



**Estado Centralizado e Descentralizado:**  
Alterações morfológicas nas áreas antigas da cidade do Porto/Portugal

Bruno Moreira  
João Pessoa, 2017

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA**  
**CENTRO DE TECNOLOGIA**  
**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO**

**Estado Centralizado e Descentralizado:  
Alterações morfológicas nas áreas antigas da cidade do Porto/Portugal**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Paraíba como parte dos requisitos para a obtenção do título de Mestre.

Mestrando: Bruno Miguel Fernandes Moreira.  
Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Berthilde Moura Filha.

**João Pessoa, PB**  
**2017**

## Ficha Catalográfica

M835e Moreira, Bruno Miguel Fernandes.

Estado centralizado e descentralizado: alterações morfológicas nas áreas antigas da cidade do Porto/Portugal / Bruno Miguel Fernandes Moreira. - João Pessoa, 2017.

157 f. : il.

Orientação: Maria Berthilde Moura Filha.  
Dissertação (Mestrado) - UFPB/CT.

1. Arquitetura e Urbanismo. 2. Interferência do estado - áreas de expansão. 3. Estado centralizado - cidade. 4. Estado descentralizado - cidade. 5. Alterações Morfológicas. 6. Cidade - Porto Portugal. I. Moura Filha, Maria Berthilde. II. Título.

UFPB/BC

**ESTADO CENTRALIZADO E DESCENTRALIZADO:  
ALTERAÇÕES MORFOLÓGICAS NAS ÁREAS ANTIGAS DA CIDADE DO  
PORTO/PORTUGAL**

**Por**

Bruno Miguel Fernandes Moreira

**Dissertação aprovada em 27 outubro de 2017.**

**Período Letivo: 2017.1**



Prof.ª Dr.ª Maria Berthilde Moura Filha  
Orientadora – PPGAU/UFPB



Prof.ª Dr.ª Doralice Sátyro Maia  
Examinadora interna – PPGAU/UFPB

Prof.ª Dr.ª Natália Miranda Vieira de Araújo  
Examinadora externa – MDU/UFPE

## AGRADECIMENTOS

No culminar deste percurso acadêmico, sinto a necessidade de exprimir a minha gratidão por todos aqueles que surgiram e permaneceram no meu caminho, permitindo que esta dissertação se concretizasse. Antes de mais, agradeço a Deus por não me ter deixado acomodar às forças externas que moldam a esmagadora maioria dos indivíduos, por me ter colocado no rumo do crescimento, do conhecimento e do aperfeiçoamento pessoal.

À minha mãe que sempre esteve ao meu lado, mesmo sabendo que a sua ajuda me mandaria para longe de casa e dos que mais amo. Ao meu irmão, a trave-mestra que suportou a pesada carga da responsabilidade nas Terras de Vera Cruz. Ao nunca ceder à pressão, demonstrou que a sua coragem e o seu carácter são exemplares. À Maria Clara de Oliveira Carvalho Barbosa Moreira, por me ter ensinado a ser mais generoso e paciente.

À Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Maria Berthilde Moura Filha, da Universidade Federal da Paraíba, a oportunidade de fazer parte do seu grupo de trabalho e, por ter acreditado em mim e nas minhas capacidades, recebendo-me sempre com o seu trato simples, correto e profissional. À Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Doralice Sátyro Maia e à Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Natália Miranda Vieira de Araújo, por terem disponibilizado o seu tempo, as suas energias e os seus conhecimentos na análise e na crítica da presente dissertação. À minha colega Maria Helena de Andrade Azevedo, pela paciência que demonstrou ao ouvir as minhas frustrações e os meus desabafos e pelo equilíbrio que as suas colocações provocaram ao longo deste árduo e sinuoso percurso académico.

Aos escritores, poetas, estudiosos, filósofos, grandes pensadores e intelectuais da humanidade, por ensinarem que somos donos dos nossos destinos e por demonstrarem que alguns são grandes porque muito se ajoelham. À Pátria Brasileira, por me ter recebido, pela sua grandeza e pela sua generosidade. Por último, porque a Pátria não se escolhe, acontece, estando eu em algures ou nenhures, quero agradecer à Pátria Portuguesa, por me ter ensinado que procurar o sonho é procurar a verdade, seja aquém ou além-fronteiras.

Obrigado.

Se queres compreender qualquer coisa, observa o seu início e o seu desenvolvimento.

**Aristóteles**

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 01 - Portugal organizado por Distritos.....	27
Figura 02 - Organização interna do Distrito do Porto.....	27
Figura 03 - Cidade do Porto - Localização da ACRRU.....	29
Figura 04 - Histórico dos perímetros administrativos dentro da ACRRU - 1976-2017.....	31
Figura 05 - ACRRU - Perímetros administrativos em vigor e localização das ARU's.....	32
Figura 06 - Desenvolvimento da cidade do Porto até 1316.....	36
Figura 07 - Aspecto contemporâneo do tecido medieval da Cidade do Porto.....	39
Figura 08 - Planta da Cidade de Lisboa - 1756.....	47
Figura 09 - Aspecto do CHP e da ZIP - 1813.....	50
Figura 10 - Aspecto do CHP e da ZIP - 1865.....	57
Figura 11 - Aspecto do CHP e da ZIP - 1892.....	59
Figura 12 - Ponte de D. Luiz em construção.....	62
Figura 13 - Aspecto do CHP - 1892.....	64
Figura 14 - Projeto da Rua Mouzinho da Silveira - Elaborado em 1875.....	65
Figura 15 - Rua Mouzinho da Silveira e Rua das Flores.....	65
Figura 16 - Capela e Lago de S. Roque - Demolidos em 1877.....	66
Figura 17 - Largo de S. Domingos - Capela demolida em 1835 .....	66
Figura 18 - Convento da Avé Maria - Demolido em 1894.....	67
Figura 19 - Praça do Infante D. Henrique.....	69
Figura 20 - Rua Nova da Alfândega.....	69
Figura 21- Av. dos Aliados - Área demolida para a sua construção.....	74
Figura 22 - Avenida dos Aliados - Operações de demolição.....	76
Figura 23 - Avenida dos Aliados - Construção dos Paços do Concelho.....	76
Figura 24 - Aspecto da ZIP em 1948 - Fragmentação do CHP.....	80
Figura 25 - Vista aérea do Morro da Sé - 1933.....	81
Figura 26 - Vista aérea do Morro da Sé - 2003.....	81
Figura 27 - Catedral da Sé - Demolições no final da década de 1930.....	82
Figura 28 - Capela dos Alfaiates ou Nossa Senhora de Agosto.....	82
Figura 29 - Estudo de pormenor - Arranjo e salubridade - 1949.....	83
Figura 30 - Estudo de pormenor do arquiteto Marques de Aguiar - 1954.....	84
Figura 31 - Estudo de pormenor da Câmara Municipal do Porto - 1962.....	85
Figura 32 - Área a ser demolida pelos três Estudos de pormenor - 1942-1954-1962.....	86
Figura 33 - Aspecto do CHP e da ZIP - 1978.....	90
Figura 34 - Área inicial de intervenção do CRUARB - Ampliação.....	90

Figura 35 - Intervenções realizadas pela Porto 2001 (Capital europeia da Cultura).....	99
Figura 36 - Numero de edifícios novos construídos em Portugal - 2009-2015.....	105
Figura 37 - Numero de edifícios reabilitados na ZIP e no CHP - 2006-2014.....	106
Figura 38 - ZIP - Localização das unidades de intervenção da Porto Vivo SA.....	111
Figura 39 - Localização das UI's no Morro da Sé.....	115
Figura 40 - UI do Souto.....	116
Figura 41 - Cais das Pedras-Cristêlo e Cais das Pedras-Igreja.....	117
Figura 42 - UI do Infante.....	118
Figura 43 - Morro da Sé - UI's com as fachadas entaipadas.....	120
Figura 44 - Morro da Sé - UI's com as fachadas entaipadas.....	120
Figura 45 - Localização das UI's de geometria regular.....	121
Figura 46 - Extrato da Planta elaborada por Teles Ferreira - 1821.....	122
Figura 47 - UI's dos Congregados, Banco de Portugal e Imperial.....	123
Figura 48 - Localização das UI's Cardosas e D. João I.....	127
Figura 49 - UI Cardosas - Vista aérea no início do século XX.....	131
Figura 50 - UI Cardosas - Fachada do Palácio no início do século XX.....	131
Figura 51 - UI Cardosas - Planta Baixa anterior à intervenção.....	132
Figura 52 - UI Cardosas - Fachadas.....	133
Figura 53 - UI D. João I - Antes da intervenção.....	136
Figura 54 - UI D. João I - Palácio Atlântico - B. de Angola - B. da Agricultura.....	136
Figura 56 - UI D. João I - Edifícios século XIX e início do século XX.....	137
Figura 57 - UI D. João I - Edifícios século XIX e início do século XX.....	137
Figura 58 - UI D. João I - Dois edifícios do século XIX e início do século.....	138
Figura 59 - UI D. João I - Edifício do Banco do Brasil.....	138
Figura 60 - UI Cardosas - Proposta executada.....	141
Figura 61 - UI Cardosas - Construção do estacionamento.....	142
Figura 62 - UI Cardosas - Acesso ao estacionamento.....	142
Figura 63 - UI Cardosas - Depois da intervenção.....	143
Figura 64 - UI Cardosas - Miolo do quarteirão depois da intervenção.....	143
Figura 65 - UI D. João I - Vista aérea das operações de demolição.....	144
Figura 66 - UI D. João I - Projeto do Arq. Alexandre Burmester.....	144

## ABREVIATURAS E ACRÓNIMOS

ACRRU.....	Área Crítica de Recuperação e Reconversão Urbanística
AIP.....	Área de Intervenção Prioritária
AMP.....	Área Metropolitana do Porto
APDR.....	Associação Portuguesa para o Desenvolvimento Regional
ARU.....	Área de Reabilitação Urbana
CE.....	Comunidade Europeia
CHP.....	Centro Histórico do Porto
CMP.....	Câmara Municipal do Porto
CRUARB.....	Comissariado para a Renovação Urbana da Área da Ribeira/Barredo
DE.....	Documento Estratégico
DGEMN.....	Direcção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais
DGPU.....	Direcção-geral do Planeamento Urbanístico
DGSU.....	Direcção-geral dos Serviços de Urbanização
FDZHP.....	Fundação para o Desenvolvimento da Zona Histórica do Porto
GAT.....	Grupo de Apoio Técnico
GTL.....	Gabinetes Técnicos Locais
IHRU.....	Instituto da Habitação e da Reabilitação Urbana
INE.....	Instituto Nacional de Estatística
INH.....	Instituto Nacional da Habitação
PDM.....	Plano Diretor Municipal
PGCHP.....	Plano de Gestão do Centro Histórico do Porto
PIB.....	Produto Interno Bruto
PNDES.....	Plano Nacional de Desenvolvimento Económico e Social
PNPOT.....	Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território
POVT.....	Programa Operacional de Valorização do Território
PP.....	Plano de Pormenor
PPP.....	Parceria público-privada
PREC.....	Processo Revolucionário em Curso
PROT.....	Programas Regionais de Ordenamento do Território
QREN.....	Quadro de Referência Estratégico Nacional
UNESCO.....	United Nations Educational Scientific and Cultural Organization
ZIP.....	Zona de Intervenção Prioritária

## RESUMO

A produção e apropriação da cidade e a sua organização no espaço é em grande parte resultado da ação de agentes privados que possuem estratégias, ideologias e *modus operandi* distintos, muitas vezes contraditórios e geradores de conflitos. Para que essa produção, apropriação e organização se verifique, torna-se, então, necessário um certo nível de compatibilidade entre os agentes modeladores. Essa ação de compatibilização/repressão acontece implícita e explicitamente através do Estado, o agente público que detém a legitimidade nacional/internacional e os instrumentos à sua disposição para o fazer. No entanto, as relações entre o Estado e os diversos agentes privados não são uniformes no tempo e no espaço, sofrendo atualizações a cada período histórico e variações em localizações geográficas distintas. No sentido de aprofundar o conhecimento sobre este tema tão vasto, na presente pesquisa efetuou-se uma análise comparativa da interferência Estado, na sua estrutura centralizada e na sua estrutura descentralizada de governação, sobre os mecanismos historicamente utilizados para articular a cidade consolidada com as suas áreas de expansão. Com o intuito de contornar o problema das conclusões abstratas e generalizantes, optou-se por um estudo de caso: o Centro Histórico da cidade do Porto e as suas áreas adjacentes definidas na atualidade como Zonas de Intervenção Prioritária, localizados a N.W de Portugal. Para se obter uma visão menos fragmentada dessa realidade específica, recorreu-se a uma análise diacrônica das diversas fases de governação do Estado-nação moderno português entre os anos de 1763 e 2016. Cruzando-se a síntese das principais características de cada fase de governação (Absolutista, Liberal Monárquica, Liberal Republicana, Autoritária e Democrática) com as alterações morfológicas que ocorreram no tecido urbano portuense, foi interessante constatar que: a implementação de uma estrutura descentralizada de organização/gestão do poder não veio introduzir uma ruptura drástica nas diretrizes e nos métodos de produção e apropriação da cidade antiga. Pelo contrário, veio manter a alternância cíclica entre os períodos em que o espaço urbano é dominado pelas forças de mercado, e os períodos em que o Estado utiliza a imagem da cidade como instrumento de propaganda e controle social.

Palavras-Chave: Estado Centralizado; Estado Descentralizado; Alterações Morfológicas; Porto/Portugal

## ABSTRACT

The production and appropriation of the city and its organization in space is largely the result of the action of private agents who have distinct strategies, ideologies and modus operandi, which are often contradictory and conflict generating. For this production, appropriation and organization to be verified, it becomes, then, a compatibility model between the agent models. This compatibilization action / repression occurs implicitly and explicitly through the State, the public agent who holds the national / international legitimacy and the instruments available to do so. However, as relations between the state and the several private agents are not uniform with no time and space, undergoing updates to each historical period and variations in distinct geographical locations. In the sense of deepening the knowledge on this vast subject, in the present research a comparative analysis of the State interference was made, in its centralized structure and its descriptive structure of governance, about the mechanisms historically used to articulate the consolidated city with its expansion areas. With the intention of overcome the problem of abstract and generalizing conclusions, a case study was chosen: The Historic Center of the City of Oporto and its adjacent areas defined as Priority Intervention Zones located at N.W of Portugal. To obtain a less fragmented vision of that specific reality, it was fallen back upon a diachronic analysis of the several phases of governance of the modern Portuguese nation- State between the years of 1763 and 2016. Crossing the synthesis of the main characteristics of each governance phase (Absolutist, Monarchical Liberal, Republican Liberal, Authoritarian, Democratic) with the morphological changes that occurred in the urban fabric of Oporto, it was interesting to verify that: the implementation of a decentralized structure of organization/ administration of power didn't come to introduce a drastic rupture in the guidelines and in the production methods and appropriation of the old city. On the contrary, it came to maintain the cyclical alternation among the periods in that the urban space is dominated by the market forces, and the periods in that the State uses the image of the city as a propaganda instrument and social control.

Keywords: Centralized State; Decentralized State; Morphological Transformations; Porto, Portugal

## SUMÁRIO

Introdução.....	13
-----------------	----

---

### CAPÍTULO 1 - CONCEITUAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO

1.1	O Estado moderno e a produção/apropriação do edifício e da cidade.....	22
1.2	O Estado e a organização político-administrativa do território.....	26
1.3	O desenvolvimento do Centro Histórico do Porto, até 1763.....	36

---

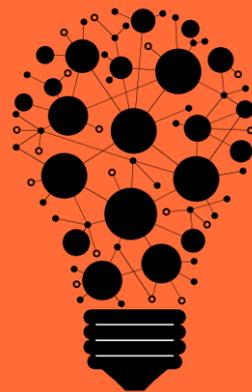
### CAPÍTULO 2 - O ESTADO CENTRALIZADO E A CIDADE

2.1	Fase Absolutista (1763-1820): A descompressão do espaço urbano.....	43
2.2	Fase Liberal (1820-1926): O espaço urbano é um espaço de negócios.....	54
2.3	Fase Autoritária (1926-1974): A cidade como reforço da identidade nacional.....	78
2.4	Fase Democrática (1974-1986): A valorização da arquitetura vernacular.....	87

---

### CAPÍTULO 3 - O ESTADO DESCENTRALIZADO E A CIDADE

3.1	Da Governança europeia à Porto Vivo SA.....	93
3.2	A Porto Vivo SA e a triagem das Unidades de Intervenção.....	110
3.3	Dois casos de Subversão tipo-morfológicas das Unidades de Intervenção.....	127
	Considerações finais.....	146
	Referências Bibliográficas.....	151



## INTRODUÇÃO

A produção e apropriação do edifício e da cidade<sup>1</sup>, e a sua organização, resulta, em grande parte, da materialização da ação de agentes privados como os proprietários fundiários, industriais, incorporadores imobiliários, grupos sociais excluídos, entre outros, que possuem estratégias, ideologias e *modus operandi* distintos, muitas vezes contraditórios e geradores de conflitos (CORRÊA, 2000, p.33). Mas, nas sociedades capitalistas, para que essa produção e apropriação se verifique, é necessário que exista um nível mínimo de compatibilidade entre os agentes privados. Essa compatibilização, acontece através da ação coordenadora e repressora do Estado, o agente público que historicamente detém a capacidade e a legitimidade para o fazer (CORRÊA, 2000, p.32).

Segundo Samson (1980 apud Carlos, 2016), entre as diversas possibilidades de ação deste agente público, podemos encontrar as seguintes: expropriação da propriedade privada em nome do interesse público; elaboração de leis, regulamentos e posturas a adotar por parte dos agentes privados na produção e no uso do espaço; autorização para a construção ou demolição do edificado; autorização para o uso do espaço; condicionamento dos padrões de comportamento e ocupação do espaço através da aplicação de taxas diferenciadas à propriedade fundiária e ao uso do solo; estímulo à indústria da construção civil, através da intervenção direta ou indireta na construção de infraestrutura (estradas, rede elétrica, rede de esgotos, rede de águas); financiamento e autoconstrução do edificado e de equipamentos de relevância funcional e econômica para a cidade.

Nesse sentido, existem na atualidade pouquíssimos aspectos da produção e apropriação do edifício e da cidade que fiquem de fora do raio de influência do Estado e das suas políticas (HARVEY, 2005, p. 79). No entanto, apesar dos Estados-nação dos diversos países utilizarem os mesmos princípios para a formação das suas estruturas e instituições, e possuírem ferramentas similares de interferência sobre a produção do espaço urbano e as suas formas, verifica-se frequentemente divergências nas relações que estabelecem com os agentes privados ao longo do espaço e do tempo (CORRÊA, 2000, P.32). Em alinhamento com as ideias de Corrêa (2000), também Gramsci (1971, p.182) assinala que “[...] as relações internacionais se interlaçam com as relações internas dos Estados-nação, criando combinações novas, únicas e historicamente concretas[...]”.

---

<sup>1</sup> Linha de Pesquisa 01 oferecida pelo Programa de Pós-graduação em Arquitetura e Urbanismo (PPGAU) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB).

Tais fatos, impedem que o desenvolvimento do conhecimento científico se apoie apenas nos ensaios e teorias abstratas e genéricas, obrigando complementarmente a recorrer a casos concretos para que se tenha uma interpretação precisa e correta da realidade (HARVEY, 2005, p. 78).

Desta forma, considera-se necessária uma abordagem que se retroalimente de uma base conceitual e teórica robusta, e que em paralelo, análise o comportamento do Estado sob circunstâncias econômicas, políticas e sociais específicas. A opção por trilhar esse caminho, já demonstrou a sua eficácia, ao permitir que autores como David Harvey (2005, p. 78) pudessem aprofundar o seu entendimento sobre “o processo de urbanização na Grã-Bretanha e nos Estados Unidos”.

Seguindo as sugestões dos autores atrás citados, e com o intuito de contornar o problema das conclusões abstratas e generalizantes, optou-se nesta dissertação por analisar um estudo de caso: o Estado moderno português e a sua interferência no processo de produção e apropriação do atual Centro Histórico da cidade do Porto (CHP)<sup>2</sup>, e das suas áreas adjacentes, designadas desde o ano de 2004 como Zonas de Intervenção Prioritária (ZIP)<sup>3</sup>.

A opção por este caso específico, prende-se à visita realizada à cidade em 2014, quando se constatou *in loco* que existia a tentativa de reinserir o edificado localizado dentro dessas áreas no *mainstream* da indústria da construção civil e obras públicas, fato que passou a provocar significativas alterações morfológicas, tipológicas e construtivas no tecido urbano preexistente.

A partir da observação da intervenção recentemente efetuada a um quarteirão identificado como Quarteirão das Cardosas (Q. 14017), ficara explícito que se assistia a uma inversão de paradigma. Por detrás das fachadas que tinham perdido a pátina do tempo, e por baixo dos pavimentos que tinham sido recentemente colocados, foi

---

<sup>2</sup> Centro Histórico do Porto é o nome oficialmente dado à área que corresponde ao núcleo de origem da cidade, e que foi consolidado durante o período medieval. O seu perímetro corresponde sensivelmente ao da antiga Muralha Fernandina (construída em 1370). Foi classificado pela United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) como Patrimônio Cultural da Humanidade desde 1996. Posteriormente, o município do Porto, em 1997 classificou a área como conjunto de Interesse Público pelo Decreto-Lei 67/97 de 31 de dezembro, nos termos do Artº 17º nº 2 da Lei do Patrimônio Cultural Português nº13/85 de 6 de julho. O Centro Histórico do Porto também foi Classificado Monumento Nacional, pelo artigo 15 da Lei de Bases do Patrimônio Cultural 107/2001, de 8 de setembro.

<sup>3</sup> Zona de Intervenção Prioritária é o nome oficialmente dado à área que corresponde ao tecido urbano consolidado durante os séculos XVIII e XIX. É identificada também pelos cidadãos do Porto como “a Baixa”, e foi delimitada pelo Decreto-Lei nº 307/2009 de 23 de outubro.

possível pressentir que uma série de relações complexas se desenvolveram para que a obra pudesse ser concluída.

Durante a visita, chamara a atenção o miolo do quarteirão recentemente integrado no espaço público da cidade. A sua geometria limpa, o seu aspecto contemporâneo e a sua conectividade com as ruas que o delimitavam, entravam em contraste com as características morfológicas dos quarteirões daquela área. Outros aspectos como a escala, a ousadia e a rapidez da intervenção, também chamavam a atenção, uma vez que se tratava de fazer modificações numa parcela da cidade, que pela sua singularidade e valor cultural, fora classificada pela United Nations Educational, Scientific and Cultural Organization (UNESCO) como Patrimônio Mundial, em 1996. Percorrendo o local, era perceptível que se estava perante uma nova forma de alterar as áreas portuenses que haviam sido consolidadas ao longo de séculos, e que só tinha sido possível, graças à ação coordenadora do Estado e à sua mudança de estratégia em relação processo de produção e apropriação previsto para aquela parte do território urbano.

O Estado, que ao longo das duas últimas décadas desistira do seu papel passivo de regulador, assumira progressivamente um papel ativo de facilitador e promotor no processo de apropriação e reintegração do *stock* de edifícios existente nas áreas antigas da cidade, tornando mais complexo e dinâmico o mercado imobiliário.

No entanto essa mudança de estratégia não ocorrera de forma aleatória, ela gravita em torno de temas como a governabilidade, a regionalização e a descentralização de poder, temas esses, que colocaram em evidencia o novo valor conferido ao poder local, aos agentes privados e às entidades supranacionais como a Comunidade Europeia (CE). Fora a partir deste contexto, que se passaram a promover, discutir e aplicar medidas políticas e administrativas, que alteraram a estrutura do poder público, descentralizando-a e substituindo-a por entidades privadas que recorrem frequentemente a dispositivos de mercado. Tais alterações, seriam justificadas do ponto de vista técnico como uma alternativa para a desburocratização e combate à ineficiência dos agentes públicos (*new public management*), e têm como finalidade libertar a sociedade civil do controle do Estado.

Essa reestruturação, pela magnitude, profundidade, e impacto considerável que teve na morfologia do tecido urbano, acabaria por captar a atenção e o interesse pelo tema, e deu origem ao seguinte questionamento: será que existe um padrão entre as alterações

morfológicas introduzidas na ZIP e no CHP durante fase de governação do Estado moderno descentralizado e as alterações que ocorreram nas diversas fases de governação do Estado moderno centralizado?

Foi com a intenção de responder a essas perguntas, e de aprofundar a temática, que se optou como objetivo geral por: analisar a interferência do Estado-nação moderno português no processo de produção e apropriação do edifício e da cidade, na sua estrutura centralizada de governo (1763-1986) e na sua estrutura descentralizada de governo (1986-2016). Não sendo o Estado uma entidade independente nem autônoma no seu funcionamento (HARVEY, 2005, p. 79), entendeu-se que seria útil como objetivos específicos: analisar da interferência que as forças sociais dominantes, via Estado, exercem sobre o processo de produção e apropriação do edifício e da cidade, e verificar em paralelo, as transformações morfológicas que ocorreram nas áreas antigas da cidade do Porto, durante os recortes temporais em cima citados.

Assim, a partir das várias possibilidades de análise que se apresentaram para aprofundar o conhecimento sobre os processos de produção e apropriação do edifício e da cidade (área de concentração e linhas de pesquisa do PPGAU/UFPB), após a devida reflexão, considerou-se pertinente desenvolver uma pesquisa a partir de uma análise histórica de um perímetro específico, com foco no agente público Estado, verificando-se em paralelo o impacto que este teve nas formas da cidade, ao articular o presente com o passado. Essa opção, por fazer refletir sobre os mecanismos historicamente utilizados pelas sociedades organizadas para moldar o espaço e triar a memória urbana, pareceu ter argumentos e potencialidades suficientes para alimentar o debate sobre os caminhos explicativos da experiência urbana atual. Daí o interesse por desenvolver o presente trabalho.

Tendo em conta os objetivos estabelecidos, as primeiras abordagens sobre o tema foram orientadas por uma frase de Henri Lefebvre (1976, p. 31): “o espaço é moldado a partir de elementos históricos e naturais, mas através de um processo político. O espaço é político e ideológico. É um produto literalmente cheio de ideologia”. A citação acabaria por se tornar uma referência, pela relação causa efeito que estabelece entre três aspectos de extrema relevância para o desenvolvimento da pesquisa:

- O primeiro aspecto, diz respeito às preexistências. Se “o espaço é moldado a partir de elementos históricos e naturais”, a sua configuração atual é resultado da articulação,

justaposição e sobreposição de novas camadas de elementos construtivos, num contínuo processo de acomodação e sedimentação.

- O segundo aspecto, diz respeito à produção/apropriação do espaço urbano e à importância de estudar a sua dimensão política<sup>4</sup>. Interpretando o sentido das palavras de Lefebvre, e estabelecendo uma adequada relação com o foco da pesquisa, se o espaço é moldado “através de um processo político”, torna-se impossível dissociá-lo da estrutura organizacional de poder do Estado, porque é através dela que a sociedade civil moderna se expressa, concretiza e materializa os seus objetivos

- O terceiro aspecto, diz respeito à profunda compreensão que o autor tinha do papel central da ideologia política<sup>5</sup> no processo de decisão coletiva. Se o espaço é um “produto cheio de ideologia”, ele resulta da imposição das ideias de um ou vários grupos de interesse pertencentes à classe dominante (burguesia, povo, aristocracia).

A partir da afirmação de Henri Lefebvre (1976), podemos deduzir com relativa segurança e precisão que: nas sociedades modernas e pós-modernas, a primeira decisão sobre o que deve ser modificado no espaço coletivo e como deve ser modificado, é influenciada ideologicamente, negociada politicamente, imposta e materializada coletivamente utilizando para o efeito a estrutura do Estado. Assim, partindo do pressuposto de que o processo de decisão “também desenha” (PORTAS, 2005, p.151), para atingir os objetivos traçados, foram desenvolvidos os seguintes procedimentos:

Na fase da pesquisa bibliográfica, procurou-se obter informação que permitisse ter uma visão mais abrangente, atualizada e rigorosa. Para tanto investigaram-se dados sobre a lógica de crescimento e desenvolvimento do tecido urbano da cidade do Porto, a reestruturação do Estado à escala Europeia e Nacional, além das alterações da

---

<sup>4</sup> Outros autores de referência vão no mesmo sentido de Lefebvre. M. Dear (1986, p.379) também chama a atenção para a forte relação entre o Estado e as consequências que se manifestam nas formas da cidade. Segundo o autor, nas sociedades capitalistas a produção do espaço urbano é resultado de “rotinas coreografadas” que utilizam a regulamentação jurídica, para definir como é que diferentes agentes sociais se podem apropriar de determinada parcela do espaço, quando, e que tipo de uso lhe podem dar. M. Castells (1977, p.209), prefere usar o termo “espaço institucionalizado” para sintetizar a força e a influência do Estado no processo de produção espacial.

<sup>5</sup> Não é fácil definir com precisão o que é “ideologia política”, por ter um significado relativo. Ou seja, vai variar de acordo com a aceção de cada autor. Nesta pesquisa, optou-se por seguir a mesma linha de raciocínio de Sell (2006), na qual define Ideologia Política como uma determinada visão de como deve ser organizada a sociedade e qual deve ser a relação entre a sociedade e o Estado, permeada pelos mais variados valores, crenças e princípios e vícios. A ideologia está assim ligada a grupos sociais, movimentos e partidos políticos, que propõem atividades políticas baseadas num ideal que norteará a ação política. Desta forma, podemos dizer que a ideologia está presente no cotidiano das pessoas, implícita ou explicitamente. Tendo consciência ou não, as pessoas usam ideias e conceitos políticos sempre que expressam opiniões. Assim, percebemos em nosso cotidiano a presença de inúmeros termos que são carregados de significância histórica e ideológica. Palavras como “conservador”, liberal”, “socialista”, “comunista” e “fascista”, são utilizadas para descrever o ponto de vista, os ideais e valores de acordo com a concepção que determinado grupo quer para a sociedade.

realidade social, econômica e política à escala Nacional. Como fontes para a obtenção dessas informações, foram utilizadas as teses, dissertações, monografias pertencentes aos acervos das bibliotecas da Faculdade de Engenharia e da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, artigos disponíveis em bases de dados virtuais, revistas e jornais locais. Após reunir as informações, procedeu-se à revisão sobre o estado da arte, catalogou-se as referências bibliográficas e organizou-se as informações cronologicamente por temas e por tipo de bibliografia. Como resultado deste procedimento metodológico, obteve-se uma compreensão mais atualizada da complexidade formal, econômica, social e legislativa do tecido urbano que está dentro dos perímetros do CHP e da ZIP.

Numa fase posterior, com a finalidade de obter documentação oficial que validasse/invalidasse as informações obtidas na bibliografia, procedeu-se à recolha de Documentos Estratégicos (DE), dados estatísticos e legislação. Como fontes para a obtenção dessa informação, foi utilizada a documentação dos organismos responsáveis pelas ações urbanísticas nas áreas classificadas de interesse patrimonial na cidade do Porto, Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo<sup>6</sup> (CRUARB), Porto Vivo, SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense SA<sup>7</sup> e pelo Instituto Nacional de Estadística (INE).

A par da recolha da documentação oficial, foi dedicada uma atenção especial à cartografia e à fotografia, por serem considerados elementos fundamentais para a análise das alterações morfológicas que foram ocorrendo ao longo do recorte temporal em análise. Para o efeito, recorreu-se à comparação de quinze mapas<sup>8</sup> da cidade do Porto elaborados entre os anos de 1813 e 2003, ao redesenho cartográfico da cidade, a fotos do acervo pessoal e fotos aéreas disponibilizadas pelos órgãos oficiais. Como forma de tornar essas alterações morfológicas mais evidentes e inteligíveis, quando

---

<sup>6</sup> O Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo (CRUARB) foi a entidade responsável áreas classificadas de interesse patrimonial histórico na cidade do Porto entre 1974 e 2003.

<sup>7</sup> Porto Vivo, SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense S.A., foi a entidade que veio substituir o CRUARB em 2004 na gestão, intervenção e fiscalização das áreas classificadas de interesse patrimonial histórico na cidade do Porto.

<sup>8</sup> Planta Redonda de Gorge Balck (1813), Plano da Cidade do Porto de J. Francisco de Paiva (1824), Oporto de W. B. Clarke (1833), Planta tipográfica da C. do Porto de J.C. Lima (1839), Planta da Cidade do Porto de Frederico Perry Vidal (1865), Planta Topográfica de C. do Porto de Telles Ferreira, Planta da Cidade do Porto do STCMP (1903), Planta Topográfica da Cidade do Porto do STCMP (1932), Planta Topográfica da Cidade do Porto do STCMP (1937), Carta Militar de Portugal do IGE (1948), Planta Topográfica da Cidade do Porto do STCMP (1960), Levantamento Aerofotogramétrico da DGPU (1974), Cartografia digital do STCMP (1992), Carta Militar de Portugal do IGE (1997), Planta da Situação Existente do STCMP (2003).

necessário, procedeu-se à edição da cartografia existente e à elaboração de nova cartografia.

Após a apuração destas informações, catalogaram-se os documentos recolhidos e organizou-se a informação por tipo. Como resultado deste procedimento metodológico, foi possível construir uma base de suporte através da qual a produção textual se pudesse sustentar.

Com a intenção de atingir os objetivos inicialmente colocados, deu-se assim início a uma fase de reflexão, compreensão e explicação dos fatos. Comparamos, por tema, as informações recolhidas na fase de pesquisa bibliográfica com as informações recolhidas na fase de pesquisa documental, agrupando, por ordem cronológica, a informação da realidade política local e relacionando-a, com as alterações morfológicas produzidas pelas principais intervenções urbanísticas localizadas na área consolidada da cidade e nas suas áreas adjacentes. Como resultado deste procedimento metodológico, foi possível obter um relato crítico à cerca das transformações efetuadas no ambiente construído das áreas consolidadas e das suas áreas adjacentes ao longo do período histórico em análise. Sendo assim, esta dissertação para além da introdução e das considerações finais estrutura-se em três capítulos que apresentamos a seguir:

## Capítulo 1 - CONCEITUALIZAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO

Neste capítulo, pretende-se de maneira rápida e compreensível, explicar o conceito de Estado na sua estrutura centralizada de distribuição do poder, relacionando-o com as especificidades do caso português e explicando os mecanismos que pode utilizar para gerir e organizar o território e a cidade. Numa fase posterior, explica-se a forma como o Estado português organizou administrativamente o território e a cidade do Porto, reforçando ou enfraquecendo por decreto as sinergias locais. Considera-se importante e necessária esta informação no sentido de equipar o leitor com alguns conhecimentos da realidade local e para que possa ter um correto entendimento da pesquisa no seu todo. Da informação que foi coletada, após ter sido selecionada e reorganizada, num exercício de síntese e numa fase um pouco mais avançada, utilizou-se apenas aquela que é relevante para explicar as principais características quantitativas da cidade, a sua geometria, dimensão e a localização/delimitação das suas áreas antigas. Sem nos atermos aos detalhes, numa fase mais avançada, explicou-se a lógica de implantação e de crescimento do núcleo original da cidade até ao século XVIII. Ainda dentro deste

capítulo, foram também localizados e descritos alguns pontos e áreas de referência da cidade, para que se tenha uma leitura precisa da análise que se faz a seguir.

## Capítulo 2 - O ESTADO CENTRALIZADO E A CIDADE

Após a contextualização, iniciou-se o processo de análise das principais características da estrutura centralizada do Estado-nação moderno português no século XVIII, até à descentralização da sua estrutura de governo em 1986. Para o efeito, subdividiu-se este período relativamente dilatado de tempo em cinco fases de governação (Absolutista, Liberal Monárquica, Liberal Republicana, Autoritária e Democrática) e cruzou-se a informação analisada com as alterações morfológicas que ocorreram no tecido urbano portuense.

## Capítulo 3 - O ESTADO DESCENTRALIZADO E A CIDADE

No seguimento do capítulo anterior, fazemos uma revisão ao conceito de Estado descentralizado, explica-se como é que o Estado português aderiu a esta nova estrutura de governo, e de que forma esta nova estrutura influenciou a gestão e as intervenções realizadas pelos agentes públicos e privados, nas áreas consideradas de preservação e interesse patrimonial. Numa fase mais adiantada, explicamos como é que o órgão, atualmente, responsável por essas áreas, estimula os agentes privados a investir no mercado imobiliário. Posteriormente, descreve-se como é que se passou a realizar intervenções por quarteirão nas áreas antigas da cidade do Porto, e em seguida, explica-se a relação entre as características morfológicas dos quarteirões das principais áreas antigas do Porto e a lógica utilizada para a escolha das unidades que serão sujeitas a intervenções. Por fim, neste último capítulo abordamos, em maior detalhe, os procedimentos de intervenção que são utilizados, e as alterações morfológicas e construtivas que foram introduzidas em dois quarteirões: Cardosas (Q 14017) e Dom João I (Q 12067). O objetivo deste capítulo é, portanto, aprofundar o conhecimento sobre a já referida mudança de paradigma identificada de forma empírica durante a visita à cidade do Porto, em 2014, e através da sua análise, estabelecer um encadeamento lógico entre os padrões e as diretrizes de produção e apropriação utilizadas pelo Estado moderno português na sua estrutura descentralizada e centralizada de governo.



# 1

**CONCEITUAÇÃO E CONTEXTUALIZAÇÃO**

# 1.1

## O ESTADO MODERNO E A PRODUÇÃO/APROPRIAÇÃO DO EDIFÍCIO E DA CIDADE

Na presente pesquisa, partiu-se para uma revisão histórica na qual a análise é orientada pelo o conceito de Estado na sua estrutura centralizada e descentralizada de gestão do poder e do território. Durante esse exercício, pretende-se colocar em evidência a influência estatal que foi exercida e que se exerce sobre o processo de produção e apropriação do edifício da cidade, dando especial atenção às áreas antigas da cidade do Porto, definidas pela atual gestão pública como CHP e ZIP.

Tal percurso levou-nos, obrigatoriamente, a observar diferentes escalas temporais, desde a origem dos Estados-nação no século XVIII, passando pelas mutações do Estado-nação português (fase Absolutista, fase Liberal Monárquica, fase Liberal Republicana, fase Autoritária e fase Democrática), até à atual Comunidade Europeia, quando o Estado-nação português em conjunto com outros Estados-nação Europeus se dissolveu e se descentralizou, passando a funcionar em rede.

