início do século*, foi dividido em várias fases e que tirou proveito de várias linhas de comboio pré-existentes, assegurando assim a acessibilidade de vários municípios e um *financiamento significativo* para a sua *requalificação urbanística*. Na Baixa, podemos destacar o projecto de Siza Vieira e Souto de Moura para a Avenida dos Aliados, que apesar de muitas críticas na



Fig. 74 - Vista da Avenida dos Aliados.

altura pela remoção da vegetação, o traçado limpo da praça permite que esta se torne um espaço propício à realização de uma multiplicidade de eventos, como concertos ou demonstrações. O perfil da Avenida Afonso Henriques é alterado e são feitas alterações na Praça de Almeida Garrett, embora não tenha sido feita ligação direta com o comboio em São Bento.¹³⁵

No âmbito do Programa Polis, Manuel Fernandes de Sá aprova um projeto no qual a Ribeira é requalificada, melhorando a ligação urbana com a frente de água *que se prolongará até à Ponte D. Maria Pia na segunda década do século*.¹³⁶ Com menor relevância, o Euro 2004 teve um papel na *promoção do país como lugar pacífico e interessante para o turismo de “city break”*¹³⁷ *que explode na década seguinte*. Na zona das Antas, Manuel Salgado reconfigura cerca de 40 hectares que incluem o novo estádio do FC Porto, uma alameda que conecta o mesmo com a Igreja de Santo António das Antas, vários prédios, um novo centro comercial, um hotel e ainda o desenho da estação de metro. A realização destes projectos confere uma nova importância ao lado oriental da cidade.¹³⁸ Apesar do impacto positivo de todos os projectos mencionados, a autarquia do Porto parece abandonar as *práticas anteriores de integração dos problemas sociais, culturais, políticos, urbanísticos e patrimoniais*. É adotada uma *estratégia de planeamento e desenvolvimento urbano, orientada para o mercado e para a comercialização e rentabilização da cidade (para o turista e para o novo residente)*.¹³⁹ Estas políticas provocarão mais tarde problemas de especulação

[135] FERNANDES, Geografia do Porto, p.107.

[136] FERNANDES, Geografia do Porto, p.108.

[137] Turismo de “City Break” refere-se às viagens de pequena duração.

[138] FERNANDES, Geografia do Porto, p.109.

[139] FERNANDES, Geografia do Porto, p.111.

imobiliária, relacionados com os processos de gentrificação e da turistificação. Apesar da crise económica que afetava Portugal, o caminho para a comercialização da cidade estava traçado: a conquista de três prémios anuais de melhor destino europeu promoveu a reputação do Porto no estrangeiro e o aumento dos voos low-cost assegurou um enorme fluxo de turismo.¹⁴⁰

“«O que neste momento se impõe como protagonista, não é a cidade mas o urbano. E o urbano já não mora na cidade, mas fora dela. O que hoje me fascina é precisamente encontrar as novas formas do urbano. No entanto, verifica-se, actualmente, uma certa tendência, ao nível do politicamente correto, para esquecer o que está entre as cidades e criar joias, enchendo os vazios e reciclando a cidade tradicional, em vez de deixá-la crescer. (...) Eu penso que toda esta obsessão pelos centros históricos é um alibi para não perceber o que está à volta.» Khoolhaas escreveu esta frase magistral e provocatória há uns dez anos e estou de acordo com ele. E a verdade é que hoje se gasta dinheiro fundamentalmente nos bairros históricos e nas zonas ribeirinhas. Tudo o que não é ribeirinho, nem histórico, entra no rol dos desgraçados da política urbana de hoje. Por isso, eu ainda estou nesta guerra.”¹⁴¹

Neste excerto, Nuno Portas reflete sobre esta tendência política de enfocar todo o investimento nas áreas de maior prestígio da cidade, negligenciando os espaços intermediários,



Fig. 75 - Loja "Fantástico Mundo da Sardinha".

Livraria Lello quer construir elevador e miradouro com 21 metros de altura

Proprietário quer transformar edifício adjacente. CCDRN deu parecer negativo sobre projecto em quarteirão que integra zona de protecção de património da UNESCO. Processo está em fase de revisão.

Camilo Soldado

27 de Abril de 2024, 7:04



Fig. 76 - Notícia do Público, 27 de Abril de 2024.

resultando num grande desequilíbrio urbano. Estas intervenções cirúrgicas que fazem as manchetes são engodos para a falta de compreensão deste novo corpo urbano que se estende pelo território.

A saturação do centro histórico acaba por “secar” a cidade, levando à perda da sua identidade e consequentemente das características que atraem o turista. Tal como noutras cidades europeias, o Porto está a transformar-se num “parque de diversões”, através da conversão de lugares históricos em atrações turísticas ou da sua replicação. Exemplos que o comprovam são, entre outros, o “Mundo Fantástico da Sardinha Portuguesa”, que faz o *rebranding* de um produto nacional de forma a poder comercializá-lo por um valor muito elevado e a Livraria Lello que, ao explorar exageradamente a sua ligação com o *franchising* do imaginário de *Harry Potter*, torna-se apenas mais um ponto turístico. Aliás, a propósito da Lello, o Jornal Público revelava, em abril de 2024, as intenções dos seus proprietários em potenciar a oferta turística, através da construção de um miradouro de 21 metros no edifício adjacente à livraria.¹⁴² A mais recente renovação do Mercado do Bolhão, terminada em 2022, segue também esta nova corrente turística, desvirtuando as suas origens populares. Um pouco por todo lado, vão

[140] FERNANDES, Geografia do Porto, p.112.

[141] GRANDE, Nuno – O Ser Urbano, p.572.

[142] Público (2024) - Livraria Lello quer construir elevador e miradouro com 21 metros de altura.



Fig. 77 - Protesto "Pagar para sentar".

surgindo também cada vez mais multinacionais que ocupam edifícios históricos, agravando o desaparecimento do comércio local. Todos estes fatores acabam por descaracterizar a cidade, reduzindo o poder e a influência pública no desenvolvimento urbano.

*“A metrópole é construída sobre o consumo, que cria a atmosfera e a oferta que atrai as pessoas. De facto, cada metrópole, em função dos bairros identificados, produz atmosferas distintas para conduzir o indivíduo ao consumo associado ao tipo de lugar. É assim que podemos identificar os lugares que geram a forma urbana (lugares culturais, lugares de informação, etc.). Através destas ambiências e destes lugares geradores, compreendemos que a cidade se torna o lugar onde múltiplas ofertas são apresentadas aos indivíduos. Estes processos estão particularmente concentrados nas metrópoles e, por conseguinte, afectam o habitante individual da metrópole. A multiplicidade da oferta urbana contribui para a diferenciação dos indivíduos, que se vêem confrontados com uma escolha e uma individuação crescentes.”*¹⁴³

O impacto do turismo vai moldando a cidade, visando a sua comercialização direccionada para uma procura cada vez maior e heterogénea, resultando assim num fenómeno semelhante ao da globalização, que diminui a diversidade e a

genuinidade da oferta. Este quadro é agravado pelas más condições socioeconómicas do país, que levam a que os agentes procurem o lucro fácil a troco da descaracterização da cidade. As ruas do centro vão sendo cada vez mais ocupadas por restauração e alojamento turísticos, causando uma grande afluência dia e noite, sendo um dos principais problemas deste fenómeno o ruído noturno a que estão sujeitos os habitantes dessas artérias. Um dos focos deste descontentamento foi o Largo de Alberto Pimentel, em que a “solução” apresentada pela autarquia foi a remoção dos bancos públicos. Na imagem a cima é possível ver um protesto que se realizou alguns dias após a remoção dos bancos, no painel pode-se ler “Pagar para sentar”. Outra transformação que poderá ter ocorrido devido ao aumento do movimento noturno da cidade foi o gradeamento da escadaria do Palácio da Justiça do Porto, uma ação que demonstra claramente a intenção de limitar a apropriação do espaço pelos habitantes da cidade. Ao mesmo tempo, vivemos numa época de crise severa



Fig. 78 - Gradeamento da escadaria do Tribunal da Relação.

marcada por um número crescente de sem-abrigo na cidade. A falta de resposta pública adequada traduz-se na aplicação de “soluções temporárias” que acabam por deteriorar o espaço urbano, como é exemplo a intervenção na zona ajardinada que ladeia a rua Diogo Botelho, na Foz, motivada pela permanência de tendas utilizadas por alguns sem-abrigo. Neste caso, a autarquia vedou por completo o acesso público a essa área, impedindo a ligação entre o bairro, as paragens de autocarro e os estabelecimentos comerciais.



Fig. 79 - Gradeamento de jardim e acesso na rua Diogo Botelho.

No entanto, este tipo de intervenções apenas desloca o problema para outro local, deixando a cidade cada vez mais fragmentada.

Do outro lado do espectro temos iniciativas como “The Square”, que animou o Largo de Alberto Pimentel e o Largo de Mompilher durante cerca de dois meses em 2022. Uma instalação temporária que *acolhe e direciona o fluxo pedonal*, através de vários andaimes que fornecem espaço para sentar, conectados entre si através de um tecido azul que se prolonga ao longo das ruas. Este tipo de intervenções interpela o *status quo* do espaço público portuense, marcado pela

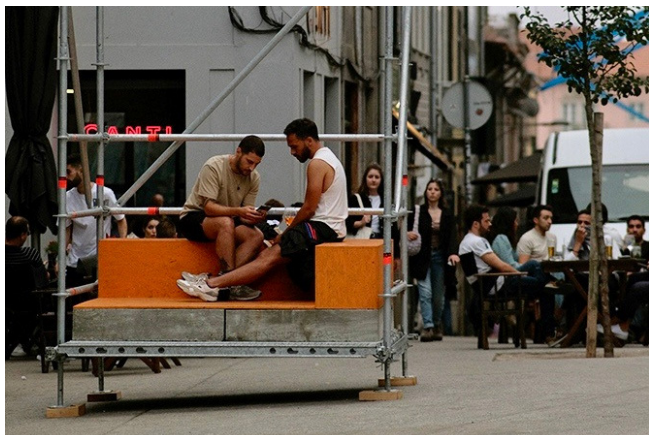


Fig. 80 - Instalação “The Square”.



Fig. 81 - “A rua é nossa”.

escassez de espaço para sentar ao longo das ruas mais movimentadas.¹⁴⁴ Outro exemplo é a iniciativa “A Rua é Nossa”, que se enquadra no “Plano para resgatar o espaço público da cidade do Porto” que surge em 2020, com a intenção de fechar algumas das ruas do centro da cidade ao trânsito automóvel durante os domingos para promover o seu uso alternativo. O caso da Avenida Rodrigues de Freitas é o mais notório dentro do programa, onde durante cerca de um mês foram realizadas diversas atividades lúdicas desde mercadinhos, à instalação de redes de jogos e performances musicais, desde 10h até às 19h.¹⁴⁵ Recuando a 2007, encontramos uma iniciativa



Fig. 82 - “Se esta rua fosse minha”.

parecida, chamada “Se esta rua fosse minha”, organizada pelo club Plano B, na qual o seu espaço era estendido para o exterior da Rua Galerias de Paris, realizando-se uma variedade de eventos, desde concertos e performances a workshops e mercadinhos (nos dias de hoje, isto seria inviável já que as ruas estão sobrelotadas de transeuntes e de esplanadas).¹⁴⁶ Todos estes projectos têm um desejo comum de experimentação dos espaços urbanos, desafiando as suas predefinições de utilização, como a exclusividade circulatória dos mesmos. Apesar de efémeros, estes movimentos são fulcrais para um pensamento crítico dos espaços urbanos, uma vez que revelam novas formas de apropriação, perspectivando um futuro mais estimulante e inclusivo.

“O espaço – aquele em que se habita, que é estruturado, legível, seguro, acolhedor, agradável e belo – reduz-se ao interior de cada uma destas unidades (casa, condomínio, resort, centro empresarial, centro comercial, centro histórico, etc.).

[144] Archello (2022) – The Square.

[145] AgoraPorto (2023) – “A Rua é Nossa” está de regresso à Avenida Rodrigues de Freitas.

[146] A cidade surpreendente (2007) – Se esta rua fosse minha.