Iniciemos a análise pelo conceito de Estado, por ser o eixo a partir do qual gira toda a problemática desta pesquisa, merece uma atenção especial na maneira como é abordado e sentido em que deve ser entendido. Para que a leitura do que se escreve nesta dissertação seja clara, é preciso definir com precisão alguns aspectos a ele associados, começando pela forma como é escrito. Estado deriva do latim *statu* (modo de estar, situação, condição). Segundo o Dicionário Houaiss (2004), a palavra data do século XIII e designa também um "conjunto das instituições que controlam e administram uma nação". Com finalidade de diferenciar a palavra ESTADO dos seus homônimos, quando se estiver a dissertar sobre o Estado-nação a palavra será escrita com "E" maiúsculo, e quando se estiver a dissertar sobre uma província ou a uma subdivisão de um determinado país, a mesma palavra será escrita com "e" minúsculo<sup>9</sup>.

---

<sup>9</sup> Existem autores que escrevem a palavra estado com "e" minúsculo, com a finalidade de o equiparar o Estado-nação em termos de relevância social a outros conceitos como cidadania ou sociedade civil.

Desta forma, a palavra Estado quando é utilizada nesta pesquisa, também não deve ser confundida com o conceito de Nação. A Nação é uma realidade sociológica e o Estado é uma realidade jurídica. O Estado é produto da sociedade. A sociedade vem primeiro e o Estado vem depois, como subsistema dependente do sistema social, e enquanto forma de organização política (LUHMANN,1997, p.3). Assim sendo, o conceito de Nação, diz respeito a um grupo relativamente homogêneo de pessoas, ligadas entre si por vínculos identitários permanentes que podem ser o idioma, características físicas, a religião, a cultura, as ideais, ou seja, são unidas por traços comuns que reforçam um sentimento mútuo de pertença a um determinado território. Dito por outras palavras, a Nação, “[...] pode perfeitamente existir sem Estado [...]” (NETO, 2003, p. 16) e várias Nações podem reunir-se para serem governadas por um só Estado, constituindo os chamados Estados multinacionais.

A Espanha é um exemplo claro de um Estado com múltiplas nações, pois absorveu a Nação da Catalunha e do País Basco. O caso contrário é o dos Curdos, um exemplo de uma Nação sem Estado, isto é, sem um território constituído, eles habitam várias regiões pertencentes administrativa e territorialmente a vários países do Oriente Médio (NETO, 2003, p. 16). Segundo Maluf (2011, p. 19 apud Grupalli) será essa homogeneidade populacional<sup>10</sup>, característica de uma Nação, que “reflete em um fortalecimento maior dos estados assim chamados nacionais, em confronto com os ditos plurinacionais, destituídos de coesão interna e frequentemente corroídos pelas lutas de raças e tendências. ”

Por sua vez, Otto Bauer (2000) chama a atenção para não se confundir o conceito de Nação (povo) com o de sociedade civil (população) que constituiu um determinado Estado. Embora ambas tenham pontos em comum, por serem grupos social e politicamente organizados, divergem nas suas características e na prioridade que dão aos seus objetivos.

A Nação, através do seu cunho étnico, prioriza a segurança, a soberania e a autonomia nacional, a busca pelo controle de um território e a construção do seu próprio Estado. Assim, a Nação no seu sentido estrito, qualificativo, condiz com o conceito de povo, ligado ao nacionalismo étnico e religioso, que tende a reivindicar um passado imemorial, muitas vezes exacerbado e não condizente com a realidade dos fatos. Por esse motivo

---

<sup>10</sup> Para Maluf (2011, p. 28), só existe um “Estado perfeito”, se a população for homogênea, tiver um território certo e inalienável e um governo independente.

Benedict Anderson (1991) afirma que as Nações são “comunidades imaginadas”, que constroem sua identidade segundo os seus próprios interesses.

Já a sociedade civil é multiétnica, composta por indivíduos nacionais e naturalizados, e define a massa total da população que vive dentro das fronteiras e sob as leis de um determinado país. Como objetivos, defendeu inicialmente as liberdades, depois a justiça social, e mais recentemente o ambiente, priorizando a garantia dos direitos civis e dos direitos sociais (NETO, 2011, p. 26).

Em suma, segundo Neto (2011, p. 20), um Estado<sup>11</sup> para poder existir, para além da sua Nação ou sociedade civil, e do seu próprio território/país, necessita de um “terceiro elemento”, o governo<sup>12</sup>, ou seja, de um órgão público com legitimidade para administrá-lo. Podemos então dizer que o Estado se sustenta no tripé: sociedade, território e governo. Chegando a este ponto, sabemos quais são as condições mínimas para que um Estado seja constituído, mas para que serve? qual é a sua função?

Conforme Niklas Luhmann (1997, p.3) afirma “sem organização, por melhor que sejam as intenções, não há muito que esperar, de acordo com uma lei da natureza, cada força, para ser concretizada, necessita de órgãos através dos quais se possam expressar convenientemente”, correspondendo ao Estado essa função. Portanto, o Estado é um canal de comunicação institucional, um instrumento de expressão de uma força.

Mas que tipo de força se expressa pelo canal de comunicação Estado? Marx afirma no Manifesto do Partido Comunista (1975, p.31), o Estado moderno adquiriu a sua existência para que os burgueses pudessem garantir o direito à propriedade e a salvaguarda dos seus interesses privados. Desde então, podem ser identificadas mutações na nomenclatura a ele associadas, no caso português o Estado passou de Absolutista para Liberal, depois para Autoritário, chegando aos nossos dias na forma de Democrata. Tais mutações, na realidade não são mais do que o reflexo da força social dominante, que utiliza o canal Estado como um instrumento de comunicação para que se possa convenientemente expressar (LUHMANN, 1997). Sell (2006, p.111), também

---

<sup>11</sup> Não existe uma definição de Estado que seja aceite por unanimidade. As definições que expressam os pontos de vista de cada doutrina e de cada autor, divergindo quando tentaram explicar a natureza do poder e a finalidade do Estado tornam-se complexas e contraditórias. No entanto as diversas definições convergem entre elas num ponto importante, o Estado é um subsistema social de organização do poder sobre um determinado território.

<sup>12</sup> O governo nos Estados-nação modernos é transitório, geralmente elegível através do voto (exceto em ditaduras e em governos absolutistas. O Estado, por sua vez, é uma estrutura de organização política e territorial permanente.

vai de encontro ao mesmo raciocínio ao afirmar que “o Estado é um instrumento de domínio de uma classe social sobre a outra”. Da mesma maneira que o trabalhador, mediante o trabalho, cria o capital através do qual é dominado, também a Nação e a sociedade civil dão origem e forma ao Estado, o instrumento do seu próprio domínio (HARVEY, 2005, p.80).

Assim, a classe economicamente dominante, pelos seus recursos, tende a tornar-se a classe politicamente dirigente, e via Estado, passa a dispor dos instrumentos para a dominação das classes oprimidas, exceto em períodos excepcionais, nos quais as classes sociais conflitantes “se igualam em força, passando o Estado a adquirir uma certa independência” (HARVEY, 2005, p.80).

No entanto, para que a classe dominante faça o uso correto do Estado como um instrumento de comunicação e manipulação da classe oprimida, este deve dar a ilusão de atender aos interesses da sociedade como um todo (MARX E ENGELS, 1974 apud HARVEY, 2005, p.83). É através desse “interesse comum ilusório”, que implementam os reais interesses das classes dirigentes (MARX E ENGELS, 1941 apud HARVEY, 2005, p.80). Conforme afirmam Marx e Engels (1952 apud HARVEY, 2005, p.82), foi a partir deste raciocínio que surgiu a “famosa máxima de que o Executivo do Estado moderno é apenas um comitê para gerenciar os negócios comuns da burguesia”, tornando a sua atuação e as suas relações com a classe dirigente, opaca para a análise. Porém, ainda segundo Harvey (2005, p.82), através do entendimento do “relacionamento entre o Estado e o funcionamento do modo capitalista de produção”, do qual faz parte a produção e apropriação da cidade e a sua organização espacial, essa opacidade pode ser ultrapassada. Assim sendo, nesta pesquisa através da análise das transformações morfológicas que ocorreram nas áreas antigas da cidade do Porto, ou seja, através da análise do modo capitalista de produção materializado, e desta base teórica e conceptual, pretende-se obter um conhecimento mais objetivo e menos fragmentado do processo de construção do tecido urbano portuense.

# 1.2

## O ESTADO E A ORGANIZAÇÃO POLÍTICO-ADMINISTRATIVA DO TERRITÓRIO

A organização político-administrativa, “tem sido largamente empregue para fins de ação e controle” (CORRÊA, 2000, p.25) do Estado sobre determinado território. Mais especificamente, como vimos no tópico anterior, para fins de ação e controle da classe social dominante, que via Estado, utiliza a divisão regional como instrumento para manter e explorar os territórios que estão político-administrativa e economicamente sob a sua influência.

Nesse processo, o Estado reconfigura a geometria e o tamanho das suas regiões administrativas, adaptando-as aos interesses e aos conflitos dominantes de cada época. Para o efeito, utiliza critérios que passam pela produção de um determinado bem ou serviço, pelas relações econômicas, por um determinado problema social, por raio de influência de uma cidade, por características naturais (o clima, a vegetação, o relevo, a geologia, etc.), ou pela atribuição de um determinado valor histórico (CORRÊA, 2000, p.26). Assim, ao serem definidas as diferentes áreas administrativas, utilizam-se diversos critérios e conceitos de região (região natural, região geográfica viária, regiões simples, região complexa) (CORRÊA, 2000, p.26), não existindo uniformidade e coerência na divisão administrativa dos territórios dos diversos países.

No caso português, a última grande reorganização político-administrativa do território nacional aconteceu a 1 de janeiro de 1986, quando o país passou a fazer parte da União Europeia, e foi integrada no espaço Schengen<sup>13</sup>, a 1 de janeiro de 1999. Na prática, isto quer dizer que em nome de uma maior integração do Estado-nação português no modo de produção capitalista, abdicou-se do controle das suas fronteiras, passando o Estado a funcionar em rede. No entanto, essa integração política e econômica, até ao momento, não retirou autonomia ao Estado português sobre o ordenamento do seu território e sobre o planeamento urbano (ALVES, 2007, p.205).<sup>14</sup>

---

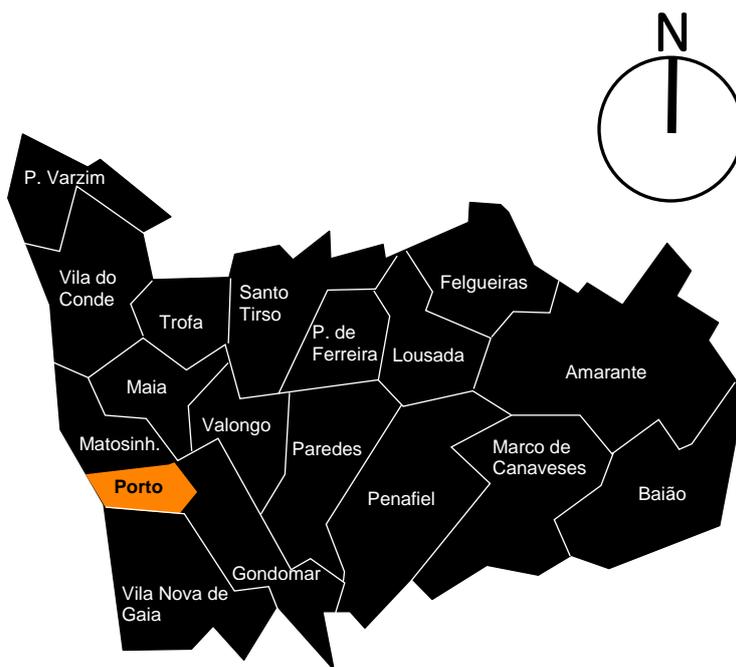
<sup>13</sup> O Acordo de Schengen foi realizado entre países pertencentes à Comunidade Europeia, com o intuito de permitir a abertura das fronteiras para que possa existir a livre circulação de pessoas e bens.

<sup>14</sup> Ainda não foram elaboradas normas ou diretivas comunitárias específicas para o ordenamento do território europeu como um todo, tendo sido apontadas até ao momento apenas um conjunto de recomendações de acordo com o princípio da subsidiariedade. De entre elas, destaca-se em 1994 a publicação do Esquema de Desenvolvimento do Espaço Comunitário (EDEC) que enuncia três grandes objetivos de política: coesão econômica e social; preservação do património natural e cultural e uma competitividade mais equilibrada do território europeu.



**Figura 01 - Portugal org. por Distritos**

Fonte - Acervo pessoal



**Figura 02 - Organização do Distrito do Porto**

Fonte - Acervo pessoal

Desta forma, embora a maior parte das políticas europeias tenham efeitos diretos ou indiretos sobre as cidades portuguesas, o Estado-nação português ainda mantém a sua autonomia no que respeita à organização política do território, estabelecida pela Constituição de 1976.

Relativamente às delimitações geográficas do país, este confronta-se a norte e leste com Espanha, a sul e oeste com o oceano Atlântico. Na atualidade tem pequenas dimensões, cerca de 577 Km de distância máxima N-S, 286 Km W-E e conta com uma população de 9 918 548<sup>15</sup> milhões de habitantes. Após ceder as províncias ultramarinas, no seu formato de Estado-nação, atualmente é constituído pelo continente português e por duas regiões autônomas: Ilhas dos Açores e Ilha da Madeira. No continente, o seu território subdivide-se politicamente em distritos, que por sua vez subdividem-se em municípios e estes por último em freguesias.

---

<sup>15</sup> Censos de 2011 do Instituto Nacional de Estatística relativos a Portugal Continental ([www.ine.pt](http://www.ine.pt)) no dia 28/07/2017.

No caso da cidade do Porto, em termos de organização político-territorial, é a capital do distrito com o mesmo nome, Distrito do Porto<sup>16</sup>, que tem uma área de 2 395 km<sup>2</sup> (17.º maior distrito português), uma população residente de aproximadamente 2 027 191 habitantes (2013). O distrito, subdivide-se em dezoito municípios que se encontram distribuídos conforme o indicado na figura 02. Ainda dentro da organização político-territorial, de acordo com a lei nº 75, de 12 de setembro de 2013, a Cidade do Porto é também o centro administrativo da Área Metropolitana do Porto (AMP), que se subdivide em 17 municípios contíguos<sup>17</sup> (alguns deles em termos de organização territorial não pertencem ao distrito do Porto), numa área aproximada de 2.040 Km<sup>2</sup>, com uma população residente a rondar 1.700.000 habitantes.<sup>18</sup>

Relativamente à sua população, o número total de residentes é de 237 591 habitantes, número que tem vindo a diminuir desde o início dos anos 1980 quando atingiu o valor máximo de 330 000 habitantes. A este número de habitantes, correspondem 101.015 famílias que ocupam um conjunto de 137.891 habitações (1,36 habitações por família), correspondentes a cerca de 44.324 edifícios.<sup>19</sup>

No que diz respeito à delimitação do perímetro da cidade, este foi definido em 1956, pelo Decreto-lei nº 40526. Só em 1976, é que se verificará a criação de um perímetro administrativo dentro do perímetro que delimita a cidade do Porto. Trata-se da primeira Lei de Bases dos Solos, Decreto-Lei nº 794, de 5 de novembro, que através do seu art.º41, estabeleceu ao nível nacional as áreas a serem declaradas como Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística (ACRRU), como sendo:

aquelas em que a falta ou insuficiência de infraestruturas urbanísticas, de equipamento social, de áreas livres e espaços verdes, ou as deficiências dos edifícios existentes, no que se refere a condições de solidez, segurança ou salubridade atinjam uma gravidade tal que só a intervenção da Administração,

---

<sup>16</sup> Localizado a noroeste de Portugal, confronta a norte com distrito de Braga, a leste com o distrito de Vila Real, a sul com o distrito de Viseu e com o distrito de Aveiro, e a oeste com Oceano Atlântico.

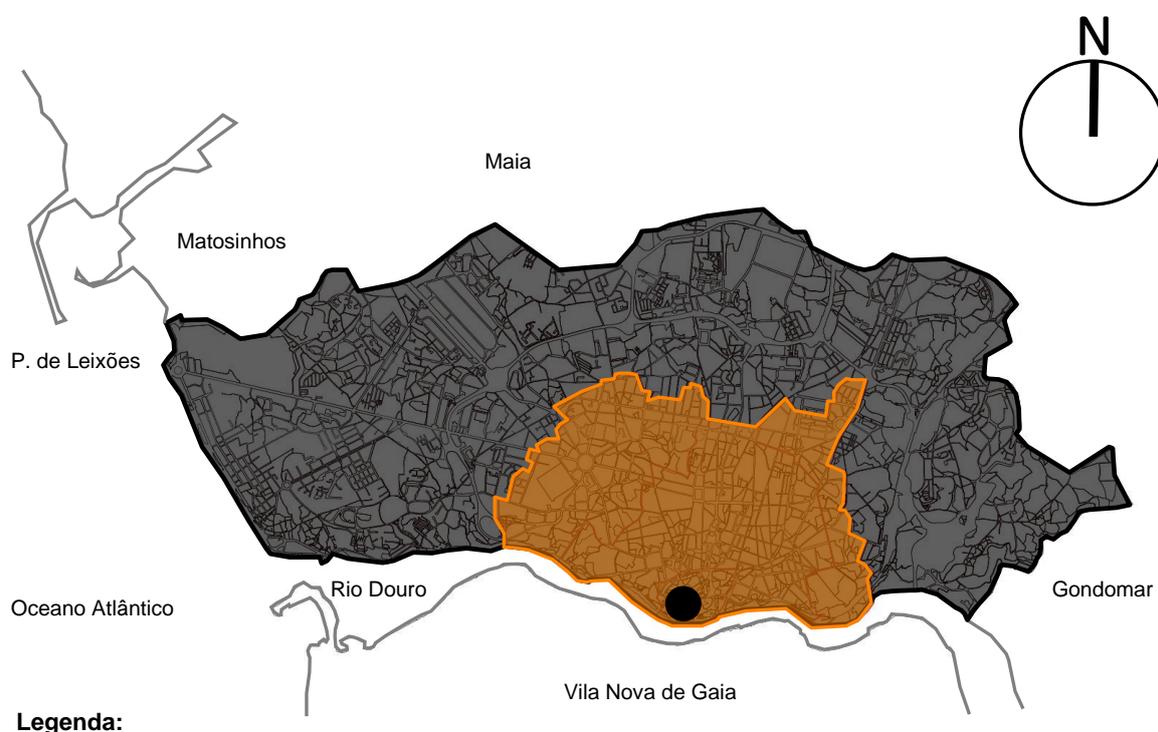
<sup>17</sup> Arouca; Espinho; Gondomar; Maia; Matosinhos; Oliveira de Azeméis; Paredes; Porto; Póvoa de Varzim; Santa Maria da Feira; Santo Tirso; São João da Madeira; Trofa; Vale de Cambra; Valongo; Vila do Conde e Vila Nova de Gaia.

<sup>18</sup> Os dados geográficos e populacionais são de 2013, retirados do sítio do Instituto Nacional de Estatística ([www.ine.pt](http://www.ine.pt)) no dia 28/07/2017.

<sup>19</sup> Os dados geográficos e populacionais são de 2013, retirados do sítio do Instituto Nacional de Estatística ([www.ine.pt](http://www.ine.pt)) no dia 28/07/2017.

através de providências expeditas, permita obviar, eficazmente, aos inconvenientes e perigos inerentes às mencionadas situações.

Esta delimitação, tinha um carácter experimental, pragmático, inovador e adaptado ao contexto (PINHO, 2006). No entanto, produziu efeitos quase nulos no ambiente urbano<sup>20</sup>. A ACRRU representada nas figuras 03 e 04, foi redefinida pelo decreto regulamentar nº 14/94, de 17 de junho, e alterada novamente pelo decreto regulamentar nº 11/2000, de 24 de agosto e que permanece em vigor até à data. Contabilizando uma área total de aproximadamente 1000 hectares (um quarto da área total da cidade do Porto), é constituída por 16.898 edifícios, dos quais 26% são anteriores a 1919 e 25% anteriores a 1945<sup>21</sup>.



**Figura 03 - Cidade do Porto - Localização da ACRRU**

Fonte - [www.portovivosru.pt](http://www.portovivosru.pt) (acesso ao sitio no dia 15/08/2017)

Editado por Bruno Moreira

<sup>20</sup> O tema é desenvolvido em maior profundidade no tópico 2.5 da presente dissertação.

<sup>21</sup> Valores retirados do sitio da Porto Vivo SRU ([www.portovivosru.pt/pt/area-de-atuacao/enquadramento](http://www.portovivosru.pt/pt/area-de-atuacao/enquadramento)) no dia 15/08/2017.

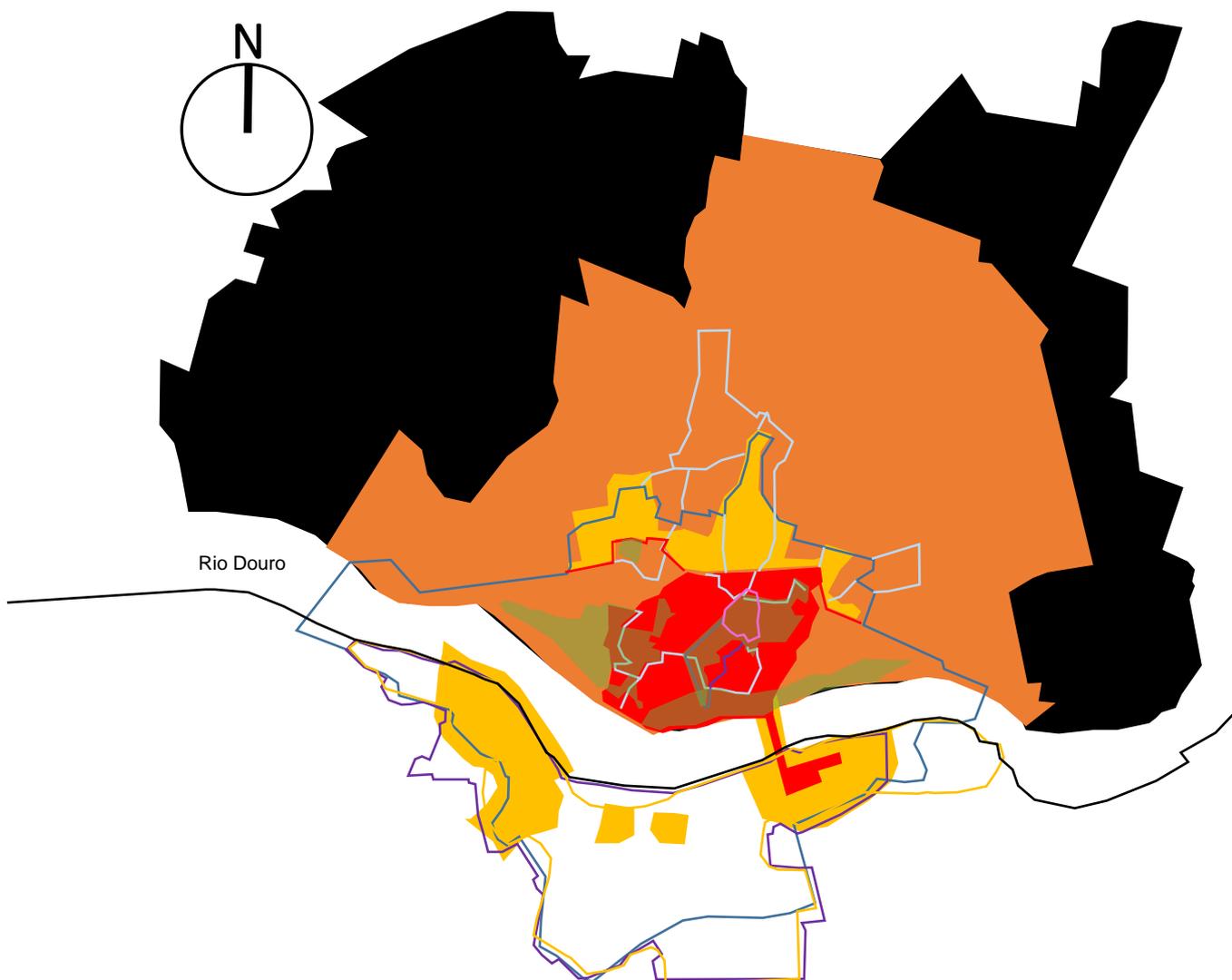
Após Portugal ter aderido à Comunidade Europeia (CE), em 1986, e após o CHP ter sido classificado Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, em 1996, verifica-se uma valorização considerável de toda a ACRRU no mercado imobiliário, passando-se a criar vários decretos lei e uma série de perímetros administrativos (conforme se pode constatar na figura 04), que sobrepõem em termos de competências diversos centros de decisão nacionais e internacionais, públicos e privados, que atuam sobre essa porção do território urbano, tornando confuso e pouco transparente o processo de gestão.

Tal fato é confirmado pela necessidade de elaborar um Plano de Gestão, em dezembro de 2008, para que se pudesse estudar a melhor maneira de articular todos os agentes envolvidos na gestão e preservação do tecido urbano da ACRRU.

Em 1997, por exemplo, é criada a Zona Histórica do Porto, pelo Decreto Lei nº 67/97, de 31 de dezembro, ocupando a área representada na figura 04, sob a tutela da Direção-Geral do Patrimônio Cultural, que inclui o CHP. No entanto, o CHP também é classificado como Monumento Nacional, (artº. 15 da Lei de Bases do Patrimônio Cultural 107/2001, de 8 de setembro, nº 7) e, no município do Porto, inscreve-se numa área delimitada como Imóvel de Interesse Público (Decreto 67/97, de 31 de dezembro).

Por sua vez, devido à grande dimensão da ACRRU, na atualidade subdividiu-se esta área através do Decreto Lei nº 104/2004, adicionando complexidade à gestão das áreas antigas da cidade do Porto, pela adição de mais um perímetro de gestão, a Zona de Intervenção Prioritária (ZIP). Com aproximadamente 500 hectares de área (metade da área da ACRRU), como se pode observar também na figura 05, a ZIP é gerida por um novo órgão público criado para esse efeito, a Porto Vivo SRU - Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense S.A.

Identificada pelos cidadãos do Porto como a Baixa, a ZIP pode ser definida como uma área que congrega as seguintes características: está dentro da ACRRU; tem um perfil comercial e de serviços contínuo e diversificado; é na sua maior parte uma área consolidada; tem uma topografia muito acentuada e o seu tecido urbano, fruto de vários séculos de construção, é bastante heterogêneo. Por sua vez a ZIP é subdividida em sete ARU's (Áreas de Reabilitação Urbana).



**Legenda:**

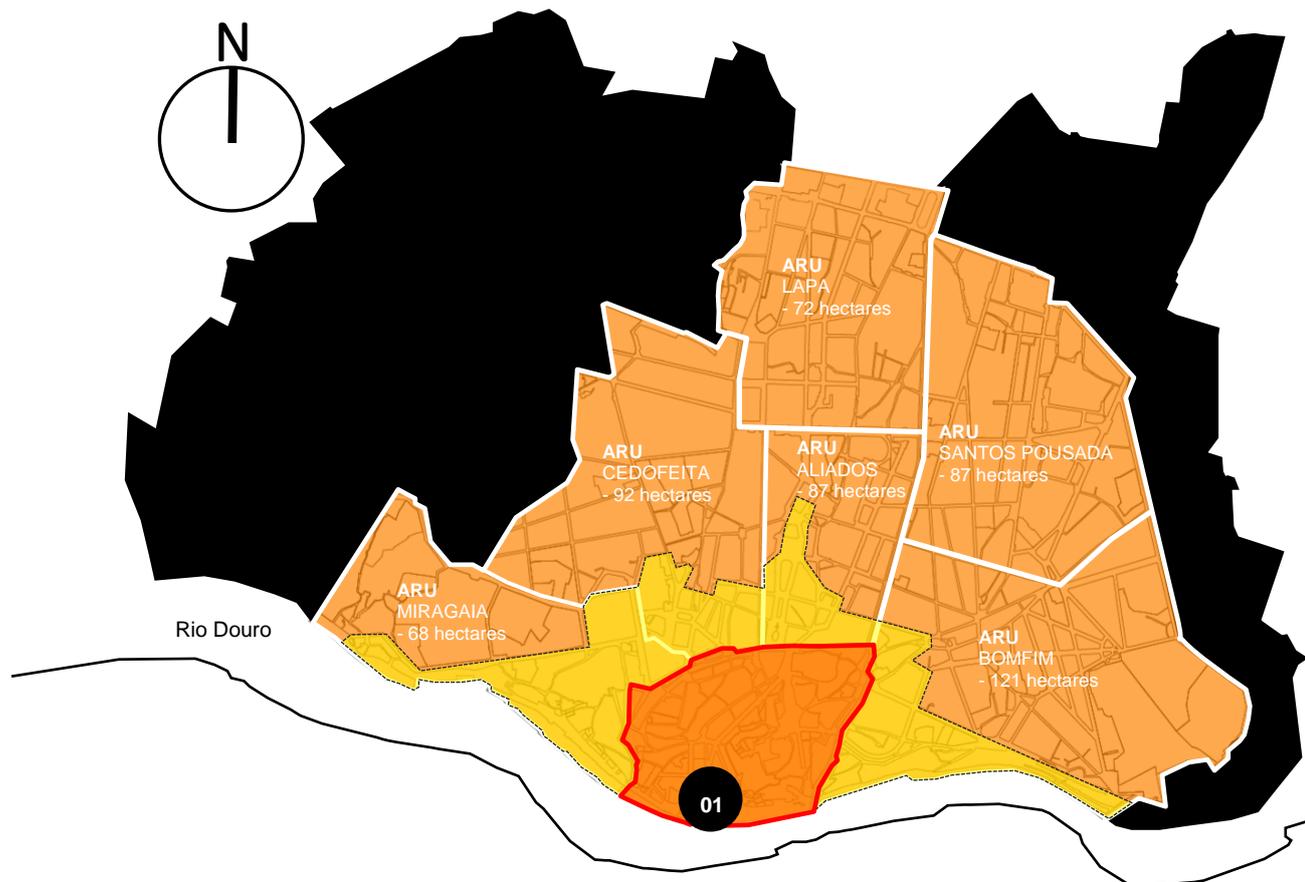
ACRRU (1976)	Limites da 2º ACRRU (1994)
CHP (1983) Património Mundial (1996)	ZPE (1996)
Limites de Zonas da ACRRU (1985)	Limites do IPPAR (1997)
Limites do PPUBSE (1994)	ZIP (2004)

**Figura 04 - Histórico dos perímetros administrativos dentro da ACRRU - 1976-2017<sup>22</sup>**

Fonte - [www.portovivosru.pt](http://www.portovivosru.pt) (acesso ao sitio no dia 15/08/2017)

Editado por Bruno Moreira

<sup>22</sup> Na figura original, a informação gráfica apresentada ficou confusa devido ao excesso de cores e devido à enorme quantidade de sobreposição das diversas áreas e perímetros de gestão. O fato de terem sido utilizadas cores muito semelhantes para distinguir as diversas áreas e perímetros de gestão, também não ajudou a clarificar as dúvidas que surgiram durante a leitura do documento cartográfico que foi disponibilizado online. Da informação analisada, foram colocadas na legenda da figura 04, apenas as áreas e os perímetros de gestão devidamente identificados.



#### Legenda:

	ACRRU		ZIP Século XVIII e XIX - 533 hectares		Núcleo de origem da cidade
	ZHP (Zona Histórica do Porto)		ARU (Centro Histórico) Classificado como Patrimônio Mundial pela UNESCO -49 hectares -1800 Edifícios		

**Figura 05 - ACRRU - Perímetros administrativos em vigor e localização das ARU's**

Fonte - [www.portovivosru.pt](http://www.portovivosru.pt) (acesso ao sitio no dia 15/08/2017)

Editado por Bruno Moreira

O Decreto-Lei nº 307/2009 de 23 de outubro, que sofreu a sua primeira alteração pela Lei nº 32/2012 de 14 de agosto, estabelece o procedimento de delimitação de Áreas de

Reabilitação Urbana (ARU). Segundo o art.º2, alínea b) entende-se ARU como sendo uma área caracterizada pela:

[...] degradação ou obsolescência dos edifícios, das infraestruturas, dos equipamentos e dos espaços urbanos de utilização coletiva, designadamente no que se refere às suas condições de uso, solidez, segurança, estética ou salubridade [...].

Essa subdivisão das ARU's, foi aprovada pela Câmara Municipal no dia 12 de fevereiro de 2011, que como se pode verificar na figura 05, que correspondem ao Centro Histórico do Porto (núcleo de origem da cidade e área consolidada na Idade Média), e mais seis zonas que se constituíram, em grande parte, durante os séculos XVIII e XIX. Para estas delimitações foram utilizados os seguintes critérios urbanísticos (PORTO VIVO, 2010): época do seu desenvolvimento ou transformação; dinâmicas ou sinergias reconhecíveis que possam influenciar na intensidade e na velocidade do processo de reabilitação e revitalização; dimensão territorial que tinha em atenção o potencial da localização e acessibilidade a equipamentos; articulação estratégica com outros planos como o PDM (Plano Diretor Municipal). Tendo por base os critérios indicados anteriormente, as sete ARU's que foram criadas incorporam as seguintes características (PORTO VIVO, 2012):

- ARU dos Aliados, os seus 44 hectares são compostos por uma concentração de edifícios de grande importância econômica e social, com destaque para os Paços de Concelho e para as sedes de atividades financeira do Porto. Ali se localizam também importantes interfaces metropolitanos e urbanos de transportes e a área dispõe ainda de uma rede muito significativa de atividades comerciais.
- ARU do Bonfim, constituída por uma área de aproximadamente 121 hectares, tradicionalmente residencial e de pequenas unidades comerciais, de serviços e industriais. Apresenta condições muito propícias para a habitação, reutilização de equipamentos, nomeadamente educativos, e dinamização do comércio local.
- ARU de Miragaia, área com potencialidades turísticas, residenciais e de lazer evidentes, e ainda com grandes espaços de propriedade pública e jardins, que constituem, no seu conjunto, um pulmão verde de grandes dimensões na cidade. Este conjunto está integrado numa área de aproximadamente 68 hectares.

- ARU de Cedofeita, tradicionalmente é uma área mista de habitação, comércio diversificado, serviços e ensino universitário, e que beneficiou de intervenções de revitalização recentemente. Ocupa uma área de 92 hectares.
- ARU do Centro Histórico do Porto (CHP), área medieval da cidade com cerca de 49 hectares, manifesta diversas dinâmicas, umas induzidas por ação administrativa, outras espontâneas, maioritariamente de ocupação habitacional. Tem-se tornado uma área forte do ponto de vista turístico.
- ARU da Lapa, área, com cerca de 72 hectares, de características residenciais, de pequenos serviços e com uma repartição equilibrada de diversos tipos de comércio (diário, ocasional e excepcional).
- ARU de Santos Pousada, seus 87 hectares dispõem atualmente de edificado maioritariamente residencial, mas no passado, era uma área com tradição industrial muito vincada. Persistem os testemunhos desse passado, com edifícios de antigas indústrias em larga medida desocupados ou transformados em vazios urbanos e, ainda, muitas “ilhas” operárias que resistem.

Em suma, desde a dissolução do Estado-nação no espaço comunitário Europeu, em 1986, que se verifica um aumento considerável de interesse por parte do Estado (central e local), dos agentes privados e das entidades internacionais pelas áreas antigas da cidade do Porto. Isto é facilmente perceptível pelo grande número de divisões, subdivisões e sobreposições de áreas de gestão político-territorial daquela porção do território urbano e pelo considerável aumento da legislação a elas associada (figura 04).

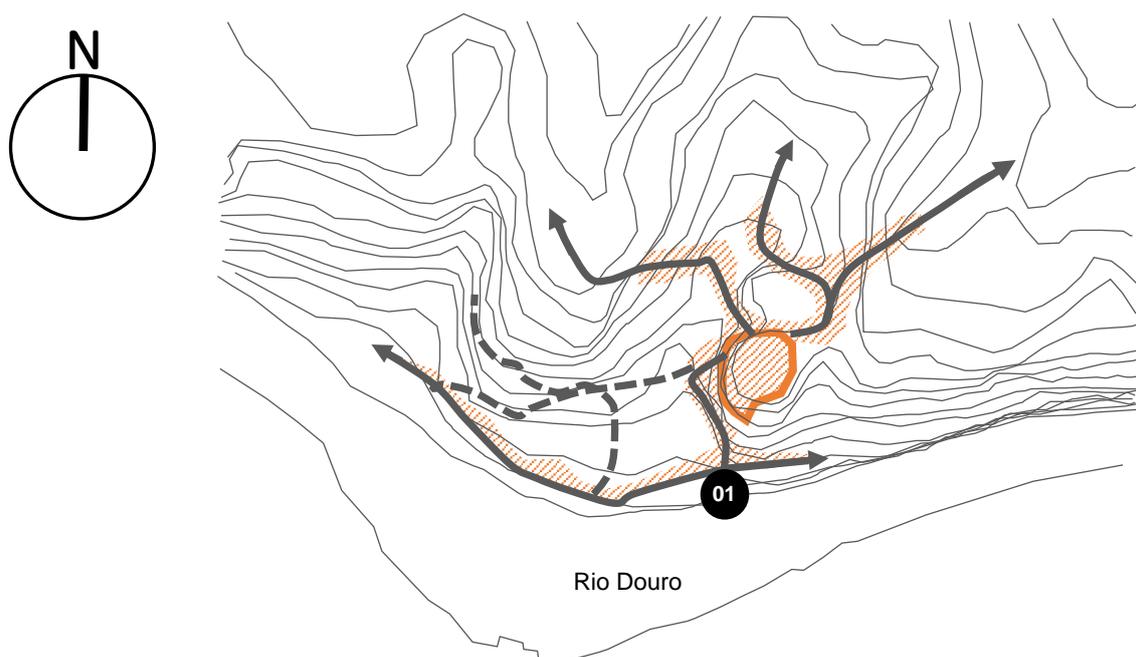
Tais disputas territoriais, oriundas dos embates entre interesses nacionais/internos, bem como de interesses internacionais/externos, geraram uma segmentação territorial de áreas morfológicas homogêneas, em subáreas administrativas, um fato que acaba por ter consequências diretas nas modificações que ocorrem na paisagem urbana. Dito por outras palavras, a aceleração do processo de diferenciação de diversas áreas dentro do perímetro da cidade, tornou o ambiente urbano mais complexo. No entanto, se por um lado se retalha administrativamente o espaço urbano em áreas menores, por outro lado reforça-se a integração dessas novas áreas político-administrativas no espaço comunitário Europeu e no modo de produção capitalista contemporâneo.