Só aqui é possível encontrar significado. Tudo o que lhes é exterior é entendido pelos promotores como externalidades – infra-estruturas; abastecimento de produtos e de consumidores que alimentem os serviços; suporte de paisagem, história ou simbolismo capazes de valorizar o empreendimento – e pelos habitantes como não-lugar (Augé, 1992), território ilegível que não são capazes de compreender, dominar, apropriar, habitar.”¹⁴⁷

Neste excerto, Marc Augé expõe o modo como o território urbano é deliberadamente fragmentado na sua estruturação, de acordo com os interesses mercantis dos *promotores*. Tendo em conta esta perspectiva, há mecanismos ocultos por detrás de um planeamento urbano, que restringe a cidade a *enclaves* concebidos para oferecer conforto, segurança e um sentimento de pertença, a troco de controlo. Tudo o que rodeia estes *enclaves* é considerado um espaço transitório de suporte. Em *Espaço Comum*, Stavrides apresenta-nos uma metáfora da cidade como arquipélago, em que os *enclaves* são as ilhas, e o restante *espaço urbano como as ruas, as praças, etc., é o mar envolvente*. Desta forma, é possível desconstruir a ordem espacial da cidade nestes dois elementos, em que *o mar urbano, embora aparente uma certa ordem devido às várias regras de trânsito e ao planeamento de circulação, é tal como o próprio mar impossível de controlar e de prever*.¹⁴⁸ E é pela existência desta mesma imprevisibilidade que estes espaços são intencionalmente “marginalizados”. Torna-se então necessário ter um posicionamento crítico perante este domínio, enfocado na mercantilização da cidade e na sua redução a um *conjunto funcional*, e reconhecer a importância de constituir uma *estrutura simbólica portadora de um conjunto de sinais e referentes que permitam o estabelecimento de relações entre a sociedade e o espaço*.¹⁴⁹

A ausência de discussão e de reflexão sobre estas temáticas urbanas conduz a uma menor consciencialização espacial da população, deixando a cidade à mercê dos vários agentes que se vão apropriando de cada vez mais espaço para fins lucrativos. Recordando mais uma vez Nuno



Fig. 83 - Avenida dos Aliados, 1 de Maio de 1974, Sérgio Valente.

Portas: “Fazer cidade é conferir ao espaço público uma função central na política urbana. É nele que reside a garantia da evolução da cidade”.¹⁵⁰ É com esta premissa que seguimos para o próximo capítulo onde serão apresentadas três propostas de intervenção no espaço público do Porto, com o intuito de sensibilizar e revelar algumas das transformações que a cidade está a sofrer nestes últimos anos. Com estas propostas procura-se integrar todo o conhecimento estabelecido anteriormente relacionando-o com algumas experiências pessoais.



Fig. 84 - Rua do Clube dos Fenianos, em pano de fundo está a igreja da Trindade, Porto, 1 de Maio de 1974.

[147] PORTAS, Políticas Urbanas II, p.167.

[148] STAVRIDES, Espaço Comum, p.67.

[149] GUERRA, A cidade na encruzilhada do urbano, p.73.

[150] GRANDE, O Ser Urbano, p.49.

CAPÍTULO III

PROPOSTAS DE INTERVENÇÃO

Alles ist Architektur



3.1 METODOLOGIA E REFERÊNCIAS

Sendo um habitante do Porto, sempre frequentei bastante os espaços públicos da cidade, e durante os últimos anos assisti, como todos, à sua transformação. Desde a remoção de bancos públicos ao aumento progressivo do número de esplanadas que ocupam cada vez mais as ruas e as praças, os espaços públicos vão ficando cada vez mais à mercê das necessidades e dos interesses turísticos. A indiferença pública perante esta tendência poderá levar a uma perda progressiva da identidade urbana do Porto. Através das práticas arquitetónicas atrás exploradas, é possível expor algumas destas transformações espaciais e estabelecer um nexo de causalidade com os interesses privados que as suportam. Simultaneamente, estas práticas oferecem uma nova perspectiva da arquitectura, que se aproxima da população e se afasta da noção que a arquitectura é elitista, uma percepção ainda muito presente na sociedade portuguesa.

No contexto académico do Porto, encontramos o leccionamento exclusivo de uma prática arquitectónica bastante conceituada e que importa colocar a par com o desenvolvimento social e tecnológico atual. Numa palestra organizada pelo Colectivo Parte, Charlotte Malterre-Barthes fala sobre a importância das instituições académicas no fomento de um interesse pelas novas formas de praticar arquitectura. No *site* do colectivo *RIOT*, ao qual ela pertence, podemos ler uma citação do teórico Fred Moten que reflete os ideais do colectivo, “*descolonizar, despatriarcalizar e descarbonizar a universidade pode não ser possível; ainda assim, estes trabalhos*

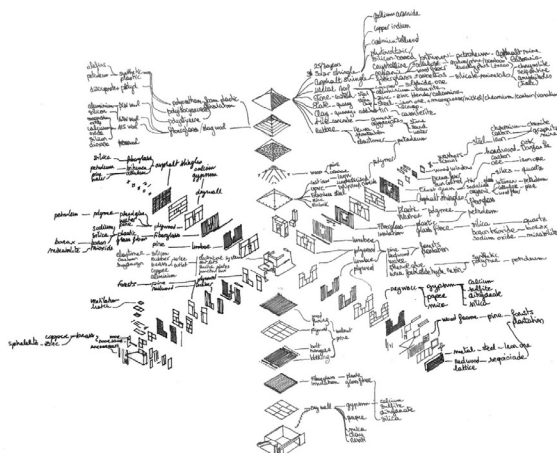


Fig. 86 - "Stop Building! A Moratorium on New Construction" – Charlotte Malterre-Barthes.

*descoloniais, emancipatórios e não-extractivos devem ser realizados dentro da instituição.”*¹⁵¹ A certa altura, a arquitecta refere um estudo seu, realizado na Suíça, no qual demonstrou a existência de espaço habitacional suficiente, em edifícios abandonados, para responder a todas as necessidades de habitação futuras. Esta declaração demonstra a necessidade urgente de repensar o papel do arquitecto como construtor. É esta base conceptual que sustenta a minha proposta de trabalho, que visa explorar novos meios de praticar arquitetura



Fig. 87 - Fotografia do interior da instalação do workshop “Wohn doch wie du willst” (viva como quiser) do colectivo Adapter.



Fig. 88 - Fotografia do exterior da instalação do workshop "Wohn doch wie du willst" (viva como quiser) do colectivo Adapter.

ao serviço da cidade e dos seus habitantes.

O contacto próximo com estas abordagens arquitectónicas alternativas surge durante a minha experiência ERASMUS em Estugarda, Alemanha, onde tive a oportunidade de participar em algumas ações que estavam a decorrer em vários espaços da cidade aquando da minha chegada. Estes eventos foram organizados por dois colectivos distintos cujo foco era promover o diálogo e a reflexão nos espaços urbanos, abordando a prática arquitectónica como uma ferramenta passível de questionar e moldar a nossa realidade. Durante a minha primeira semana, pude integrar a organização de uma intervenção urbana, inserida numa *Aktion Woche* do colectivo *Adapter*, que consistia na ocupação de um stand de carros que se encontrava para venda, local onde foi montada uma instalação, composta por vários *checkpoints* interligados: o primeiro *checkpoint* encontrava-se no exterior do stand e consistia numa base almofadada envolvida por uma cortina; o segundo dispunha uma base idêntica sem qualquer resguardo; o



Fig. 89 - Fotografia do quiosque de souvenirs construído pelo Colectivo Stadtlucken.

posto seguinte apresentava a mesma disposição do primeiro, mas já no interior do edifício; o último *checkpoint* replicava o segundo, mas no interior do stand. Em todos os postos, havia uma pequena mesa onde estavam dispostas perguntas sobre temáticas como privacidade, interação social, conforto espacial, entre outras. As mesmas questões iam sendo respondidas pelos participantes em função da sensação transmitida pelas características espaciais de cada posto. Este tipo de instalações pretende oferecer um momento de introspecção ao utilizador, consciencializando-o para o seu envolvente e para a forma como aquele

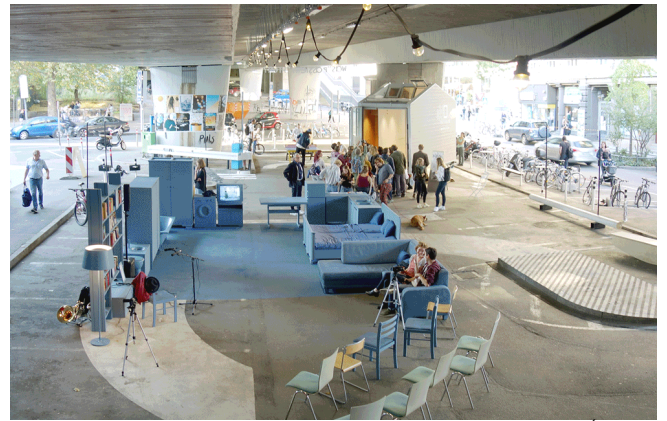


Fig. 90 - Fotografia da instalação do coletivo Adapter na ocupação da praça Áustria realizada pelo coletivo Stadtlucken.

reage de acordo com o mesmo. Esta prática arquitectónica cria uma oportunidade de diálogo interno entre o espectador e o seu ambiente envolvente, através de um percurso que vai replicando as diferentes sensações espaciais do nosso quotidiano.

Ao mesmo tempo, estavam a decorrer as últimas semanas de uma ocupação temporária de uma "praça pública" situada debaixo de um viaduto perto do centro da cidade. Esta intervenção, realizada pelo coletivo *Stadtlucken*, é iniciada com a construção de um quiosque de souvenirs, no qual podemos ler o slogan: "Onde está a *Österreichischer Platz*?". Uma interpelação satírica em volta da nomeação daquele lugar de "praça", visto tratar-se apenas de um estacionamento debaixo de um grande viaduto. A construção do quiosque gerou muita atenção mediática, o que levou à disseminação daquele movimento, através de palestras e da realização de uma galeria pública. Todo esta reação pública foi reconhecida



Fig. 91 - Fotografia da instalação de luzes durante a ocupação da praça Austríaca realizada pelo coletivo Stadtlücken.

pela *Rathaus* (o poder autárquico) que, em reunião com o colectivo, autorizou a sua apropriação daquele espaço durante um ano. Assim, durante esse período temporal, a *Österreichischer Platz* transformou-se num dinâmico centro cultural, oferecendo diversas instalações, performances, concertos e palestras. Foram também colocados e construídos vários elementos: uma mesa de ping-pong, uma parede de escalada e uma estação com ferramentas para reparação de bicicletas. Durante uma palestra a que assisti na faculdade de Stuttgart, um estudante questionou o Coletivo sobre o porquê de não se dar seguimento



Fig. 92 - Fluids, um happening conceptualizado por Allan Kaprow em 1967, onde com a ajuda de voluntários são construídas estruturas com blocos de gelo, para posteriormente serem abandonadas e derreterem.

à ocupação, tendo sido respondido que o objetivo era demonstrar aos habitantes da cidade uma das possibilidades de ativar um dos vários vazios urbanos existentes no espaço público. É claro que, legal e financeiramente, seria complexo e oneroso manter uma ocupação daquela envergadura; contudo, o projecto deixou uma memória que não se desmaterializou, uma vez que alguns dos habitantes de Stuttgart continuaram a reunir-se naquele local.

Através destas experiências chego à conclusão de que a programação de um espaço é tão importante como a sua concepção, já que as formas arquitetónicas urbanas carecem de um propósito e de uma programação para que possam existir num espaço-tempo. A exploração/experimentação dos/nos *vazios urbanos*¹⁵² é uma forma de curadoria no espaço público, uma tentativa de revitalizar esse mesmo espaço através da reunião da prática arquitetónica com as artes e com a cultura. O termo *happening* surge nesta narrativa como um exemplo de uma prática



Fig. 93 - Yard, um happening conceptualizado por Allan Kaprow em 1961, onde vários pneus foram dispostos aleatoriamente no jardim da Martha Jackson Gallery em New York, os visitantes eram encorajados a caminhar sobre e a mover os pneus.

artística alternativa, que surge no final dos anos 60, em resposta à crescente mercantilização e comercialização da arte. Esta prática consiste numa conceção artística efémera, com maior ou menor duração temporal, que normalmente reflete alguma questão política ou cultural contemporânea. Estes acontecimentos potenciam um pensamento crítico da sociedade e da cultura local, além de serem catalisadores de uma eventual reação social face à opressão.¹⁵³

É a partir destas referências, e dentro deste espectro, que se faz uma aproximação ao objecto de trabalho, a cidade do Porto, que como já foi referido, está a sofrer grandes transformações no seu espaço público. Segundo Nuno Portas, o modo como *experimentamos e compreendemos* o espaço urbano está a tornar-se *cada vez mais independente da realidade física – da localização real, da proximidade, do percurso*. Isto surge devido ao aumento da nossa interação com as

[152] vazios urbanos - conceito do coletivo Stadtlücken, que está definido no próprio nome, cuja tradução é: Stadt – Cidade e Lücken – lacuna, vazio.

[153] Tate (2025) – Happening.

[154] PORTAS, Políticas Urbanas II, p.167-168.

tecnologias, que é feita *de flashes, do constante bombardear de mensagens, de imagens sem lugar, de estímulos preceptivos nômadas* (Solà Morales, 1996, p.22). *A multiplicação de suportes, tanto físicos como virtuais, e os modos de conexão velozes e efêmeros* dificultam o estabelecimento permanente de relações *entre os vários fragmentos. Deixamos de entender a aglomeração urbana como uma estrutura contínua com uma forma própria e reconhecível e passamos a vê-la como um sistema de relações entre peças autónomas, uma cidade individual* (Hajer, 2001, p.56) formada

mudanças e as suas implicações num futuro próximo. Serão agora apresentadas algumas possíveis abordagens ao espaço público da cidade do Porto, que permitam expor alguns dos problemas que a cidade enfrenta neste momento. Serão apresentadas três possíveis estratégias de intervenção no espaço público, fazendo uma ligação entre a arquitectura e as artes, questionando algumas problemáticas sobre o seu estado actual.



Fig. 94 - "Morto.", com referência tipográfica ao logo da CMP "Porto.", este autocolante começou a ser espalhado pela cidade do Porto por volta de 2017, como crítica às políticas atuais da cidade.

*pela colecção pessoal de unidades sem relação entre si para além do modo como cada indivíduo as agrupa com base nas suas práticas quotidianas e no seu imaginário.*¹⁵⁴ O espaço urbano e a sociedade vão-se transformando mutuamente, e cabe à arquitectura/urbanismo mediar estas transformações, estando a par dos avanços tecnológicos e dos seus efeitos na cidade. A tecnologia tem-se desenvolvido a um ritmo tão acelerado que ultrapassa a capacidade da sociedade de apreender e compreender as suas implicações. Cabe assim à prática arquitectónica estar consciente e informada destas sucessivas transformações que ocorrem e alteram a fora como interagimos com o espaço urbano, de modo a desenvolver mecanismos de resposta aos vários problemas sociais. A cidade do Porto sofreu e continua a sofrer uma profunda transformação dos seus espaços a cada dia que passa, e por esse motivo considero urgente que haja uma reflexão sobre estas

3.2 INSTALAÇÃO I “A MENSAGEM”

Como referido anteriormente, o espaço público desempenha um papel central na dinâmica das cidades, sendo ao mesmo tempo um palco para as vivências quotidianas e para as revoltas resultantes de movimentos sociais e políticos. Qualquer transformação no espaço urbano é responsável pela reconfiguração da paisagem física e da memória coletiva associada ao lugar. Muitas destas ações, incentivadas pela crescente indústria do turismo, reconfiguram os espaços urbanos sem qualquer tipo de consideração pelas suas características sociais preexistentes, levando à sucessiva perda da capacidade da cidade se deixar apropriar pelos habitantes.

A remoção de mobiliário urbano ou a concepção hostil do mesmo são práticas que começam a surgir nas cidades, um pouco por todo o mundo. Esta prática é retratada satiricamente na mini-série “Arkitekten”, que acompanha a vida num



Fig. 95 - Frames da minissérie Arkitekten.



Fig. 96 - Fotografia do Público onde se pode ver uma senhora sentada no banco que foi colocado na paragem de autocarro.

futuro alternativo de uma jovem arquitecta em Oslo, pela ênfase do absurdo. No terceiro episódio, há uma cena em que uma das personagens surge a “vandalizar” um banco público para permitir que o pai possa dormir. A protagonista tenta impedir o ato, defendendo tratar-se de uma peça de *design* público, mas rapidamente percebe a intenção por detrás daquele desenho, abandonando a sua postura defensiva.^[155] Do mesmo modo, foi reportada uma situação real pelo Público, na edição de 22 de novembro de 2024, sobre um grupo de cidadãos que colocou um banco de madeira numa das novas paragens sem assentos da Avenida Fontes Pereira de Melo, em Lisboa, como protesto sobre o direito a sentar. Esta notícia vem no seguimento da instalação das novas paragens de autocarro que apenas possuem uma estrutura que permite o encosto dos utilizadores. Revoltados com a situação, foi colocado um banco numa das paragens, infelizmente removido no dia seguinte.^[156]

[155] LUMER-KLABBERS, Architekten.

[156] Público (2024) - Cidadãos puseram um banco numa paragem sem assento de Lisboa — desapareceu logo depois.



Fig. 97 - Fotografia de Mário Mesquita do livro *Deserdados da Sorte no Espaço Público*.

Em *Deserdados da Sorte no Espaço Público* (2024), Mário Mesquita dá conta da profunda transformação social e urbana na cidade do Porto, pondo em evidência ambientes e atmosferas de desumanidades do espaço público muito preocupantes.¹⁵⁷ A partir de um registo fotográfico, captado durante a pandemia,¹⁵⁸ é nos revelado um submundo que, muitas vezes, passa despercebido no quotidiano acelerado da vida moderna.¹⁵⁹ Ao longo do ensaio, é feita uma reflexão sobre a necessidade de tratar as “feridas” sociais¹⁶⁰ de uma urbanidade que pouco a pouco se vai tornando cada vez mais indiferente perante a sua degradação. Nas palavras do autor, *a morte e a vida da cidade passa-nos ao lado, pois temos sempre destino, [...] refúgio, [...] um lar [...]. A cidade vai morrendo lentamente, paradoxalmente com tanta vida e movimento.*¹⁶¹

A partir destas abordagens, surge a ideia de expor a efemeridade e a fragilidade dos espaços públicos, através da inserção de uma estrutura



Fig. 98 - Steinbank de Missing Link 1971/72.

escultórica num local onde anteriormente existia uma peça de mobiliário urbano. Esta estrutura é inspirada no *Steinbank* dos *Missing Link*, um banco construído em betão que critica a rigidez, o monolitismo e a desumanização da arquitectura moderna.¹⁶² A sua conceção, que poderá recorrer a materiais degradáveis de forma a acentuar a sua efemeridade, é de natureza simbólica e surge como um ato de resistência, questionando a perda da dimensão social no espaço público. O Largo Alberto Pimentel seria o local escolhido para a instalação, já que a remoção dos bancos públicos

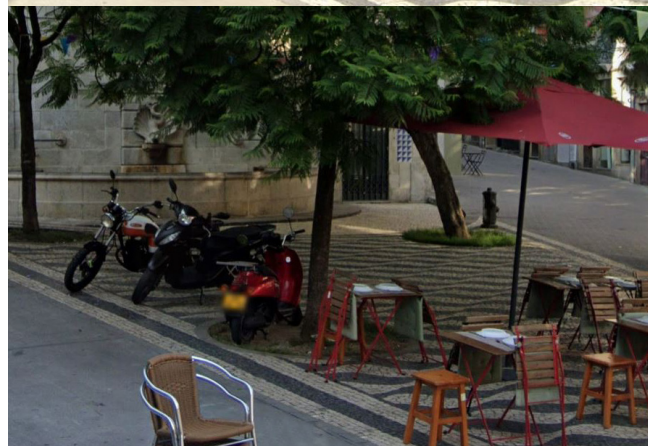
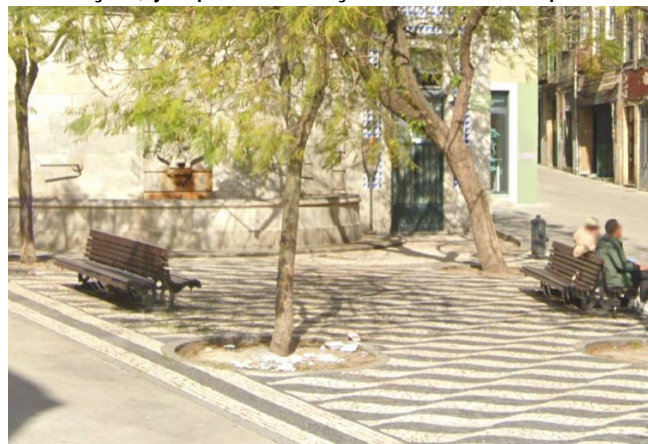


Fig. 99 - Em cima, vista do Largo Alberto Pimentel em 2023, ainda com a presença dos bancos de jardim. Em baixo, vista do Largo Alberto Pimentel em 2024, já sem os bancos, e como podemos ver o espaço encontra-se ocupado por veículos.

[157] MESQUITA, *Deserdados da Sorte do Espaço Público*, p.12.

[158] MESQUITA, *Deserdados da Sorte do Espaço Público*, p.16.

[159] MESQUITA, *Deserdados da Sorte do Espaço Público*, p.12.

[160] MESQUITA, *Deserdados da Sorte do Espaço Público*, p.13.

[161] MESQUITA, *Deserdados da Sorte do Espaço Público*, p.14.

[162] DABERNIG, HACKENSCHMIDT, *Missing Link: Strategien einer Architektinnengruppe aus Wien 1970-1980*, p. 43.

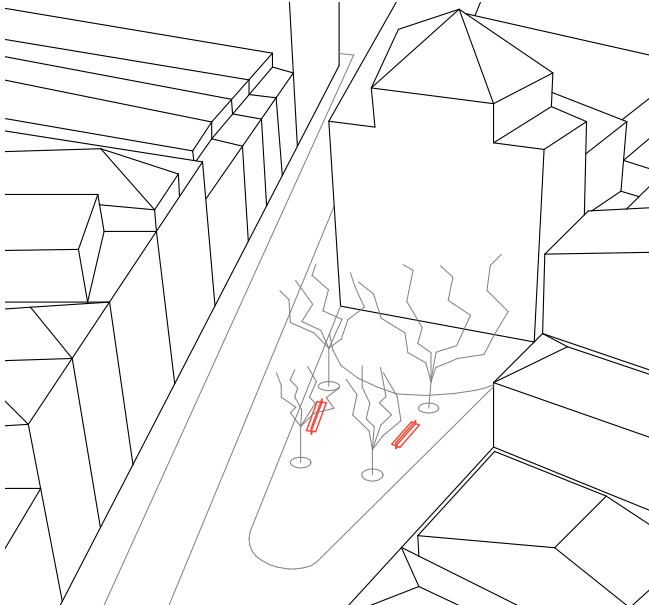


Fig. 100 - Perspectiva Isométrica do Largo Alberto Pimentel, com a proposta da instalação a vermelho.

com o pretexto de diminuir a atividade noturna resultou na desqualificação do mesmo. O próprio largo contém alguns degraus em meia-lua (que resolvem a diferença de cota entre o largo e a rua do General Silveira), para além da Fonte das Oliveiras que concede algum espaço para encosto ou mesmo para sentar. A indiferença perante esta “requalificação” poderá permitir um alastrar do mesmo procedimento por toda a cidade, reduzindo cada vez mais a qualidade do espaço urbano.

Quem decide o que permanece ou desaparece dos espaços urbanos? Quais são os limites a que deverá estar sujeita a autarquia na transformação dos espaços urbanos?

Deste modo, a instalação daquela peça urbana procura provocar o diálogo e a reflexão sobre estas questões e o papel dos cidadãos nas decisões sobre o espaço público, explorando as relações entre o efêmero/permanente, o material/simbólico e desafiando a visão do espaço urbano como algo fixo e imutável. O poder de transformar os nossos espaços públicos deve ser discutido mais recorrentemente e instalações como o “The Square”, exemplo referido anteriormente, são um possível caminho a seguir, de forma a devolver o espaço à população. Parafraseando Mário Mesquita, *as cidades são feitas de pessoas, para as pessoas, com as pessoas*.¹⁶³

3.3 INSTALAÇÃO II "PORTO DESAPARECIDO"



Fig. 101 - Augmented City, Estúdio Modem.

Um artigo da revista *Real Review* nº13 que aborda a realidade aumentada como uma ferramenta de modulação dos espaços urbanos é a inspiração para uma próxima proposta. *Augmented City* é um conceito do estúdio Modem, que permite customizar um ambiente urbano através da Realidade Aumentada, concedendo ao utilizador a capacidade de revestir todos os elementos urbanos visualizados durante a sua comutação, desde as fachadas aos anúncios, de acordo com a sua vontade. *"In other words my commute to work could be filled with an entirely different visual and spatial*



Fig. 102 - Frame do filme "They Live" de John Carpenter, 1988.