Conforme afirma Corrêa (2000, p.20), através da progressiva globalização da economia verifica-se simultaneamente o aumento de uma fragmentação político-administrativa por áreas, e simultaneamente uma maior integração dessas mesmas áreas no sistema de produção capitalista. Pode-se assim dizer, que o processo de produção e apropriação da cidade, é, na atualidade, o resultado da efetivação de determinados mecanismos do capitalismo avançado sobre um território previamente ocupado, caracterizado por uma natureza já transformada, herança cultural material e imaterial de uma sociedade preexistente.

# 1.3

## O DESENVOLVIMENTO DO CENTRO HISTÓRICO DO PORTO, ATÉ 1763

Não fazendo parte dos objetivos da pesquisa a compreensão do desenvolvimento das formas urbanas da cidade do Porto entre as origens e o século XVIII, em jeito de contextualização, a descrição sobre o tema será breve e sucinta.



### Legenda:

	Áreas Urbanizadas		Portucale (Núcleo de origem da cidade)
	Ruas e Estradas		Portucale Castrum Novum Cerca Velha
	Caminhos		

### Figura 06 - Desenvolvimento da cidade do Porto até 1316

Fonte - Desenho esquemático apresentado por Oliveira (1973, p.223)

- Editado por Bruno Moreira

Como a literatura sobre a morfologia urbana em Portugal é rara, optou-se por utilizar as obras de Rossa e Trindade (2006) e Teixeira (1993 e 2008). Foram identificados um conjunto de trabalhos com um enfoque maior nas áreas antigas da cidade do Porto, como também foi analisado em detalhe o estudo de J. M. Pereira de Oliveira (1973).

De um modo semelhante, para analisar em maior detalhe o processo de expansão da cidade para fora dos seus limites nos séculos XVIII, XIX e XX, foram utilizadas as obras dos autores Ferrão (1985), Nonell (2002) e Oliveira (2013). Para entender a morfologia dos quarteirões no Porto foram ainda analisadas as obras de Barata (1996) e Teixeira (1996). A partir da informação coletada e do seu cruzamento com a cartografia disponível, pode-se identificar, a grosso modo, duas fases distintas de crescimento da cidade antiga.

A primeira, de caráter mais espontâneo, vai das suas origens até ao período iluminista, no século XVIII, e uma segunda fase (que será abordada mais em detalhe no capítulo seguinte) com características geométricas mais regulares, que teve início em meados do século XVIII e se foi desenvolvendo até aos nossos dias. Relativamente à primeira fase, da bibliografia que foi consultada destacam-se três obras que ajudam a compreender em toda a sua extensão e complexidade:

1- J. M. Pereira de Oliveira (1973), que constitui a primeira tese Portuguesa em geografia urbana dedicada exclusivamente ao estudo da cidade do Porto, descrevendo minuciosamente o processo de desenvolvimento das formas urbanas desde a origem até ao século XX;

2- Barata (1999), que estuda os tipos de habitações Portuenses em toda a sua complexidade, desde a integração no contexto urbano, aos espaços exteriores privados, sistemas de acesso e organização interna dos fogos;

3- Teixeira e Valla (1999), que descrevem a fase de formação das cidades portuguesas entre o século XIII e o século XVIII, caracterizando os seus traçados.

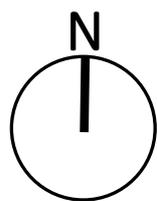
Da informação analisada, sobre o ponto de origem da cidade do Porto chegou-se à conclusão que é um aspecto controverso, tendo sido escritas muitas páginas sobre o tema. Independentemente da discussão gerada à volta do assunto, J.M. Pereira de Oliveira (1973, p.184), afirma existirem registos do século III que já faziam referência a um local à beira-rio chamado Calem, sugerindo a possibilidade de coincidir com o núcleo de origem da cidade. Partindo do princípio que o seu sítio inicial terá surgido no sopé do Morro da Pena Ventosa ou Monte dos Vendavais, zona onde o Rio Douro estreita e proporciona boas condições para a sua travessia e construção de um varadouro, estrategicamente escolhido, o local é perfeito pelas características defensivas.

O primeiro nome associado ao varadouro é o de Portucale, surgindo, numa fase posterior, a fortaleza no topo do morro, com nome de Portucale Castrum Novum, local com amplas vistas sobre a paisagem, que pela sua posição geográfica, permitia construir um percurso de desnível apropriado para interligar os dois pontos. Sobre este período praticamente não existe documentação (OLIVEIRA, 1973, p. 218) nem construções que caracterizem os aspectos urbanísticos da povoação.

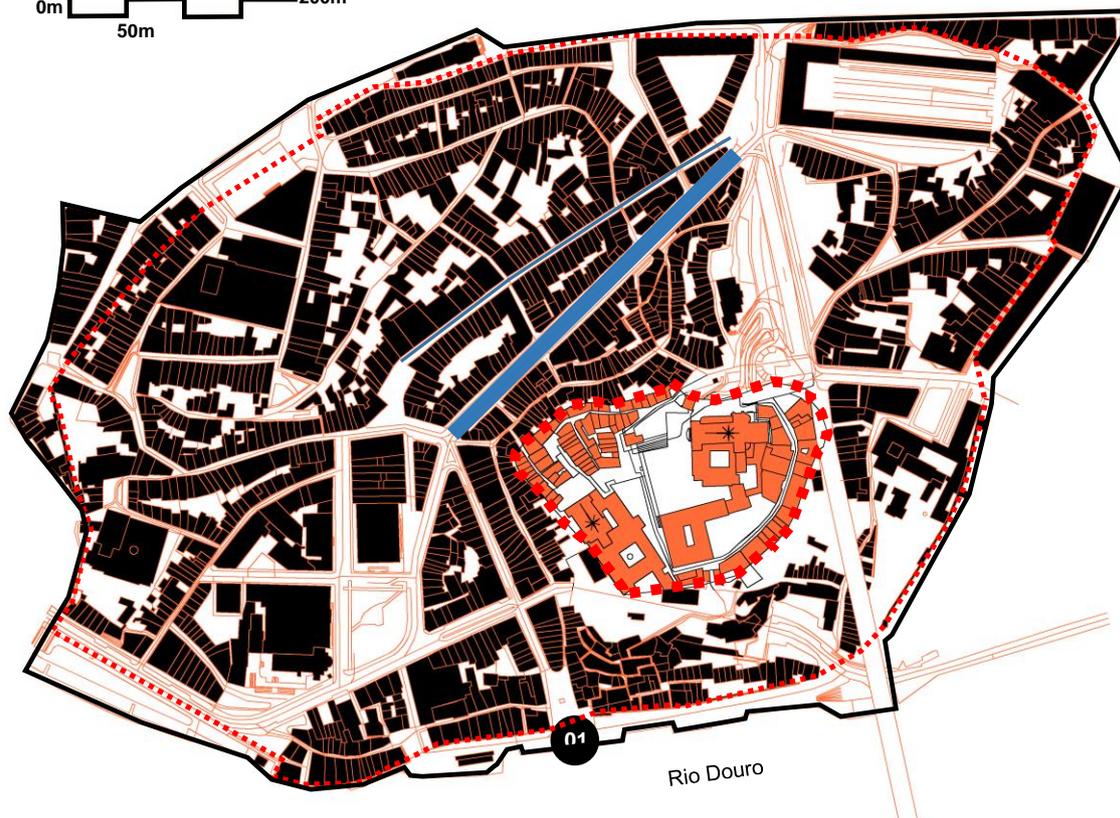
No século XIV, quando a cidade teve uma grande expansão urbana para fora da Cerca Velha (figura 07), em direção à margem do Rio Douro, refletindo a crescente importância das atividades comerciais e marítimas, surgiu a necessidade de ampliar o espaço amuralhado. Os primeiros habitantes a apresentarem essa reivindicação, foram os burgueses, proprietários de casas e negócios localizados fora da muralha, logo, menos protegidos. Nesse sentido, em meados do século XIV, começou a ser construído um segundo anel de muralhas. A obra só foi concluída no reinado de D. Fernando (por volta de 1370), o que explica o fato de ser correntemente designada por Muralha Fernandina. À sua construção segue-se uma fase de adensamento do edificado dentro do seu perímetro, definindo-se um padrão de crescimento que caracterizaria a imagem e as formas da cidade ao longo dos quatro séculos seguintes. O ritmo vagaroso com que os edifícios iam surgindo, permitia que cada nova construção se adaptasse ao entorno preexistente com harmonia.

Embora esse crescimento não respeitasse regulamentos preestabelecidos, as edificações que iam surgindo, apoiavam-se em idênticas técnicas construtivas, mantendo as mesmas relações com os edifícios vizinhos e com a topografia, garantindo coerência formal ao conjunto. A aparente desordem, resulta assim do terreno acidentado, que desaconselha os traçados geométricos.

Relativamente à estrutura viária (que foi sendo moldada em conjunto com os edifícios), no início do século XVII, a cidade do Porto tinha uma configuração radial (que se mantém até aos nossos dias), constituída por ruas e ruelas irregulares, estreitas e íngremes. No meio dessa falta de planificação, existiam algumas ruas retilíneas (primeiros casos de planeamento do país), que contrastavam com o labiríntico Porto medieval. Os motivos para as suas construções estavam ligados a questões económicas/funcionais, nomeadamente, facilitar a ligação à Praça da Ribeira que na altura era o ponto de concentração de mercadores ligados às múltiplas atividades do rio e do mar.



0m 50m 200m



#### Legenda:

- |   |                                      |   |   |
|---|--------------------------------------|---|---|
|  | Cerca Velha (1ª muralha)             |  | Rua de Mouzinho da Silveira (Séc. XIX)<br>construída em cima do Rio da Vila |
|  | Muralha Fernandina (2ª muralha 1370) |  | Rua das Flores (Séc. XVI)   |
|  | Portucale / Praça da Ribeira         |  | Edifício localizado dentro da Portucale Castrum<br>Novum / Cerca Velha      |
|  | CHP (1996)                           |  | Edifi. localizado dentro da Mur. Fernandina                                 |

**Figura 07 - Aspecto contemporâneo do tecido medieval da Cidade do Porto**

Fonte - Acervo pessoal

Na análise feita em 1973<sup>23</sup> por J.M. Pereira de Oliveira (OLIVEIRA, p. 350) à área interna da Muralha Fernandina, esta após ter sofrido ao longo do tempo sucessivos arranjos, ainda conserva na atualidade as suas características primitivas. Segundo o citado autor (OLIVEIRA, 1973, p. 17), o espaço construído é de elevada densidade, sobrepondo-se de forma expressiva sobre os espaços livres de circulação e de permanência:

Se repararmos bem, notamos a traça medieval dos arruamentos dessa vertente, com uma sujeição muito perfeita à topografia, per vezes com recurso às escadas; ao mesmo tempo que as ruas se afeiçoaram ao molde da vertente, praticamente sem um troço que possa dizer-se retilíneo, podem ver-se os contínuos ressaltos no alinhamento das fachadas, uma variação de largura em cada uma e entre si, que tornam difícil qualquer interpretação hierárquica e o caráter pouco definido, quase ocasional, dos entroncamentos e cruzamentos.[...] a área é cortada diagonalmente por dois eixos de circulação de largura desigual [...] que indicam claramente a longa história da estrutura atual, a Rua das Flores é do século XVI e a Rua de Mouzinho da Silveira é do século XIX.

Desta maneira, é possível afirmar que até meados do século XVIII a vida urbana portuense ficou quase confinada aos limites da Muralha Fernandina, estendendo-se extramuros, apenas ao longo das vias de ligação (OLIVEIRA, 1973, p.282). Como se pode verificar esta barreira física constituiu no passado, e continua a constituir, um elemento morfológico marcante na imagem da cidade. O seu traçado é de tal modo perceptível nas fotos aéreas, que em 1996 serviu de referência para a delimitação da área correspondente ao, atualmente, designado Centro Histórico do Porto, conforme se constata na Figura 07.

Com o Tratado de Vestfália de 1648<sup>24</sup>, foram consolidadas as condições para o surgimento dos Estados-nação modernos. Da ordem social europeia do final da Idade Média, emergiu uma nova ordem mundial que deu origem ao sistema de organização

---

<sup>23</sup>A análise foi feita sobre ao plano urbano na escala 1/5000, 1/2000 e 1/500 e ainda através das coberturas aéreas de visão estereoscópica, de 1958 e 1965, em escalas aproximadas 1/26000 e 1/15 000, foi possível distinguir sete tipos de estruturas de ocupação.

<sup>24</sup> Tratado de Vestfália (ou de Westfália), também conhecido como o Tratados de Münster e Osnabrück (duas cidades localizadas atualmente na Alemanha), designa uma série de tratados que encerraram a Guerra dos Trinta Anos e também reconheceram oficialmente as Províncias Unidas e a Confederação Suíça (MOITA, 2012). Deu origem ao moderno sistema de Estados-Nações, dotados de soberania e delimitados territorialmente. A expressão Estado Vestefaliano tornou-se corrente. Estabeleceu-se um consenso em torno dessa suposta marca do código genético da configuração interestatal que perdura até aos nossos dias. Foi assinado no dia 24 de outubro de 1648, em Osnabrück, entre Fernando III, Sacro Imperador Romano-Germânico, os demais príncipes alemães, a França e a Suécia (MOITA, 2012). Embora o imperativo da paz tenha surgido em decorrência de uma longa série de conflitos generalizados, surgiu com eles a noção embrionária de que uma paz duradoura derivava de um equilíbrio de poder, noção essa que se aprofundou com o Congresso de Viena (1815) e com o Tratado de Versalhes (1919). Por essa razão, a Paz de Vestefália costuma ser o marco inicial do Direito Internacional clássico e uma das bases de estudo das Relações Internacionais (MOITA, 2012).

política dos Estados-nação modernos na sua estrutura centralizada, que no caso português se prolongou até 1986. Da análise deste tema, e das suas consequências na produção e apropriação do tecido urbano das atualmente consideradas áreas antigas da cidade do Porto, CHP (tecido medieval) e ZIP (tecido consolidado nos séculos XVIII, XIX e XX), falaremos no capítulo a seguir.



O ESTADO CENTRALIZADO E A CIDADE

## 2.1

### **FASE ABSOLUTISTA (1763-1820): A descompressão do espaço urbano**

O Estado-nação moderno português, no período compreendido entre o século XVIII e a sua adesão à Comunidade Europeia, sempre se caracterizou por ter uma estrutura fortemente centralizada, tanto em termos econômicos e sociais, como políticos, culturais e administrativos. Trata-se de uma característica importante, que amplia o forte impacto que o Estado central tem sobre a sociedade o território e a cidade. Conforme afirma António Barreto (1984, p.196), em Portugal “quase tudo cresceu à sua sombra, sob o seu impulso e orientação” provocando ao longo da história uma hipertrofia na iniciativa privada, na sociedade civil e nas autoridades locais. Em 1984, António Barreto afirmava que:

Todas as forças dirigentes, desde então e mau grado os frequentes programas políticos descentralizadores, contribuíram no mesmo sentido para o fortalecimento do poder central e para a concentração do poder na capital e na Administração. Assim agiram os chamados «liberais», mais tarde os republicanos; do mesmo modo actuou o regime corporativo do Estado Novo; e o regime democrático instaurado em 1974 não alterou o rumo estabelecido em quase nenhum aspecto (1984, p.196).

Perante essa realidade, a iniciativa privada, para se desenvolver “necessitou sempre da associação política ou econômica do Estado” (BARRETO,1984, p.196). Mesmo os empresários que conseguiram fazer crescer e desenvolver as suas atividades, fizeram-no “graças ao Estado, à sua sombra e proteção, ou mesmo por intermédio de intervenções políticas diretas” (BARRETO,1984, p.196). Essa centralidade, é passível de ser sentida e observada a partir de vários indicadores: econômicos, sociais, demográficos, equipamentos, riqueza, oportunidades de educação e trabalho.

Em 1984, por exemplo, o setor empresarial do Estado tinha um peso significativo na economia nacional, representando cerca de 20 % do produto interno bruto. Também a dimensão do aparelho administrativo estatal atingia valores consideráveis: o número de funcionários públicos, em 1983, ultrapassa os 17 % da população ativa empregada, dos quais, 84% eram funcionários diretamente dependentes da administração central (BARRETO,1984, p.197). Em Lisboa (a capital do país) estavam localizadas as administrações de praticamente todas as grandes empresas estatais e serviços

públicos. Das 50 maiores empresas industriais (públicas ou privadas, portuguesas ou estrangeiras), 40 tinham sede em Lisboa. Dos 15 bancos existentes, 14 tinham sede em Lisboa (BARRETO,1984, p.197). A fiscalidade, a despesa pública e a estrutura orçamental também eram nitidamente marcadas pela centralidade, ao serem estreitamente controladas pelo poder central, a partir da capital (BARRETO,1984, p.196). Assim, essa centralidade não é sentida apenas administrativamente, ela é passível de ser observada a partir das infraestruturas, do território, e como não poderia deixar ser, também da cidade e do seu ambiente construído. Nesse sentido, devido ao forte impacto que o tipo de estrutura do Estado tem no território e no espaço urbano, iniciemos este capítulo por explicar como é que começou o seu percurso histórico.

Segundo Hobsbawm (1990, p.3-14), este sistema só se fez sentir na ordem política e social a partir do século XVIII: “Nações, sabemos-lo agora ... não são tão antigas como a história. O moderno sentido da palavra não é mais antigo que o século XVIII (...)”.

A partir da sua formação o Estado moderno buscou unificar pessoas em torno à identidade de um povo, com ênfase na valorização das diferenças e particularidades próprias a cada grupo nacional. Com isso, a identidade constituiu-se um elemento em torno do qual gravitavam lealdade, obrigações e responsabilidades intemporais e intergeracionais (MILLER, 1997, p. 78-79), permitindo preservar a ordem política nacional e internacional pré-estabelecida.

Segundo o filósofo alemão Jurgen Habermas(1996), é a noção de identidade que permite que “os membros de uma mesma nação se sintam suficientemente responsáveis uns pelos outros ao ponto de se considerarem preparados para fazerem sacrifícios”, como participar em conflitos armados ou suportar uma pesada carga fiscal. A noção de identidade, portanto, é um fenómeno social dinâmico que tem relações profundas com o poder, mas que normalmente é associada a termos como cultura, património, tradição, costume, folclore, ente outros, reduzindo o conceito às características e aos atributos substantivos de grupo social ou grupo cultural. No entanto, nesta dissertação, aplica-se o entendimento do conceito de identidade ao processo de produção, manipulação e triagem do material simbólico, que tem por objetivo de garantir que as nações estimulem os diversos aspectos que as distinguem, na tentativa de criar uma imagem nacional que fortaleça a noção de grupo e recrie formas de subordinação e hierarquização.

Surgem assim nas agendas das políticas nacionais e internacionais a ênfase na valorização da diferença e das particularidades que distinguem os diversos Estados, e

para que tal aconteça, é necessário criar limites reais ou imaginários que reforcem o entendimento sobre quem somos nós e quem são os outros.

O que comumente é designado como identidade nacional, na verdade trata-se de um conjunto de referências<sup>25</sup> que possibilitam distinguir determinado grupo (comportamentos, bandeiras, uniformes, religião, línguas, territórios, etnia, entre outros), que são acionadas com o intuito de dissolver a memória plural e complexa e demarcar as fronteiras territoriais. Perante tão vasto arsenal disponível para a formatação social, interessa-nos aqui discutir as consequências dessa ideologia identitária sobre o Estado, e os seus reflexos na produção e apropriação do tecido urbano que atualmente constitui o CHP e a ZIP.

Neste caso específico, a sua influência começou a fazer-se sentir através do Despotismo Esclarecido da segunda metade do século XVIII, introduzido em Portugal pela mão do Marquês de Pombal<sup>26</sup>. A partir desse momento, colocou-se o Estado no centro das decisões político-culturais.

À exaltação do poder do Estado Absolutista de base identitária, juntam-se as ideais de progresso, reforma e filantropia do Iluminismo. O Estado passa a ser absoluto no plano político, mercantilista no plano econômico (com intervenção moderada do Estado na economia) e nacionalista no plano cultural. Enquanto agente produtor do espaço, o Estado passa a ser desenvolvimentista, com o intuito de marcar a sua presença e legitimar o seu poder.

Nesse contexto, os interesses nacionais, racionalmente entendidos, deveriam nortear toda ação política e conseqüentemente, também a ação econômica, construtiva, cultural e social. Desta forma, o “novo” poder entra em cena de forma monumental, introduzindo mudanças profundas na concepção, produção e gestão da cidade e do território. O Estado passou a elaborar reformas administrativas e jurídicas, dirigindo a economia e orientando a ação urbanística a partir da capital da nação ultramarina<sup>27</sup>. Tal transição

---

<sup>25</sup> Para Woodward (2000), a demarcação simbólica é a forma elementar de expressão das relações sociais de poder e de disputa, por simplificar a realidade.

<sup>26</sup> O Marquês de Pombal foi a figura-chave do governo português entre 1750 e 1777. Sua gestão foi um exemplo perfeito do despotismo esclarecido, ao combinar a monarquia absolutista com o racionalismo iluminista. Governou o império com mão de ferro, impondo a lei e a presença do Estado a todas as classes, desde as mais desfavorecidas até à alta nobreza.

<sup>27</sup> Na fase de governação Autoritária (1926-1974) o regime político vigente, consideravam as antigas colónias (Angola, Moçambique, Guiné, Timor-Leste, Macau) como parte integrante e inseparável de Portugal. As colónias faziam parte de uma "Nação Multirracial e Pluricontinental", como tal, eram denominadas de províncias ultramarinas.

iria mostrar-se bastante profícua na articulação da cidade existente, com a cidade em expansão. Como disse Portas (2005, p.47):

A história do urbanismo português tem dois marcos que correspondem a dois gigantes: o Marquês de Pombal e o ministro Duarte Pacheco. (...) Ambos (...) geriram o urbanismo de Lisboa da cadeira do Governo Central, procurando a máxima concentração de poderes para levar adiante o que pretendiam. Mais tarde, Pacheco acumulará mesmo funções de ministro e presidente da Câmara. Pombal não precisava disso.

Nessa altura, para além dos fatos anteriormente explicados, entendia-se também que a ameaça ao Estado-nação vem de dentro da cidade. Era necessário controlá-la, e para esse efeito, a argumentação higienista e de embelezamento parece ser perfeita. Política, identidade, território e segurança nacional fundem-se finalmente numa mesma matriz. As disciplinas espaciais como a arquitetura e o urbanismo, passam a ser utilizados como instrumentos de aperfeiçoamento da imagem soberana da nação. Da irregularidade e plasticidade do tecido urbano medieval, passa-se para a geometria rígida dos novos arruamentos.

Lisboa e o Porto, os principais espaços de aglutinação social em Portugal, seriam os palcos privilegiados para o (re) ordenamento simbólico dos “novos” princípios do Estado-nação, algo que não seria possível sem uma entrada em força do poder político central. É desta forma, que surgem por motivos distintos dois dos primeiros planos de conjunto na Europa<sup>28</sup> que rompem radicalmente com os padrões anteriores de desenvolvimento urbano, produzindo alterações morfológicas profundas nas duas cidades.

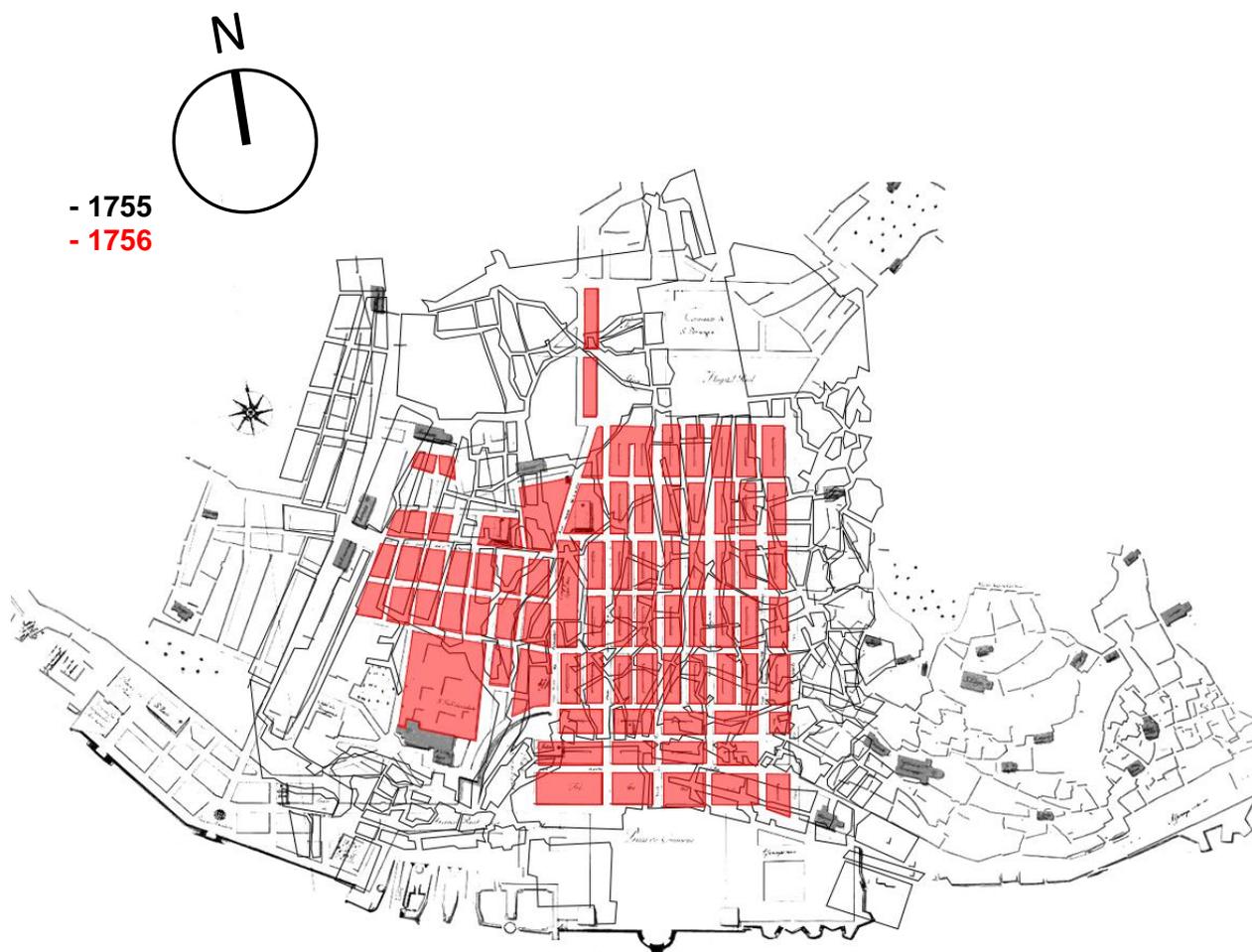
No caso de Lisboa, as alterações efetuadas foram motivadas pelo terremoto de 1755, aliás esse sismo diminuiu a velocidade de implantação de várias outras ideias reformistas em função da prioridade de recuperar o nível de calamidade no qual se encontrava a cidade. Foi posto, então, em prática um desenho urbano que irá melhorar o bem-estar da população, mas também proporcionará controle e organização do espaço urbano, modificando o rumo da sociedade Lisboeta, e tornando a capital portuguesa diferenciada, aos olhos da Europa (SALGUEIRO, 1999, p. 174).

Será a partir deste momento que, juntamente com profissionais da área da construção como o Engenheiro Manuel da Maia, o primeiro responsável pela organização do

---

<sup>28</sup> Os planos de Lisboa e do Porto, antecedem em quase um século as renovações de Paris, do Barão Haussmann, ou a expansão de Barcelona, realizada por Cerdá.

projeto, seguido pelo capitão Eugênio dos Santos, autor da primeira planta aprovada para Lisboa, e pelo húngaro Carlos Mardel, que sucedeu ao anterior e deu continuidade à construção da Nova Baixa, que Sebastião de Carvalho, o futuro Marquês de Pombal, irá começar a reforma da cidade, permitindo uma maior liberdade projetual e maior rigor geométrico no desenho e distribuição dos quarteirões.



**Figura 08 - Planta da Cidade de Lisboa 1756**

Fonte - [www.arquiteturaportuguesa.pt](http://www.arquiteturaportuguesa.pt) (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

- Editado por Bruno Moreira

Procede-se, assim, em 1756 à “demolição do que sobrava, aproveitando os escombros para nivelamento de cotas, sobre o que se edificaria a cidade” (SALGUEIRO, 1999, p. 174), optando-se segundo os princípios transformadores da forma, por uma operação de adição por sobreposição do novo tecido urbano sobre o antigo, como se pode constatar na figura 08.

É desta maneira que surge aquilo que passou a ser apelidado de “estilo pombalino”, que segundo J.A. França (1978, p.62)<sup>29</sup> apresenta influencias do maneirismo setecentista e o rigor e funcionalidade da engenharia militar. Ainda em Lisboa, para a sua reconstrução, em 19 de abril de 1756, foi escolhido o projeto de Eugénio dos Santos para a reconstrução da área da cidade chamada de Baixa, localizada junto à Praça do Comércio, porque “se acordava bem com o pensamento político de Pombal” tornando-se numa verdadeira representação do espirito iluminista (FRANÇA, 1978, p.62).

Diante dos valores do século XVIII, a nova Lisboa passou a ser formada por um desenho urbano minucioso, aberto e claro que se distanciava das ruas estreitas e tortuosas, dando lugar à regra e à luz, diferenciando-se das outras partes da cidade. À malha retangular hierarquizada pela variação da largura das ruas e pela mudança de orientação dos quarteirões, foi acrescentada monumentalidade, através da construção da Praça do Comércio, “cujo centro era ocupado pela estátua equestre do Rei” (SALGUEIRO, 1999, p. 174).

Em 1757, dois anos após o terremoto de Lisboa, os ventos reformistas chegaram ao Porto. Neste caso, como não havia uma necessidade de reconstrução física, o fator impulsionador das transformações morfológicas na malha urbana portuguesa foi o controle social.

Na cidade, tinham ocorrido três grandes motins: Portos Secos (1592), o Papel Selado (1661) e o Motim da Companhia (1757). Historiadores como Fontana (1990) e Torgal (1984) defendem a ideia de que tais motins ocorriam devido a movimentos populares que se aglutinavam em torno de interesses particulares. Sobre o último motim de 1757, Pinheiro, Magalhães e Reigada, descrevem que os amotinados controlavam com grande facilidade as ruas estreitas e tortuosas, movendo-se e escondendo-se com segurança, bloqueando o espaço urbano sempre que achassem oportuno, muitas vezes, por meio da depredação de bens públicos ou privados, criando entraves à circulação das tropas de combate, “fazendo-o de modo directo e sem dispersão ao longo do trajecto” (REIGADA, 1984, p.36).

Além do mais, havia um número considerável de pessoas que habitavam nas freguesias intramuros, facilitando a transmissão de notícias entre os moradores. Ainda dentro do espaço amuralhado, estavam situadas a sede do poder político, ordens religiosas, a

---

<sup>29</sup> O assunto foi estudado em profundidade por J.A. França, fato que nos levou a utilizar o autor como uma referência para desenvolver esta parte da dissertação

zona comercial e moradias das elites da cidade. Portanto, havia ali uma série de situações que facilitavam a eclosão de manifestações de rua, o que terá favorecido o desenrolar de grandes motins como o de 1757. Diante de tal descrição, é possível entender que a morfologia do tecido urbano da Cidade do Porto facilitava a escalada das tensões sociais.

Na tentativa de se manter a autoridade, o Estado central estabeleceu ali, como Governador das Armas, o tenente general João de Almada e Melo, que chegou junto com as tropas de combate, em 1757. Alguns anos depois, em 1763, João de Almada e Melo criaria a Junta de Obras Públicas para assumir o controle urbanístico do Porto, iniciando-se um processo radical de transformação das formas da cidade, através de uma operação de adição por justaposição do novo tecido urbano ao tecido preexistente, conforme se pode verificar na figura 09.

Como disse J.M. Pereira de Oliveira (1973, p. 265), seria necessário esperar quatro séculos para se atingir um “período verdadeiramente notável na expansão e urbanização do Porto”. Para se conseguir atingir os objetivos traçados, procedeu-se a atos políticos e administrativos contra os anteriores detentores da propriedade fundiária<sup>30</sup>, para que tais proprietários não pusessem entraves à realização dos planos e não arrecadassem os maiores lucros, ou a renda, resultantes da valorização da propriedade por esses mesmos planos. Por outras palavras, o Estado era, “o agente das transferências de lucros propiciados pela renovação ou a expansão urbana para um extrato social relativamente mais moderno (a nova burguesia do Marquês)” (PORTAS, 2005, p.48).

Nesse sentido, a ação da Junta veio introduzir uma abordagem racional na concepção da cidade, defendendo aspectos como a higiene, a salubridade e a luz. O projeto das novas ruas era então acompanhado pelo desenho das fachadas a edificar, contribuindo para a coerência e o equilíbrio entre a rua e o conjunto.

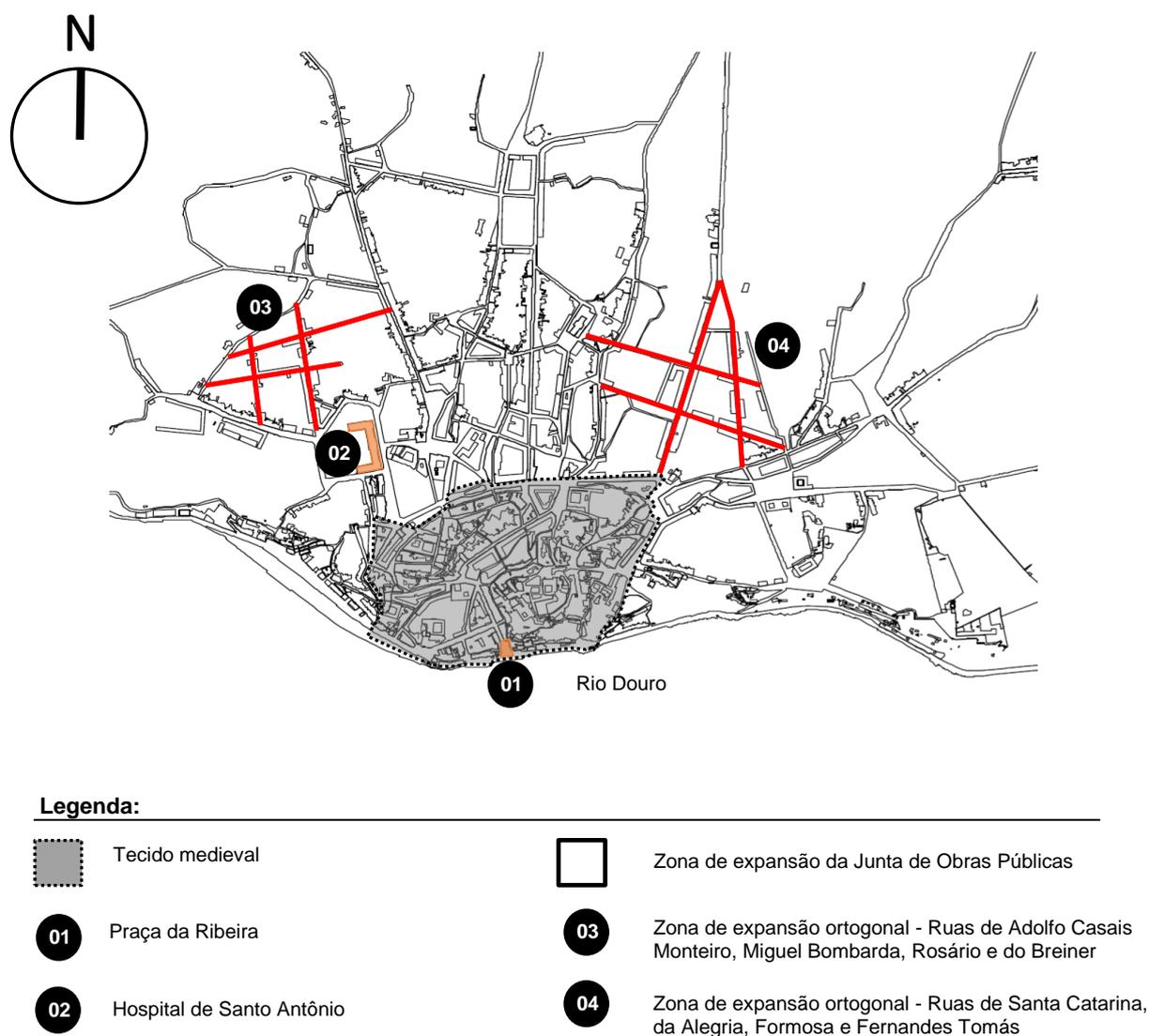
Segundo estes novos conceitos urbanísticos, as construções deviam obedecer a planos rigorosos nos quais se privilegiava o conjunto arquitetônico e não o edifício isolado. Numa leitura das intenções do Plano feita na Câmara Municipal do Porto no seu sítio,

---

<sup>30</sup> Em 1769, devido à lentidão dos trabalhos, foi aplicada a lei legislação de exceção que tinha sido decretada em Lisboa em 1758. Desta forma conseguiu-se substituir a “antiga estrutura fundiária” pelo loteamento regular (SALGUEIRO, 1999, p. 181).

“o propósito que lhe estava subjacente era o de subordinar os interesses individuais ao bem comum”<sup>31</sup>.

Olhando atentamente para a planta da cidade, e fazendo uma leitura crítica sobre os objetivos da atuação da Junta, fica visível que o projeto desenvolvido pelos militares foi pensado como instrumento de controle social desde o início.



**Figura 09 - Aspecto do CHP e da ZIP – 1813**

Fonte - Cartografia apresentada por Vítor Oliveira (2013, p. 139)

- Editado por Bruno Moreira

<sup>31</sup> Informação obtida em [http://www.cm-porto.pt/os\\_planos\\_do\\_porto/teste\\_133](http://www.cm-porto.pt/os_planos_do_porto/teste_133), 31 março de 2017.

Tal hipótese, é coerente com as descrições de Foucault (2000) sobre a formação de uma sociedade disciplinar do século XVIII, e, no caso do Porto, explicaria a rápida transição de um controle social opressivo, labiríntico e obscuro tardo-medieval, para um controle social onipresente e baseado na visão, na luz e no vazio, a partir de uma série de intervenções que alteraram a morfologia urbana da cidade em questão.