*experience than yours, and I could opt for a new theme or new elements every day if I so desired".*¹⁶⁴

Estamos perante uma proposta um pouco distópica, com influências do mundo virtual e do metaverso, cuja implementação acentuaria ainda mais a desconexão entre os habitantes e a cidade, além de potenciar a exploração publicitária por parte do tecido empresarial. Contudo, a possibilidade de alterar o aspecto visual das fachadas serve de inspiração para uma segunda intervenção, através da qual

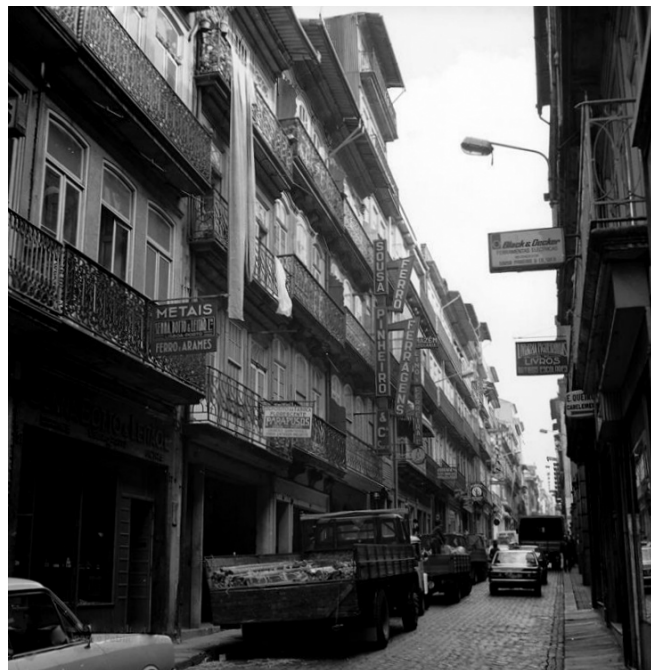


Fig. 103 - Rua do Almada em 1981.

poder-se-ia revisitar todo o histórico de ocupação dos lotes urbanos num local escolhido da cidade. Uma das características urbanas do Porto é, historicamente, a especialização de algumas

ESTABELECIMENTOS (n.º)				
Tipo de estabelecimento	Jul. 2012	Jul. 2014	Jul. 2016	Jul. 2018
Produtos alimentares	94	100	99	98
Artigos pessoais	480	466	461	399
Artigos para o lar	123	119	97	86
Higiene, saúde e beleza	87	97	92	79
Cultura e desporto	201	247	218	196
Equipamento profissional	27	35	37	33
Comércio não especializado	102	91	93	95
Híbridos	16	19	31	36
Materiais de construção	70	47	38	31
Transportes e combustíveis	2	1	1	0
Total comércio a retalho	1.202	1.222	1.167	1.053
Cafés/Restaurantes	406	454	523	568
Alojamento	79	102	141	196
Total HORECA	485	556	664	764
Total comércio a retalho + HORECA	1.687	1.778	1.831	1.817
Galeria comercial	8	8	8	8
Outros serviços	269	272	280	277
Total comércio e serviços	1.954	2.058	2.119	2.102
Devoluto	829	734	657	707
Total	2.783	2.792	2.776	2.809

Fig. 104 - Evolução do número de estabelecimentos comerciais e de serviços na Baixa do Porto (2012, 2014, 2016 e 2018) por tipo de atividade. Elaboração de José A. Rio Fernandes com base em levantamento funcional.

das ruas num determinado tipo de serviços ou comércio, como é o caso das lojas de ferragens e de borrachas na Rua do Almada ou das lojas de venda e restauração de móveis na Rua da Picaria. O crescimento descontrolado do turismo e a falta de proteção do comércio local estão a converter estas ruas numa *passerelle* de degustação *gourmet* para turistas, homogeneizando a cidade e fragilizando a sua genuinidade. Esta questão é comprovada por José



Fig. 105 - Obras de pavimentação do largo de Mompilher e da rua da Picaria, em 1939.

Alberto Rio Fernandes, em *Geografia do Porto* (2022), que dá conta de uma explosão no turismo em apenas 10 anos (2009-2018), marcada por um aumento significativo dos passageiros desembarcados no aeroporto e dos hóspedes em unidades de alojamento turístico.¹⁶⁵ Este fluxo turístico acaba por impactar fortemente a Baixa, onde se observa um crescimento entre

2012 e 2018, de 148,1% nas unidades de alojamento e de 39,9% nos cafés e restaurantes. Já no comércio a retalho observa-se um grande aumento dos estabelecimentos híbridos (125%) e de venda de equipamento profissional (22,2%), ao passo que as maiores reduções se registam¹⁶⁶ no comércio de materiais de construção (-55,7%) e de artigos para o lar (-30,1%).¹⁶⁷

Esta redução é clara na Rua da Picaria: recorrendo à ferramenta *Streetview* do *Google-Maps*, podemos observar como, desde 2009 até 2024, várias lojas e serviços relacionados com móveis foram fechando, sendo substituídos por restaurantes e bares. Esta mudança não está a ocorrer exclusivamente nesta rua, pelo que urge abordar este tema e alertar a população para o desaparecimento deste tipo de comércio local. Através da captação destes dados de ocupação, é possível compreender melhor a forma como o turismo e a gentrificação estão a afetar a diversidade dos serviços e dos estabelecimentos em certos locais da cidade ao longo do tempo.

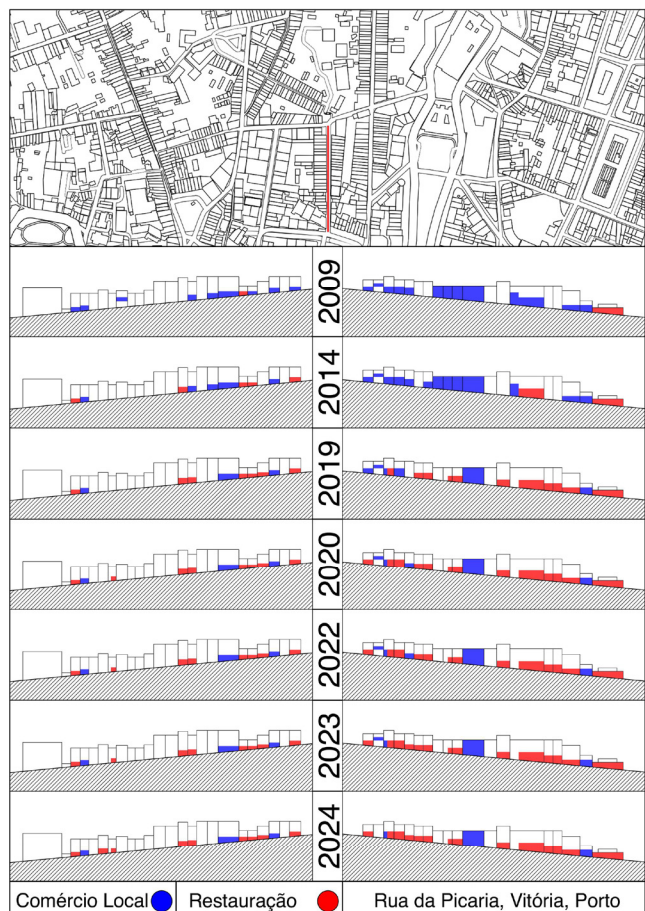


Fig. 106 - Cartaz fictício onde demonstra os dados recolhidos da mudança dos lotes desde 2009 até 2024.

[165] FERNANDES, *Geografia do Porto*, p.236-237.

[166] FERNANDES, *Geografia do Porto*, p.239.

[167] FERNANDES, *Geografia do Porto*, p.240.

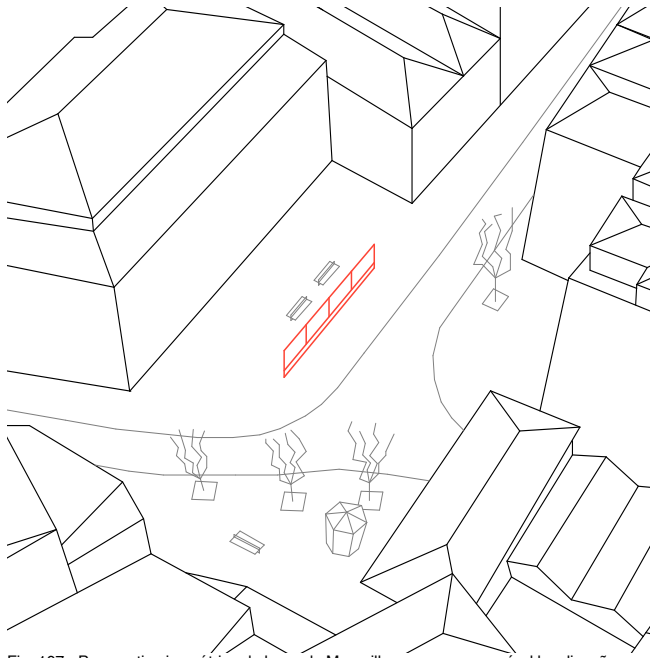


Fig. 107 - Perspectiva isométrica do largo de Mompilher com uma possível localização para a instalação, onde seriam dispostos cartazes/imagens sobre a transformação das ruas adjacentes ao longo dos últimos anos.

A representação gráfica desta transformação temporal dispor-se-ia numa instalação localizada, por exemplo, no Largo de Montpellier, acompanhada de outros cartazes com informação relativa à diferença entre o número de habitações e de alojamento local. As ruas em volta do Largo poderão também estar representadas, de forma a que a instalação sirva como um local de reflexão sobre a rápida transformação das ruas da cidade e as consequências da mesma. A preservação do comércio e da identidade de cada local da cidade é essencial para assegurar o seu desenvolvimento estável e diversificado. Logo, a homogeneização do espaço urbano resultante do foco na indústria turística irá impactar fortemente a cidade, quando esta deixar de “estar na moda”. Assim, devido à profusão de espaços destinados a serviços, comércio e alojamento turísticos, é fácil imaginar as ruas do centro do Porto novamente desertas, quando houver uma quebra no interesse turístico. Torna-se então necessário atender a estes problemas, e o espaço público da cidade é o local perfeito para discutir e repensar estratégias de consciencialização para este problema.

3.4 INSTALAÇÃO III “O PORTO DA MINHA INFÂNCIA”

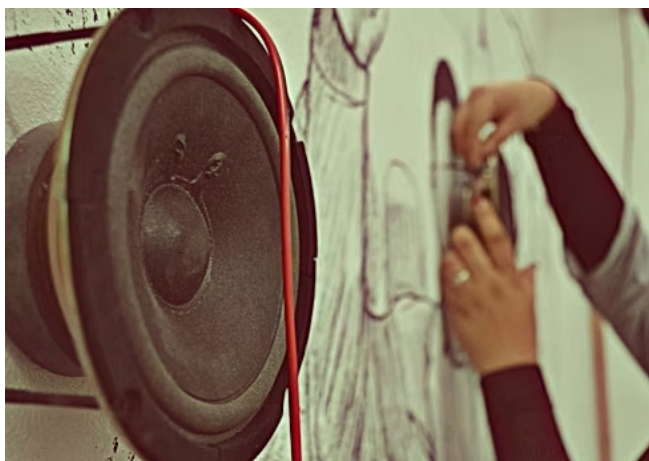


Fig. 108 - Detalhe da instalação Shubra Line.

*“Space now is not just where things happen; things make space happen.”*¹⁶⁸

Em 2012, a artista sonora Yara Mekawei produziu *Shubra Line*, uma instalação sonora, na Galeria Artellewa, no Cairo. *O espaço expositivo da Artellewa não é típico das galerias White-cube. Embora seja um cubo branco tecnicamente, o seu pequeno espaço ao nível da rua tem a mesma função que uma frente de loja que dá para a bastante movimentada rua de Ard al-Lewa. Aqui explora-se a semelhança entre a galeria e uma garagem aberta (na sua relação direta com a rua), que permite a combinação dos seus sons com*

áudios captados no interior da estação de metro adjacente. A gravação de conversas, dos ruídos do comboio e da música que se escuta nos *headphones* de alguns passageiros é misturada com alguns excertos de um filme de Adel Imam de 1979, “We are the Bus People”, cujo argumento retrata o dia-a-dia dos usuários dos transportes públicos, podendo ouvir-se diálogos sobre o estado político do país. “Quando ouvimos esta pequena conversa, gravada nos anos 80, sentimos que é a mesma situação que se vive agora no Egito. Eles falam do governo, do presidente e do parlamento. Estes são os problemas que vivemos”, diz Mekawei.¹⁶⁹ Este jogo entre o som e o espaço não só transporta a estação subterrânea até à rua exterior, como também permite uma viagem no tempo até uma época cujos ecos ainda ressoam na situação sociopolítica atual. Esta instalação é concebida com a intenção de suscitar introspeção ao observador sobre a estagnação sociopolítica presente.