Dentro da proposta da Junta, além de estruturas para a distribuição de bens (alfândegas, feiras e mercados) e para a representação do poder (palácios da justiça e quartéis), foram construídas estruturas de transmissão da cultura e do ensino (museus, bibliotecas, teatros, colégios) e recintos para o controle e a cura (presídios, hospícios, hospitais e manicômios), que pontuam estrategicamente a paisagem urbana, produzindo um efeito cênico, no qual o Urbanismo e a arquitetura passam a ser instrumento extremamente úteis para aperfeiçoar o exercício do poder.

Segundo Salgueiro (1999, p. 180), a Junta “dispunha de verbas próprias obtidas através de impostos extraordinários e de uma legislação de exceção”, tendo se tornado o único departamento responsável por todo o desenvolvimento urbanístico da cidade, incluído nos seus quadros, membros da Câmara Municipal do Porto, apoiados por engenheiros militares. A sua ação, concentrava-se em: contratar os projetistas para a elaboração de planos; elaborar os planos e os projetos; comprar e expropriar os terrenos<sup>32</sup>; adjudicar as obras e fiscalizar as construções; regulamentar os traçados, e por fim regulamentar as construções.

Um fato curioso é que durante o seu funcionamento, nunca existiu um Plano para o ordenamento da cidade do Porto em sua totalidade. A estratégia para a renovação da cidade existente dentro da Muralha Fernandina (corresponde ao atual CHP) em articulação com a cidade nova que se estendiam para fora desta em direção a norte, este e oeste, correspondente à atual ZIP, foi sendo desenvolvida através do somatório de vários planos de pormenor. Foi uma espécie de planeamento sem plano geral, que se prolongou até meados do século XIX.

Neste período, o Estado opta por “articular a cidade velha com a nova” (MANDROUX, 1972, P. 35), procedendo-se à demolição das muralhas medievais, que se encontravam desatualizadas devido às inovações bélicas e representavam um entrave ao controle do espaço por parte do Estado, tendo sido as suas pedras aproveitadas para a construção

---

<sup>32</sup> As expropriações baseavam-se na legislação de expropriação (novo conceito de interesse público) de Lisboa, utilizada pela primeira vez após o terramoto de 1755. Embora o Porto não tenha sofrido nenhum dano significativo com o terremoto, 1762 vai usufruir também das políticas públicas de exceção, criadas para a reconstrução de Lisboa.

de edifícios (PORTO,1996, p. 20). A arquitetura vernacular à qual não se atribuía o devido valor, quando necessário era demolida para abrir as novas ruas e para se criarem novas praças, descongestionando a densa malha urbana intramuros. Assim foi sendo potencializada uma hierarquia urbana, privilegiando o controle das massas populares e multiplicando o raio de alcance do estado.

Conforme informa Ferreira-Alves (1997), uma das preocupações da Junta de Obras Públicas era a ausência de praças. O autor afirma que intramuros, a Ribeira era a única que poderia receber o nome de praça, já que as demais eram “pracetas de formas irregulares” resultantes do encontro e cruzamento de ruas.

Nesse sentido, foram propostas algumas intervenções com a finalidade de regularizar as pequenas praças, criar mais praças e dar um aspecto monumental à Praça da Ribeira<sup>33</sup> (figura 09). Esta última praça, seria alvo de especial atenção, uma vez que era através dela que se estabelecia a relação entre a cidade e o Rio Douro. Portanto, tratava-se de um espaço de grande relevância econômica, por ser a porta de entrada das mercadorias que chegavam do tráfego fluvial e do tráfego marítimo, e por ser através dele que se tinha acesso à zona alta da cidade.

Na zona exterior às muralhas, para além das cinco saídas da cidade, onde se observa um adensamento marginal de construções, foram introduzidas duas zonas com malha de desenho ortogonal. A primeira zona, representada na figura 09, fica a Este do Hospital de Santo Antônio, e é formada pelas Ruas de Adolfo Casais Monteiro, Miguel Bombarda, Rosário e do Breiner (OLIVEIRA, 2013, p. 113).

A segunda zona, também representada na figura 09, fica a Oeste do Hospital de Santo Antônio, e é delimitada pelas ruas de Santa Catarina, da Alegria, Formosa e Fernandes Tomás (OLIVEIRA, 2013, p. 113). É de destacar que nas ruas transversais e no interior destas malhas continuavam a existir grandes espaços por urbanizar (TEIXEIRA, 1996, p.19).

Relativamente aos planos executados para estas novas áreas, em conjunto com os traçados dos arruamentos, eram projetadas fachadas uniformes para as frentes que davam para as ruas. Os proprietários de cada parcela de terreno abrangido por estes planos, quando pretendiam construir nos seus lotes ficavam obrigados a obedecer às especificidades previamente determinadas, enquanto que para as áreas não loteadas

---

<sup>33</sup> A monumentalidade da praça, seria realçada pela construção de novos edifícios, pela eliminação do antigo chafariz e pela construção de uma fonte a Norte, tornando-a mais larga e mais comprida.

ou expropriadas estabeleceu-se o lote tipo com largura de 5,5 metros (por vezes 6,0 metros) e comprimento variável (AMORIM, 1998, p. 22-23). Este tipo de lote estreito permitiu, para além da criação de lotes muito profundos, aumentar o número de edifícios por rua, a um custo reduzido por unidade. A regulamentação dos lotes possibilitou também a “normalização de alguns componentes de construção; e promovia o desenvolvimento de modelos arquitetónicos, baseados nestas dimensões” (TEIXEIRA, 1996, p. 109-110).

Portanto, a atuação da Junta de Obras Pública alterou radicalmente a morfologia do tecido urbano, ao ponto de tornar-se fácil a tarefa de distinguir o que era de origem medieval daquilo que estava sendo proposto. Tal período constitui um significativo legado à cultura urbanística e arquitetônica por vários motivos: passou a existir um controle absoluto do espaço privado através da ação unificadora do espaço público; conseguiu-se depurar as formas artísticas barrocas através do racionalismo da engenharia militar (produzindo um efeito de corte com o passado e uma afirmação de uma forte identidade nacional moderna e progressista); produziu-se uma legislação forte, capaz de remover os direitos da propriedade privada, fazendo com que a legislação precedesse o plano e não o contrário e entendeu-se que um projeto com aquela amplitude só seria exequível se fosse administrado com rigor e economia de meios (PORTAS, 2005, p.48).

Passada esta fase do século XVIII, caracterizada por uma situação de grande poderio econômico e político, sob o comando de um governo monárquico forte e ativo que se fez representar pelo Estado, Portugal entrou num período de grande instabilidade política marcado por acirradas disputas com a França, levando toda a família real, em novembro de 1807, a abandonar Lisboa em direção ao Brasil. As implicações que esse novo contexto político teve no planejamento da cidade do Porto, e na sua morfologia, serão aprofundadas no próximo item.

## 2.2

### **FASE LIBERAL (1820-1926): O espaço urbano é um espaço de negócios**

Na primeira metade do século XIX, Portugal envolveu-se em cerca de onze conflitos<sup>34</sup> armados, com um espaçamento temporal máximo de dez anos entre eles. Essa situação iria dificultar qualquer tentativa de produzir políticas públicas no país. Por conseguinte, no recorte temporal agora estudado, registrou-se uma estagnação em relação ao planejamento e organização da cidade.

Fatos como as três Invasões francesas, a intromissão dos ingleses no governo português, através da pessoa do general britânico William Carr Beresford,<sup>35</sup> e a transferência da corte portuguesa de Lisboa para o Rio de Janeiro, provocaram um desmoronamento econômico e organizativo na estrutura de governação e uma regressão no crescimento demográfico<sup>36</sup>.

Após estes acontecimentos, para que se verificasse uma tentativa de recomposição da estrutura de governação do Estado Português em território nacional, teria que se aguardar até 24 de agosto de 1820, altura em que na cidade do Porto, o povo e o exército, exigiram uma nova organização constitucional do Estado. O mesmo aconteceu mais tarde em Lisboa, no dia 15 de setembro, replicando-se o exemplo das duas cidades por todo o país. À pressão exercida pela população e pelo exército para que se elaborasse uma nova constituição, juntara-se mais tarde a do clero, da nobreza e da burguesia portuguesa, obrigando D. João VI, em 1821, a regressar à metrópole para estabilizar o ambiente político.

Quando D. João VI chegou ao território nacional, já as Cortes Gerais e Extraordinárias da Nação Portuguesa tinham iniciado a revelia do rei, a elaboração de uma nova Constituição.

---

<sup>34</sup> 1807- Primeira invasão francesa; 1808 - Batalhas de Rolíça e Vimeiro entre os exércitos anglo-luso e francês; 1809- Segunda invasão francesa comandada; 1810- Terceira invasão francesa; 1820- Revolução Liberal no Porto; 1823- 1ºGolpe de Estado conduzido por D. Miguel I; 1824 -2º Golpe de Estado conduzido por D. Miguel I; 1832- Guerra civil; 1836- Revolta dos Marechais; 1842- Novo golpe de Estado de Costa Cabral; 1846- Contra revolta (cair o governo de Costa Cabral); 1851- Revolta do marechal Saldanha.

<sup>35</sup> Em 1809, terá sido escolhido pelo governo britânico para comandar o Exército português. Viaja para o Brasil onde consegue do Rei poderes mais alargados para governar o Estado, mas devido à Revolução liberal em 1820 é demitido das suas funções.

<sup>36</sup> Segundo Manuel Teixeira, entre 1777 e 1838, o número total de habitantes na cidade do Porto diminuiu de 61.462 para 59.370 pessoas (TEIXEIRA, 1996, p. 18-19).

A burguesia, que desde 1820 optara por uma ação política organizada e efetiva, devido à perda definitiva do monopólio comercial do Brasil, à queda dos preços dos produtos agrícolas causada pela concorrência dos cereais importados e ao déficit da balança comercial, apoiara e promovera as ideias liberais a partir das quais foi elaborada a Constituição que o rei foi obrigado a assinar no dia 1 de outubro de 1822.

É nesse contexto, que surgiu uma nova Constituição de tendências liberais, que vigoraria apenas alguns meses. Descontentes com o seu radicalismo, e prejudicados pela abolição de antigos privilégios senhoriais, o clero e pela nobreza passariam a apoiar uma contra revolução absolutista, liderada pela rainha D. Carlota Joaquina e o seu filho mais novo, o infante D. Miguel.

Dá-se assim início a um penoso e lento processo de instauração do liberalismo, ou seja, dito por outras palavras, assiste-se a um confronto de interesses entre as classes dominantes, que lutam por privilégios financeiros e por poder.

A vitória definitiva dos defensores do liberalismo, só seria atingida 1834, ano em que se iniciou a fase governativa da Monarquia Constitucional, que duraria até 1910. Nesse sentido, a burguesia que apoiara a implementação do liberalismo, aproveitou a oportunidade para tomar as medidas necessárias para criar uma nova ordem política que a privilegiasse e que erradicasse os antigos benefícios do clero e da nobreza.

Foi desta forma, que em 1834 se elaboraram um conjunto de reformas administrativas com o objetivo de remover as velhas estruturas do Antigo Regime e construir um Portugal mais moderno e progressista.

No contexto que se seguiu à implementação do liberalismo, o então Ministro da Justiça, Joaquim António de Aguiar, redigiu o Decreto de extinção das Ordens Religiosas. Por esse diploma, eram declarados extintos todos os conventos, mosteiros, colégios, hospícios, e quaisquer outras casas das ordens religiosas regulares (art. 1º), sendo os seus bens incorporados na Fazenda Nacional (art. 2º) (1834, apud OLIVEIRA, P., 1944, p.27)

Relativamente à nacionalização das terras da nobreza feudal, ou seja, a abolição dos morgados, esta só foi decretada em 1863, sempre sob polémica e objeto de uma legislação, ambígua e confusa. Tal lentidão, deve-se à preocupação em evitar as mudanças profundas da estrutura social. Pretendia-se transferir ou, pelo menos, partilhar os privilégios da antiga classe dominante, sem grandes abalos.

A resistência, oposta pelos próprios liberais, à liberdade da terra, em flagrante contradição com as teorias económicas que caracterizam o liberalismo, demonstra que a burguesia liberal portuguesa não renunciara de forma alguma a viver a expensas das rendas fundiárias, da mesma maneira que os antigos senhores feudais, por esse motivo, procedeu-se a uma transição gradual da posse das terras (SÁ, 1987, p.99). Quanto aos terrenos baldios, estes foram também convertidos em propriedade privada por intermédio da administração municipal exclusivamente burguesa (SÁ, 1987, p.99).

Em suma, em “pouco tempo processou-se em Portugal a uma transferência de uma imensa massa de riqueza que consolidou e alargou o domínio da burguesia” (SÁ, 1988, p.88).

Perante este cenário, quando se cruzam modificações efetuadas na estrutura de governação do Estado Português com os redesenhos Cartográficos da figura 09 (1813) e da figura 10 (1839-1865), verifica-se que as alterações morfológicas no tecido medieval do Porto, na primeira metade do século XIX, são mínimas, procedendo-se apenas a “arranjos e retificações” descritos em detalhe por Oliveira (J.,1973, p. 287).

No que diz respeito à figura 10, surge representada por Oliveira (V.,2013, p. 147) uma obra de grande envergadura em pleno Centro Histórico. Trata-se do rasgo no tecido urbano existente e da sua regularização para a construção da atual Rua Mouzinho da Silveira. No entanto, deve tratar-se de um erro cronológico, uma vez que Oliveira (J.,1973, p. 321-322) apresentou provas evidentes de que a citada rua só foi projetada em 1875 (a rua encontra-se representada em mais detalhe nas figuras 13, 14,16)

No recorte temporal agora estudado (1820 -1910), iniciou-se um processo de degradação da cidade intramuros, associada aos danos causados pelos bombardeios (Cerco do Porto 1832-1833) e às más condições de higiene urbana, o que tornou esta zona propícia a surtos de cólera (FERNANDES, 1995, p. 30; RAMOS, 2000, p. 383-384), representando, um momento de mudança, de reorganização do poder local e de reordenamento espacial e social da cidade.

A área correspondente ao que é hoje o CHP, passou a ser habitada por uma população de baixa renda. Este fragmento da cidade começou, então, a ficar adensado e degradado, do ponto de vista físico, sendo o crescimento horizontal substituído pelo crescimento em altura.



**Legenda:**



**Figura 10 - Aspecto do CHP e da ZIP - 1865**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (2013, p. 147)

- Editado por Bruno Moreira

No que diz respeito às modificações que ocorreram na morfologia do tecido urbano da atual ZIP, durante a primeira metade do século XIX, verifica-se um esmorecer do processo de expansão urbana e o surgimento de pequenas intervenções representadas na figura 09, que foram descritas e documentadas em detalhe por Oliveira (1973, p.287 - 309). Mantem-se assim, durante estas primeiras décadas do Século XIX, fortes traços de ruralidade e uma população bastante dispersa. As poucas intervenções realizadas não seriam mais que a continuação de projetos iniciados na fase anterior (descrita no tópico 2.1) e a sua complementação com vias secundárias, sem função estruturante. Sobre as mudanças introduzidas na morfologia do tecido urbano do CHP e da ZIP, entre os anos de 1824-1833, Oliveira (2013, p.113) considera que as alterações que ocorreram foram mínimas, não representando “desenvolvimentos urbanos que justifiquem uma análise”.

As verdadeiras mudanças só chegariam mais tarde, em 1851, depois da estabilização das convulsões sociais internas. Nesse ano, a Regeneração, nome pelo qual ficou conhecida esta fase da Monarquia Constitucional portuguesa, conseguiu conciliar as diversas facções burguesas que existiam dentro do próprio movimento liberalista. Daí para diante, a burguesia como nova classe social dominante, passara a dispor placidamente das alavancas do poder estatal até 1910. Em suma, após 1851, tinha-se definido uma nova configuração do poder, onde a burguesia, instituída em classe política, se apoderara da estrutura do Estado.

A partir desse ano, passara-se a ver com bons olhos a promoção do crescimento econômico através de medidas políticas que estimulassem a construção de infraestruturas de transportes e comunicações, e ao mesmo tempo, conseguissem criar uma plataforma para o prolongamento de um cenário de paz e estabilidade governativa, ao convergirem os interesses econômicos das diferentes facções e partidos burgueses. Dito por outras outras palavras, propunha-se uma reconciliação nacional, e o seu prolongamento ao longo do tempo, em torno do programa de melhoramentos materiais<sup>37</sup>.

Foi com esse objetivo que se instituiu o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria<sup>38</sup>, confiado em 1852 a Fontes Pereira de Melo, que rapidamente assumiu o principal protagonismo na ação governativa, passando a ter um grau de reconhecimento público, superior ao rei.

Desta forma, deu-se início a medidas legislativas que contribuíram para a construção ou renovação das redes rodoviárias, construção de portos navais e expansão da rede ferroviária. Seria o aumento da mobilidade e acessibilidade, proporcionado por estas infraestruturas, que viria a impulsionar uma deslocação em massa da população do campo para as cidades. Segundo Salgueiro (1999, p.81), é a partir desse momento que:

(...) crescem os movimentos demográficos que progressivamente esvaziam as terras interiores, conduzindo para o litoral ou para além-fronteiras os que

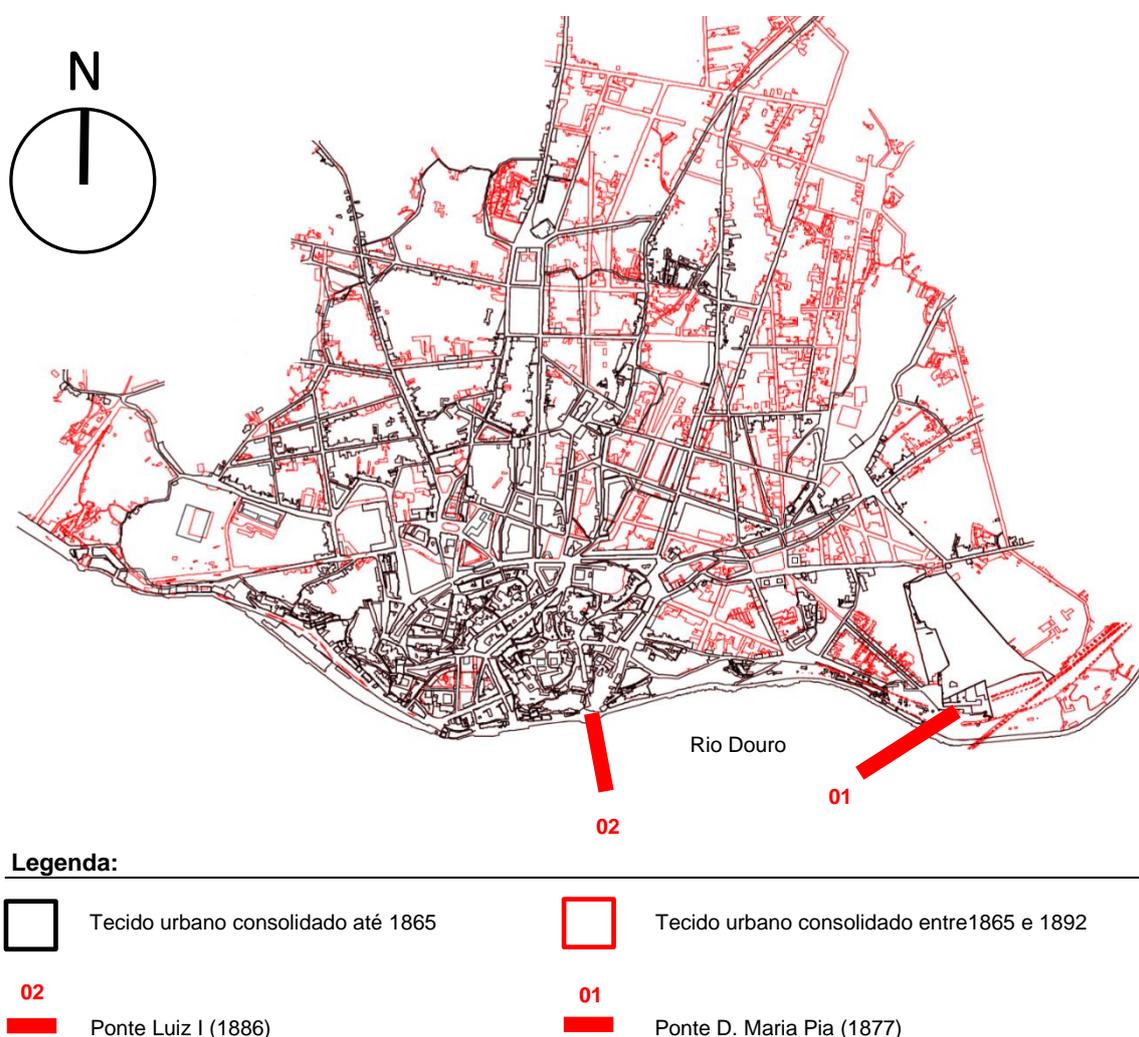
---

<sup>37</sup> O Programa de melhoramentos materiais deu-se à custa de empréstimos à banca nacional e internacional, e fez disparar o défice e o endividamento português descontroladamente, levando o país mais uma vez à bancarrota em 1892.

<sup>38</sup> O Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria (1852 — 1910) foi um departamento governativo de Portugal. O ministério foi criado por decreto de 30 de agosto de 1852, da Rainha D. Maria II, no âmbito da Regeneração, para assegurar o serviço de coordenação e fomento das obras públicas, do comércio e da indústria, com destaque para construção e manutenção do caminho de ferro, das estradas e portos.

abandonam a pobreza das suas regiões de origem. Acentua-se, portanto, os desequilíbrios na distribuição espacial da população (...)

A cidade do Porto, acompanhou essa tendência com um rápido aumento demográfico. A população que em 1864 rondava os 89.349 indivíduos, em 1890 chegou aos 146.739 residentes (OLIVEIRA, 1973, p. 340). Na figura 11, em vermelho pode se verificar o impacto dessa emigração na expansão do tecido urbano (figura 11). Para acomodar esse aumento populacional, procede-se a dois tipos de crescimento: externo à muralha, em direção à periferia, pela adição de novos tecidos urbanos à cidade, e interno à muralha, pela densificação e verticalização do tecido pré-existente nas áreas correspondentes à ZIP e ao CHP.



**Figura 11 - Aspecto do CHP e da ZIP - 1892**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (2013, p. 149)

- Editado por Bruno Moreira

O crescimento urbano externo, foi impulsionado pela população mais abastada que nessa altura optava por abandonar definitivamente as áreas antigas da cidade (deixando para trás os estratos insolventes da população), procurando refúgio nas zonas mais altas, menos adensadas, mais arejadas, mais saudáveis, com melhores construções habitacionais, generalizando-se o “gosto pelos chalés murados recatados e independentes”, localizados nas avenidas principais, relegando para as ruas secundárias, a construção dos edifícios multifamiliares (FERNANDES, 1995, p.30).

Como resultado, verificou-se uma escassez de terrenos, que tiveram o seu valor aumentado muitas vezes por serem “objeto de importantes negócios” (SALGUEIRO, 1999, p. 241). Segundo Salgueiro (1999, p. 241), a “necessidade de tirar o máximo proveito da propriedade que leva os burgueses do século XIX a abrir frentes de urbanização” como estratégia para valorizar os terrenos periféricos.

O processo de expansão liberal vem, assim, demonstrar, por parte dos agentes privados, um dinamismo notável na conversão do solo rural em propriedade fundiária urbana e na sua colocação num mercado imobiliário. Atitude contrária é a do Estado, que deixa transparecer um comportamento passivo e complacente com a iniciativa privada. Da experiência urbanística do século XVIII, na qual o Estado central tinha o controle absoluto sobre o espaço urbano, passa-se para uma fase, na qual o Estado tem uma intervenção mínima, reduzindo-se os planos urbanísticos a meros instrumentos de registo (SALGUEIRO, 1999, p. 241), ou, como é o caso do Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto<sup>39</sup>, a instrumentos de incentivo e valorização das novas áreas de construção (SALGUEIRO, 1999, p. 385).

O “plano” apresentado na altura, era composto apenas “por um texto e um conjunto de quadros orçamentais, não incluindo quaisquer peças desenhadas” (OLIVEIRA, 2013, p. 123). Relativamente à forma como esse orçamento era distribuído pela cidade, é interessante mencionar a proposta do Presidente da Câmara, Corrêa de Barros<sup>40</sup>, que na altura sugeria uma “auto-gestão financeira do município, através de empréstimo bancário, a fim de serem realizados amplos trabalhos de urbanismo”. A proposta por

---

<sup>39</sup> Decreto-Lei de 19 de janeiro de 1865, que lança os Planos Gerais de Melhoramentos, obrigatórios para as principais cidades do país. No entanto parece existir desde então uma barreira entre o planejar e o materializar das intenções. Da vontade política ao plano e, do plano à prática, o processo foi longo e complexo. No caso da cidade do Porto, o Plano de melhoramentos só seria implantado dezesseis anos depois, em 1881.

<sup>40</sup> Engenheiro de formação, escreveu o Plano de melhoramentos na cidade do Porto, apresentado à câmara do Porto em 1881. Em 1898 foi eleito tomou posse da respetiva câmara. Correia de Barros também era sócio honorário da Associação Comercial do Porto.

se focar em ações de intervenção urbanística em áreas específicas da cidade, fez com que os seus opositores contestassem o plano e o acusassem de “servir os interesses especulativos dos seus amigos” (FITAS, 1998, p.17). Nesse sentido segundo Amorim (1998, p. 27):

as políticas municipais no Porto do século XIX tinham precisamente, como objectivos essenciais a melhoria das condições de tráfego no interior da cidade e a promoção do desenvolvimento urbano pela criação de condições favoráveis à livre iniciativa. [...] No entanto, apesar de ser o Município quem custeava as obras públicas, frequentemente estas beneficiavam mais interesses privados do que os da Cidade.

Dito por outras palavras, o Estado pagava a infraestrutura, nacionalizava a dívida, e a burguesia colhia os proveitos financeiros e privatizava o lucro. A construção da cidade passa assim a ser vista como uma atividade econômica sujeita às leis do mercado como qualquer outra, ou seja, acontecia em função dos interesses dos agentes privados (SALGUEIRO, 1999, p. 242).

Inicia-se assim uma fase de grandes investimentos em infraestrutura, caracterizada, essencialmente, por melhorias higienistas como o saneamento, abastecimento de água, eletricidade e uma rede de transportes públicos<sup>41</sup> (AMORIM, 1998, p. 35-36).

Paralelamente, verifica-se uma ampliação da rede viária existente para as “novas” zonas de expansão da cidade (ZIP e áreas adjacentes) ocupadas pelos novos proprietários, valorizando-se com esta estratégia a propriedade fundiária mais afastada do antigo núcleo da cidade.

Seguindo essa matriz de crescimento por expansão, na parte Ocidental da cidade, observa-se a tendência de fixação da classe burguesa ligada às atividades bancárias, e da comunidade britânica, e na parte mais Oriental da cidade, a fixação da classe burguesa ligada às atividades industriais, em grande parte oriunda do Brasil, que aí mandava construir as suas residências, instalando nas traseiras as fábricas e os respetivos bairros operários (DINIS, 1998, p. 69-70). Tal padrão de fixação da burguesia industrial na zona oriental da cidade, segundo Amorim (1998, p. 35) estaria relacionado com construção da Ponte D. Maria Pia (1877), que permitiu o atravessamento ferroviário

---

<sup>41</sup> Em maio de 1872 foi implementada a rede de transportes públicos de carro sobre carris na cidade, iniciando-se com as primeiras “linhas do americano” e surgindo em 1895 os primeiros elétricos. O desenvolvimento do transporte urbano aproximou a cidade dos seus subúrbios, estimulando o processo de urbanização da periferia e contribuiu para o preenchimento dos vazios entre os grandes eixos traçados pelos Almadas.

do Douro (fazendo a ligação à região sul do país) e a construção da Estação da Campanhã (1875), que inaugurara as linhas ferroviárias do Minho e do Douro.

Seriam estas políticas desenvolvimentistas do Estado que iriam provocar as alterações de maior vulto na imagem e na morfologia da cidade do Porto durante a segunda metade do século XIX e início do século XX. No caso da rede ferroviária esta era vista como um símbolo do progresso, ganhando lugar de destaque nos investimentos que eram realizados, como veremos mais na frente. Relativamente às travessias do Rio Douro, onze anos depois da construção da Ponte D. Maria Pia, surge a Ponte D. Luiz I (figuras 11 e 12), terminada em 1886, que vai estabelecer a ligação viária à margem sul, alterando substancialmente a dinâmica da mobilidade na cidade.



**Figura 12 - Ponte de D. Luiz em construção**

Fonte - [web.fe.up.pt](http://web.fe.up.pt) (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

Pode-se então dizer, que o Porto oitocentista, era um espaço em processo de industrialização e modernização, que convivia com um rápido crescimento demográfico,

e que necessitava de adaptações às necessidades de infraestrutura, equipamentos, moradias para atender às novas exigências sociais.

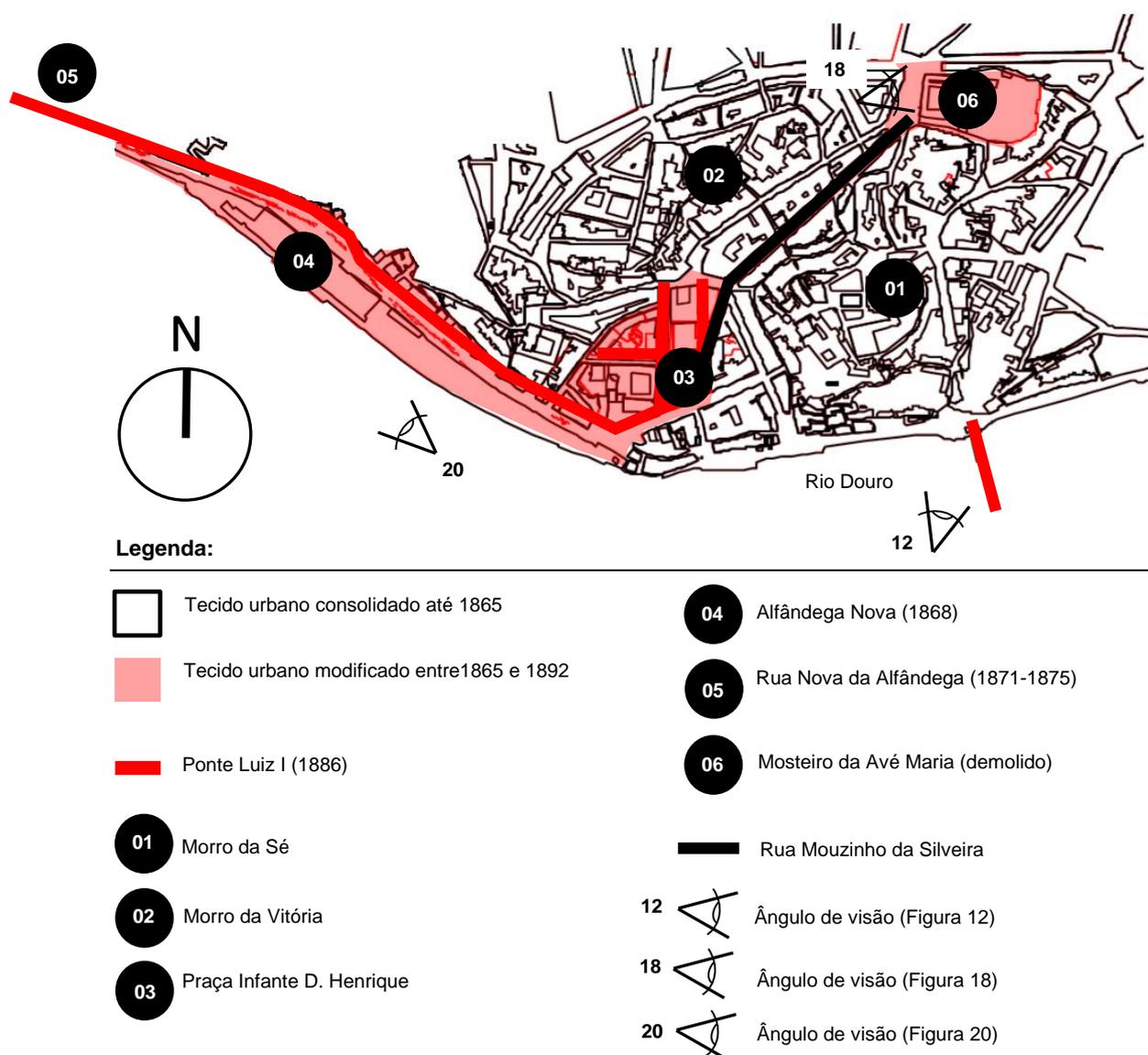
No entanto, como o Código de Posturas Municipais de 1869 limitava a fiscalização ao que era visível da rua (as fachadas), “ou até uma distância de 5 metros” de profundidade, uma vez que até 1903 o “alçado principal era o único elemento do projeto que se apresentava aquando do pedido de licença de construção” (SALGUEIRO, 1999, p. 196), os interiores dos quarteirões não estavam sujeitos ao controle municipal.

Portanto, o processo de industrialização e modernização não beneficiava a cidade em toda a sua extensão. Quando “o crescimento acontecia para dentro” (TEIXEIRA, 1985) com no caso da densificação dos interiores dos quarteirões existentes na atual ZIP, o investimento público e as políticas higienistas não se faziam sentir. A classe trabalhadora que ocupava esses espaços, era exposta a condições de insalubridade insustentáveis.

Nesse sentido, na ZIP assiste-se nessa época a tipos de crescimento distintos, que viriam a introduzir importantes alterações morfológicas do seu tecido urbano. No entanto, a lógica de “maximizar a renda fundiária” era a mesma. Como disse Nuno Portas (2005, p.36), trata-se de um “crescimento sem desenvolvimento”, caótico e típico da cidade liberal, que levará a cidade do Porto a conhecer as dificuldades de compatibilizar o desenho urbano com os interesses financeiros.

Quanto ao CHP, o Plano de Melhoramentos da Cidade do Porto expressava apenas o interesse pelas zonas ou edifícios que eram considerados de elevado valor econômico, político e funcional. Quando isso acontecia, as mudanças morfológicas no tecido urbano existente, passavam por demolir, alinhar, desafogar, agilizar e regularizar. Esse é o caso do tradicional eixo de acesso à zona portuária e alfandegária (figura 13).

Como o “volume de mercadorias transacionadas, descarregadas ou embarcadas no cais do Porto, era já enorme” (OLIVEIRA, 1973, P.319), procedeu-se ao reforço da ligação a norte com a demolição da Capela e Largo de S. Roque (figura 16) e da Capela de S. Domingos (figura 17), para a construção da atual Rua Mouzinho da Silveira (figuras 13, 14 e 15). Era necessário que se fizesse uma “rápida e cômoda ligação entre os cais mais movimentados e o centro onde palpitava a alma dos negócios” (OLIVEIRA, 1973, P.319).



**Figura 13 - Aspecto do CHP - 1892**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (2013, p. 149)

- Editada por Bruno Moreira

Como resultado desta importante intervenção, reforçou-se a divisão do CHP ao meio, e escondeu-se o tecido medieval por detrás dos novos edifícios e das suas imponentes fachadas urbanas, como se não fizesse parte da cidade passando a ser “um resíduo do antigo burgo abandonado” (PORTO, 1996, p. 20). Os sinais de modernidade burguesa, passam por relegar diversas ruas medievais<sup>42</sup> para um entorpecimento profundo e um declínio que irá perdurar até aos nossos dias.

<sup>42</sup> São exemplos da decadência, e o desleixo por parte do estado as Ruas: das Flores, dos Mercadores, Belmonte, Caldeireiros, Ferraz, Ponte Nova, Bainharia, etc.



**Legenda:**

- |           |  |   |  |
|-----------|--|---|--|
| <b>01</b> | Capela de S. Domingos  |  | Rua Mouzinho da Silveira   |
| <b>02</b> | Largo e Capela de S. Roque   | <b>16</b>   |  Ângulo de visão (Figura 16)  |
| <b>15</b> |  Ângulo de visão (Figura 15) | <b>17</b>   |  Ângulo de visão (Figura 17) |

**Figura 14 - Projeto da Rua Mouzinho da Silveira - Elaborado em 1875**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (1973, p. 322)

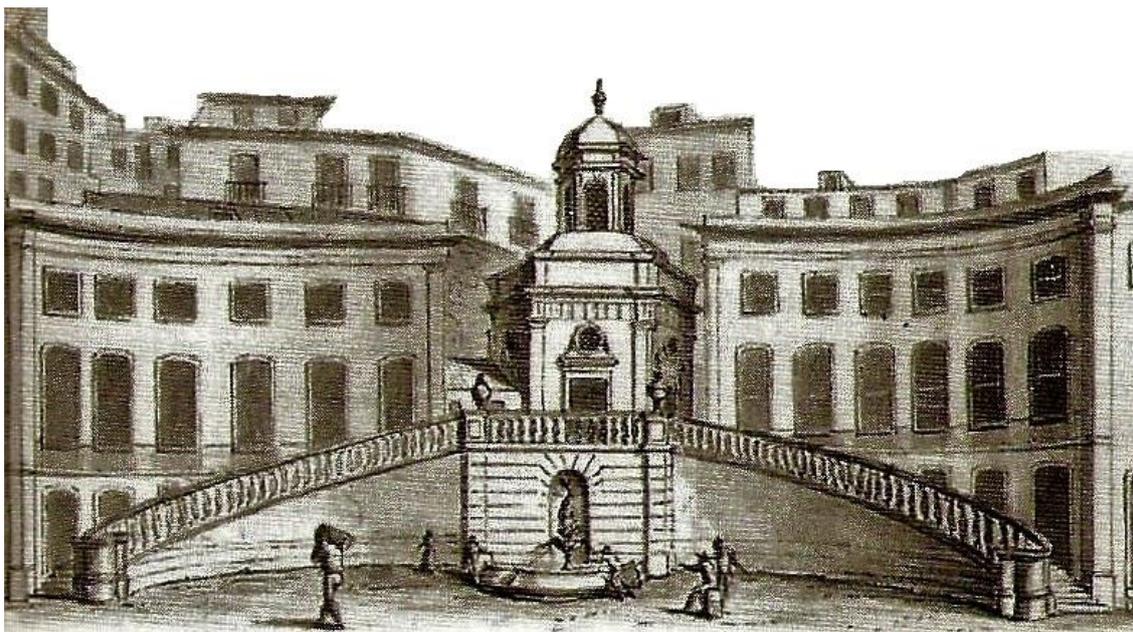
- Editado por Bruno Moreira



**Figura 15 - Rua Mouzinho da Silveira e Rua das Flores**

Fonte - WWW. monumentosdesaparecidos.blogspot.com.br (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

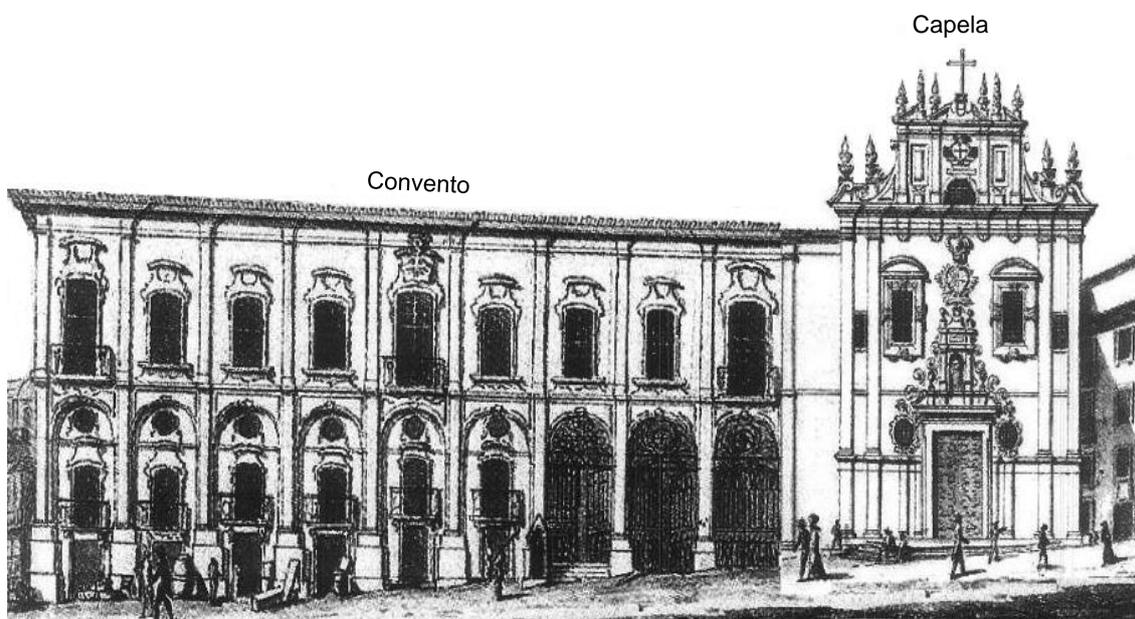
- Editada por Bruno Moreira



**Figura 16 - Capela e Lago de S. Roque - Demolidos em 1877**

Fonte - WWW. portoarc.blogspot.com.br (acesso ao sítio no dia 30/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 17 - Capela e Convento de S. Domingos –Capela demolida em 1835**

Fonte - WWW. portoarc.blogspot.com.br (acesso ao sítio no dia 30/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 18 – Convento da Avé Maria - Demolido em 1894**

Fonte - WWW. monumentosdesaparecidos.blogspot.com.br (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

Por essa altura, a burguesia mercantil representada na Associação Comercial do Porto, assumia importância na economia da cidade e na promoção e gestão de algumas iniciativas urbanas nesta área, como por exemplo a demolição e reorganização do tecido urbano<sup>43</sup> que envolvia o Palácio da Bolsa (figura 19), construído entre 1842 e 1880, e o Tribunal do Comércio, demarcando um novo centro financeiro e a “consolidação da zona ribeirinha como centro da vida comercial da cidade” (TEIXEIRA, 1996, p. 18-19).

Em 1871, é aberta a Rua da Bolsa, a Rua Dr. Sousa Viterbo, e feito o arranjo da Praça do Infante D. Henrique (figuras 13 e 19). A abertura das ruas Nova da Alfândega, construída entre 1871 e 1875 e da Rua Mouzinho da Silveira, construída em 1875, em conjunto com as ruas da Bolsa e de Ferreira Borges, construídas na década de 1870, vieram assim delimitar completamente o espaço, que passaria a funcionar como uma rotula de ligação entre a zona alfandegária, o porto de carga e a parte alta da cidade, de onde partiam as principais estradas de entrada e saída. Como o Rio Douro era considerado a principal via de entrada e saída de mercadorias, iniciou-se uma

---

<sup>43</sup> São exemplos da decadência, e o desleixo por parte do estado as Ruas: das Flores, dos Mercadores, Belmonte, Caldeireiros, Ferraz, Ponte Nova, Bainharia, etc.

remodelação da zona ribeirinha, nomeadamente a ampliação do cais fluvial, e construção da Nova Alfândega, construída entre os anos de 1861 e 1868.

Também se reforçou a ligação deste importante equipamento à zona ocidental da cidade, com a construção da Rua Nova da Alfandega (TEIXEIRA, 2004, p. 20), representada nas 13 e 20. “Tão grandioso projeto envolvia a expropriação e demolição de grande número de propriedades que, embora vetustas na construção, constituíam, pela situação valiosas posições comerciais e industriais que não foi fácil desalojar” (OLIVEIRA, 1973, P. 320).

Durantes as décadas de 1860 e 1880, como se pode verificar, a cidade do Porto sofreu importantes mutações morfológicas no seu tecido. No entanto, para que essas mutações ocorressem, para além do programa de melhoramentos materiais, lançado em 1852, a integração do país na rede da globalização, fora um fator que contribuiria decisivamente para o acelerar desse processo.

Na sequência da internacionalização da economia, Portugal viria a beneficiar: de uma boa fase comercial, com a venda de alimentos para o Norte da Europa; da emigração da comunidade portuguesa para outros países, que produzira um efeito positivo na banca portuguesa, ao enviar para o território nacional avultadas somas de capital.

O fato de o Estado ter renunciado ao controle da emissão da moeda, e de ter adotado uma moeda internacional, a libra esterlina que seguia o padrão-ouro, facilitara também a circulação de capitais para dentro e fora do país, dando acesso ao Governo e aos particulares a um crédito internacional mais barato, que iria facilitar o financiamento da infraestrutura, construída pelo poder público, e estimular a indústria da construção civil.

No entanto a fase de bonança estava prestes a mudar, com a década de 80 começaram a ser integrados na onda da globalização novos países, alguns deles mais competitivos e que desalojam os produtos portugueses dos mercados do Norte da Europa, desequilibrando a balança comercial. Por outro lado, a revolução republicana no Brasil (golpe militar de 15 de novembro de 1889), deu início à Crise do Encilhamento<sup>44</sup>, e as remessas de emigrantes Brasileiros começaram a secar.

---

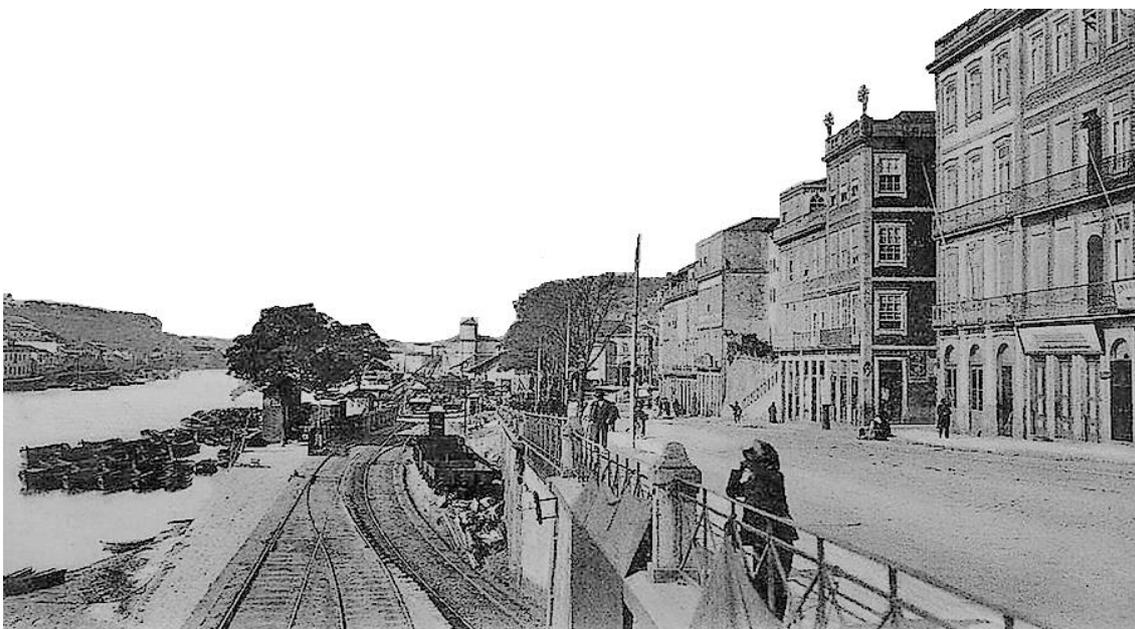
<sup>44</sup> Crise financeira que ocorreu no Brasil, entre o final da Monarquia e início da República. Os então Ministros da Fazenda Visconde de Ouro Preto e Ruy Barbosa, sob a justificativa de estimular a industrialização no País, adotaram uma política baseada em créditos livres aos investimentos industriais garantidos por uma descontrolada emissão monetária, que levou a consequente alta inflacionária.



**Figura 19 - Praça do Infante D. Henrique**

Fonte - [WWW.monumentosdesaparecidos.blogspot.com.br](http://WWW.monumentosdesaparecidos.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

- Foto editada por Bruno Moreira



**Figura 20 - Rua Nova da Alfândega**

Fonte - [WWW.monumentosdesaparecidos.blogspot.com.br](http://WWW.monumentosdesaparecidos.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

- Foto editada por Bruno

Para agravar a situação, acontece uma crise internacional provocada pela bancarrota da Argentina (1888), verificando-se uma retração do crédito por toda a Europa. A opção de o Estado se recapitalizar, chega em 1892, quando os bancos internacionais, se disponibilizaram a “ajudar” Portugal, em troca de contrapartidas. Essas contrapartidas passariam pela austeridade, equilíbrio das contas públicas e garantias de que determinados rendimentos seriam retidos para pagar os juros desses empréstimos.

No entanto, essa opção não chegaria a ser tomada, e preferiu-se avançar para uma bancarrota, ou seja, uma suspensão parcial, mas unilateral do pagamento da dívida, levando a mais incidentes diplomáticos<sup>45</sup>.

A somar à instabilidade financeira internacional, em janeiro de 1890 o governo britânico enviou ao governo português um ultimato, na forma de "Memorando", exigindo a retirada das forças militares portuguesas do território compreendido entre as colônias de Angola e Moçambique (nos atuais Zimbábue e Zâmbia), zona reivindicada por Portugal ao abrigo do Mapa Cor-de-Rosa<sup>46</sup>. A subjugação do país aos interesses coloniais britânicos, o Ultimatum de 1890, a instabilidade política econômica e social, o sistema de alternância de dois partidos no poder, a opção por uma despesa pública que julgava produtiva, e que na verdade levava ao aumento descontrolado da despesa pública e expansão da estrutura do Estado, são fatos que mancharia definitivamente a fase de progresso da Regeneração, servindo de arma de arremesso para a propaganda republicana. Constrói-se assim a ideia de que a monarquia seria a responsável pelo alegado processo de decadência nacional. Em 1910, por fim, após mais um longo e conturbado período de instabilidade, pautado por um enfraquecimento da estrutura do Estado, e pelo regicídio de 1908<sup>47</sup>, coloca-se um ponto final à tumultuosa fase da Monarquia Constitucional (PROENÇA, 1990, p.3):

(...) Desfeitos os sonhos de regeneração, a monarquia constitucional, atacada interna e externamente, procurou, através de medidas repressivas e do reforço da intervenção real, ultrapassar as sucessivas crises que ocorreram nas últimas décadas. Sem conseguir dar

---

<sup>45</sup> Entre 1893 e 1902, existiram várias negociações entre o Estado e as comissões de credores, com o intuito de se conseguir um acordo para uma reestruturação da dívida.

<sup>46</sup> Mapa cor-de-rosa, foi o nome dado ao mapa representativo da pretensão de Portugal a exercer soberania sobre os territórios africanos, numa vasta faixa de território que ligava o Oceano Atlântico ao Índico. Terá sido apresentado em 1890, pela sociedade de Geografia de Lisboa. No entanto a pretensão dos territórios colidia com os interesses britânicos de ligar o Cairo (Egito) ao Cabo (África do Sul).

<sup>47</sup> A 1 de fevereiro de 1908, D. Carlos e o príncipe herdeiro Luís Filipe foram assassinados em plena Praça do Comércio em Lisboa.

resposta aos problemas e desafios que lhe foram postos, a monarquia veio a sucumbir para dar lugar à nova aspiração popular de ressurgimento - a república (...).

Desta forma, a Primeira República Portuguesa<sup>48</sup>, iniciou-se em 1910, uma tentativa de se estabelecer um Estado democrático. Tendo por base os ideais de liberdade, igualdade e fraternidade, os maçons e carbonários<sup>49</sup> (MONTALVOR, 1932, p.202), tinham conseguido o apoio popular através de comícios e outras formas de propaganda (CATROGA, 2000, p. 12).

O Estado, no entanto, permaneceu como o meio de expressão dos interesses económicos que continuavam geridos pela burguesia. Esta, por sua vez, prosperava à sombra da especulação, dos negócios de importação e exportação, bloqueando o processo de crescimento de uma indústria nacional.

A estrutura económica do país, continuava fundamentalmente a apoiar-se na agricultura, onde um pequeno grupo de latifundiários detinha as grandes propriedades onde estavam localizadas as melhores áreas produtoras de cereais, de vinhas, e de cortiça, e por uma pequena burguesia comercial localizada nas grandes cidades de Lisboa e do Porto, onde detinham propriedades urbanas. Esta situação, herdada da monarquia, fazia de Portugal pouco mais do que uma colónia inglesa. Lenine (2011, p. 2013), na sua obra “O imperialismo: Etapa superior do capitalismo”, referiu-se expressamente ao caso do Estado Português:

Portugal mostra-nos uma forma um pouco diferente de dependência financeira e diplomática, ainda que conservando a independência política. Portugal é um Estado independente, soberano, mas na realidade há mais de duzentos anos, desde a Guerra da Sucessão de Espanha (1701- 1714), que está sob o protetorado da Inglaterra. A Inglaterra defendeu-o, e defende as possessões coloniais portuguesas, para reforçar as suas próprias posições na luta contra os seus adversários: a Espanha e a França.

---

<sup>48</sup> Sobre a temática da I República Portuguesa, os teóricos que se debruçam sobre o assunto dividem-se em dois grandes grupos: o primeiro é constituído por autores de referência como António José TeJo (1980, 1984); Jacinto Baptista (1983) e Fernando Catroga (2000), que entende esse período histórico com uma ruptura face ao constitucionalismo Monárquico; o segundo também ele bem estruturado por historiadores de renome, como Armando de Castro (1971,1979) ; Fernando Medeiros (1978), Manuel Villaverde Cabral (1979) e Herminio Martins (1996), que entende que a I República se insere numa continuidade da fase liberal. Para o desenvolvimento deste tópico da dissertação, optou-se pelos ensinamentos do historiador Oliveira Marques (1978, 1981, 1991), por proceder a um inventário exaustivo das fontes que serviram de apoio à pesquisa, e que ao mesmo tempo permitiram de forma simples sintetizar os aspectos essenciais desta fase de transição do Estado-Nação.

<sup>49</sup> A Carbonária era uma organização secreta, que colaborava com a Maçonaria portuguesa com o objetivo de implantar a República.

Portugal possuía claramente uma independência política, mas estava aprisionado pela malha imperialista inglesa, que se apropriava da pouca indústria existente e dominava largamente as mais importantes empresas comerciais, bancárias e de transportes. Nesse sentido, a Inglaterra obtinha da aliança com Portugal grandes vantagens comerciais, porque podia utilizar os “portos, as ilhas de Portugal, os seus cabos telegráficos, etc. etc.” (LENINE, 2011, p.2013), e financeiras porque exportava capitais para Portugal e para as suas colônias, tirando daí grandes proveitos.

Durante o breve período que durou, segundo Douglas (2010, p. 265) “a República Portuguesa foi o regime parlamentar mais instável da Europa ocidental”, tendo sido pródiga em convulsões sociais e crimes públicos e políticos. Tal instabilidade era causada por luta pelo poder entre os próprios republicanos, entre os republicanos e os restauracionistas monárquicos, entre as correntes autoritárias que se iam espalhando pela Europa e os movimentos operários fortemente influenciados pelas ideias sindicalistas.

Enquanto os consecutivos governos continuam a luta pelo poder, instalou-se uma profunda crise econômica, que se agravou com a entrada do Estado português na 1ª Grande Guerra, acarretando um investimento econômico incomportável e uma considerável perda de vidas. Tais fatores, contribuíram ainda mais para a degradação das já debilitadas finanças públicas, e para a configuração de uma tendência inflacionista<sup>50</sup>, que se manteve por anos. A este clima negativo, soma-se ainda o desemprego, fator que desestabilizou a ordem pública e produziu um grande descontentamento social, sobretudo nas cidades.

No meio deste turbilhão de acontecimentos, em 1910, o Governo Provisório da República tentava dentro do possível retomar as grandes obras de infraestrutura inacabadas na fase progressista da monarquia constitucional. Exemplo do que foi dito, é o caso da transformação do Porto marítimo de Leixões, que fora inaugurado em 1886, em porto comercial.

Tratava-se de um equipamento que a burguesia comercial e industrial da cidade do Porto não aceitara durante muito tempo, uma vez que não era fácil abdicar de toda uma

---

<sup>50</sup> De acordo com o Anuário Estatístico de Portugal (2009), a instabilidade política originou uma gestão extremamente deficiente, aumentando a dívida externa e o custo de vida, que subiu 192,7%, entre os anos de 1914 e 1918. Ainda de acordo com a mesma fonte, o início da Primeira Guerra Mundial, a moeda desvalorizou-se, a inflação galopante subverteu as pequenas economias. As receitas públicas não foram atualizadas na medida da desvalorização, o que criou enormes dificuldades de tesouraria e o empobrecimento das remunerações.

infraestrutura e de uma série de edifícios de apoio às atividades comerciais que tinham sido construídos durante séculos ao longo do Rio Douro<sup>51</sup>.

O fato é, que o progressivo aumento do calado dos navios acabaria por tornar inviável a navegação pelo rio, impulsionando a dinamização do Porto marítimo de Leixões e a transladação de toda a estrutura logística, comercial e financeira para a sua cercania (MARTINS, 1976, p.20).

Em 1914, iniciam-se os trabalhos de adaptação do molhe sul do porto a um cais acostável com cerca de 400 metros de comprimento, que permitia a sua utilização por navios que podiam atingir até 23 pés de profundidade (MARTINS, 1976, p.20-21). No entanto, embora a obra não se revestisse de um grau de complexidade significativo, a sua construção arrastar-se-ia por bastante tempo. A 1ª Guerra Mundial e a falta de recursos financeiros obrigaram a obra a ser interrompida entre os anos de 1916 a 1921 (MARTINS, 1976, p.21).

Apesar dos imprevistos, o Porto marítimo de Leixões gradualmente converter-se-ia, no início do século XX, na principal estrutura portuária da região norte de Portugal, desfuncionalizando os velhos portos fluviais do Douro<sup>52</sup>, retirando importância comercial e económica e aprofundando ainda mais o estado de degradação do CHP ao longo de todo o século XX (FERREIRA, 2010, p. 50-51).

Foi também na primeira República, que se deu continuidade às discussões sobre as alterações urbanas na cota alta da cidade; discussões essas que tinham sido iniciadas na fase do Estado liberal monárquico, em 1907<sup>53</sup>, mas que por falta de verbas não tiveram continuidade. Nesse sentido, caberia ao Estado, na sua fase republicana, desafogar a nova centralidade do poder político, financeiro, bancário, comercial, e cultural, que se se tinha formado na Praça de D. Pedro IV (atual Praça da Liberdade), próxima à Estação do comboio/trem de São Bento<sup>54</sup>.

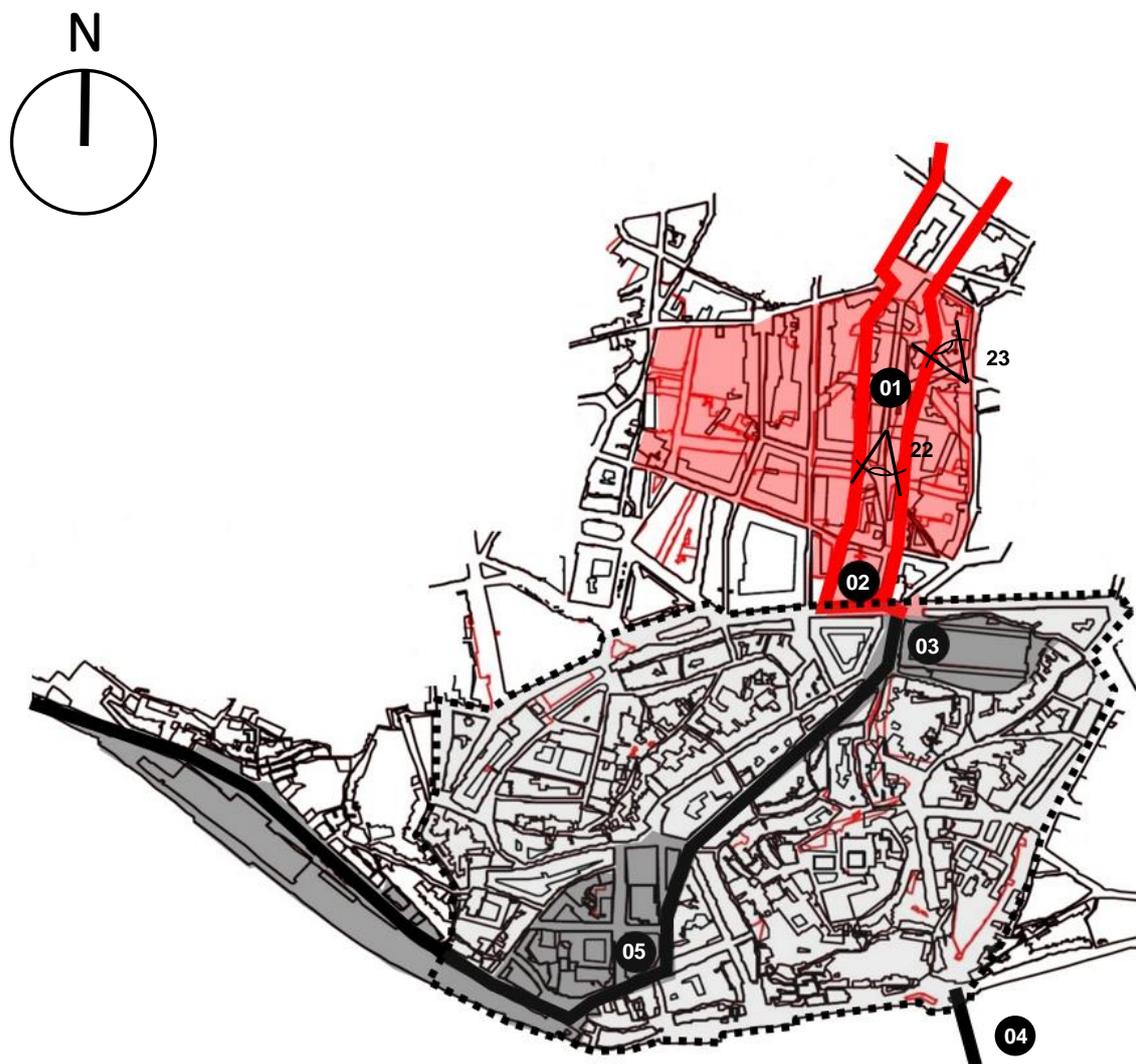
---

<sup>51</sup> Na frente ribeirinha estavam localizadas as principais estruturas económicas e comerciais, como a Bolsa, a Alfândega, a Feitoria Inglesa, as sedes e armazéns das principais empresas comerciais e os principais portos de carga e descarga de mercadoria.

<sup>52</sup> Segundo os dados recolhidos na página oficial do Porto de Matosinhos ([www.apdl.pt/historia](http://www.apdl.pt/historia)), ancoravam em 1893 a quantidade de 409 navios, duas décadas mais tarde, em 1913, o seu número mais do que duplicara (876 navios). Em 1926 o Douro já só movimentava 22% do tráfego do conjunto portuário. Em 1976, o rio já não representava mais do que 2% do tráfego portuário do Douro-Leixões.

<sup>53</sup> Em 1907, era nomeada a “Lista da Cidade”, na qual se propunha um estudo para a área central da cidade, reconhecendo-se a necessidade de proceder ao rasgamento de novas Avenidas.

<sup>54</sup> A conclusão da Estação São Bento, em 1916, após 22 anos de uma longa e polémica fase de aprovações e alterações do projeto e orçamentos iniciais, é um exemplo claro da falta de capacidade de organização e financiamento por parte do Estado, durante as conturbadas décadas de 1880 a 1926.



**Legenda:**

- |    |                              |    |  |
|----|------------------------------|----|--|
| 01 | Atual Avenida dos Aliados    | 05 | Praça do Infante D. Henrique   |
| 02 | Paços do Concelho (demolido) | 22 | Ângulo de visão (Figura 22)  |
| 03 | Estação de São Bento         | 23 | Ângulo de visão (Figura 23)  |
| 04 | Ponte D. Luiz                |    |  Zona demolida em 1916 |

**Figura 21 - Av. dos Aliados - Área demolida para a sua construção**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (2013, p. 153)

- Editado por Bruno Moreira

A partir de 1910, intensificaram-se as discussões em torno das propostas de renovação, dando origem em 1916 ao plano intitulado de “Melhoramentos da Cidade do Porto” (FIGUEIREDO, 1994, p. 142). No mesmo ano, convidar-se-ia o arquiteto Berry Parker<sup>55</sup> para integrar a comissão técnica de avaliação do Plano de Melhoramentos, tendo este, posteriormente, elaborado o projeto para “a grande sala de visitas” do Porto, a atual Avenida dos Aliados, que passaria a ser o novo ponto nevrálgico, para onde deveriam confluír uma série de equipamentos, infraestrutura viária (com circulação local, regional e nacional) e ferroviária.

Os estudos de Berry Parker, procuravam assim corresponder às preocupações da CMP em: criar um amplo e higiênico espaço que funcionasse como um novo Centro Cívico; tornar salubre a área em questão; permitir a fluidez do trânsito em direção ao tabuleiro superior da Ponte D. Luís e desviar trânsito de veículos das estreitas e tortuosas ruas medievais.

Através da demolição de vários quarteirões (figura 21 e 22), surge assim um espaço público, que pela sua monumentalidade viria a introduzir uma nova escala que contrastava nitidamente com o tecido urbano do entorno.

Sobre o processo de demolições para a construção da Avenida, é interessante abordar o caso da CMP, que no processo perdera a sua sede e se instalara no Paço Episcopal. Segundo informações recolhidas no sítio oficial da CMP<sup>56</sup>, a construção do novo edifício dos Paços do Concelho, projetado pelo Arq. Correia da Silva (figura 23), começaria apenas em 1920 (quatro anos depois da demolição da antiga sede). Após inúmeras interrupções e alterações ao projeto inicial, as obras só seriam retomadas em 1947, ficando concluídas 8 anos depois. Finalmente, em 1957 (41 anos depois), os serviços camarários seriam instalados no edifício originalmente projetado para o efeito.

Episódios de ineficiência pública como o da construção dos Paços do Conselho ou da transformação do Porto de Leixões em porto comercial, eram frequentes na fase liberal, refletindo o funcionamento de um Estado comandado por governos anémicos e instáveis, que sofria pressões de grupos com interesses contraditórios.

---

<sup>55</sup> Richard Barry Parker (1867-1947) - arquiteto e urbanista inglês. Em 1896 juntou-se a Raymond Unwin e dessa colaboração nasceram projetos como a vila de New Easrwick, em 1902 e Letchworth, no ano seguinte: dois exemplos da tipologia de cidade-jardim que tornaram a dupla famosa. Parker era, também, um admirador das parkways americanas tendo, em 1932, a oportunidade de criar uma, em Wythenshawe, chamada Princess Road. Em 1914, a dupla separa-se, mas Parker dá continuidade à sua atividade no urbanismo tendo trabalho no Porto, em 1915, e em São Paulo, em 1917 (LOBO, 1995, p.16-17).

<sup>56</sup> Informação obtida em [www.cm-porto.pt/autarquia/edificio\\_5](http://www.cm-porto.pt/autarquia/edificio_5), 16 fev. 2017.



**Figura 22 - Avenida dos Aliados - Operações de demolição**

Fonte - [www.portoarc.blogspot.com.br](http://www.portoarc.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 21/08/20)

- Editado por Bruno Moreira



**Figura 23 - Avenida dos Aliados - Construção dos Paços do Concelho**

Fonte - [www.portoarc.blogspot.com.br](http://www.portoarc.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 21/08/20)

- Editado por Bruno Moreira

Essa ineficiência, não se limitava apenas à construção de equipamentos, estendiam-se também à construção da cidade. No caso do Porto, a falta de verbas por parte da autarquia para a infra estruturação, a falta de fiscalização e a permanência de grande parte a da propriedade fundiária nas mãos da burguesia, facilitava a abertura descontrolada de novas ruas por particulares, que iam surgindo desordenadamente um pouco por toda a cidade. São exemplos desse tipo de descontrolo urbanístico, a “Avenida Marechal Gomes da Costa, a Avenida dos Combatentes da Grande Guerra e a Avenida Epitácio Pessoa (atual Avenida de Antunes Guimarães)” (AMORIM, 1998, p.54). Como os trabalhos de abertura de muitas dessas artérias não se apoiavam em estudos ou planos, estas eram inadequadamente traçadas, apresentando falta de infraestruturas de auxílio ao edificado e acabando em muitos casos por ficar incompletas. Numa tentativa de resolver o problema, a CMP, aprovou em 1919 uma lei que restringia a abertura de ruas por particulares, contudo elas continuaram a ser abertas pelos grandes proprietários (AMORIM, 1998, p.54).

Só no início dos anos 30, com o Estado Novo, se verificaria uma ruptura com as ideias estruturantes do pensamento urbanístico liberal, ou, mais concretamente com a ausência destas, de forma “a alicerçar o controlo efetivo do uso do solo urbano” (AMORIM, 1998, p.54). Segundo Marques (1978, p. 174), a revolução de 1910, na realidade, não teria produzido um corte entre o Estado Monárquico constitucional e a Primeira República, afirmando que era apenas a:

última fase de algo que começara muito antes, em 1820. A República representou o clímax de um processo, o resultado natural da evolução do liberalismo monárquico [...]. Assim, não tinha futuro. Tinha de morrer e de ser substituída por alguma coisa totalmente diferente. Essa alguma coisa foi o fascismo.

Surgem, assim, as tentativas de instauração de um regime de força, antiparlamentar e antiliberal: primeiro em 1917, depois em 1926, numa conspiração em que se unem republicanos desencantados, restauracionistas, monárquicos, católicos ressentidos pela perda dos seus privilégios (a radical Lei de Separação do Estado e da Igreja reduzira drasticamente a influência social da Igreja e dera mesmo lugar a manifestações agressivas de carácter persecutório), militares e civis de tendências fascistas. O golpe final, ocorreria a 28 de maio de 1926, quando se instaurou uma ditadura militar.

## 2.3

### **FASE AUTORITÁRIA (1926-1974): A cidade e o reforço da identidade nacional**

Com o golpe militar de 26 de maio de 1926 viria a se concretizar o que já se deixava adivinhar, a morte da Primeira República. Perante essa situação, assistiu-se à emergência de movimentos politicamente alternativos ao sistema que até então comandava o país. Inspirados nas correntes doutrinárias de cariz nacionalista, corporativista<sup>57</sup> e pendor totalitário que se configuravam no plano internacional, em Portugal o quadro foi marcado pela origem do Estado Novo (1926-1974) e pela Constituição de 1933 (ROSAS, 1992, p. 86-90).

No limiar da Grande Depressão (1929), estabeleceram-se, assim, as bases históricas que demonstram que a divisão ideológica europeia do século XX, foi muito mais do que um simples conflito entre a democracia e o totalitarismo, de direita ou de esquerda. Em Portugal, o Estado Novo apresentou-se, em primeiro lugar, como uma clara alternativa para a superação dos efeitos do liberalismo, que durante grande parte do século XIX e início do século XX, tinha provocado o caos financeiro, ao causar situações de bancarrota (1828, 1837, 1841, 1846, 1850 e 1892), estrangulando a economia, e colocado em segundo plano os interesses nacionais, ao subjugar o país aos interesses ingleses. Não era de estranhar que no novo regime, as questões orçamentais e a estabilidade monetária e a independência nacional, passassem a ser imperativos, concentrando-se os esforços no equilíbrio, tanto do orçamento fiscal, como da balança de pagamentos internacional<sup>58</sup>. Lançavam-se, assim, as bases para a libertação de Portugal da dependência externa.

---

<sup>57</sup> O regime Salazarista que vigorou em Portugal de 1933 até à revolução de 25 de Abril de 1974 era expressamente corporativista. Também no Brasil, entre os anos de 1930-45, sob a liderança do presidente Getúlio Vargas implantou-se um modelo corporativo de Estado, o chamado Estado Novo. O mesmo aconteceu noutros países, tais como a França sob o governo do Marechal Pétain (1940-1945), a Argentina sob Juan Domingo Perón (1943-1952), o México sob Lázaro Cárdenas (1934-1940) e a Espanha do Generalíssimo Franco (1939-1973), que estabeleceram uma imensa quantidade de leis e organizações inspiradas no ideário corporativista. De acordo com seus postulados o poder legislativo é atribuído a corporações representativas dos interesses económicos, industriais ou profissionais, nomeadas por intermédio de associações de classe, que através dos quais os cidadãos, devidamente enquadrados, participam na vida política. Propunha-se a eliminação da luta de classes em prol de um modelo de colaboração entre elas. A ênfase era dada nas negociações coletivas entre empresários e trabalhadores, que eram realizadas através da intermediação estatal. No entanto, apesar de ser mantida a existência do mercado, a propriedade privada não era mantida de maneira absoluta, pois todos os meios de produção teoricamente eram agregados ao Estado: Tudo no Estado, nada contra o Estado, e nada fora do Estado (ROSAS, 1992, p. 86-90).

<sup>58</sup> A partir do início da década de 1930, passa-se a ter um superavit em conta corrente, o Estado tinha meios para financiar projetos de infraestruturas públicas, sem recorrer a qualquer empréstimo ou financiamento do exterior, provocando uma “arrancada nacional” para sair do pântano da crise política, social, financeira e económica da 1ª República (ROSAS, 1992, p. 88).

Para efeito, iniciou-se uma política de obras públicas<sup>59</sup> levada a cabo pelo ministro da pasta Duarte Pacheco, fomentada desde 1929 com o objetivo de absorver o desemprego causado pela crise internacional, e ligar o país ao exterior, sobretudo às suas colônias além-mar<sup>60</sup>. A par disso, montara-se uma extensa regulamentação estatal, que como Howard J. Wiarda (1977, p. 26-27) demonstrou, colocou “o trabalho e o capital, assim como toda a rede corporativa institucional, numa posição de subordinação ao aparelho de Estado central”. Tal realidade, era aceite por um grupo restrito<sup>61</sup> de grandes empresários da indústria, da agricultura e banqueiros, em troca de garantias de privilégios monopolistas e de uma concorrência externa fortemente condicionada.

No entanto, apesar do fator econômico ser prioritário, todas as áreas consideradas essenciais para unificar a nação não foram deixadas ao acaso. A associação entre progresso econômico, restauro e desenvolvimento dos valores morais, validara um esforço no sentido de garantir a ordem política, o progresso e o equilíbrio social. Neste sentido, a área cultural, foi mais uma vez chamada para contribuir para consolidação do projeto nacional. Assim, perante um Estado marcadamente corporativo e nacionalista, foram estruturadas ações governativas a partir de uma política cultural assente em valores como a tradição e o passado, como forma de realçar o caráter nacional.

Nesse sentido, tal como outros regimes autoritários da época, o Estado Novo promovia a disseminação de lemas para mostrar resumidamente a sua ideologia e doutrina: "Tudo pela Nação, nada contra a Nação" e "Deus, Pátria, Família" eram os mais conhecidos e utilizados, para assegurar a supremacia do grupo, face ao indivíduo, que deveria estar subordinado ao interesse nacional (ROSAS, 1992, p. 97).

É com o objetivo de servir a essa agenda política, que o Estado Novo se voltou para implementar intervenções na cidade antiga, fazendo desta área um instrumento de legitimação do poder. Como sublinha J. A. França (FAUP, 2001, p.18), houve um notável incremento da DGEMN (Direção-Geral dos Edifícios e Monumentos Nacionais) no

---

<sup>59</sup> Devido à obsessão do Estado Novo com a dívida externa e o déficit Nacional, as políticas de obras públicas só foram iniciadas quando a estes dois fatores estavam controlados.

<sup>60</sup> É de referir que a ligação ao estrangeiro, era com o propósito de aumentar as exportações e não as importações já que o objetivo era produzir, consumir e vender o excedente nacional.

<sup>61</sup> Em um importante estudo, denominado Sociedades e Grupos em Portugal, Maria Belmira Martins (1973, p. 16) aponta que as 40 051 empresas presentes em Portugal metropolitano em 1971, 168 (0,4% do total) detinham 53% da totalidade dos bens comerciais, controlando desta forma uma percentagem desproporcionada da economia nacional. Essas grandes empresas, por sua vez pertenciam a quarenta famílias, de entre as quais, dez detinham todos os bancos comerciais mais importantes.

restauro de igrejas, castelos e palácios, por volta de 1940, ano no qual o Estado Novo organizou a Exposição do Mundo Português, em Lisboa, difundindo um padrão ideológico e estético – a imagem de Portugal tradicionalista e, ao mesmo tempo, renovado pelo Estado Novo. Esta propaganda política, arraigada no nacionalismo, chegou ao Porto, por meio de uma valorização dos edifícios singulares, pautada na ideia de demolição dos seus entornos. Assim, foram trazidas alterações na morfologia do tecido urbano da ZIP, especialmente na zona envolvente da Catedral da Sé e do Paço Episcopal. Estas demolições introduziram ali novas formas urbanas, baseadas em critérios de monumentalização o que acabou por enfatizar ainda mais a Praça D. Pedro IV (atual praça da Liberdade) como o novo centro político e econômico da cidade.