Inspirada por esta obra, surge por fim uma terceira intervenção na cidade do Porto, que poderá passar pela análise da transformação das suas paisagens sonoras ao longo dos anos. É a partir da revolução industrial, que as cidades se começam a transformar numa enorme máquina ensurdecedora - a metrópole. O ruído dos automóveis e da indústria causa um grande impacto no espaço urbano e na forma como o experienciamos, como é demonstrado em “Sonoridades da cidade do Porto. Memória, Ação e Projeto”, um documento chave no entendimento desta transformação sonora urbana. Este descreve a transformação sónica do Porto, desde meados da década

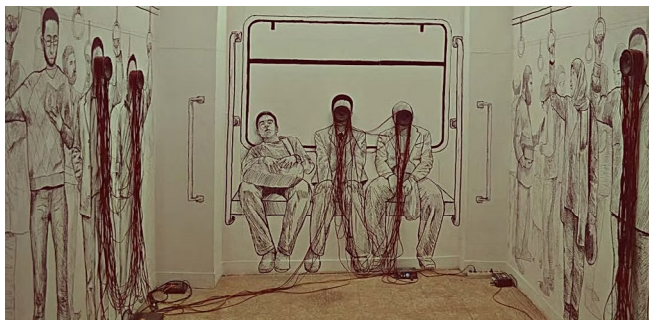


Fig. 109 - Instalação Shubra Line.

[168] O'DOHERTY, Inside the White Cube, The Ideology of the Gallery Space, p.39.

[169] Egypt Independent (2012) - The metro comes to Ard al-Lewa with “Shubra Line”.

de cinquenta até ao início do século XXI, tendo como referência os filmes rodados na cidade. O autor refere como já desde os anos setenta é impossível ter *uma interação assente no diálogo, as conversas na rua, ou mesmo dentro de casa, mas próximo de uma porta ou janela para a rua.* A rápida difusão do automóvel e dos transportes públicos aumenta os níveis de pressão sonora, abafando *sons mais associados às tarefas humanas, como os cantos individuais espontâneos, os pregões...*

"Como a interação através do diálogo é quase impossível, muita gente, sobretudo os mais jovens tendem a tomar o nível de ruído de um



Fig. 110 - Frame de Aniki Bóbo, Manoel de Oliveira, 1942.

*motor como uma espécie de estatuto de poder, uma época em que se usa o tornar os escapes livres aumentando indescritivelmente os decibéis ao som produzido, como quem conquista novos territórios."*¹⁷⁰

A indústria turística também é responsável por grande parte desta "transformação sónica" da cidade, com a crescente enchente de pessoas, de malas a rolar pelas calçadas, etc.

Não querendo aprofundar a dimensão sonora do espaço, que por si só poderia ser um novo objeto de dissertação, proponho uma breve reflexão sobre a sua influência no espaço urbano. No artigo publicado na edição 51 da *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Carlos Fortuna explica como *os sons urbanos contêm um valor heurístico que pode revelar não apenas a evolução urbana mas também o modo actual de organização dos ambientes sociais vividos nas cidades.* O autor contrasta a visão com a audição, referindo o modo



Fig. 111 - Ribeira vista do tabuleiro superior da ponte D. Luís I. no início do século XX.

como o foco de luz trouxe um novo enquadramento cenográfico à cidade, subtraindo ao olhar uma parte do ambiente visual e revalorizando, por essa via, aquilo que tornou (mais) visível. Ao contrário da luz, todavia, o som artificial que envolve edifícios públicos e monumentos históricos (...) opera sobre o espectador e não¹⁷¹ sobre o objecto



Fig. 112 - Ribeira vista do tabuleiro superior da ponte D. Luís I. actualmente.

*em exposição.*¹⁷²

Deste modo, proponho uma exploração das paisagensónicas nos nossos espaços urbanos, através de instalações com altifalantes que projectem áudios de entrevistas a habitantes locais assim como alguns excertos de cinema rodados no Porto, de forma a partilhar recordações de uma cidade que aos poucos se vai desvanecendo. A exploração desta vertente permite estabelecer um elo de conexão entre a arquitectura e a população,

[170] RODRIGUES, Sonoridades da cidade do Porto. Memória, Ação e Projeto, p.319.

[171] FORTUNA, Imagens da Cidade: sonoridades e ambientes sociais urbanos, p.28.

[172] FORTUNA, Imagens da Cidade: sonoridades e ambientes sociais urbanos, p.29.

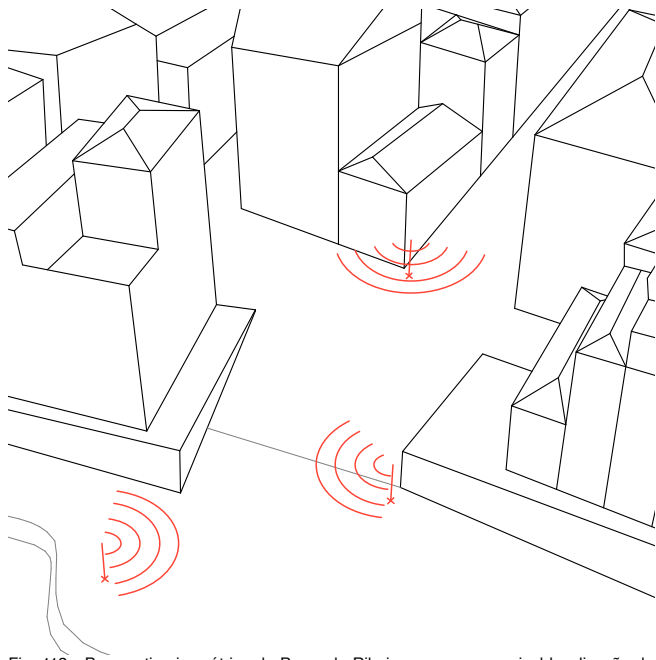


Fig. 113 - Perspectiva isométrica da Praça da Ribeira com uma possível localização da instalação, consistindo na disposição de vários altifalantes onde seriam transmitidos áudios como o que podemos ouvir no link a baixo.

confrontando-a com as mudanças que estão a suceder nos espaços da sua cidade.

Partindo desta premissa, propõe-se uma intervenção na Ribeira, onde os sons da cidade são recolhidos, reinterpretados e devolvidos ao espaço urbano através de estruturas pontualmente colocadas. O objetivo desta instalação é transformar o som num elemento tangível que se mistura com a paisagem urbana, estimulando uma consciencialização sonora do território. Da mesma forma que *Shubra Line* interpreta os sons do Cairo através de composições que manifestam a sua pulsação, esta intervenção propõe uma captura e manipulação dos sons da cidade e da sua população, construindo uma narrativa sonora capaz de revelar as suas camadas ocultas. Estas instalações espalhar-se-iam por outras zonas emblemáticas da cidade, reproduzindo as vozes afetadas pela gentrificação. Uma colagem de testemunhos de moradores com sons quotidianos desaparecidos, intercalados com sons de malas a rolar pelas ruas ou de música comercial de esplanada. Através desta colagem sonora pretende-se contrastar a identidade tradicional da cidade com as transformações recentes, provocando uma reflexão sobre a sua perda de autenticidade.

Neste [link](https://vimeo.com/1121204302) anexo, (<https://vimeo.com/1121204302>) podemos ouvir a peça sonora que seria reproduzida na instalação localizada na Ribeira. (ver Fig. 115) Aquela é composta por algumas gravações de campo do autor e pela canção “Os Vampiros” de José Afonso, servindo de pano de fundo aos relatos de vários portuenses, interrompidos intercaladamente por registos sonoros de malas de viagem.

Referências:

- Canção “Zeca Afonso - Os Vampiros “Eles Comem Tudo” (Original)” disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=8ur7ne3SWwc>
- Entrevista “Vidas da Riberia disponível em: <https://www.youtube.com/watch?v=i5xPq9Os24c>
- Entrevista “Portuenses gostam de turistas mas temem que a cidade perca autenticidade” disponível em: <https://tviplayer.iol.pt/programa/jornal-das-8/53c6b3903004dc006243d0cf/video/5990b07f0cf2cd913a055a53>
- Audios de Malas de viagem disponíveis em: <https://pixabay.com/pt/>

Todos os links foram consultados e recolhidos no dia 14 de Agosto de 2025.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo deste exercício, procurei desconstruir a minha noção inicial sobre o que é a Arquitectura e sobre o que esta significa para mim. Uma concepção assimilada ao longo de quatro anos lectivos no Porto, que foi desafiada durante o último ano do curso, aquando da frequência do programa ERASMUS em Stuttgart, experiência que me abriu um novo olhar sobre esta disciplina. Este processo decorre numa altura em que o mundo é marcado por uma grande imprevisibilidade e onde tudo acontece a uma velocidade estonteante. Entre guerras, a ascensão de regimes autoritários e a crise climática, a humanidade enfrenta um período bastante turbulento. Perante este cenário, é fundamental revisitar o papel do arquitecto e da Arquitectura na regeneração do mundo, um mundo marcado por cada vez maior desigualdade, individualismo e indiferença. E, assim, surge a motivação de aprofundar os meus conhecimentos sobre o espaço público, tendo como objecto de estudo a cidade onde cresci, o Porto.

Kenneth Frampton diz que *vivemos numa época em que foi angariando consenso a ideia de que o tecido urbano residencial não é um tópico apropriado à prática da arte da arquitectura*.^[171] O mesmo poderá ser afirmado sobre o espaço público que, tal como a habitação, está à mercê dos interesses económicos que querem extrair o máximo de lucro possível. Charlotte Malterre-Barthes (2025) defende que, tendo em conta a conjuntura atual, o caminho para romper esta tendência deverá ser iniciado nas instituições de ensino, através da

consciencialização para todas as dimensões e para todos os processos envolvidos na produção arquitectónica. Esta premissa, aliada ao confronto durante o ERASMUS com vários colectivos cuja prática arquitectónica incorpora elementos artísticos e sociais na produção espacial urbana, motiva por isso a minha investigação sobre a pertinência das intervenções espaciais no desenvolvimento crítico do espaço público.

A instalação é, assim, invocada como um meio de comunicação que estabelece a ligação entre a arquitectura e a população, através da qual é possível remapear a sua conceção espacial, provocando reações nos habitantes e sensibilizando-os para as sucessivas transformações dos espaços que percorrem diariamente. As três propostas apresentadas - a saber: “A Mensagem”, “Porto Desaparecido” e “O Porto da minha infância” - são uma síntese do estudo realizado ao longo deste exercício aplicado na cidade, expondo alguns dos problemas que o Porto enfrenta. Os lugares escolhidos (Largo Alberto Pimentel, Rua da Picaria e Praça da Ribeira) surgem organicamente por me serem muito familiares e a cuja transformação acelerada assisti ao longo dos últimos anos. Mudança que muitas vezes passa despercebida, mas pouco a pouco vai descaracterizando a cidade.

“A questão do tipo de cidade que queremos não pode estar separada da questão do tipo de pessoas que queremos ser, do tipo de relações sociais que procuramos, do tipo de relações com

[171] FRAMPTON, Promontório Arquitectos Telheiras Housing, p.11.

[172] HARVEY, Rebel Cities, p.4.

a natureza que apreciamos, do estilo de vida que desejamos, dos valores estéticos que temos.”¹⁷²

Mais uma vez, aproprio-me desta citação de Robert Park que reflete o meu pensamento sobre a necessidade da prática arquitectónica e urbanista refletir os nossos valores e a nossa experiência social. Esta realização consolida-se apenas na reta final do meu percurso académico, compreendido entre o ERASMUS e a Dissertação.

REFERÊNCIAS

LIVROS

Angelika Hinterbrandner. (2021). Desenhando novas formas de agência. Em L. Correia, (1 ed.), *Contra-Arquitectura: Livro Verde*. (pp. - 54-57). Efabula

Anita Gramigna. (2014). La trans-formacion de los espacios urbanos a través de un estudio de caso: el Baskers Festival de Ferrara. Em P. Pereira, (1 ed.), *Espaço Público, Variações Críticas Sobre a Urbanidade*. (pp. - 55-64). Edições Afrontamento.