#### Legenda:

	Renovações urbanas anteriores a 1939		Zona demolida em 1939
	01 Morro da Vitória - 1º fragmento		02 Morro da Sé - 2º fragmento
			03 S. Bento e S. Clara - 3º fragmento

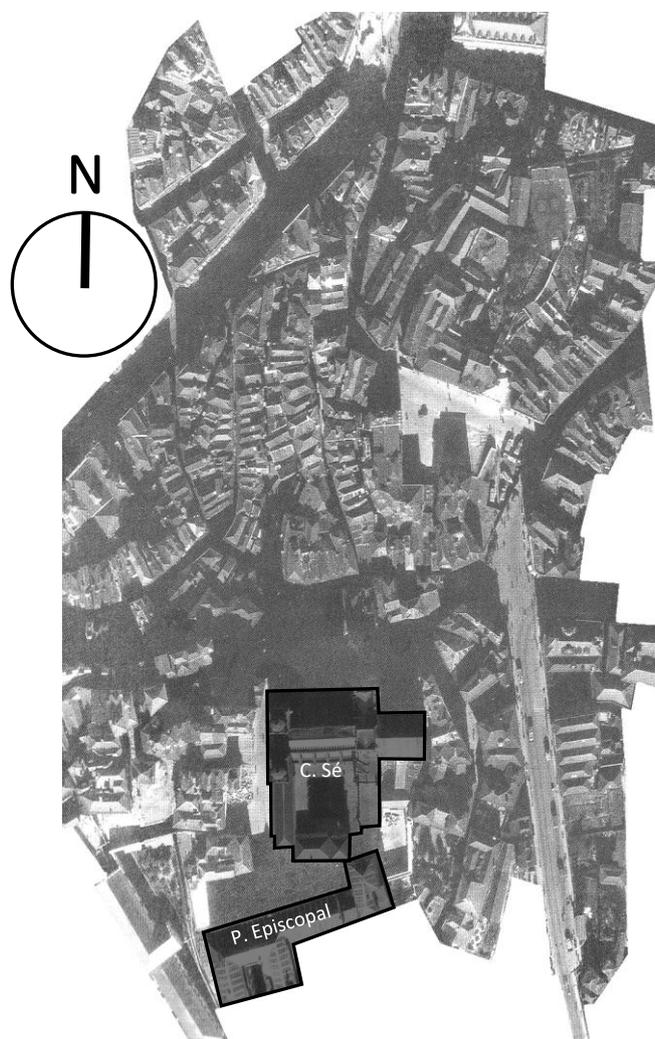
**Figura 24 - Aspecto da ZIP em 1948 - Fragmentação do CHP**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (2013, p. 157)

- Redesenhada por Bruno Moreira

Nas figuras 23,24 e 25 é possível observar os quarteirões em volta da Catedral da Sé e o vazio deixado pela derrubada de uma extensa área. Outro fato revelado por estas demolições é uma reaproximação entre o Estado e a Igreja, bruscamente interrompida na fase liberal, e materializado no caso da Capela dos Alfaiates ou de Nossa Senhora de Agosto, que se encontrava localizada em frente à Sé do Porto. Datada de 1554, a capela foi desmontada e reconstruída perto do largo Ator Dias, na rua do Sol, em 1936.

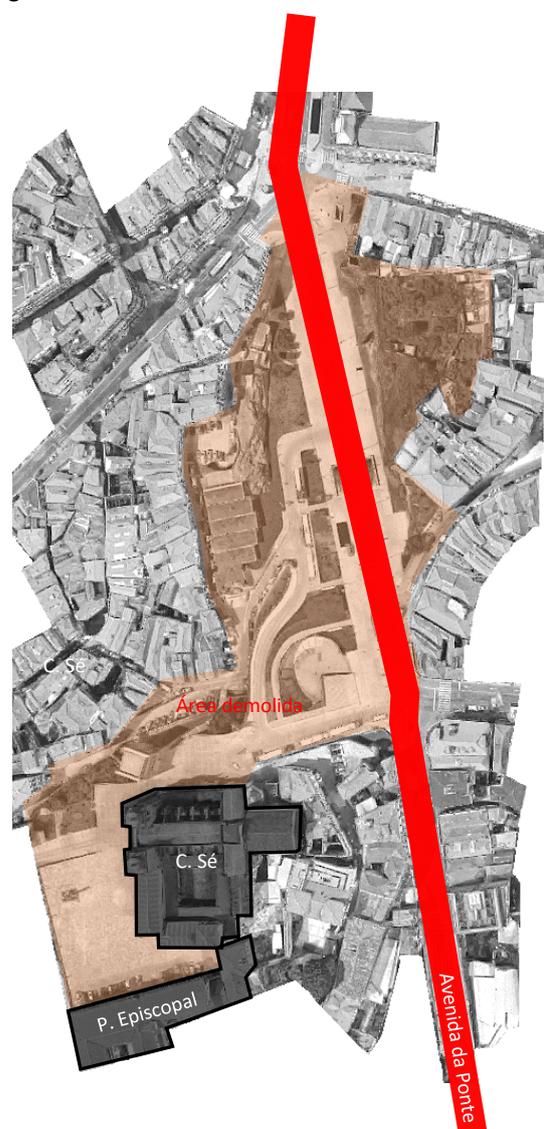
Cuidados desta natureza não foram tidos em relação à abertura da Avenida da Ponte, rasgada nos anos 1940 e que gerou uma terceira fragmentação no tecido urbano do Porto - a fragmentação anterior fora produzida pela abertura da Rua Mouzinho da Silveira, em 1875, como se pode verificar nas figuras 24, 25 e 26.



**Figura 25 - Vista aérea do Morro da Sé - 1933**

Fonte - (PORTO, 1996, p.60)

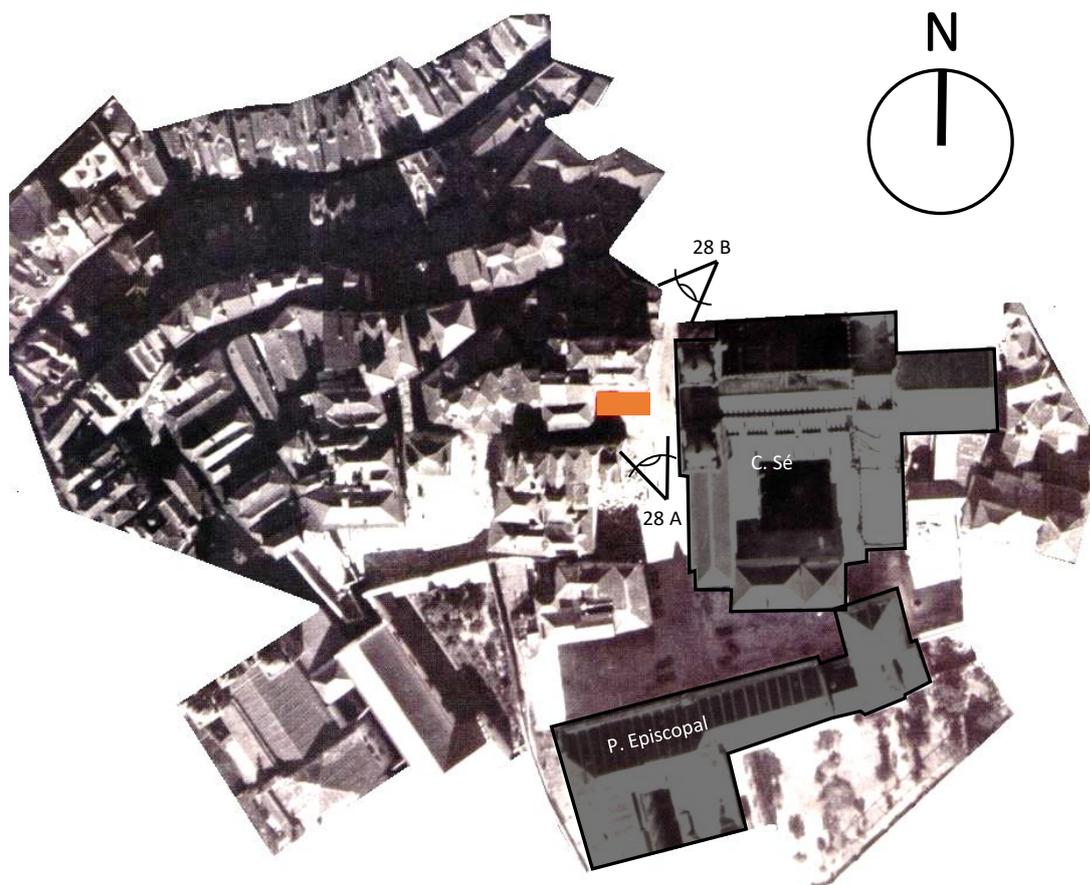
- Editada por Bruno Moreira



**Figura 26 - Vista aérea do Morro da Sé - 2003**

Fonte - Google Maps

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 27 - Catedral da Sé - Demolições no final da década de 1930**

Fonte - [www.doportoenaoso.blogspot.com.br](http://www.doportoenaoso.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 21/08/20)

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 28 - Capela dos Alfaiates ou Nossa Senhora de Agosto**

Fonte - [www.doportoenaoso.blogspot.com.br](http://www.doportoenaoso.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 21/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

É exemplo do que foi dito, o estudo elaborado pelo Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto em 1949, no qual ficam patentes as preocupações associadas a um determinado conceito de valorização paisagística e de imagem da cidade.



**Figura 29 - Estudo de pormenor - Arranjo e salubridade - 1949**

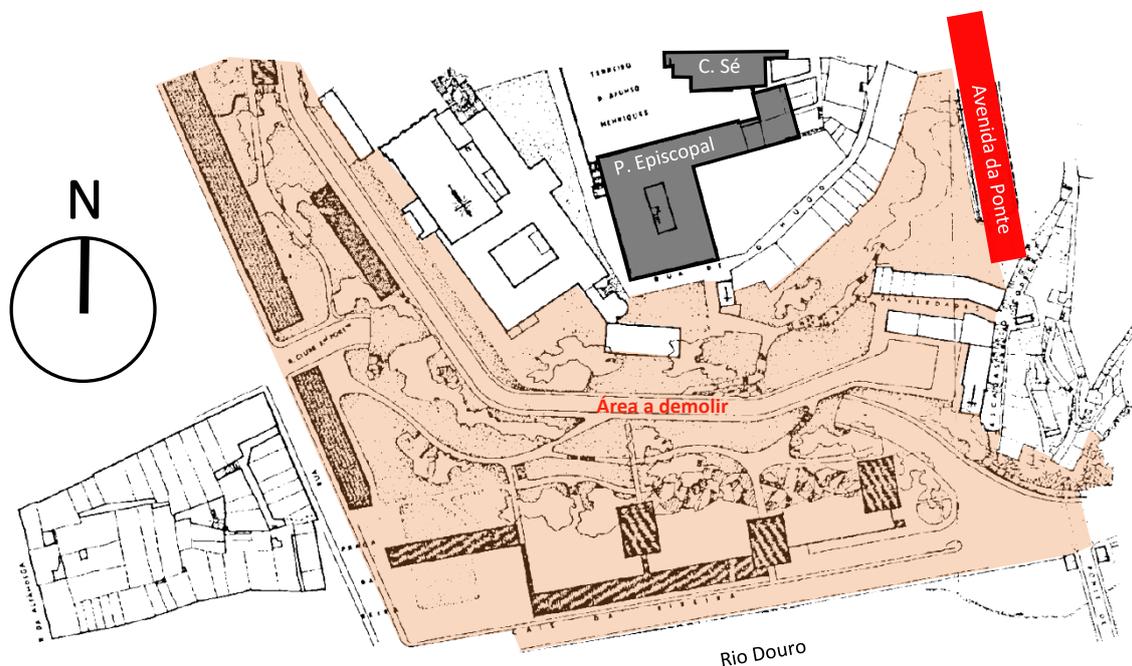
Fonte - [www.foiassimk.blogspot.com.br](http://www.foiassimk.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 30/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

É com base nestes preceitos, e após análise das condições locais (em termos de condições habitacionais, comércio, estrutura viária, serviços de interesse público, estética e fisionomia local), que no estudo se avança com a proposta de demolição de grande parte da área do morro da Sé e da Ribeira, conforme se pode constatar na figura 29 (os edifícios pintados com a cor laranja são os que foram selecionados para demolição).

Segundo o estudo, o Gabinete de Urbanização propôs a demolição, numa primeira fase, de 24 prédios para construção de um novo Mercado, em substituição do existente no Cais da Ribeira, bem como à desocupação de 10 estabelecimentos comerciais que funcionavam nos espaços cobertos proporcionados pelos arcos do Muro da Ribeira, de forma a possibilitar o acesso ao Mercado proposto. Ainda nesta fase, deveria ocorrer a demolição de mais 21 edifícios, o que em termos gerais significava proceder ao desalojamento de 162 famílias (560 pessoas). Posteriormente, numa segunda fase de

atuação, o estudo previa a demolição das restantes habitações, entre as Escadas dos Guindais e a muralha, e ainda das edificações ao longo da Rua de D. Hugo, com o único intuito de conferir uma outra monumentalidade à Sé e ao Paço Episcopal, liberando o seu entorno.



**Figura 30 - Estudo de pormenor do arquiteto Marques de Aguiar - 1954**

Fonte - [www.foiassimk.blogspot.com.br](http://www.foiassimk.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 30/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

Seguindo a mesma linha de raciocínio, em 1954 (figura 30), surgiu o Plano Regulador e o Plano de Melhoramentos. O primeiro, representa um importante período de formalização do futuro crescimento e desenvolvimento da cidade<sup>62</sup> e o segundo focava-se nas questões de falta de salubridade e ao possível aproveitamento das suas potencialidades turísticas no núcleo medieval, razões suficientes, para justificar uma política de demolições a longo prazo (área manchada com a cor laranja).

Em 1962 (figura 31), surgiu a proposta do Plano Diretor Municipal, elaborada pelo urbanista francês Robert Auzelle, que tinha como principais objetivos a racionalização e hierarquização do tráfego, quer dentro da cidade quer do atravessamento, através do

<sup>62</sup> Este plano constitui, de facto, o primeiro documento global ao dispor da cidade, no que se refere ao planeamento territorial, e deveria estar na base de um posterior plano de urbanização, capaz de garantir a eficaz administração das conseqüentes ações conducentes ao correto crescimento e desenvolvimento da cidade. Concebido pelo Eng. Antão de Almeida Garrett, constitui a primeira proposta que integra a qualificação funcional do tecido urbano de forma sistematizada, através da sua zonificação espacial, estando na origem do processo que levaria à aprovação do Plano Diretor da cidade, em 1962.

estabelecimento de uma rede viária básica. Para a área próxima à Catedral da Sé (manchada com a cor vermelha), o plano propunha, a demolição de todos os quarteirões considerados insalubres e o seu redesenho.



**Figura 31 - Estudo de pormenor da Câmara Municipal do Porto - 1962**

Fonte - [www.foiassimk.blogspot.com.br](http://www.foiassimk.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 30/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

Com esta medida o plano pretendia assegurar uma melhoria nas condições dos demais edifícios, não demolidos, que seriam alvo de intervenções, ao mesmo tempo que previa a introdução de novas construções que pudessem constituir elementos de interesse capaz de fomentar atividades ligadas à cultura e ao turismo, que progressivamente atraíam uma vida nova a esta zona.

Na sequência dos três estudos apresentados, fica bem patente que os conceitos de intervenção não priorizavam a criação de condições favoráveis à resolução dos problemas de habitabilidade e de salubridade. Pelo contrário, pretendia-se promover uma cultura nacionalista, reforçar as atividades terciárias, entre as quais se encontravam as atividades relacionadas ao turismo, e resolver problemas de circulação do automóvel.

Este modo de intervenção, baseado na abertura de clareiras nos tecidos urbanos centrais, terminaria no final da década de 1960 com o surgimento das lutas e dos

protestos que emergiram da Primavera Marcelista<sup>63</sup> e do 28 de maio de 1968, iniciando-se uma fase mais moderada de defesa dos quadros físicos e humanos da cidade existente, face às tendências de segregação social que até então tinha estado em voga.

Após a derrubada do Estado Novo, com a Revolução dos Cravos, em 25 de Abril de 1974, a partir da ideologia de esquerda de tendências marxistas, foi encerrado o período das grandes renovações urbanas, deixando de se alterar radicalmente a morfologia do tecido urbano no CHP.



**Figura 32 - Área a ser demolida pelos três Estudos de pormenor - 1942-1954-1962**

Fonte - [www.foiassimk.blogspot.com.br](http://www.foiassimk.blogspot.com.br) (acesso ao sítio no dia 30/08/2017)

- Editada por Bruno Moreira

Essa nova fase viria a ser caracterizada por ser social e culturalmente sensível ao quadro físico e humano, pelo desenvolvimento de uma política de reabilitação urbana integrada e enquadrada numa visão global das cidades, na qual despovoamento e a degradação de grande parte dos centros históricos portugueses não representavam a defesa de uma memória coletiva, mas antes o seu oposto, o esquecimento coletivo das áreas urbanas mais antigas das cidades. Tal fato, viria a influenciar extensivamente as políticas públicas urbanas durante as próximas décadas, tendo um grande impacto em programas como o SAAL (Serviço Ambulatório de Apoio Local) (1974-75) e o CRUARB, (Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo) (1974-2003).

---

<sup>63</sup> Período entre 1968 e 1970, Marcelo Caetano, tinha escolhido para suceder a António de Oliveira Salazar, que após ter sofrido um acidente, o impossibilitou de continuar a exercer o cargo de presidente do conselho de ministros. Nessa fase, criando-se a expectativa de uma verdadeira reforma do regime.

## 2.4

### FASE DEMOCRATICA (1974 - 1986): A valorização da arquitetura vernacular

Em Portugal, a partir da Revolução do 25 de Abril de 1974, encerrou-se um longo ciclo histórico onde prevaleceu um modelo imperialista e colonial, e iniciou-se o processo de descolonização e de regresso a Portugal de muitos emigrados. Com a III República, o Estado voltou a ser democrático após uma interrupção de 48 anos (1926-1974). A transição da ditadura para a democracia, com as suas nacionalizações e alterações económicas, foi feita num curto espaço de tempo que se tornou conhecido como PREC (Processo Revolucionário em Curso), marcado pela luta e perseguição política entre as facções de esquerda e direita, e por uma grande instabilidade política, considerando que entre 1974 e 1976 foram constituídos seis governos provisórios<sup>64</sup>.

Abandonando uma postura de reforma moderada os dirigentes do MFA (Movimento das Forças Armadas) decidem seguir a via do hiper-intervencionismo estatal. Durante esse período, que durou cerca de um ano, o Estado nacionalizou<sup>65</sup> todas as empresas de capital privado - bancos, seguradoras, petroquímica, fertilizantes, tabaco, cimento e celulose, incorporando, na prática, quase todo o aparelho produtivo. Simultaneamente, eclodiam movimentos populares, reivindicando melhores condições habitacionais nas duas principais cidades do país, protagonizadas pelos ocupantes de favelas, de bairros sociais e de zonas degradadas em geral. Em 1974, à semelhança do que aconteceu na economia, o Estado procedeu a uma “ação reguladora sobre os processos do mercado habitacional” (Marques, 2010, p. 213).

Foi neste contexto que se iniciou uma série de programas como o SAAL<sup>66</sup> (Serviço Ambulatório de Apoio Local) e foram criados os comissariados que ficaram, conforme explica Flores (2003, p.18):

---

<sup>64</sup> I Governo (1974); II Governo (1974); III Governo (1974–1975); IV Governo (1975); V Governo (1975); VI Governo (1975–1976).

<sup>65</sup> Através do Decreto n.º 203-C/75, que dava ao Estado amplos poderes para controlar as “alavancas de comando” da economia, o governo nacionalizou a transportadora aérea nacional (TAP), os caminhos de ferro, a única siderurgia integrada do país, as empresas petrolíferas nacionais, as indústrias petroquímicas e de energia eléctrica, as grandes companhias de navegação, dois dos três estaleiros principais e as principais empresas do grupo Companhia União Fabril (CUF). Em maio nacionalizou a maior parte dos transportes urbanos e interurbanos, as principais cervejeiras e as empresas de cimentos, tabaco, polpa de papel e fertilizantes. Também passou a controlar as redes de rádio e televisão.

<sup>66</sup> O programa político foi criado poucos meses depois do 25 de Abril de 1974. Tratava-se de uma joint venture entre arquitetos e a população, numa tentativa de atender às necessidades das comunidades locais mais desfavorecidas.

encarregues da missão de preparar relatórios ou estudos de carácter legislativo e de coordenar ações de diferentes departamentos do Estado e, no caso especial do Ministério da Administração Interna, da administração local

No Porto, surgiu em 1974 o CRUARB<sup>67</sup>, que trazia uma contraproposta ao Plano Diretor Municipal, elaborado por Robert Auzelle, em 1962. Órgão inicialmente ligado ao governo central, passando depois a fazer parte do poder local, o CRUARB tinha uma estrutura organizacional que trabalhava em paralelo ao município. É importante salientar aqui que as suas ações se opunham às ideias de renovação urbana defendidas pelo Plano Auzelle, conforme atesta o despacho conjunto dos Ministérios da Administração Interna e do Equipamento Social e do Ambiente, (1974, p.639):

Relativamente à área Ribeira-Barredo, a missão a realizar era a sua reabilitação e preservação, a qual deveria ser feita (...) por forma a assegurar que a população trabalhadora que, há muito habita essa zona nas piores condições de alojamento e exploração não venha a ser deslocada por força da valorização da propriedade da zona decorrentes da própria operação em tempo planeada.

A intervenção realizada pelo CRUARB ocorreu na zona Ribeira/Barredo<sup>68</sup> (figuras 33 e 34), que era caracterizada, do ponto de vista morfológico, por ruas estreitas, presença de escadarias para vencer grandes desníveis, com poucos ou nenhum espaço livre e por edifícios construídos entre o século XVI e XVIII, em sua maioria. Contrariamente às intervenções realizadas nos períodos anteriores, a proposta trouxe preocupações sociais, surgindo com o objetivo claro de responder às necessidades das populações. Os critérios utilizados visavam a conservação da quase totalidade do tecido medieval e reconhecia-se como fundamental a participação direta da população no trabalho a desenvolver. Tendo em vista os objetivos sociais definidos, foi ressaltada a manutenção da população local, evitando-se ao máximo o envio dos habitantes para as novas áreas de expansão da cidade, de localização mais periférica. A intervenção centrou-se no contato constante com a população, organizada para o efeito e fazendo-se representar pelas Comissões e Associações de Moradores, e com todos os agentes sociais, numa ação intensa de preparação e esclarecimento, no sentido de a tornar consciente dos

---

<sup>67</sup> DL nº 315/74, de 9 de julho. Desde o seu início, em linha com os preceitos definidos pelas cartas patrimoniais de Carta de Veneza (1964) e de Carta de Amsterdã (1975) (Williams, 1980, p.177)

<sup>68</sup> A intervenção está bem documentada em múltiplos documentos públicos, especialmente nos dois volumes que foram publicados a propósito da inscrição do Centro Histórico do Porto na Lista do Patrimônio Mundial da Unesco, intitulados, CRUARB 25 anos de Reabilitação Urbana.

objetivos e resultados deste tipo de operações, apenas possível com a participação e colaboração de todos os intervenientes implicados, direta ou indiretamente, no processo.

Havia uma necessidade de se proceder a uma significativa descompressão populacional da área, o que exigiu um esforço no sentido de elaborar critérios justos de seleção dos moradores a abandonar a área. No entender dos técnicos, a operação deveria se enquadrar num conceito global de cidade, tendo em vista os realojamentos de carácter definitivo a serem construídos. Para isso, as novas construções deveriam ser, tanto quanto possível, efetuadas dentro da área de intervenção ou próximo desta, ficando o seu planeamento a cargo do CRUARB, em colaboração com todos os agentes sociais - as Associações e Comissões de Moradores, Centro Social do Barredo, e a Junta de Freguesia, e a construção dos novos núcleos de realojamentos a cargo da Câmara Municipal. Foi na sequência desta linha de pensamento que a Câmara Municipal do Porto planificou a construção das cinco torres do Bairro do Aleixo (demolidas em 2013), edificado a apenas 3 Km do local de intervenção, num total de 320 habitações. Lá foi realojada a quase totalidade da população residente na zona Ribeira/Barredo (localizada na figura 34) que teve que abandonar o local, com base nos critérios elaborados para com vista à descompressão populacional da área. Por seu lado, a população residente na Rua da Fonte Taurina e na Rua da Reboleira (localizadas na figura 34) que teve necessariamente que abandonar a zona, foi realojada pelos diversos bairros sociais dispersos pela cidade (SALGUEIRO, 1999, p. 394).

Pela mesma altura, em 1976 é aprovada a Lei dos Solos que definiu a ACRRU<sup>69</sup> (Áreas Críticas de Recuperação e Reconversão Urbanística) e conferiu o estatuto direto de utilidade pública às áreas delimitadas pelo seu perímetro. Este Programa de Reabilitação Urbana, lançado pela Secretaria de Estado da Habitação e Urbanismo como instrumento da política de habitação, apresentava uma estruturação muito simples e tinha um carácter experimental, com base em dois pressupostos: a necessidade de apoiar o processo de descentralização, prestando auxílio técnico e financeiro às autarquias, e a necessidade de promover a reabilitação urbana, configurando uma abordagem multidisciplinar, descentralizada, pragmática, inovadora e adaptada ao contexto (PINHO, 2006).

---

<sup>69</sup> A ACRRU está representada na página 20, figura 04.



**Figura 33 – Aspecto do CHP e da ZIP - 1978**

Fonte - Cartografia apresentada por Oliveira (2013, p. 161)

- Editado por Bruno Moreira



#### Legenda

- |   |                      |   |  |   |                                  |
|---|----------------------|---|--|---|----------------------------------|
|  1 | Rua da Fonte Taurina |  3 | Zona Ribeira/Barredo                     |  | Catedral da Sé<br>Paço Episcopal |
|  2 | Rua da Reboleira     |    | Área inicial de intervenção do<br>CRUARB |  | Paço Episcopal                   |

**Figura 34 - Área inicial de intervenção do CRUARB - Ampliação**

Fonte - <https://www.google.com.br/maps> (acesso ao sítio no dia 28/11/2017)

- Editado por Bruno Moreira

No ano seguinte, 1977, o CRUARB alargou a zona de intervenção a todo o centro histórico do Porto, sendo que, a partir de 1980, passou-se a focar as intervenções em imóveis de reconhecido valor histórico, arquitetónico e urbanístico (SALGUEIRO, 1999, p.395). Por este tempo, o município passou a conduzir as operações, tornando o poder central e as organizações locais alheias ao processo, abrandando o ritmo dos trabalhos e conduzindo a uma valorização da propriedade fundiária em detrimento da população local, conforme atesta Salgueiro (1999, p. 395):

Favoreceu-se a utilização turística através da prioridade dada à recuperação dos imóveis com valor histórico-arquitetónico e com o incremento das atividades comerciais e lúdicas de qualidade. Deste modo, os restaurantes de luxo, os bares e as discotecas foram penetrando nos becos e vielas recuperadas do Barredo, enquanto os moradores viam que as suas condições de vida no bairro não melhoravam.

Assim, o esforço renovador e o caminho de mudança para uma política urbana mais descentralizada foi perdendo a sua essência, produzindo efeitos incipientes no ambiente urbano. Nesse sentido, até o início da década de 1990, as intervenções promovidas pelo Estado dentro da ZIP, eram tímidas e restringiam-se em grande parte à atuação do CRUARB na zona Ribeira/Barredo, produzindo na prática, discretas modificações físicas no edificado e valorizando os aspectos sociais. Tais princípios e área de intervenção permaneceram inalterados até 1986, altura em que houve a fratura/transição na Estrutura Centralizada do Estado, com a assinatura do Tratado de Adesão à Comunidade Europeia, e a integração do Estado-nação no espaço comunitário. Acentuou-se, então, a tendência para a valorização da dimensão física dos projetos e intervenções no CHP e em toda a ZIP, relegando gradualmente as questões do âmbito social para níveis secundários, como veremos no capítulo seguinte.

Em suma, ao longo deste capítulo, foi possível perceber que existem determinadas ideologias associadas à classe social dominante, e que essas ideologias interferem substancialmente na governação, mudando as diretrizes e os padrões de produção e apropriação e a morfologia do espaço urbano da ZIP e do CHP. Nesse sentido, proceder-se-á ao encadeamento da lógica de modificação do espaço e da sua organização pelo agente Estado, na sua estrutura centralizada de governação, contrapondo o capítulo 2 com o capítulo 3 desta dissertação.



**A CIDADE E O ESTADO DESCENTRALIZADO**

# 3.1

## DA GOVERNANÇA EUROPEIA À PORTO VIVO SA

Como se verificou no capítulo anterior, durante muito tempo o pensamento sobre as políticas públicas e a governação assentou na ideia de que o Estado é a entidade central que está “acima” da sociedade e que é capaz de dirigi-la a partir dessa posição. No entanto, tal conceito começou a ser contestado no ocidente, nas décadas de 1960 e 1970, quando se verificou um acumular de políticas fracassadas em áreas como o crime, a educação, o desemprego, a proteção ambiental, a proteção ao patrimônio, etc. (HEALEY, 1998; KEIL, 2006). A combinação desses fracassos com a realização de fortes cortes orçamentais<sup>70</sup>, a emergência do processo de globalização e internacionalização da economia (CASTELLS, 1996), a emergência do setor privado no processos de decisão (YOUNG, 2006), a transformações no sistema de relações internacionais e o aumento das expectativas dos cidadãos em relação às atividades organizadas pelas entidades públicas, tinham deixado ficar demasiado evidente a necessidade de profundas reformas institucionais (HOHN E NEUER, 2006), levando os Estados, no final da década de 1980, a procurar alternativas para a crescente complexidade da realidade nacional e internacional.

Depois de ultrapassada a convicção e o otimismo no desenvolvimento, experimentado pelas sociais-democracias do pós-guerra, nas quais os Estados centralizados providenciaram investimentos estruturantes e procederam à regulação exaustiva da iniciativa privada. Os países, então, veem-se forçados a responder à existência de grupos sociais cada vez mais diversificados (sociedade civil), com interesses distintos, e localizados em territórios socialmente heterogêneos (ASCHER, 2008). Como resposta, começam a se introduzir reformas administrativas inspiradas nos postulados de uma nova gestão pública, que conseguisse aumentar a eficácia e a eficiência do Estado, integrando no processo de decisão política um leque mais alargado de agentes.

---

<sup>70</sup> Em 1973, a crise do petróleo abalou a economia mundial, e foi decisiva para a consolidação do neoliberalismo (ou globalização neoliberal) na cena mundial. As ideias de Hayek (e seus seguidores, como Milton Friedman) encontraram, então, condições particularmente favoráveis para uma disseminação sem precedentes. A prova mais contundente é a política dos governos Margaret Thatcher (Grã-Bretanha) e Ronald Reagan (Estados Unidos da América), nos anos subsequentes e que, na aceção de Santos (2005), criaram “um novo regime político-social”

É neste contexto, que, por volta da década de 1980, começa a emergir o conceito de Governança, um sistema que segundo Rhodes (2000, p. 205) permite “gerir sociedades complexas [...] num processo global de tomada de decisões coletivas”. Consultando o Documento da Comissão Europeia, intitulado Governança e Desenvolvimento (COM, 2003, p.615), o termo refere-se às regras, processos e comportamentos através dos quais os interesses são articulados, os recursos são geridos e o poder é exercido de forma tripartida entre os agentes públicos, os agentes privados (mercado) e a sociedade civil. A partir desse momento, o ato de concepção e implementação de políticas públicas deixa de ser exclusivo dos Estados, alterando significativamente os tradicionais processos de gestão do território dos diversos Estados-nação, que ao perderem o poder autoritário e impositivo que detinham em épocas anteriores, passam de “reguladores” para “facilitadores” das diversas dinâmicas nacionais.

Em paralelo a esta lógica de descentralização interna do poder, assiste-se a um processo de desnacionalização, ao proceder-se à transferência de competências para entidades supranacionais como a União Europeia, o Tribunal Europeu ou o Banco Central Europeu. Através desta distribuição bidirecional do poder, fica evidente o estabelecimento de novas hierarquias de organização, regulação e gestão dos territórios, nas quais ganham importância as entidades internacionais e os agentes locais e regionais (GIBBS, 2001). Na base do desenvolvimento, está a convicção de que o processo de abdicação de poderes dos Estados é irreversível, ou seja, deixam de ser os centros de poder e passam a ser os centros de distribuição do poder entre as duas escalas cada vez mais interdependentes (internacional e local). Esta ideia de governança é sublinhada pelo Primeiro Programa de Ação para a Implementação da Agenda Territorial da União Europeia (UE, 2007 p. 9), onde é reiterada a “firme convicção de que a governança multiníveis constitui uma ferramenta fundamental para o desenvolvimento territorial equilibrado da União Europeia”, apontando-a como essencial na estruturação de canais de comunicação, participação e cooperação, de forma a “tornar a avaliação, o planeamento e a gestão territorial em ferramentas totalmente democráticas, transparentes e eficientes” (UE, 2007 p. 9). Entende-se, assim, que a Governança é uma reconfiguração da estrutura dos Estados-nação, que agora passam a governar através de redes (CASTELLS, 2012; RHODES, 1997). Do ponto de vista conceitual, as redes de governança (ou governança em rede) referem-se aos conjuntos de ligações institucionais, entre atores governamentais e não governamentais, internacionais e nacionais, que se organizam em torno de interesses comuns.

Como se pode imaginar, este conjunto de alterações ao provocarem a erosão da figura tradicionalmente associada ao “Estado-nação”, arrasaram com as escalas e espaços económicos nacionais e regionais (ATKINSON, 2007), baralhando pelo caminho a tradicional forma de organização urbana. Nesse sentido, ao se reconhecer que as cidades não se dissociam dos fatores económicos, políticos e sociais que acontecem à escala nacional, europeia ou global, e que as cidades e as zonas metropolitanas congregam 80% da população da União Europeia, a partir da década de 1990 acentuaram-se os debates sobre as questões urbanas (COCHRANE, 2006). Exemplo disso, são as iniciativas comunitárias como o URBAN<sup>71</sup>, que teve início em 1994 e que transformou o tema num tópico central da agenda política.

Mas, tais tendências não se fizeram sentir de forma imediata e direta nos diversos Estados-nação da Europa continental. Só com o desenvolvimento do processo de construção da União Europeia, se acelerou a difusão e a implementação desses ideais com fortes variações de país para país, e de cidade para cidade, ocorrendo a ritmos e em intensidades distintas. Portanto, não se trata de uma transição que é feita uniformemente pelo mosaico de países que compõem o espaço comunitário, muito pelo contrário, cada caso encerra em si as suas próprias especificidades.

No caso do Estado Português, para o país se tornar um candidato viável à adesão à Comunidade Europeia (CE), tinha de apresentar as devidas credenciais políticas para o acesso ao mercado comum. Como observou Eric N. Baklanoff (1996, apud CUNHA, 1979), os artigos de inspiração marxista da Constituição de 1976, que determinavam por exemplo a “socialização progressiva e efetiva da economia” (artigo 105°), divergiam fortemente da visão reformista de outros países da Europa ocidental. A coletivização das propriedades agrícolas, por exemplo, não tinha paralelo noutros países membros da CE, além disso, a exclusão dos agentes privados da atividade comercial bancária<sup>72</sup>, criara obstáculos relacionados com a “liberdade de iniciativa privada” prevista pelos artigos 52° e 53° do Tratado da CE. Para aderir ao tão desejado mercado comunitário, era necessário que o Estado português “ultrapassasse a herança negativa do seu

---

<sup>71</sup> A população urbana representa cerca de 80% da população europeia. Tal concentração tem um impacto significativo na qualidade de vida das sociedades contemporâneas. Sabendo a Comissão Europeia desse impacto, criou a iniciativa Comunitária URBAN, que visa a correção dos desequilíbrios a que a concentração da população nas cidades (PORTUGAL, 2002). Para maximizar o efeito das medidas tomadas, propõem abordar de forma integrada e centrada os complexos e interdependentes problemas urbanos, tendo sempre por base, territórios específicos bem delimitados (PORTUGAL, 2002).

<sup>72</sup> Lei n.º 46/77, de 8 de julho de 1977.

passado pré-revolucionário” (BAKLANOFF, 1996, p.940) e adota-se ao lema neoliberal, menos Estado, melhor Estado.

Nesse sentido, em meados dos anos 1980, os bancos comerciais e os seguros foram reabertos à iniciativa privada, para que o sistema financeiro português se desenvolvesse na direção de uma maior liberalização, diversificação e internacionalização. Com a adesão de Portugal à CE, em 1 de janeiro de 1986, para que acontecesse uma convergência real, que anulasse a diferença de rendimentos entre o país e os restantes parceiros, foi colocado como objetivo, um aumento da produtividade do trabalho e do capital a um ritmo mais rápido do que a média europeia (BAKLANOFF, 1996 apud LARRE E TORRES, 1991). Para esse efeito, o governo através do Estado, tomou medidas importantes para corrigir os obstáculos estruturais ao crescimento econômico de longo prazo. Estas, incluíam a liberalização do regime comercial, a desregulamentação do setor financeiro, a modernização da agricultura, maior eficácia na gestão do investimento externo, reforma do sistema fiscal e desinvestimento nas empresas públicas. Como parte de uma reforma mais vasta do mercado de capitais, o governo português privatizaria as Bolsas de Lisboa e do Porto, em 1991.

Pretendia-se assim, realizar reformas estruturais que anulassem as medidas contraproducentes tomadas durante a fase pós-revolução de 1974, verifica-se a par disso, uma afirmação acelerada do neoliberalismo, fator que motivou a eliminação da intervenção pública em grande parte dos setores sociais<sup>73</sup>, através de uma privatização maciça das empresas que tinham sido nacionalizadas<sup>74</sup>. Desta forma, verifica-se entre 1974 e 1986, numa perspectiva político-institucional, uma súbita ascensão e um rápido declínio do centralismo e do intervencionismo do Estado. Com a revisão Constitucional de 1989<sup>75</sup>, coloca-se um ponto final nas aspirações consideradas excessivamente intervencionistas do Estado, anulando-se as tendências marxistas da constituição de 1976 que apontavam para uma “sociedade sem classes” e para a “socialização dos

---

<sup>73</sup> O recuo do Estado na economia é facilmente verificável pela quantidade de privatizações que foram efetuadas nas empresas que tinham sido nacionalizadas em 1975, reforçando-se a participação e poder dos atores privados, em especial das grandes empresas, em variados domínios. Esse recuo tornou-se explícito em 1989, quando o primeiro-ministro Cavaco Silva (com a ajuda do Partido Socialista) conseguiu mobilizar os necessários dois terços de votos da Assembleia da República para rever a Constituição, o que permitiu a total privatização das empresas na posse do Estado (BAKLANOFF, 1996, p.948).