BOURDIEU, Pierre - Social Space and the Genesis of Appropriated Physical Space. *International Journal of Urban and Regional Research*. Volume 42 Issue 1 (30 Jan 2018)

CARERI, Francesco – Walkscapes: O caminhar como prática estética. Trad. De Frederico Bonaldo. 1ª ed. São Paulo : Editora G, Gili, 2013, ISBN 978-85-65985-16-1

CORREIA, Lucinda – *Contra-Arquitectura: Livro Verde*. Lisboa : Efabula, 2021, ISBN 978-989-33-2025-9

DABERNIG, Anna, HACKENSCHMIDT, Sebastian – *Missing Link: Strategien einer Architektinnengruppe aus Wien 1970-1980*. Basel, Birkhäuser MAK, 2022, ISBN 978-3-0356-2597-4

D'ASCOLI, Angela – *Public Space: Henri Lefebvre and beyond*, Milan, Udine: Mimesis International, 2018, ISBN 9788869771200

DEBORD, Guy - *The Society of the Spectacle*. Trad. De Ken Knabb. Canada, Bureau of Public Secrets, 2014, ISBN 978-0-939682-06-5

FERNANDES, José A. *Rio – Geografia do Porto*, Porto: Book Cover Editora, 2020, ISBN 9789898898517

FRAMPTON, Kenneth - *As Regras do Jogo*. Trad de André Martins Barata e João Bugalho, In *Promontório, Arquitectos - Telheiras Housing*. 1ª ed. Carnaxide : White & Blue, 2003. ISBN 972-8650-04-3

FORTUNA, Carlos - *Imagens da Cidade: sonoridades e ambientes sociais urbanos*, *Revista Crítica de Ciências Sociais*, Nº51, Junho (1998). www.researchgate.net/publication/277035790_Imagens_da_Cidade_sonoridades_e_ambientes_sociais_urbanos

GEHL, Jan – *Life between buildings: Using public space*. Trad. De Jo Koch, Washington, Covelo, London: Island Press, 2011, ISBN-13 978-1-59726-827-1

GRANDE, Nuno – *O Ser Urbano: Nos caminhos de Nuno Portas*. Guimarães: Imprensa Nacional-Casa da Moeda, 2012, ISBN 978-972-27-2067-0

GUERRA, P. (2017). A cidade na encruzilhada do urbano : elementos para uma abordagem de um objecto complexo. *Sociologia: Revista Da Faculdade De Letras Da Universidade Do Porto*, 13. Obtido de <https://ojs.letras.up.pt/ojs/index.php/Sociologia/article/view/2476>

HARVEY, David, *Rebel Cities: From the right to the city to the urban revolution*. Londres, Nova Iorque: Verso, 2013, ISBN-13: 978-1-78168-074-2

Lars Lerup. (2021). (s/t). Em L. Correia, (1 ed.), *Contra-Arquitectura: Livro Verde*. (pp. - 25-26). Efabula

LEFEBVRE, Henri – *The Urban Revolution*. Trad De Robert Bononno. Minneapolis, London: University of Minnesota Press, 2003, ISBN 0-8166-4160-9

LÉVI-STRAUSS, Claude – *Tristes Tropiques*. Trad De John Trussel. Nova Iorque: Criterion Books, 1961, ISBN 6115758

MESQUITA, Mário. *Deserdados da Sorte no Espaço Público*, 1ª ed. Porto : U.Porto Press, 2024, ISBN 978-989-746-374-7

Neil Leach. (2021). (s/t). Em L. Correia, (1 ed.), *Contra-Arquitectura: Livro Verde*. (pp. - 21-22). Efabula

O'DOHERTY, Brian - *Inside the White Cube, The Ideology of the Gallery Space*. São Francisco: The Lapis Press, 1986, ISBN 0932499058

PEREIRA, Paula. *Espaço Público, Variações Críticas Sobre a Urbanidade*. Porto: Afrontamento, 2014, ISBN 9789723612820

PÉREZ-GÓMEZ, Alberto. "Architecture and the City: the Space of Participation." *studies in History and Theory of Architecture*, no. 5 (2017): 13-18. <https://sita.uauim.ro/article/5-perez-gomez-architecture-and-the-city>

PORTAS, Nuno [et al.] – *Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos*. Lisboa: Fundações Calouste Gulbenkian, 2011, ISBN 978-972-31-1382-2

RODRIGUES, Carlos Miguel. (2014). *Sonoridades da Cidade do Porto. Memória, Ação e Projeto*. In *Atas do III Encontro Anual da AIM*, editado por Paulo Cunha e Sérgio Dias Branco, 310-323. Coimbra: AIM. ISBN 978-989-98215-1-4.

STAVRIDES, Stavros – *Espaço Comum: A cidade como obra colectiva*. Trad. De Jorge Colaço. 1ª ed. Lisboa : Orfeu Negro, 2021, ISBN 978-989-9071-11-7

WACQUANT, Loïc – *Bourdieu na cidade: desafios à teoria urbana*. Trad. De Bruno Peixe Dias. Lisboa: Outro Modo – Cooperativa Cultural, 2023, ISBN 978-989-53538-6-6

SITES

909originals (2020) - [In January 1990, the Freedom To Party rally took over London's Trafalgar Square...](https://909originals.com/2020/01/27/on-this-day-in-1990-the-freedom-to-party-rally-took-over-londons-traffic-square/) [Em linha]. [Consult. 29 Julho de 2024]. Disponível em WWW: <<https://909originals.com/2020/01/27/on-this-day-in-1990-the-freedom-to-party-rally-took-over-londons-traffic-square/>>

A cidade surpreendente (2007) – [Se esta rua fosse minha](https://cidade-surpreendente.blogspot.com/2007/10/se-esta-rua-fosse-minha.html) [Em linha]. [Consult. 30 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://cidade-surpreendente.blogspot.com/2007/10/se-esta-rua-fosse-minha.html>>

AgoraPorto (2023) – ["A Rua é Nossa" está de regresso à Avenida Rodrigues de Freitas](https://www.agoraporto.pt/noticias/a-rua-e-nossa-esta-de-regresso-a-avenida-rodrigues-de-freitas) [Em linha]. [Consult. 30 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://www.agoraporto.pt/noticias/a-rua-e-nossa-esta-de-regresso-a-avenida-rodrigues-de-freitas>>

Archello (2022) – [The Square](https://archello.com/project/the-square) [Em linha]. [Consult. 30 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://archello.com/project/the-square>>

BBC News Brasil (2020) - [Brasília: Como a realidade transformou a capital idealizada por Lúcio Costa e Niemeyer](https://www.bbc.com/portuguese/resources/idthc629e19-80df-435c-a7e0-12705ad8fe6c) [Em linha]. [Consult. 24 Fevereiro de 2025]. Disponível em WWW: <<https://www.bbc.com/portuguese/resources/idthc629e19-80df-435c-a7e0-12705ad8fe6c>>

BBC UK (2007) - [Castlemorton Rave – history](https://www.bbc.co.uk/herfordandworcester/content/articles/2007/06/06/castlemorton_rave_feature.shtml) [Em linha]. [Consult. 29 Julho de 2024]. Disponível em WWW: <https://www.bbc.co.uk/herfordandworcester/content/articles/2007/06/06/castlemorton_rave_feature.shtml>

Carnegie Endowment for International Peace (2021) - The Sinister Side of Sisi's Urban Development [Em linha]. [Consult. 15 Julho de 2024]. Disponível em WWW: <<https://carnegieendowment.org/sada/2021/05/the-sinister-side-of-sisi-urban-development?lang=en>>

CM-Porto (2025) – História da cidade, Origens Remotas [Em linha]. [Consult. 17 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://www.cm-porto.pt/historia-da-cidade>>

Egypt Independent (2012) - The metro comes to Ard al-Lewa with “Shubra Line” [Em linha]. [Consult. 18 Outubro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://www.egyptindependent.com/metro-comes-ard-al-lewa-shubra-line/>>

Monumentos Desaparecidos (2009) – Sítio dos Laranjais e Campo das Hortas [Em linha]. [Consult. 17 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2015/10/sitio-dos-laranjais-e-campo-das-hortas.html>>

Monumentos Desaparecidos (2009) – Jardim de S. Lázaro [Em linha]. [Consult. 19 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2011/09/jardim-de-s-lazaro-cidade-do-porto.html>>

Monumentos Desaparecidos (2009) – Largo da Aguardente [Em linha]. [Consult. 19 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2013/05/largo-da-aguardente-porto.html>>

Monumentos Desaparecidos (2009) – Palácio de Cristal [Em linha]. [Consult. 25 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2009/10/o-palacio-de-cristal-cidade-do-porto.html>>

Público (2024) - Cidadãos puseram um banco numa paragem sem assento de Lisboa — desapareceu logo depois [Em linha]. [Consult. 30 Outubro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://www.publico.pt/2024/11/22/p3/noticia/cidadaos-puseram-banco-paragem-assento-lisboa-retirado-logo-2112981>>

Público (2024) - Livraria Lello quer construir elevador e miradouro com 21 metros de altura [Em linha]. [Consult. 30 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://www.publico.pt/2024/04/27/lo-cal/noticia/livraria-lello-quer-construir-elevador-miradouro-21-metros-altura-2088414>>

Riot (2025) – Agenda [Em linha]. [Consult. 17 Outubro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://riot.today/>>

Socks (2013) – Hans Hollein's Alles Ist Architektur (1968) [Em linha]. [Consult. 15 Setembro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://socks-studio.com/2013/08/13/hans-holleins-alles-ist-architektur-1968/>>

Tate (2025) – Happening [Em linha]. [Consult. 17 Outubro de 2024]. Disponível em WWW: <<https://www.tate.org.uk/art/art-terms/h/happening>>

FILMES/SÉRIES

DELLER, Jeremy - Everybody in the Place: An Incomplete History of Britain 1984-1992. [documentário]. Produzido por Avi Grewal e Jacqui Edenbrow. Reino Unido: Frieze Studios, 2019. (Youtube / Cinema Batalha) (61 min.)

LUMER-KLABBERS, Kerren – Architekten. [mini-série]. Produzido por Øyvind Lierhagen Erikssen e Isak Eymundsson. Noruega: Nordik Film Production AS, 2023. (Filmin) (76 min.)

YOUTUBE

Anton is here. (2019 4 de dezembro). North Korea / The Lies and Truth of Kim Jong Un / How People Live (2019). YouTube. <https://www.youtube.com/watch?v=inebLA3HqPo>

Smart City Expo World Congress (2016 14 de dezembro). Inspirational Talk - David Harvey. Right to the City. Youtube. <https://www.youtube.com/watch?v=4cL5c600R3o>

REVISTAS

SANDSTROM, Emily - Augmented City.
Real Review. London. ISSN 9781838493417.
N°13 (Inverno 2022), p. 99

ÍNDICE DE IMAGENS

Figura 01 - A descoberta do fogo, Cesare Cesariano, 1521, (Wordpress, 2012), disponível em: <https://originsofarchitecture.wordpress.com/2012/12/28/origin-myths-in-renaissance-vitruvius-editions/>

Figura 02 - Jane Jacobs (1916 - 2006), com um cartaz ao pescoço onde se lê “Conscience is the Ultimate Weapon” (A consciência é a arma suprema), Nova Iorque, 3 de fevereiro de 1964. (Foto de Fred W. McDarrah/Getty Images), disponível em: <https://dongayton.ca/2021/11/25/homage-to-jane/>

Figura 03 - Planta de Génova, J. Stockdale Piccadilly, 1800, (Historic Pictoric, sem data), disponível em: <https://www.historicpictoric.com/products/historic-map-plan-city-genoa-italy-stockdale-1800-vintage-wall>

Figura 04 - Planta e Alçado/Corte do Panóptico, Wiley Reveley, 1791, (Wikipédia, 2024), disponível em: <https://pt.wikipedia.org/wiki/Pan-%C3%B3ptico#/media/Ficheiro:Panopticon.jpg>

Figura 05 - Planta da aldeia Kejara, (Tristes Tropiques, sem data), disponível em: p. 203, LÉVI-STRAUSS, Claude – Tristes Tropiques. Trad De John Trussel. Nova Iorque: Criterion Books, 1961, ISBN 6115758

Figura 06 - Construção do campo de re-instalação em Cheraïa, Pierre Bourdieu, Images d’Algérie, 1957 – 1961, (Camera Austria, 2019), disponível em: <https://camera-austria.at/en/presse/pierre-bourdieu-in-algeria-testimonies-of-up-rooting/>

Fig. 07 - Esboço do Plano Piloto de Brasília, 1957, (Arquivo Público do Distrito Federal/Fundo Novacap, 2017), disponível em: <https://g1.globo.com/distrito-federal/noticia/projeto-arquitetonico-de-lucio-costa-para-brasilia-completa-60-anos-ghtml>

co-de-lucio-costa-para-brasilia-completa-60-anos-ghtml

Fig. 08 - Frame de Metropolis, 1927, (UFA GmbH, sem data), disponível em: <https://thecultural.me/fritz-langs-metropolis-1927-and-the-new-woman-in-weimar-germany-547983>