<sup>74</sup> É interessante constatar, que as empresas nacionalizadas voltaram a ser compradas pelas famílias Espírito Santo, Mello, Champalimaud, famílias essas, que detinham a sua propriedade antes do episódio das nacionalizações (BAKLANOFF, 1996, p.942).

<sup>75</sup> Na sequência da revisão constitucional, “a lei das privatizações entrou em vigor em abril de 1990, o que deu origem ao desmantelamento completo, a 100%, das empresas públicas” (BAKLANOFF, 1996, p.942). Até ao presente momento, foi possível proceder à privatização total da economia, exceto os “sectores básicos”, como o armamento (BAKLANOFF, 1996, p.942).

meios de produção”, vistas como uma “conquista irreversível das classes trabalhadoras” (BAPTISTA, 2006). Resumindo, verifica-se, por um lado, um enfraquecimento e uma descentralização do poder do Estado, e, por outro, o fortalecimento e a concentração do poder dos agentes privados, que se uniram em grandes grupos de capital internacional.

Desde então o fator econômico passou a ser o ponto chave da discussão. Gradualmente, sob o pretexto da sustentabilidade financeira, o Estado através da adoção de medidas legislativas, estabeleceu diretrizes claras para desregular, simplificar e flexibilizar o processo produtivo. Após ter aderido à CE, e ter cedido às suas pressões neoliberais, abriram-se finalmente as torneiras do crédito internacional e iniciou-se a fase dos grandes investimentos. A grande maioria dos autores que se preocupa com as questões de desenvolvimento e organização do território (FERRÃO, 2003; PORTAS, 2003; VALE, 2004) associam a década de 1990 ao período de execução do segundo quadro de apoio comunitário, um fator que iria desencadear uma série de programas voltados para a reabilitação e regeneração dos espaços urbanos, que, como se pode imaginar, mobilizariam uma vasta quantia de recursos financeiro.

Por essa altura, em 1993, o CRUARB que restringira a sua atuação à Zona Ribeira/Barredo, ampliou a sua área de influência ao abrigo do Fundo Europeu de Desenvolvimento Regional (FEDER)<sup>76</sup>, com a aprovação do Projeto Piloto do Bairro da Sé (PORTO, 1996). A área de Miragaia, acabaria mais tarde por ser integrada na área de influência do CRUARB, de uma “forma natural” (MARQUES, 1990), dada a continuidade que esta área possui com a Ribeira do Porto. Mais uma vez o comissariado interveio não só no edificado, mas também no espaço público. Nesta fase existiram:

dois fatores que levaram às seguintes intervenções; sendo que o primeiro se refere à inclusão desta no Porto Patrimônio Mundial, o que leva a um cuidado especial na recuperação do edificado que antes de 1996 não seria tão pertinente e o segundo refere-se a uma Cimeira Ibero-Americana existente no Centro de Congressos da Alfândega do Porto no ano de 1998<sup>77</sup> (MARQUES, 1990, p. 210)

---

<sup>76</sup> O FEDER, é um fundo financeiro Europeu destinado a reforçar a coesão econômica e social na União Europeia, através da correção dos desequilíbrios regionais. Para o efeito, disponibiliza ajudas diretas aos investimentos realizados nas empresas, à Investigação e à Inovação, às Telecomunicações, ao Ambiente, à Energia e aos Transportes, etc.

<sup>77</sup> A necessidade de disponibilizar um espaço para acolher tal evento levou ao desenvolvimento de um programa de reutilização do edifício da Antiga Alfândega e, simultaneamente, à melhoria das acessibilidades ao local através de uma forte intervenção ao nível do espaço público.

Tal fato levou a uma intervenção em grande escala nos edifícios e nos espaços públicos envolventes a esta área, sendo que, independentemente, das razões para as intervenções, destacam-se algumas obras importantes feitas neste período, tais como a qualificação do espaço público e dos edifícios no Passeio das Virtudes; Rua de Miragaia, Rua da Arménia e a Rua Nova da Alfândega; os Edifícios da Alfândega e a casa dos Arcos de Miragaia (SOUSA, 2006, p. 30). Estas intervenções de maior envergadura, podem ser colocadas ao lado de muitas outras<sup>78</sup> que não passaram despercebidas (SOUSA, 2006, p. 35). A par da “ampliação natural” da área de influência do CRUARB, feita à custa do endividamento internacional<sup>79</sup>, surgiram as grandes operações de intervenção no espaço público, associadas aos grandes eventos, com a finalidade de alavancar uma imagem positiva da cidade, melhorar as suas condições de mobilidade, e pelo caminho, aceder aos fundos comunitários.

A Câmara Municipal do Porto, à semelhança do que aconteceu no período liberal, aproveitou a oportunidade financeira, ao encetar um processo de profunda transformação urbana, que iria transformar a ZIP num imenso estaleiro de obras a céu aberto (figura 35). Eventos como a Porto 2001 (Capital europeia da Cultura), serviram de pretexto para se proceder a um conjunto importante de transformações urbanas na cidade, e, produziram a alavancagem financeira necessária para as intervenções realizadas no espaço público da Batalha, Cordoaria, e várias ruas que confluíam para a Avenida dos Aliados.

A partir desse momento, durante os 12 anos seguintes, verificou-se também um aumento de vagas para automóvel dentro da ZIP, através da construção de uma quantidade considerável de estacionamentos subterrâneos como o do Palácio da justiça, Cordoaria, Praça dos Leões, Praça Carlos Alberto e Praça D. João I. Investiu-se, na reorganização da rede viária com a construção do túnel de Ceuta e rearranjo da lógica de circulação automóvel, e por último, ainda dentro da ZIP, requalificou-se uma série de equipamentos culturais, como o Museu Soares dos Reis, o Teatro Carlos Alberto, o Teatro Nacional de São João, o Mosteiro de São Bento da Vitória e o Centro Português de Fotografia localizado na Antiga Cadeia da Relação.

---

<sup>78</sup> Intervenções no Campo Mártires da Pátria, na Rua da Assunção e no edifício da Relação; Reabilitação das infraestruturas da Rua dos Caldeireiros; criação de infraestruturas de transportes, circulação e estacionamento; intervenção em edifícios públicos com maior destaque, como eram os casos do edifício Cadeia da Relação e do mosteiro de São Bento da Vitória, intervenção nos edifícios de propriedade municipal localizados na Rua de Trás (SOUSA, 2006, p. 35).

<sup>79</sup> Pelas suas semelhanças, é inevitável traçar comparações entre esta fase neoliberal e a fase do Fontismo do período liberal.

No início do século XXI, a frente fluvial (extensão a intervenção 7,5 KM) também usufruiu de um pesado investimento realizado através do Programa POLIS (Programa Nacional de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das Cidades).



#### Legenda:

	Intervenção no espaço público		1 Bairro da Sé
	Frente fluvial (extensão da intervenção 7,5 KM)		2 Bairro de Miragaia
	Estacionamentos subterrâneos		3 Passeio das Virtudes
	Equipamentos culturais		

**Figura 35 – Intervenções realizadas pela Porto 2001 (Capital europeia da Cultura)**

Fonte - Google Earth Pro

- Editado por Bruno Moreira

A todas as obras atrás referidas, pode-se somar o fato de o CHP ter sido classificado Patrimônio Cultural da Humanidade pela UNESCO, em 1996, verificando-se uma valorização considerável de toda a ZIP no mercado imobiliário.

Em suma, durante a década de 1990, e início do novo milênio, a ZIP foi alvo de grandes investimentos, realizados em parte graças ao aproveitamento de programas de apoio comunitário e nacional, organização de grandes eventos e investimentos feitos pelo CRUARB ao longo de quase 30 anos, fatores que contribuíram decisivamente para um considerável *upgrade* feito no espaço público, infraestrutura, transportes coletivos e equipamentos (figura 33).

Dando continuidade a estas intervenções, a partir da virada do século assistiu-se a um aumento da pressão dos agentes privados e dos agentes políticos locais e internacionais sobre o Estado central, para se proceder a uma desregulação e simplificação dos procedimentos adotados para incentivar o investimento nestas áreas antigas. Como resposta a essas pressões, os sucessivos governos passaram a aplicar uma nova legislação e novos procedimentos, na tentativa de desenvolver modelos inovadores de planejamento e gestão do território e da cidade, que se articulassem com os diversos Estados-nação que constituem o espaço comunitário Europeu e com o mercado. Desta forma, ampliou-se e reforçou-se a escala de influência dos diversos agentes (nacionais e internacionais) e a lógica privada/empresarial, que na procura de consenso, passou a ter uma nova dimensão operativa. Um dos resultados deste programa é a concretização, por parte do Estado Português, de uma profunda alteração ao nível dos organismos da tutela da cultura, bem como, das leis. Assim, o Estado Português:

encontra-se presentemente obrigado a proceder a uma profunda reestruturação da Administração Pública no âmbito do *Memorandum of understanding on specific economic policy conditionality* imposto pela União Europeia e pelo Banco Central Europeu. Um dos resultados deste programa é a concretização, por parte do Estado Português, de uma profunda alteração ao nível dos organismos da tutela da cultura, bem como, das que regem as políticas de reabilitação urbana em Portugal, leis estas que têm particular impacto nos centros históricos (ICOMOS,2012).

Como exemplo do que foi dito, temos a Lei n.º 5-A, de 11 de janeiro de 2002, o Programa Nacional da Política de Ordenamento do Território (PNPOT)<sup>80</sup>, os Programas Regionais

---

<sup>80</sup> O PNPOT é um instrumento que articula as diretrizes estratégicas de ordenamento do território nacional português com os demais Estados membros, de forma a harmonizar a organização do território à escala Europeia. Trata-se de um instrumento para o desenvolvimento territorial de natureza estratégica, que foi convertido em Lei pelo decreto n.º 58/2007, de 4 de setembro, e

de Ordenamento do Território (PROT)<sup>81</sup> e os programas de apoio financeiro no âmbito do Quadro de Referência Estratégico Nacional (QREN)<sup>82</sup> que dão destaque às Parcerias entre o público e o privado, as Redes Urbanas para a Competitividade e Inovação e as Estratégias de Eficiência Coletiva, bem como a realização de um conjunto de planos estratégicos municipais, regionais ou nacionais, como as Agendas 21 locais, os quais assumem como centrais os princípios da governança.

Visto desse ângulo, e voltando para o caso da cidade do Porto, projetos com o CRUARB (1974), uma herança do PREC de influência marxista, pareciam cada vez mais como desatualizados e desenquadrados da nova realidade neoliberal. Para o efeito, apontavam-se os critérios de intervenção e as diretrizes existentes, até então, como os culpados pelos impedimentos e entraves à evolução de uma nova dinâmica construtiva nas áreas antigas da Cidade do Porto. Perante a lógica neoliberal, o CRUARB colocava demasiadas restrições ao investimento privado e era demasiado dependente da ação do Estado, que não detinha os recursos financeiros e regulamentares necessários para resolver o crescente desfasamento entre a deterioração social, física e econômica e as expectativas de valorização e de proteção das áreas correspondentes à atual ZIP e CHP (CHAMUSCA, 2012).

A aceleração da desertificação do CHP nas últimas décadas, constitui um de muitos parâmetros que comprovam essa situação. No período de 1981 a 1991, por exemplo, registou-se um abandono de 21% dos habitantes da área, e no período de 1991 a 2001, registou-se, na atualmente, denominada ARU do Centro Histórico do Porto, uma perda

---

retificado posteriormente pelas Declarações n.º 80-A/2007, de 7 de setembro, e n.º 103-A/2007, de 23 de novembro [Informação obtida em [http://www.dgterritorio.pt/ordenamento\\_e\\_cidades/ordenamento\\_do\\_territorio/pnprot/](http://www.dgterritorio.pt/ordenamento_e_cidades/ordenamento_do_territorio/pnprot/)], 16 fev 2017.

<sup>81</sup> Os PROT foram consagrados pela primeira vez no Decreto-Lei n.º 338/83, de 20 de julho; no entanto, passaram por várias revisões ao longo do tempo, através dos decretos-lei: n.º 176-A/88, de 18 de maio; n.º 380/99; n.º 46/2009; n.º 31/2014, de 30 de maio e do n.º 31/2014, de 14 de maio. São um instrumento composto por diversos objetivos, designadamente, construir e espacializar as linhas orientadoras para o desenvolvimento regional considerando as diferentes componentes (económica; social; ambiental), promover medidas que reduzam as assimetrias do território, compatibilizar a estratégia nacional para a escala regional para servir de referência na elaboração dos programas e dos planos intermunicipais e dos planos municipais, e por último, determinar as opções de investimento público a nível regional através da articulação das estratégias definidas para a aplicação dos fundos comunitários oriundos da União Europeia e nacionais [Informação obtida em <http://www.ccdr-lvt.pt/pt/planos-regionais-de-ordenamento-do-territorio-prot/450.htm>], 16 fev 2017.

<sup>82</sup> O QREN é um instrumento para a aplicação da política comunitária de coesão económica e social em Portugal, no qual participam os agentes públicos (locais e do governo central) e os agentes privados. Subdivide-se em três grandes agendas: Agenda para o Potencial Humano; Agenda para os Fatores de Competitividade e por último a Agenda para a Valorização do Território, que visa dotar o país e as suas regiões e sub-regiões de melhores condições de atratividade para o investimento produtivo, abrangendo as intervenções de natureza infraestrutural e o reforço da conectividade internacional. [Informação obtida em <http://www.qren.pt/np4/home>], 16 fev 2017.

de 36% da população residente, tendência seguida por toda a ACRRU (PORTO VIVO, 2012, p.29). Conforme se pode verificar, entre 1981 e 2001, último ano censitário com informação disponível, a perda de população do CHP situou-se na casa dos 57%, passando dos 27.961 habitantes para os 13.218. (PORTO VIVO, 2012, p.31).

Nesse sentido, é compreensível que tivesse ganho força a argumentação de que ao longo de quase três décadas (1974-2001), tinham sido investidas avultadas somas em restauros e intervenções de grande qualidade técnica, excelentes acabamentos e esplêndidas infraestruturas, mas das quais apenas se beneficiava um número limitado de edifícios. Tal relação entre o investimento efetuado e os resultados obtidos, demonstrava que não estava a ser feita uma gestão correta dos meios económicos de que se dispunha.

Parte da ineficiência na aplicação das verbas deve-se ao fato de os residentes serem inquilinos camarários, que tinham sido realojados nas casas favorecidas pelas intervenções do CRUARB. Em geral, esses “inquilinos eram provenientes das classes baixa ou média baixa, que continuavam a pagar rendas compatíveis com os seus baixos rendimentos” (SOUSA, 2006, p. 55). O ônus da conservação ficava a cargo do CRUARB, ou seja, do município, que ao fim de pouco tempo tinha que proceder à substituição de vidros partidos e à realização de pinturas interiores, isentando os ocupantes de quaisquer responsabilidades e impedindo o retorno do investimento efetuado “traduzindo-se na prática num tipo de investimento insustentável para a autarquia” (SOUSA, 2006, p. 55).

Tal visão de excelência, só apreciáveis pelos ocupantes, terminaria por deixar transparecer a ideia de que reabilitar é caro, um processo altamente burocrático, difícil, e que não está ao alcance de qualquer um. Uma tarefa talhada para grandes investidores que teriam que suportar todo o prejuízo que resulta de frentes urbanas insalubres, marginalizadas e inseguras. Desta forma, a grande necessidade de meios financeiros que a mecânica utilizada na Ribeira-Barredo consumia (comprar, realojar, projetar, recuperar, gerir) (CRUARB, 2000, p.148), iria definitivamente colidir com a ideologia neoliberal do executivo central e do novo executivo local, eleito em 2001, para gerir a Câmara Municipal do Porto.

Neste âmbito, importa referir que as entidades nacionais que eram responsáveis pela gestão da atual ZIP e CHP até 2006, não são mais as mesmas. Ao nível nacional, foi extinto o Instituto Português do Patrimônio Arquitetônico e Arqueológico (IPPAR), que

em 2007 deu lugar ao Instituto de Gestão do Patrimônio Arquitetônico e Arqueológico (IGESPAR IP) que por sua vez foi extinto sendo substituído pela atual Direção-Geral do Patrimônio Cultural (DGPC).

Ao nível local, foram extintos progressivamente, em 2003, o CRUARB e, em 2006, o Departamento de Reabilitação e Conservação do Centro Histórico e a Divisão Municipal de Conservação do Centro Histórico, organismos da Câmara Municipal do Porto. Localmente, a gestão das áreas correspondentes à ZIP e ao CHP foram totalmente assumidas, desde 2004, pela Porto Vivo<sup>83</sup> Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuguesa SA, uma empresa de capitais públicos que constituiu uma *joint venture* entre Estado central, representado pelo Instituto da Habitação e da Regeneração Urbana (IHRU), e os agentes locais, representados pela Câmara Municipal do Porto (CMP) e por diversos parceiros privados.

É desta forma que se dá início à fase das Parcerias Público Privadas (PPP)<sup>84</sup>, que no caso português, são encaradas como um modelo alternativo à contratação pública tradicional para a execução de empreendimentos ou prestação de serviços públicos. Conforme diz a nota introdutória do Decreto-Lei 141/2006, de 27 de julho:

O Estado recorre a entidades privadas para a constituição de uma parceria, através da constituição de uma sociedade de propósito específico (ou sociedade de veículo, ou SPV<sup>85</sup>), para as fases de planeamento, projeto, financiamento, construção, operação e manutenção desses empreendimentos, transferindo a execução das suas competências, por períodos que poderão perdurar por várias gerações.

Neste “novo” tipo de PPP, cabe aos agentes públicos locais o dever de desbloquear/derrubar as barreiras que impedem o investimento, com a intenção de

---

<sup>83</sup> DL n.º 104/2004, de 7 de maio. Sociedade anônima, normalmente abreviado por S.A., SA ou S/A, é uma forma jurídica de constituição de empresas na qual o capital social não se encontra atribuído a um nome em específico, mas está dividido em ações que podem ser transacionadas livremente, sem necessidade de escritura pública ou outro ato notarial. Por ser uma sociedade de capital, prevê a obtenção de lucros que são distribuídos pelos acionistas.

<sup>84</sup> Sobre o balanço feito aos resultados apresentados por este tipo de sociedades, podemos socorrer-nos da larga experiência do Juiz Carlos Moreno (Moreno, 2010, p.22) que conclui documentadamente no seu livro que em diversas áreas de atuação da maioria das PPP's, “o erário público saiu prejudicado, sendo as perspectivas do ponto de vista financeiro claramente negativas”.

<sup>85</sup> SPV – Special Purpose Vehicle – sociedade com fim específico - (consórcio de empresas construtoras, bancos, assessoras, empresas de serviços) – organizada especificamente para o empreendimento em questão.

tornar as cidades mais competitivas e atrativas para o capital. Segundo o *Masterplan* disponibilizado pela Porto Vivo SA, é dever deste organismo:

em sintonia com a CMP (e com as restantes SRU existentes ou que se venham a criar), desenvolver ações de *lobbying* com vista à alteração de políticas por parte do Governo, podendo este legislar no sentido de melhorar o regime de arrendamento urbano, criar incentivos fiscais que ajudem aos processos de reabilitação e de revitalização urbana, regular critérios de avaliação de prédios e sua eventual expropriação, promover a promulgação de programas financeiros de apoio. [...] endereçamento difícil de fazer por uma SRU, individualmente, era apropriada a constituição de uma “ANSRU – Associação Nacional das SRU”, cuja iniciativa poderia caber à Porto Vivo, SRU (PORTO VIVO, 2005, p. 24).

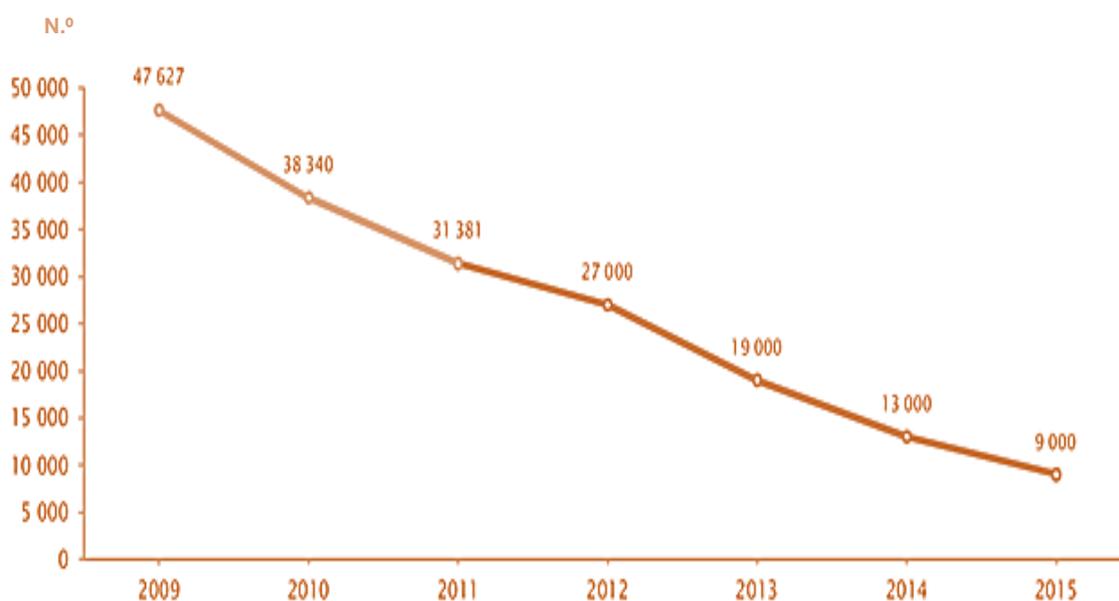
Entretanto, o decreto lei de 2004, que deu origem à Porto Vivo SA, foi substituído pelo novo Regime Jurídico de Regeneração Urbana (RJRU), regulado pelo DL n.º 307/2009 que, por sua vez, sofreu alteração com a Lei n.º 32/2012, de 14 de agosto, que veio introduzir um enquadramento legal mais vasto e complexo e com um maior reforço de competências que os anteriores. Segundo as últimas alterações introduzidas ao regime jurídico, a Porto Vivo SA concentra as seguintes competências: licenciamento e admissão de comunicação prévia de operações urbanísticas, autorização de utilização; inspeções e vistorias; adoção de medidas de tutela da legalidade urbanística; cobrança de taxas; recepção das cedências ou compensações devidas; imposição da obrigação de reabilitar; obras coercivas; lançamento de empreitada única; demolição de edifícios; direito de preferência; arrendamento forçado; expropriação; venda forçada e reestruturação da propriedade.

A somar às características acima apresentadas acrescenta-se a capacidade de adjudicar diretamente as obras e a possibilidade de constituir fundos de investimento imobiliário, funcionando quase como um município dentro do município. Concentrando diversos poderes e um elevado grau de autonomia, a Porto Vivo viria a tornar-se num poderoso agente de intermediação e intervenção imobiliária.

Por essa época, o reaproveitamento do património edificado começara a apresentar-se como uma boa oportunidade de negócios. Segundo o *Masterplan*, a estratégia de captação de residentes para a ZIP, passava pela possibilidade de explorar novos nichos de mercado, criando-se para o efeito perfis para os potenciais residentes:

singles, recém licenciados ou em início de carreira e estudantes, caracterizado por ser um segmento com elevado poder econômico; casais sem filhos ou com um descendente e casais de meia-idade que querem reinstalar-se na Baixa, que tendo em conta o potencial econômico de que dispõem, possam imprimir novos graus de exigência e qualidade nos serviços, casais com dois, três ou mais filhos, caracterizado por ter tendência a acentuar a criação de raízes numa perspectiva de vida a longo prazo; população estrangeira à procura de segunda residência em ambiente histórico (PORTO VIVO, 2005, p.10).

Tais medidas só poderiam ser bem acolhidas por um mercado imobiliário, construtivo e bancário em crise. Segundo o INE (instituto Nacional de Estatística), em 2001, pico da construção civil em Portugal, as novas construções que representavam 97,5% do total de habitações licenciadas, começavam a ser excedentárias em relação à procura, demonstrando-se claramente excedentária em 2011, ano em que a oferta de habitação ultrapassara largamente a evolução do número de famílias, chegando a ser 45% superior ao total de famílias residentes em Portugal continental (+1,8 milhões de alojamentos a mais).



**Figura 36 - Numero de edificios novos construídos em Portugal - 2009-2015**

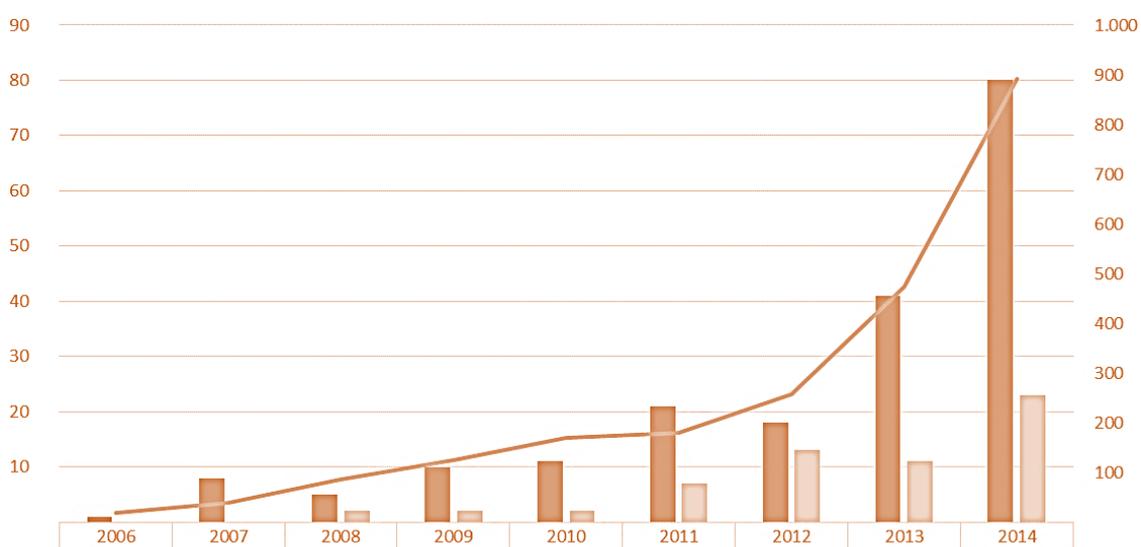
Fonte - INE

- Editado por Bruno Moreira

Paralelamente à desaceleração do processo de expansão periférico, dava-se a crise econômica em 2008, altura em que os bancos deixaram de conceder crédito para a aquisição de imóveis, e, os censos de 2011 anunciavam uma diminuição acentuada do crescimento demográfico (Portugal está entre os Estados-membros da UE com maior

índice de envelhecimento). Como resultado, o volume de transações caiu drasticamente arrastando consigo os preços dos imóveis e retirando pela primeira vez na história, suporte a este tipo de crescimento, como se pode verificar na figura 34.

Em contrapartida, na direção inversa passou a verificar-se um aumento considerável das licenças de obra no segmento da reabilitação. Se em 2001 o “mercado” representava 1,8% do total de habitações concluídas em território nacional, em 2011, passara a representar 15,6%. Tal tendência de crescimento a um nível nacional, também se fez sentir na ZIP e no CHP, como se pode visualizar no gráfico disponibilizado pela sociedade de reabilitação Porto Vivo (figura 35).



#### Legenda:



**Figura 37 - Numero de edifícios reabilitados na ZIP e no CHP - 2006-2014**

Fonte - Porto Vivo

- Editado por Bruno Moreira

Pelas estatísticas, pode confirmam-se que as novas ferramentas disponíveis para desbloquear/derrubar as barreiras ao investimento privado, tiveram efeito. De entre essas ferramentas, devemos destacar aqui três que, pela sua alavancagem imediata, chamaram a atenção dos grandes agentes privados:

**1-** A capacidade de expropriação que a legislação confere à Porto Vivo SA, que se revelou essencial para o levantamento de entraves colocados pelos pequenos proprietários dos edifícios às propostas de reabilitação. Quando os proprietários são notificados para a realização de obras, estes têm 90 dias para as iniciar, devendo seguir as especificações definida pelo DE (Documento Estratégico) elaborado pela Porto Vivo SA. Caso não tenham possibilidade de avançar, ou se recusem a participar no processo de “reabilitação”, são celebrados contratos com parceiros privados (selecionados para os substituírem) ou é tomada posse administrativa, com vista à realização de obras coercivas às expensas dos proprietários. Em termos operacionais, é comum os pequenos proprietários recorrerem a programas de apoio económico<sup>86</sup>, no entanto, coloca-se o problema de estes fundos de apoio cobrirem apenas parte do valor das obras, não tendo força suficiente para reverter a inércia dos proprietários, que muitas vezes se encontram descapitalizados por várias décadas de rendas congeladas. Prova disso, era o progressivo declínio físico do parque edificado, que persiste nas áreas antigas da cidade após a criação desses incentivos na década de 1980 e 1990, revelando, assim, a sua ineficácia (VÁZQUEZ, 2005).

**2-** A atualização das leis do arrendamento privado<sup>87</sup>, foi outro fator considerado de primordial importância para que surgisse o interesse do mercado em investir na ZIP e no CHP. Com o NRAU (Novo Regime de Arrendamento Urbano) em 2006, procedeu-se ao descongelamento e atualização gradual das rendas urbanas, aumentou-se a oferta de habitações para arrendar e refez-se a relação entre o proprietário e o arrendatário, apresentando ainda a possibilidade de agilizar os processos de despejo. Como se vê, também no mercado de arrendamento se entra numa nova fase, na qual os proprietários são convidados a investir no mercado da reabilitação e daí obter o retorno do investimento imobiliário num menor espaço de tempo. Tal alteração veio produzir mudanças significativa no mercado de arrendamento. Numa análise realizada à ZIP (PORTO VIVO, 2012, p.45), a percentagem de edifícios exclusivamente residenciais em 2001, era de cerca de 82,1%, 11,6 % parcialmente residenciais, e apenas 2 % de edifícios eram não residenciais. Dos apartamentos localizados nos edifícios com função residencial, no caso da ZIP, entre 47% e 49% eram arrendados, e no caso do CHP,

---

<sup>86</sup> Os proprietários podem aceder a programas para apoio à regeneração urbana como o RECRUA, o SOLARH, o RECRIPH e o REHABITA, que foram criados ao longo dos anos 80 e 90 e ainda se encontram em vigor.

<sup>87</sup> Segundo Meneses Leitão, presidente da Associação Lisbonense de Proprietários em entrevista JORNAL ECONÓMICO/LUSA, 2010 a legislação sobre o congelamento das rendas, tinha sido promulgada em 1910, e estava completamente desadequada em relação à realidade atual.

esse valor subia para 80%. Tais estatísticas, deixam explícito que a reutilização e manutenção do edificado urbano localizado nas áreas antigas da cidade, passava imperativamente pela mobilização dos proprietários privados, e isso só poderia ser feito através da remoção dos entraves legais à reabilitação urbana.

**3-** Outra característica que tornou a área gerida pela Porto Vivo interessante para os grandes investidores, foi a possibilidade de se poder realizar intervenções, utilizando como unidade de intervenção (UI) todo o quarteirão. Segundo Pereira (2008, p.50):

Esta sociedade [...] vai utilizar uma estratégia diferente das antecessoras, utilizando todo o quarteirão como uma unidade de intervenção pois a dimensão dos problemas de degradação física no interior dos quarteirões e de declínio social e econômico de cada um deles merece uma atenção tal que a mera intervenção na face visível da malha urbana não conseguiria remediar.

Sendo assim, no caso da cidade do Porto, a Porto Vivo SA, realiza oficialmente intervenções de Reabilitação Urbana por quarteirão.

Fisicamente bem delimitado enquanto unidade morfológica, permite viabilizar soluções técnicas que de outro modo não seriam possíveis. Ao fugir das operações de fachada meramente estéticas, permite resolver problemas de base, como a atualização da infraestrutura (redes de esgoto; rede de água; rede de energia, rede de telecomunicações, rede de águas pluviais), problemas de salubridade (ventilação e iluminação natural), problemas estruturais (a estrutura vertical de meação é compartilhada por vários edifícios), o problema do combate a incêndios, que extravasam o domínio da unidade autônoma.

Quanto à liberdade projetual, uma intervenção sincronizada em todo o quarteirão permite ultrapassar os empecilhos morfológicos que atrapalham os projetistas mais arrojados. Como se imagina, a reduzida largura dos lotes existentes em grande parte do edificado da ZIP, acarreta problemas ao nível da qualidade dos acessos verticais, das circulações horizontais, inviabiliza o estacionamento de automóveis (imprescindível para atrair uma população altamente dependente do transporte individual), além de proporcionar uma configuração de espaço pouco atrativa para os padrões habitacionais contemporâneos. Com o emparcelamento de várias frações localizadas em edifícios contíguos, superam-se definitivamente estes problemas.

Relativamente às questões econômicas e operacionais, este tipo de Unidade de Intervenção (UI), acelera consideravelmente a velocidade da obra, aumenta o volume de investimento por intervenção e o respectivo retorno financeiro. No entanto, conforme afirma o ICOMOS<sup>88</sup>, a escala de intervenção que este tipo de UI permite atingir, parece ser incompatível e desproporcionada em relação ao contexto nacional e, ao ser generalizada, “configurará um fator de exclusão social de setorização insuportável a curto prazo”.

Embora a utilização deste tipo de UI, segundo o ICOMOS<sup>89</sup>, seja contrária às práticas recomendadas pelos organismos e pelas cartas internacionais ligadas ao estudo e preservação do património arquitetónico, parece proporcionar uma compatibilização perfeita com as aspirações de poderosas corporações multifuncionais, para as quais o seu "*activity space*" é toda a superfície terrestre, algo inimaginável há algumas décadas atrás. Nesse sentido, devido à drástica transformação morfológica que este tipo de UI permite realizar, no próximo tópico serão abordados com maior profundidade os critérios utilizados para a escolha/triagem das UI's que são consideradas em termos de intervenção prioritárias pela Porto Vivo SA.

---

<sup>88</sup> Informações divulgadas pelo ICOMOS Portugal [Informação obtida em <http://www.icomos.pt/index.php/o-icomos-pt/documentos>, 28 fev 20017]

<sup>89</sup> Informações divulgadas pelo ICOMOS Portugal [Informação obtida em <http://www.icomos.pt/index.php/o-icomos-pt/documentos>, 28 fev 20017]

## 3.2

### A PORTO VIVO SA E A TRIAGEM DAS UNIDADES DE INTERVENÇÃO

Como vimos no tópico anterior, a Porto Vivo SA, atualmente, é o principal organismo nacional responsável pelas áreas antigas que se encontram dentro do perímetro da ZIP, e, como tal, decidiu realizar intervenções de reabilitação urbana utilizando como unidade o quarteirão. De acordo com informação disponível no seu sítio<sup>90</sup>, até ao momento foram elaborados 32 Documentos Estratégicos (DE) correspondentes a 32 UI's consideradas de intervenção prioritária.

Nesse sentido, antes de se partir para a análise das alterações morfológicas que foram introduzidas nos quarteirões existentes, interessa saber se existe um padrão ou uma lógica espacial na escolha das unidades reabilitadas, quais foram os critérios utilizados para a sua seleção e se as características morfológicas dos quarteirões influenciaram as estratégias de gestão e de investimento.

Começamos a análise pela localização das 32 UI's, para que se possa proceder a uma leitura de possíveis padrões espaciais. Um fato curioso, é que apesar da abundante informação existente sobre as intervenções no sítio da Porto Vivo SA, não foi encontrado nenhum documento cartográfico pragmático a partir do qual se conseguisse ter uma visão de conjunto da localização de todas as UI's, para que se pudesse compreender, de forma menos fragmentada, a lógica espacial da triagem. Foi com o intuito de preencher essa lacuna, que se procedeu à elaboração do mapa representado na figura 38.

A partir da sua leitura, ficou perceptível a existência de um padrão espacial bem vincado no processo de triagem das UI's classificadas como prioritárias pela Porto Vivo. Na sua grande maioria, esses quarteirões encontram-se localizados ao longo ou nas proximidades do tradicional eixo estratégico Norte-Sul da cidade. São exceções à regra três UI's: duas delas estão localizadas num eixo transversal privilegiado, a frente fluvial do Rio Douro e são elas a UI do Cais das Pedras-Cristêlo (07063-4) e a UI do Cais das Pedras-Igreja (Q 07061-2). A terceira UI, é a Carlos Alberto (Q15006).

---

<sup>90</sup> Dados divulgados pela Porto Vivo SA [Informação obtida em <http://www.portovivosru.pt>, 16 fev 20017]



**Legenda:**

- |  |                              |  |   |  |   |
|--|------------------------------|--|---|--|---|
|  | Eixo Norte-Sul               |  | UI's                                      |  | Morro da Sé                                 |
|  | Frente Fluvial do Rio Douro  |  | 1 Cais das Pedras – Igreja<br>(Q 07061-2) |  | 2 Cais das Pedras - Cristêlo<br>(Q 07063-4) |
|  | 3 Carlos Alberto<br>(Q15006) |  |   |  |   |

**Figura 38 - ZIP - Localização das unidades de intervenção da Porto Vivo SA**

Fonte - Acervo pessoal

Sobre os critérios utilizados pela Porto Vivo SA para a seleção das UI's consideradas prioritárias, de acordo com o que está escrito na síntese executiva do *Masterplan* (2005, p.27), estes passam pela:

desocupação, o grau de degradação, a visibilidade e capacidade de indução de acções na envolvente, o nível de serviço das facilidades urbanas – acessos, estacionamento, redes –, a qualidade ambiental da envolvente, a articulação com espaços públicos de qualidade, a identificação de promotores

Ainda procurando informação mais detalhada sobre os critérios utilizados para classificar estas três UI's como prioritárias, a informação encontrada nos respetivos DE's não foi muito esclarecedora. No DE da UI do Cais das Pedras-Cristêlo (07063-4) e da UI do Cais das Pedras-Igreja (Q 07061-2), aparece apenas a indicação de que se tratam de quarteirões que:

[...] apresentam uma excelente acessibilidade viária e ao nível dos transportes públicos, quer ao centro da cidade, quer ao núcleo central do Centro Histórico, quer ainda à Boavista e à Foz, o que lhes confere um interesse urbanístico muito importante. (PORTO VIVO, 2009, p.6)

No DE da UI Carlos Alberto (Q15006), a Porto Vivo SA refere vagamente que o quarteirão “apresenta três conjuntos urbanísticos de grande valor significante” e que “ a maioria das construções integrantes da fachada urbana da Praça de Carlos Alberto apresentam manifesto valor arquitectónico” (PORTO VIVO, 2005, p.10 e 11).