Fig. 09 - Hotel Ryugyong, Coreia do Norte, (Raphael Olivier, 2017), disponível em: <https://www.dezeen.com/2016/08/21/raphael-olivier-pyongyang-north-korea-architecture-photo-essay/>

Fig. 10 - Vista aérea da nova capital administrativa do Cairo, 9 de abril de 2021, (Engenho e Arte, 2023), disponível em: <https://www.engenhoearte.info/post/o-megaprojecto-da-nova-capital-do-egipto>

Fig. 11 - Comício Freedom to party, Trafalgar Square, 27 de janeiro de 1990, (909Originals, 2020), disponível em: <https://909originals.com/2020/01/27/on-this-day-in-1990-the-freedom-to-party-rally-took-over-londons-traffic-square/>

Fig. 12 - Cartaz do Comício Freedom to party, Trafalgar Square, 27 de janeiro de 1990, (909Originals, 2020), disponível em: <https://909originals.com/2020/01/27/on-this-day-in-1990-the-freedom-to-party-rally-took-over-londons-traffic-square/>

Fig. 13 - Triangulation in Public Space, Imagem do livro “The Social Life of Small Urban Spaces”, disponível em: <https://www.re-thinking-the-future.com/rtf-architectural-reviews/a13338-book-in-focus-the-social-life-of-small-urban-spaces-by-william-h-whyte/>

Fig. 14 - Ribeira do Porto, (Jin & De Wet, Museum of Wander, sem data), disponível em: <https://museumofwander.com/weekend-in-porto/>

Fig. 15 - Instalação do artista Ticiano Rotenstein, Protesto em Lisboa, 2023, (Lusa, sem data), disponível em: <https://visao.pt/atualidade/sociedade/2023-09-29-dificuldades-de-habitacao-para-estudantes-denunciadas-em-protesto-em-lisboa/>

Fig. 16 - Fachada do Pallazo Braschi, Roma, 1934, (Brandstaetter Images/Getty Images, sem data), disponível em: <https://www.theguardian.com/artanddesign/gallery/2024/nov/12/propaganda-100-years-of-fear-manipulation-and-persuasion-in-pictures>

Fig. 17 - Vista de Nova Iorque, (Getty Images/Alexandr Spatari, sem data), disponível em: <https://www.admiddleeast.com/story/the-iconic-new-york-skyline-18-buildings-you-must-visit-where-youre-in-the-big-apple>

Fig. 18 - Fragmento da capa do livro “A Sociedade do Espetáculo” de Guy Debord (Mubi, sem data), disponível em: <https://mubi.com/pt/pt/films/society-of-the-spectacle>

Fig. 19 - Vista da favela Parque Real, São Paulo, (cartacapital, sem data), disponível em: <https://x.com/Maiageovana/status/545174176177614849/photo/1>

Fig. 20 - Museu do Futuro, Dubai, (Trip Advisor, sem data), disponível em: https://www.tripadvisor.pt/Attraction_Review-g295424-d23751344-Reviews-Museum_Of_The_Future-Dubai_Emirate_of_Dubai.html

Fig. 21 - “A Computer City diagram”, Dennis Crompton, 1964, (Wordpress, sem data), disponível em: <https://visuallexicon.wordpress.com/2017/10/12/city-as-machine-archigram-peter-cooks-city-and-dennis-cromptons-system/>

Fig. 22 - Rua pedestre em Stroget, (Copenhagenet, sem data), disponível em: <https://www.copenhagenet.dk/cph-map/CPH-Pedestrian.asp>

Fig. 23 - Rua em Stroget, 1950, (Flickr, sem data), disponível em: <https://www.flickr.com/photos/16nine/6517755305/in/photostream/>

Fig. 24 - Algumas oportunidades para estabelecer contato, do livro *Life between buildings*, Jan Gehl, disponível em: <https://piseagrama.org/artigos/a-vida-entre-edificios>

Fig. 25 - Uma vista geral de Paris, centrada na zona de Étoile que Haussmann redesenhou, (DigitalGlobe/Rex, sem data), disponível em: <https://www.theguardian.com/cities/2016/mar/31/story-cities-12-paris-baron-haussmann-france-urban-planner-napoleon>

Fig. 26 - Protesto da Habitação em Capetown, 2013, (Rioonwatch.org, sem data), disponível em: <https://www.thecollector.com/henri-lefebvre-critique-everyday-life/>

Fig. 27 - Maquete da Ville Radieuse de Le Corbusier, (Researchgate, sem data), disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Le-Corbusiers-Plan-Voisin-for-Paris-Le-Corbusier-from-Urbanisme-Paris-1922_fig1_266498636

Fig. 28 - Barricadas de estudantes em França, 1968, (Huff Post, sem data), disponível em: <https://www.thecollector.com/henri-lefebvre-critique-everyday-life/>

Fig. 29 - Festival Baskers, (Spettacolo, sem data), disponível em: <https://spettacolo.emiliario-magnacultura.it/it/news/ferrara-capitale-dei-buskers/>

Fig. 30 - Graffiti a representar o líder do partido do Congresso Nacional Indiano, Rahul Gandhi (à esquerda), e o primeiro ministro Narendra Modi, do Partido Bharatiya Janata, num jogo da corda sobre a Índia, INDRANIL MUKHERJEE/AFP, (Getty Images, sem data), disponível em: <https://www.vice.com/en/article/what-its-like-being-a-political-graffiti-artist-in-india-and-getting-away-with-it/>

Fig. 31 - Uma das mensagens partilhadas no movimento Pássalo, 2004, (Josep Lluís Sellart, sem data), disponível em: https://verne.elpais.com/verne/2019/03/11/articulo/1552317451_079406.html

Fig. 32 - Vista aérea da Praça Syntagma, Atenas, 2011, (Reuters, sem data), disponível em: <https://www.telegraph.co.uk/news/picturegalleries/worldnews/8552881/Protest-camp-in-Syntagma-Square-in-front-of-the-Greek-parliament-building-in-Athens.html>

Fig. 33 - Protesto na Praça Tahrir, Cairo, 2011, (Wikipedia, sem data), disponível em: https://en.wikipedia.org/wiki/2011_Egyptian_revolution

Fig. 34 - Vista aérea de uma manifestação pró-militar, assinalando o terceiro aniversário da revolta que derrubou o autocrata Hosni Mubarak na Praça Tahrir, Cairo 2014, (AP/Hassan Ammar, sem data), disponível em: <https://www.timesofisrael.com/egypt-names-new-prime-minister/>

Fig. 35 - HAL 9000, o computador que definiu o padrão para a forma como os assistentes virtuais como a Siri e a Alexa soam atualmente, 2001 - Odisseia no Espaço, 1968, (Englishlanguagethoughts, sem data), disponível em: <https://>

englishlanguagethoughts.com/2017/06/13/im-sorry-dave-im-afraid-i-cant-do-that/

Fig. 36 - Frame de Blade Runner, 1982, (Warner Bros, sem data), disponível em: <https://variety.com/2017/film/columns/how-blade-runner-became-a-geek-metaphor-for-art-1202583468/>

Fig. 37 - Frame de Before Sunrise, 1995, (Film grab, sem data), disponível em: <https://film-grab.com/2013/06/19/before-sunrise/#>

Fig. 38 - Frame de Suzhou River, 2000, (Artificial Eye / Alamy, sem data), disponível em: <https://www.newyorker.com/culture/the-front-row/suzhou-river-reviewed-gangland-romance-as-political-critique>

Fig. 39 - Frame de “Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern”, 1972, (MAK, sem data), disponível em: https://www.mak.at/en/program/exhibitions/missing_link

Fig. 40 - Frame de “Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern”, 1972, (MAK, sem data), disponível em: <https://blog.mak.at/missing-link-medienkritik/>

Fig. 41 - Frames de “Eine Utopie in 9 wirklichen Bildern”, 1972, disponível em: p.224, DABERNIG, HACKENSCHMIDT, Missing Link: Strategien einer Architekt*innengruppe aus Wien 1970-1980

Fig. 42 - Via Trivialis, montagem do autor, disponível em: p. 245, DABERNIG, HACKENSCHMIDT, Missing Link: Strategien einer Architekt*innengruppe aus Wien 1970-1980

Fig. 43 - Comportamento público na Praça Seagram, Imagem do livro “The Social Life of Small Urban Spaces”, disponível em: <https://www.re-thinkingthefuture.com/rtf-architectural-reviews/a13338-book-in-focus-the-social-life-of-small-urban-spaces-by-william-h-whyte/>

Fig. 44 – Vista da Rua das Flores, (Bernardino Pires, 2019), disponível em: <https://industrias-culturais.blogspot.com/2019/05/>

Fig. 45 - Carta hipsométrica do município do Porto, disponível em: p.8, Plano Municipal de Defesa da Floresta contra incêndios, Caderno I - Diagnóstico, Município do Porto, https://www.cm-porto.pt/seguranca/protecao-civil_1

Fig. 46 - Vestígios do núcleo primitivo da cidade do Porto, (Museu do Porto, sem data), disponível em: <https://museudoporto.pt/en/estacao/arqueossitio-2/>

Fig. 47 - Hieróglifo que simboliza a cidade. “Já no antigo Egito existia um hieróglifo para representar a cidade, este consistia numa cruz,

provavelmente simbolizando as ruas e o cruzamento de caminhos, envolta num círculo que representava a muralha que a envolvia.”, Research Gate, sem data), disponível em: https://www.researchgate.net/figure/Hieroglyph-of-city-Minoan-coin-representing-a-labyrinth-and-drawing-for-Le-Poeme-de_fig1_326152341

Fig. 48 - As muralhas do Porto, traçado do Dr. Carlos de Passos sobre a planta topográfica da cidade de J. C. Lima, 1839, (Aproximação), (in Ilustração Portuguesa, N.º. 114, Setembro 16, 1930), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2010/03/as-muralhas-do-porto-1839.html>

Fig. 49 – As muralhas do Porto, traçado do Dr. Carlos de Passos sobre a planta topográfica da cidade de J. C. Lima, 1839, (in Ilustração Portuguesa, N.º. 114, Setembro 16, 1930), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2010/03/as-muralhas-do-porto-1839.html>

Fig. 50 - Campo das Hortas e localização da Praça Nova, (AHMP, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/search?q=campo+das+hortas>

Fig. 51 - Praça D. Pedro, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2009/10/antigos-pacos-do-concelho-e-praca-de-d.html>

Fig. 52 - Esboço de Cavalleria Urbana de Missing Link, (MAK, sem data), disponível em: https://sammlung.mak.at/de/collect/architekturzeichnung-und-typoskript-zum-projekt-cavalleria-urbana-informationsplastik-aus-dem-katalogbuch-missing-link-1973_372222

Fig. 53 - Vista da Igreja dos Clérigos, Aurélio da Paz dos Reis, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2015/05/igreja-e-torredos-clerigos-projecto.html>

Fig. 54 - Praça da República, (Porto desaparecido, sem data), disponível em: https://www.facebook.com/PortoDesaparecido/photos/p%C3%A7a-da-rep%C3%BAblica-com-o-quartel-de-santo-ov%C3%ADdio-e-por-tr%C3%AAs-a-igreja-da-lapao-qu/606080329447173/?locale=pt_BR

Fig. 55 - Mapa do Porto, 1833, Desenho de W. B. Clarke, impresso J. Henshall. Publicado por Baldwin & Cradock em Londres, 1833, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/>

search?q=planta+porto

Fig. 56 - Jardim de S. Lázaro, (AMP, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2011/09/jardim-de-s-lazaro-cidade-do-porto.html>

Fig. 57 – Vista do tabuleiro superior da Ponte D. Luís I. BPI – Editor – Grandes Armazéns Hermínios, 1910, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2013/05/o-morro-de-gaia-e-as-portagens-da-ponte.html>

Fig. 58 – “Foz, Praia de Banhos”, Praia do Ourigo. As longas sobras denunciam que a fotografia foi tirada de manhã muito cedo; bilhete-postal de c.1900 (Emílio Biel I Porto Desaparecido, sem data), disponível em: <https://www.portodhonra.com/2021/09/a-estancia-balnear-da-foz-do-douro.html>

Fig. 59 - Vista aérea do Palácio de Cristal, 1934, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2009/10/o-palacio-de-cristal-cidade-do-porto.html>

Fig. 60 - Ilha da rua de S. Vitor, (Arnaldo Soares, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2010/05/as-ilhas-do-porto-cidade-do-porto.html>

Fig. 61 - A bacia de Leixões, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2013/01/titan-ou-tita-porto-de-leixoes.html>

Fig. 62 - Vista aérea do Morro da Sé, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2012/05/se-do-porto-demolicao-da-zona.html>

Fig. 63 - Representação de uma cidade portuguesa, Campanha publicitária BPI, disponível em: p.22, PORTAS, Nuno [et al.] – Políticas Urbanas II – Transformações, Regulação e Projectos Lisboa: Fundações Calouste Gulbenkian, 2011, ISBN 978-972-31-1382-2

Fig. 64 - Chegada do comboio a S. Bento a 7 de Novembro de 1896, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2011/01/estacao-de-s-bento-no-inicio-do-seculo.html>

Fig. 65 - Planta da cidade do Porto, 1903 (Monumentos desaparecidos, sem data), <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2010/02/mapas-antigos-da-cidade-do-porto-1809.html>

Fig. 66 - Fachada Leste do novo mercado do Bolhão, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2010/01/mercado-do-bolhao-cidade-do-porto.html>

Fig. 67 - Demolições no quarteirão para dar lugar à Praça Filipa de Lencastre, dando um novo destaque ao edifício da Garagem do Porto de Rogério de Azevedo, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2012/07/praca-de-d-filipa-de-lencastre-porto.html>

Fig. 68 - Vista aérea da Avenida Marechal Gomes da Costa, 1950, (Porto Antigo, sem data), disponível em: <https://portoantigo.wordpress.com/wp-content/uploads/2016/12/8ed56-avenida2b-marechal2bgomes2bda2bcosta2b-2b1950.jpeg>

Fig. 69 - Brasília, Avenida da Boavista, (Monumentos desaparecidos, sem data), disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2010/10/rotunda-da-boavista-cidade-do-porto.html>

Fig. 70 - Vista aérea do Aeroporto de Sá Carneiro, (Restos de Colecção, sem data), disponível em: <https://restosdecoleccion.blogspot.com/2013/03/aeroporto-de-pedras-rubras.html>

Fig. 71 - Casa da música, (Building Views, sem data), disponível em: <https://www.buildingviews.net/project/casa-da-musica/>

Fig. 72 - Antes e depois da reforma do jardim da Cordoaria, colagem do autor, (Facebook, Jardim da Cordoaria, sem data), disponível em: https://www.facebook.com/photo/?fbid=631485486906657&set=lagodojardim-da-cordoaria-jardim-de-jo%C3%A3o-chagas-mais-conhecido-por-cordoaria-&locale=pt_PT
<https://jardimdacordoaria.blogspot.com/>

Fig. 73- Paragem de metro dos Aliados, (Wikipédia, sem data), disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Esta%C3%A7%C3%A3o_Aliados

Fig. 74 - Vista da Avenida dos Aliados, (Turismo Porto, sem data) disponível em: <https://turismoporto.wordpress.com/2014/12/15/avenida-dos-aliados/>

Fig. 75 - Loja “Fantástico Mundo da Sardinha”, (Imperdível, sem data), disponível em: <https://imperdivel.pt/evento/o-mundo-fantastico-da-sardinha-portuguesa/>

Fig. 76 - Notícia do Público, 27 de Abril de 2024, (Camila Soldado, 2024), disponível em: <https://www.publico.pt/2024/04/27/local/noticia/>

livraria-lello-quer-construir-elevador-miradouro-21-metros-altura-2088414

Fig. 77 - Protesto “Pagar para sentar”, Fotografia do autor

Fig. 78 - Gradeamento da escadaria do Tribunal da Relação, (Oficial de Justiça, 2021), disponível em: <https://oficialdejustica.blogs.sapo.pt/palacio-da-justica-do-porto-encurralado-814610>

Fig. 79 - Gradeamento de jardim e acesso na rua Diogo Botelho, (Google Streetview, 2024), disponível em: Google Streetview

Fig. 80 - Instalação “The Square”, (Nuno Pimenta, 2022), disponível em: <https://www.nunopimenta.com/THE-SQUARE-2022>

Fig. 81 - “A rua é nossa”, (Agora Porto, 2023), disponível em: <https://www.agoraporto.pt/noticias/a-rua-e-nossa-esta-de-regresso-a-avenida-rodrigues-de-freitas>

Fig. 82 - “Se esta rua fosse minha”, (Carlos Romão, 2007), disponível em: <https://cidadesurpreendente.blogspot.com/2007/10/se-esta-rua-fosse-minha.html>

Fig. 83 - Avenida dos Aliados, 1 de Maio de 1974, (Sérgio Valente, 1974), disponível em: <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=661947837193755&id=332201940168348&set=a.343827999005742>

Fig. 84 - Rua do Clube dos Fenianos, em pano de fundo está a igreja da Trindade. Porto,

1 de Maio de 1974, (Pereira de Sousa, Fotolândia Porto, 1974), disponível em: <https://www.publico.pt/2023/05/01/p3/fotogaleria/assim-foi-primeiro-maio-apos-revolucao-1974-410171>

Fig. 85 – Alles its Architektur, Hans Hollein, (Socks Studio, sem data), disponível em: <https://socks-studio.com/img/blog/Hans-Hollein-Alles-Ist-Architektur-01.jpg>

Fig. 86 - “Stop Building! A Moratorium on New Construction”, (Charlotte Malterre-Barthes, 2023/2024), disponível em: <https://transmission-motion.sites.uu.nl/stop-building-a-moratorium-on-new-construction-charlotte-malterre-barthes-epfl/>

Fig. 87 - Fotografia do interior da instalação do workshop “Wohn doch wie du willst” (viva como quiser) do colectivo Adapter, (Adapter Stuttgart sem data), disponível em: <https://adapter-stuttgart.de/wohn-doch-wie-du-willst/>

Fig. 88 - Fotografia do exterior da instalação do workshop “Wohn doch wie du willst” (viva como quiser) do colectivo Adapter, (Adapter Stuttgart sem data), disponível em: <https://adapter-stuttgart.de/wohn-doch-wie-du-willst/>

de/wohn-doch-wie-du-willst/

Fig. 89 - Fotografia do quiosque de souvenirs construído pelo Colectivo Stadtluecken, (Stadtluecken, sem data), disponível em: <https://www.stadtluecken.de/projekte/souvenirerkiosk>

Fig. 90 - Fotografia da instalação do colectivo Adapter na ocupação da praça Áustriaca realizada pelo colectivo Stadtluecken, (Stadtluecken, sem data), disponível em: <https://www.stadtluecken.de/projekte/oesterreichischer-platz>

Fig. 91 - Fotografia da instalação de luzes durante a ocupação da praça Áustriaca realizada pelo colectivo Stadtluecken, (Stadtluecken, sem data), disponível em: <http://valerierehle.de/stadtluecken/>

Fig. 92 - Fluids, um happening conceptualizado por Allan Kaprow em 1967, onde com a ajuda de voluntários são construídas estruturas com blocos de gelo, para posteriormente serem abandonadas e derreterem, (Widewalls, sem data), disponível em: <https://www.widewalls.ch/magazine/happening-happenings-performance-art>

Fig. 93 - Yard., um happening conceptualizado por Allan Kaprow em 1961, onde vários pneus foram dispostos aleatoriamente no jardim da Martha Jackson Gallery em New York, os visitantes eram encorajados a caminhar sobre e a mover os pneus, (Widewalls, sem data), disponível em: <https://www.widewalls.ch/magazine/happening-happenings-performance-art>

Fig. 94 - “Morto.”, com referência tipográfica ao logo da CMP “Porto.”, este autocolante começou a ser espalhado pela cidade do Porto por volta de 2017, como crítica às políticas actuais da cidade, (Jornal mapa, 2017), disponível em: <https://www.jornalmapa.pt/2017/10/20/morto-e-companhia/>

Fig. 95 - Frames da minissérie Architekten, (Filmin, 2023), disponível em: Filmin

Fig. 96 - Fotografia do Público onde se pode ver uma senhora sentada no banco que foi colocado na paragem de autocarro, (Ana Isabel Ribeiro, 2024), disponível em: <https://www.publico.pt/2024/11/22/p3/noticia/cidadaos-puseram-banco-paragem-assento-lisboa-retirado-logo-2112981>

Fig. 97 - Fotografia de Mário Mesquita do livro Deserdados da Sorte no Espaço Público, disponível em: MESQUITA, Mário. Deserdados da Sorte no Espaço Público, 1ª ed. Porto : U.Porto Press, 2024, ISBN 978-989-746-374-7

Fig. 98 - Steinbank de Missing Link, (Mak Design Shop, 2022), disponível em: <https://www.makdesignshop.com/>

makdesignshop.at/en/products/missing-link

Fig. 99 - Em cima, vista do Largo Alberto Pimentel em 2023, ainda com a presença dos bancos de jardim. Em baixo, vista do Largo Alberto Pimentel em 2024, já sem os bancos, e como podemos ver o espaço encontra-se ocupado por veículos. (Google Street View, 2023), disponível em: Google Streetview e (Google Streetview, 2024), disponível em: Google Streetview

Fig. 100 - Perspectiva Isométrica do Largo Alberto Pimentel, com a proposta da instalação a Vermelho, Desenho do Autor

Fig. 101 - Augmented City, Estúdio Modem, (Natalia Stuyk, 2023), disponível em: <https://modemworks.com/research/the-augmented-city/>

Fig. 102 - Frame do filme “They Live” de John Carpenter, 1988, disponível em: <https://www.teoriacultural.com.br/post/they-live-uma-obrac%C3%B4mica-e-necess%C3%A1ria-para-os-tempos-de-modernidade>

Fig. 103 - Rua do Almada em 1981, (Facebook, 1981), disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3653680994687076&set=a.1578062882248908>

Fig. 104 - Evolução do número de estabelecimentos comerciais e de serviços na Baixa do Porto (2012, 2014, 2016 e 2018) por tipo de atividade. Elaboração de José A. Rio Fernandes com base em levantamento funcional, disponível em: FERNANDES, José A. Rio – Geografia do Porto, Porto: Book Cover Editora, 2020, ISBN 9789898898517

Fig. 105 - Obras de pavimentação do largo de Mompilher e da rua da Picaria, em 1939. Guilherme Bonfim Barreiros, (CMP, Arquivo Histórico do Porto, 1939), disponível em: <https://www.facebook.com/photo/?fbid=3991324727589366&set=obras-de-paviment%C3%A7%C3%A3o-do-largo-de-mompilher-e-da-rua-da-picaria-em-1939%C3%A0-esquerd>

Fig. 106 - Cartaz fictício onde demonstra os dados recolhidos da mudança dos lotes desde 2009 até 2024, Desenho do Autor

Fig. 107 - Perspectiva isométrica do largo de Mompilher com uma possível localização para a instalação, onde seriam dispostos cartazes/imagens sobre a transformação das ruas adjacentes ao longo dos últimos anos, Desenho do Autor

Fig. 108 - Detalhe da instalação Shubra Line, (Yara Mekawei, 2013), disponível em: <https://www.yaramekawei.com/shoubra-line>

Fig. 109 - Instalação Shubra Line, (Yara Mekawei, 2013), disponível em: <https://www.yaramekawei.com/shoubra-line>

Fig. 110 - Frame de Aniki Bóbó, Manoel de Oliveira, 1942, (Máxima, sem data), disponível em: <https://www.maxima.pt/atual/detalhe/a-obrade-manoel-de-oliveira-no-porto>

Fig. 111 - Ribeira vista do tabuleiro superior da ponte D. Luís I, no início do século XX, disponível em: <https://monumentosdesaparecidos.blogspot.com/2013/12/praca-da-ribeira-porto.html>

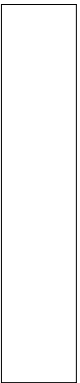
Fig. 112 - Ribeira vista do tabuleiro superior da ponte D. Luís I, actualmente, disponível em: <https://www.discoveroport.com/pt/o-que-ver-no-porto/praca-da-ribeira/>

Fig. 113 - Perspectiva isométrica da Praça da Ribeira com uma possível localização da instalação, consistindo na disposição de vários altifalantes onde seriam transmitidos áudios como o que podemos ouvir no link a baixo, Desenho do Autor

MESTRADO INTEGRADO
ARQUITECTURA

As Dimensões do Espaço Público
Estudos sobre a Apropriação do Espaço
António André de Sousa Costa

M
2025



António André de Sousa Costa. As Dimensões do Espaço Público.
Estudos sobre a Apropriação do Espaço



As Dimensões do Espaço Público
Estudos sobre a Apropriação do Espaço
António André de Sousa Costa