Sobre os motivos apresentados para se classificar como prioritárias as UI's que se encontram localizadas ao longo do eixo Norte-Sul, a Porto Vivo SA refere que o segmento de rua localizado entre a Praça da Liberdade e a Ribeira, para além de ser classificado como Patrimônio Mundial, também é onde se encontra a principal via de deslocação para os turistas que circulam dentro do CHP. Logo, por ter uma “elevada visibilidade”, o seu edificado e o espaço público merecem uma atenção especial (PORTO VIVO, 2013, p.5).

Relativamente à classificação das UI's do Morro da Sé, localizadas numa área adjacente ao referido eixo Norte-Sul, mais uma vez a Porto Vivo SA não dá detalhes sobre os critérios utilizados. Na informação disponibilizada no seu sitio<sup>91</sup>, apenas refere que “o edificado do Morro da Sé está, na sua maioria, bastante degradado, isto apesar da sua condição de conjunto edificado de elevado valor patrimonial, classificado pela UNESCO como Patrimônio Mundial”. No entanto, estes quarteirões fazem parte de um grupo mais vasto de 83 quarteirões que se encontram nas mesmas circunstâncias e que também

---

<sup>91</sup> [http://www.portovivosru.pt/morro\\_se/](http://www.portovivosru.pt/morro_se/)

fazem parte da malha urbana medieval consolidada dentro do perímetro do atual CHP, ou seja, também pertencem à área classificada como Patrimônio Mundial pela UNESCO. Assim sendo, apesar de ser compreensiva a prioridade que o Estado Português, via Porto Vivo SA, dá a estes quarteirões, não se compreendem os motivos da escolha destas UI's como prioritárias em relação às demais UI's existentes no CHP.

Para além dos critérios já referidos, como denominador comum, sabe-se que as 32 UI's estão localizadas em áreas que durante a década de 1990 e início do século XXI, foram beneficiadas por avultadas somas de investimento público, gastas em intervenções ao nível da mobilidade urbana, estacionamento de automóveis, infraestrutura, equipamentos urbanos, mobiliário urbano, repaginação de pavimentos e reabilitação de áreas verdes. Portanto, são UI's que para além do elevado valor arquitetónico, patrimonial e histórico que lhes é atribuído, também têm um elevado valor imobiliário<sup>92</sup>.

Descrevendo as características morfológicas das 32 UI's, a grosso modo encontram-se duas tipologias de quarteirões completamente distintas, que como disse Kostof (1991) correspondem a períodos de crescimento/transformação distintos:

- a tipologia de quarteirões à qual se passara a chamar de irregular, resultou da *ville spontanée* (a cidade espontânea), tem formas não-geométricas, definida por ruas sinuosas e espaços abertos. Para enfatizar o processo de crescimento casual, ao longo do tempo, deste tipo de tecido urbano, é comum Kostof (1991, p.30-40) utilizar termos como "evolução não-planeada" ou "crescimento instintivo";

- como antítese da tipologia de quarteirões anteriormente referida, temos uma tipologia de quarteirões a que chamaremos de regular, que resultou da *ville créée* (a cidade planeada, ou desenhada), com um ordenamento geométrico que, na sua forma pura seria uma grelha, ou então, um esquema desenvolvido segundo um elemento central resultando num desenho radial (KOSTOF, 1991),

Começamos por localizar e descrever a primeira tipologia de quarteirões, a de geometria irregular, dentro do universo das 32 UI's classificadas como sendo de intervenção prioritária. Onze UI's<sup>93</sup> estão concentradas no Morro da Sé, conforme está representado

---

<sup>92</sup> O processo de requalificação do espaço urbano foi explicado no tópico 3.1 da presente dissertação.

<sup>93</sup> Pelames (Q.14002), Souto (Q.14011), Duque da Ribeira (Q.14016), Viela do Anjo (Q.14031), Bainharia (Q.14046), Seminário (Q.13029), Pena Ventosa (Q. 14037), Aldas (Q. 14052), S. Sebastião (Q.14047), Sé (Q. 14050), D. Hugo (Q. 14048).

na figura 39. Tratam-se de quarteirões de menores dimensões que os de tipologia regular, verificando-se uma grande variação na área que ocupam e na sua volumetria.

As suas pequenas dimensões, combinadas com os seus lotes estreitos que variam entre os 3 e os 6 metros de largura e os 10 e 30 metros de profundidade, apesar de terem proporcionado a flexibilidade e adaptabilidade necessária para ocuparem as pendentes rochosas do morro, demonstrando a sua eficiência construtiva no passado, contribuíram, também, para a consolidação de uma malha urbana densa, irregular e, aparentemente, desordenada.

Quanto à salubridade, a topografia extremamente acidentada, a inexistência de um vazio no “miolo” (o interior dos quarteirões é quase sempre preenchido na sua totalidade), o reduzido afastamento entre as fachadas dos diversos quarteirões e a estreita largura dos lotes, quando comparada com a sua grande profundidade, não facilitam a insolação, a ventilação e a privacidade entre as habitações. A par destas características, é comum o primeiro piso dos edifícios terem uma só frente, ganhando uma fachada traseira a partir do segundo ou do terceiro piso, um fato que também não contribui para uma correta ventilação e iluminação natural dos compartimentos internos das habitações.

Nos aspectos de mobilidade e acessibilidade, a estrutura viária que define os quarteirões do Morro da Sé é constituída por ruas e vielas estreitas, com largura bastante variável e aspecto labiríntico, o que inviabiliza em algumas partes a utilização do automóvel,

Tome-se como exemplo ilustrativo do que foi dito sobre as características morfológicas desta tipologia de quarteirões irregular, o caso da UI do Souto (figuras 39 e 40) que está localizada em pleno Morro da Sé.

Segundo informações contidas no Documento Estratégico<sup>94</sup> (DE) da UI, o quarteirão é constituído atualmente por 18 lotes de terreno, correspondendo a 18 edifícios. Como se pode constatar nas figuras apresentadas, os lotes estão inteiramente ocupados pelas construções, ou seja, a UI não tem um vazio no seu interior (miolo do quarteirão) que facilite a ventilação e a iluminação natural do interior dos compartimentos das habitações. Os edifícios que ocupam os lotes 01, 02, 05, 11, 12, e 13, têm frente para

---

<sup>94</sup> Dados divulgados pela Porto Vivo SA [Informação obtida em <http://www.portovivosru.pt/pt/area-de-atuacao/unidades-de-intervencao>, 31 mar 20017]

mais do que uma rua, e estão localizados nos topos da UI, ou próximos destes, apresentando os demais edifícios possibilidade de apenas ter uma frente com aberturas para o exterior.



**Figura 39 – Localização das UI's no Morro da Sé**

Fonte - Acervo pessoal



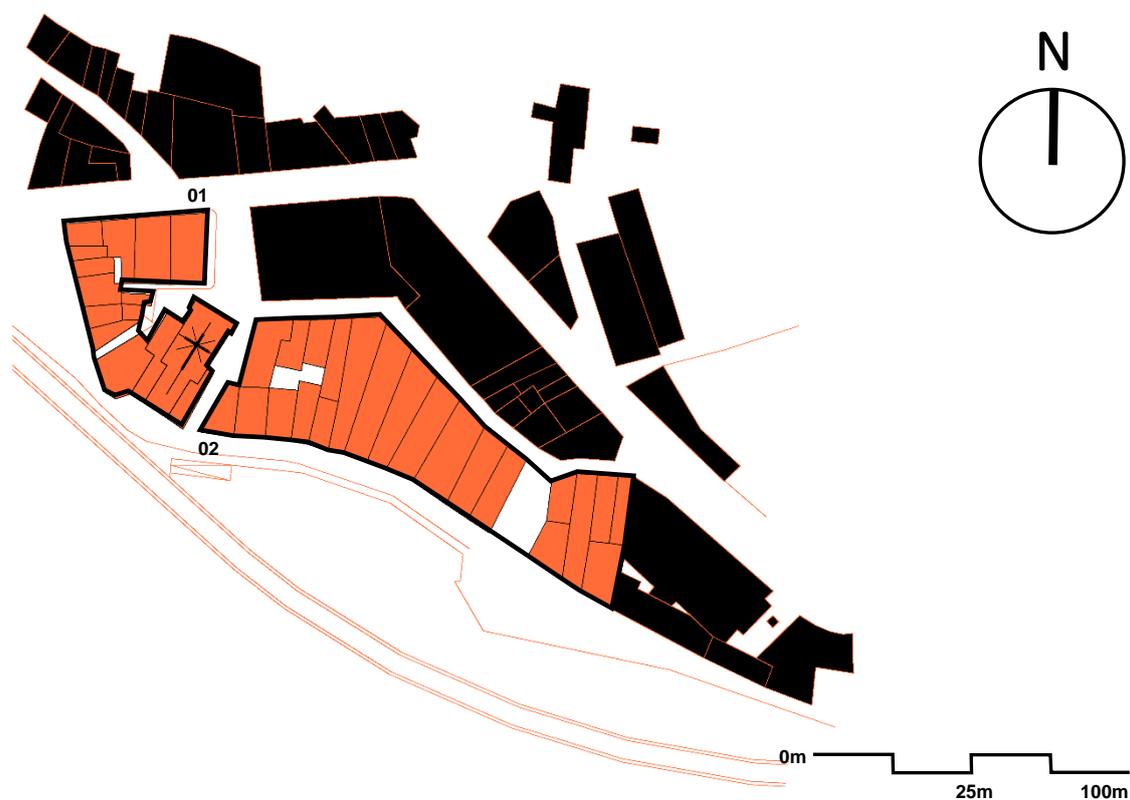
**Figura 40 - UI do Souto**

Fonte - Acervo pessoal

As grandes variações altimétricas da topografia, fazem-se sentir de forma bem visível na volumetria deste quarteirão. Rua dos Pelames com uma cota mais elevada, predominam os edifícios de térreo + 1, na Travessa do Souto, o gabarito corrente é térreo + 2, e na Rua de Souto, encontramos parcelas mais estreitas e profundas, com 4 ou 5 pavimentos de altura. Esta UI não possui vagas para os moradores, restando apenas a alternativa de estacionar o automóvel nas proximidades, em locais informais encontrados ao longo dos arruamentos estreitos do Morro. Das três ruas que delimitam

a UI, apenas a Rua do Souto tem acesso de automóveis condicionado, por se tratar de uma via com cerca de 3m de largura. A Rua dos Pelames e a Travessa do Souto permitem apenas acesso a pedestres.

Ao longo da frente fluvial do Rio Douro, encontram-se localizadas mais 3 UI's<sup>95</sup> que podemos classificar como pertencentes à tipologia de quarteirões irregulares. Trata-se das UI's do Infante (Q.13002), representada na figura 42, a do Cais das Pedras-Cristêlo (07063-4) e do Cais das Pedras-Igreja (Q 07061-2), ambas representadas na figura 41.



**Legenda:**

- |           |                                    |           |                                      |
|-----------|------------------------------------|-----------|--------------------------------------|
| <b>01</b> | Cais das Pedras-Igreja (Q 07061-2) | <b>02</b> | Cais das Pedras-Cristêlo (Q 07063-4) |
|-----------|------------------------------------|-----------|--------------------------------------|

**Figura 41 - Cais das Pedras-Cristêlo e Cais das Pedras-Igreja**

Fonte - Acervo pessoal

No entanto, por estarem implantadas numa zona com terrenos relativamente mais planos que os do Morro da Sé, apresentam algumas variações nas suas volumetrias. Por norma, desenvolvem-se paralelamente ao rio, apresentando fachadas com duas frentes, correspondendo frequentemente a dois lotes justapostos nas fachadas

<sup>95</sup> Infante (Q.13002), Cais das Pedras-Cristêlo (07063-4) e Cais das Pedras-Igreja (Q 07061-2)

posteriores. Como consequência do aumento da profundidade das UI's nesta zona, surgem casos nos quais se verifica a existência de um vazio de pequenas dimensões que separa os dois lotes.

Como se pode verificar, esta tipologia de quarteirão irregular, pela quantidade de condicionantes físicas, pelo reduzido volume de investimento e pela quantidade de entraves que provocam para a logística de obra, torna-se pouco atrativa para o investimento do grande capital privado, motivo pelo qual os moradores permanecem como proprietários, sendo assinados Acordos de Reabilitação (AR's) entre eles e a Porto Vivo, para implementar ações reparadoras nas UI's.



**Figura 42 - UI do Infante**

Fonte - Acervo pessoal

Veja-se o caso do Morro da Sé. Conforme se pode ler no documento de Delimitação da ARU do Centro Histórico do Porto, dos 11 quarteirões abrangidos pela operação de reabilitação em curso, em apenas três casos não foram utilizados os AR's: no Corpo da Guarda, na Banharia e na Pelames. Quanto ao tipo de investimento realizado, os

recursos financeiros vieram na sua grande maioria do Estado via QREN e Banco Europeu de Investimento (PORTO VIVO, 2012, p.62), com destino a programas de apoio social, como a ampliação do Lar de Terceira Idade, programa social para realojamento definitivo e arrendamento a pessoas de baixa renda.

Sobre o impacto dos AR's na dinâmica construtiva do Morro e nas alterações morfológicas que produziram, nas visitas efetuadas ao local, em julho de 2014 e janeiro de 2015, verificou-se intervenções pontuais, de pequenos proprietários/empresários e da Porto Vivo SA, realizadas a um ritmo inferior ao do abandono, perceptível através da enorme quantidade de edifícios com as fachadas entaipadas, conforme se pode verificar nalguns exemplos apresentados nas figuras 43 e 44.

Pode dizer-se que se tratam de intervenções realizadas no quarteirão e não por quarteirão, uma vez que estas são feitas por edifício, de forma independente e desarticulada. Como resultado, não se verificou, até à data da visita, alterações rápidas nem mudanças radicais na morfologia dos 11 quarteirões.

No universo das 32 UI's classificadas como sendo de intervenção prioritária e que pertencem à tipologia de geometria regular, estas estão localizadas ao longo do antigo eixo estratégico Norte-Sul, e correspondem a zonas que foram transformadas/consolidadas dentro da ZIP e do CHP durante a segunda metade do século XIX e primeira metade do século XX.

A configuração regular destes quarteirões dentro do perímetro do CHP, como foi explicado no capítulo 2 da presente dissertação, resultou dos rasgos provocados no tecido medieval pela abertura da Rua de S. João, no final século XVIII, em conjunto com as Rua Mouzinho da Silveira (1875), Ruas da Bolsa e de Ferreira Borges (1871-1875), Rua do Dr. Sousa Viterbo (1871-1875) e Praça do Infante D. Henrique (1871-1875). Assim sendo, tratam-se, na sua grande maioria, de quarteirões híbridos em termos de época de construção e em alguns casos de geometria, como é o caso do Quarteirão do Corpo da guarda (Q. 14024) e da Quarteirão da Porto Vivo (Q. 14008). Um processo semelhante, também aconteceu fora do perímetro do CHP, nomeadamente ao longo Avenida dos Aliados, aberta na primeira metade do séc. XX. Como resultado, observa-se uma mistura entre o tecido medieval preexistente e os arranjos construtivos feitos nos períodos absolutista, liberal e autoritário (figuras 46 e 47).



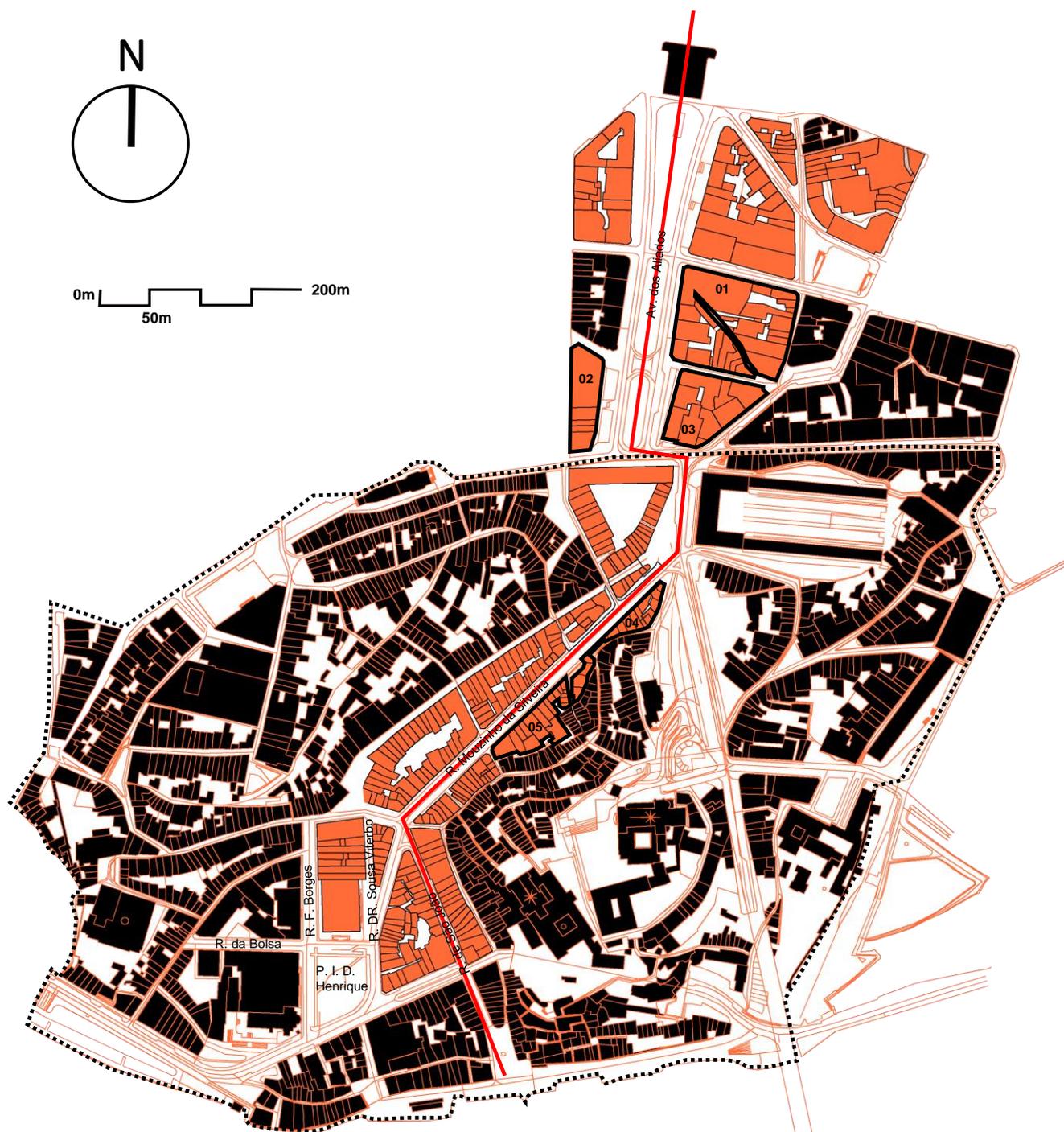
**Figura 43 - Morro da Sé - UI's com as fachadas entaipadas**

Fonte - Acervo pessoal



**Figura 44 - Morro da Sé - UI's com as fachadas entaipadas**

Fonte - Acervo pessoal

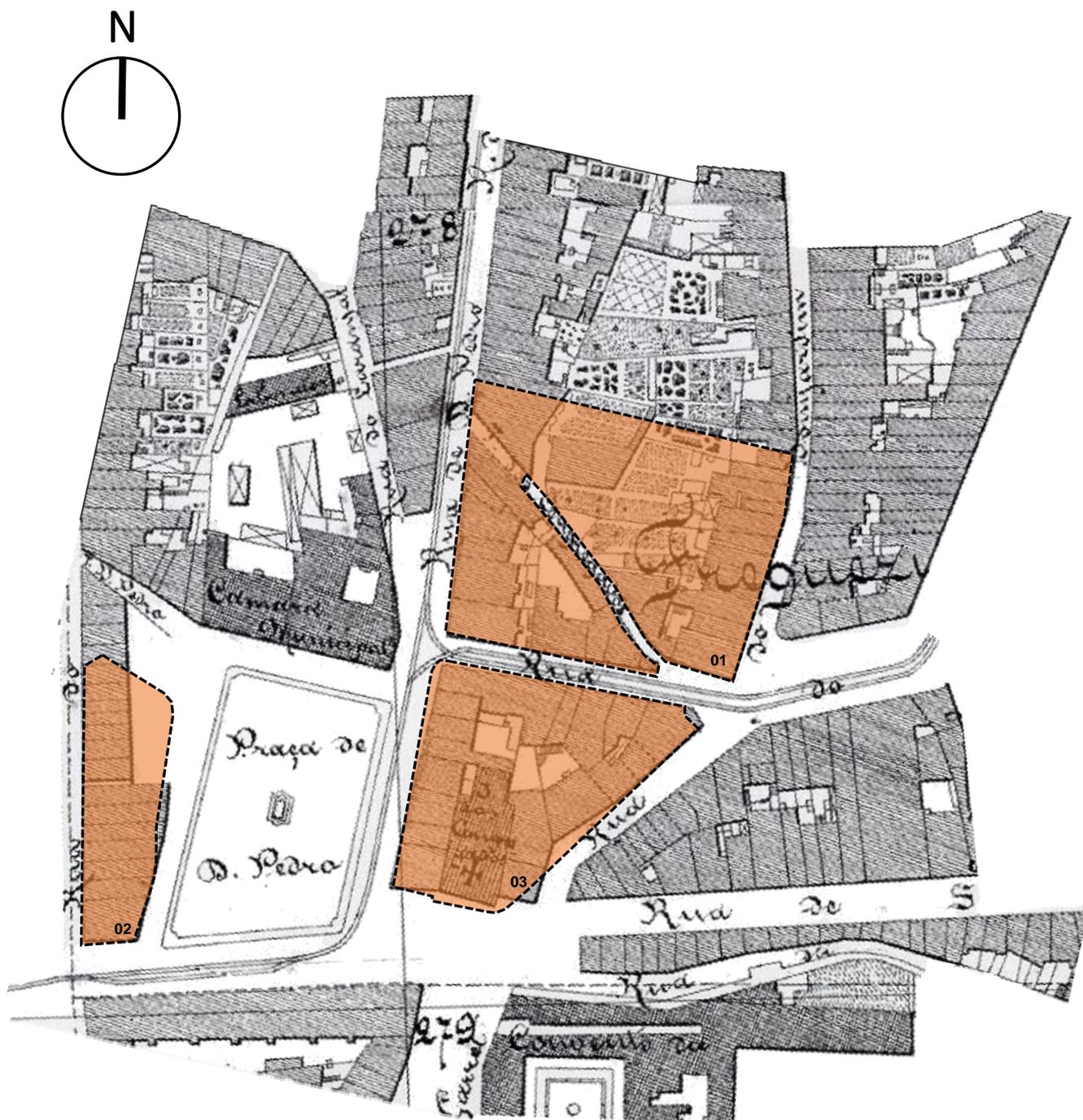


**Legenda:**

01	Congregados (Q. 12076)	02	Banco de Portugal (Q. 12080)	03	Imperial (Q. 12083)
04	Corpo da Guarda (Q. 14024)	05	Porto Vivo (Q. 14008)	.....	CHP

**Figura 45 – Localização das UI's de geometria regular**

Fonte - Acervo pessoal



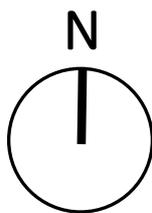
**Legenda:**

- |    |                        |    |                              |    |                    |
|----|------------------------|----|------------------------------|----|--------------------|
| 01 | Congregados (Q. 12076) | 02 | Banco de Portugal (Q. 12080) | 03 | Imperial (Q.12083) |
|----|------------------------|----|------------------------------|----|--------------------|

**Figura 46 - Extrato da Planta elaborada por Teles Ferreira em 1821**

(Sobreposição dos atuais quarteirões dos Congregados, do Banco de Portugal e do Imperial)

Fonte - Porto Vovo - DE do Quarteirão dos Congregados



**Legenda:**

	Congregados (Q. 12076)		Banco de Portugal (Q. 12080)		Imperial (Q.12083)
---	------------------------	---	------------------------------	--	--------------------

**Figura 47 - UI's dos Congregados, Banco de Portugal e Imperial  
(Configuração atual)**

Fonte – Acervo pessoal

Na figura 46, ao se sobrepor a configuração atual dos Quarteirões dos Congregados (Q. 12076), do Banco de Portugal (Q. 12080) e do Imperial (Q.12083), sobre a planta elaborada por Teles Ferreira em 1821, essa realidade fica bem evidente.

Nesse sentido, as “novas” ruas constituídas por um perfil transversal, nitidamente mais largo, com um declive mais suave e com distancia longitudinal superiores, influenciaram o processo de reconfiguração dos quarteirões, dotando-os de área bruta superior à grande maioria dos quarteirões existentes no Morro da Sé. Tal fato veio ter reflexos no aumento do comprimento, da largura e na uniformidade geométrica das futuras UI's. No que diz respeito ao alinhamento das fachadas, inexistente anteriormente, os quarteirões ganharam um caráter de fachada regular, constatando-se um ligeiro aumento na largura dos lotes, que passam a ter entre 5 a 7 metros, sem, no entanto, abandonar as proporções esguias devido à grande profundidade do lote. A par do aumento da profundidade, surgiram espaços verdes nos miolos dos quarteirões, que ao longo do tempo foram sendo ocupados por construções secundárias. Como exemplo do que foi dito, podem servir de referência o quarteirão das Cardosas (Q.14017) e o quarteirão da D. João I (Q.12067), que serão analisados em maiores detalhes do próximo tópico.

Como se pode verificar, esta tipologia regular de quarteirões é caracterizada por uma morfologia que se adapta com maior facilidade aos padrões de conforto, salubridade e acessibilidade contemporâneos. Pelo seu tamanho, permitem também aumento do volume de investimento por UI, e colocam menos entraves ao nível de logística de obra, tornando-se mais atrativas ao investimento do grande capital privado. É, precisamente, por esse motivo que ocorrem nesta tipologia de quarteirão os casos de reabilitação mais polêmicos e midiáticos.

Já com relação às ferramentas de gestão que são utilizadas para implementar as ações de reabilitação nestes quarteirões foram utilizados Contratos de Reabilitação com Privados ou parcerias tipo PPP, às quais só conseguiram concorrer investidores com uma elevada capacidade técnica e financeira. Para avançar com os respetivos projetos de reabilitação, recorreu-se à expropriação coerciva (por interesse público), como forma de agrupar o máximo de parcelas possíveis para permitir que os investimentos fossem financeiramente rentáveis. Operacionalmente, as obras foram e continuam a ser efetuadas de forma sincronizada. Pelo que se constatou *in loco*, trata-se de intervenções rápidas, que produzem alterações radicais e de difícil reversibilidade na morfologia dos quarteirões originais.

Diante do exposto, é possível afirmar que existe um padrão ou uma lógica espacial associada à escolha das UI's reabilitadas ou em processo de reabilitação. Quanto aos critérios enunciados para a seleção das UI's aqui estudadas, eles são demasiado subjetivos. Foi percebido, ainda, que as características morfológicas dos quarteirões influenciaram de forma determinante as estratégias de gestão e de investimento dos agentes envolvidos no processo de produção e apropriação do edifício e da cidade.

## 3.3

### DOIS CASOS DE SUBVERSÃO TIPO-MORFOLÓGICAS DAS UNIDADES DE INTERVENÇÃO

UI das Cardosas (conclusão em 2014) - **Q14017**

Ferreira de Almeida, Arquitectos, Lda. (Equipe projetista)

UI da D. João I (em construção) - **Q12067**

A. Burmester Arquitetos Associados, Lda. (Equipe projetista)

Com o intuito de entender as modificações tipológicas, construtivas e morfológicas provocadas pelos Contratos de Reabilitação com privados ou parcerias tipo PPP nas UI's, procede-se ao estudo de duas intervenções. A primeira, corresponde à UI Q14017 ou das Cardosas<sup>96</sup>, terminada em 2014, a segunda corresponde à UI Q12067 ou D. João I<sup>97</sup>, cujas obras ainda se encontram em fase de execução.

Quanto a localização das UI's (figura 48), a das Cardosas está localizada dentro da ARU do Centro Histórico do Porto, área de proteção da UNESCO, classificada em 1996 como Patrimônio Cultural da Humanidade, e como se pode verificar na figura 46, dista aproximadamente 500 metros da UI D. João I, que está localizada na ARU dos Aliados e é considerada, na atualidade, o coração político e cultural da cidade.

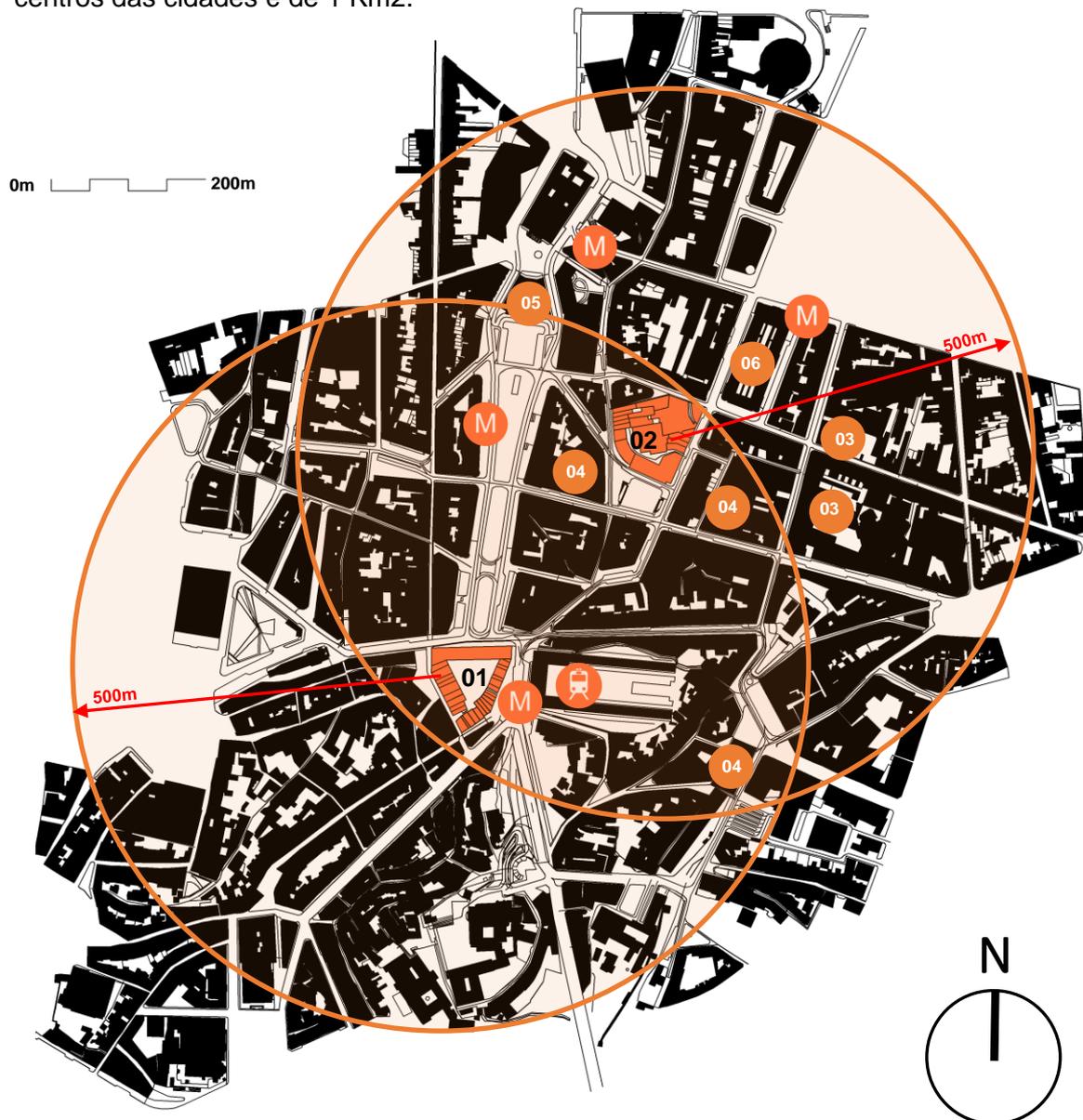
Para fazer uma breve análise da acessibilidade urbana, dos centros geométricos dos bairros foram traçados dois círculos com um raio de 500m. Dentro dos perímetros definidos pelas circunferências, foram localizados os pontos de acesso ao transporte público como o metro/metrô, o comboio/trem e os pontos de serviço importantes como o shopping, o mercado central ou a Câmara Municipal do Porto/ Prefeitura. Quanto ao motivo pelo qual se estabeleceu uma distância de 500 metros para a análise, este deve-se ao fato de Jan Gehl (2010, p.121) propor que é a distância máxima que “a maior parte das pessoas estão dispostas a percorrer”, se o piso for de qualidade e se o trajeto for

---

<sup>96</sup> Delimitada a norte pela Praça da Liberdade, a sudeste pela Praça de Almeida Garrett e a Rua das Flores, e a sudoeste pela Rua Trindade Coelho e pelo Largo dos Loios.

<sup>97</sup> Delimitada a norte pela Travessa do Bom Jardim / Rua Formosa, a este pela Rua de Sá da Bandeira, a Sul pela Praça D. João Primeiro e a oeste pela Rua do Bomjardim.

interessante. Também é a distância suficiente para se alcançar os serviços de maior relevância, uma vez que o “tamanho mágico” (GEHL, 2010, p.121) para os vários centros das cidades é de 1 Km<sup>2</sup>.



#### Legenda:

01 Cardosas (Q14017)	02 D. João I (Q12067)	03 Shopping
04 Teatros	05 Câmara Municipal do Porto / Prefeitura	06 Mercado do Bolhão
Estação de Comboio/Trem	Estação de Metro/Metrô	

**Figura 48 - Localização das UI's Cardosas e D. João I**

Fonte - Acervo pessoal

Seguindo esse critério, como se pode constatar, ambas as UI's estão localizadas a poucos metros de distância de duas estações do trem/comboio, da interface de transportes públicos do Mercado do Bolhão e de quatro estações de metro/metrô (Bolhão, Trindade, Aliados, São Bento), apresentando uma facilidade de conexão para qualquer ponto da cidade e do território. As ruas regulares e largas, em conjunto com os demais espaços urbanos recentemente requalificados, em ótimas condições de conservação, facilitam a movimentação tanto de trânsito automóvel como de pedestres.

Portanto, tratam-se de duas UI's com elevado valor imobiliário, uma vez que não só estão estrategicamente bem posicionadas em relação ao transporte público, como também os seus potenciais usuários podem facilmente utilizar os melhores equipamentos culturais e de lazer da cidade, como o Teatro Rivoli, o Coliseu e o Teatro Nacional de São João. Em relação aos espaços de consumo, dentro do perímetro das circunferências que foram traçadas estão localizadas as principais ruas comerciais da cidade, uma vez que tradicionalmente são as que acolhem a maior diversidade de estabelecimentos de serviço e comércio. Como complemento, ainda se pode contar nestas áreas com a presença de dois shoppings e com o Mercado Central do Bolhão.

Sobre os parceiros de negócios escolhidos para participarem nas PPP das duas UI's aqui analisadas, no caso das Cardosas, a Porto Vivo SA fez parceria com o Hotel Intercontinental que pertence ao Hotels Group (IHG), um agente empresarial que conta como uma rede de mais de cinco mil hotéis espalhada por cem países<sup>98</sup>.

A construção foi entregue à Lúcius Engenharia e Construção, que pertence ao grupo Azevedo's SGPS SA, uma multinacional de origem Portuguesa que atua em diversos ramos da construção civil<sup>99</sup> (domótica, comércio de materiais, promoção imobiliária, construção e investimentos) e que passou a ser proprietária de cerca de 20 edifícios, expropriados compulsoriamente pela Porto Vivo SA com o objetivo de compensar financeiramente a operação de investimento.

A propriedade do parque de estacionamento que foi construído no miolo do quarteirão, foi dada ao Grupo Saba SA<sup>100</sup>, um agente privado com atuação na Europa e na América Latina. Cotado na Bolsa de valores, o grupo conta com acionistas de referência como:

---

<sup>98</sup> Segundo a informação encontrada no sitio (<https://www.ihg.com/content/pt/pt/about/brands>) no dia 16/04/2017)

<sup>99</sup> Segundo a informação encontrada no sitio (<http://www.azevedos-sa.com/sa/news/02/noticia2.html>) no dia 25/04/2017)

<sup>100</sup> Segundo a informação encontrada no sitio (<http://www.saba.eu/>) no dia 25/04/2017)

Criteria CaixaHolding; Torreal; KKR; ProA Capital e mais de 3.500 acionistas minoritários.

No caso da UI D. João I, até o momento a intervenção resulta de uma parceria entre a Porto Vivo e a Interfundos – Sociedade Gestora de Fundos de Investimento SA<sup>101</sup>, constituída por um único acionista, o Banco Comercial Português SA, que tem sob a sua responsabilidade a gerencia de cerca de 40 fundos de investimento. Para avançar com a reabilitação desta UI, a Interfundos passou a ser proprietária de cerca de 17 edifícios, expropriados compulsoriamente pela Porto Vivo SA.

Sobre o capital investido diretamente nas operações de reabilitação, nas duas intervenções predominam os capitais privados e em menor quantidade os capitais públicos da Porto Vivo SA, que por meio de PPP's também se associa ao financiamento das obras. Nas Cardosas, dos 84 milhões gastos, 13 milhões de Euros são de capitais de origem pública e 71 milhões de Euros são recursos privados.

Na UI da D. João I, uma vez que a obra está ainda em andamento, prevê-se um investimento por parte do promotor privado na ordem dos 46 milhões de Euros, dos quais, numa fase inicial já terão sido gastos 16 milhões em aquisição de imóveis, expropriações e licenças. Sobre os valores investidos pela Porto Vivo SA, não se obteve informação que permita avançar com números.

Como ambas as UI's fazem parte do Programa Primeira Avenida - Revitalização Económica e Social da Baixa do Porto<sup>102</sup>, foram beneficiadas por investimentos indiretos gastos em infraestrutura e equipamentos. Dos 1,1 milhões de Euros investidos no Programa Primeira Avenida, 70% foram suportados por fundos comunitários e os restantes 30% foram assegurados por capitais públicos provenientes da Porto Vivo SA e da Porto Lazer (empresa municipal), não existindo qualquer envolvimento de capital privado.

Relativamente às características da UI das Cardosas (figura 49), esta ocupa uma área 6.318 m<sup>2</sup> e tem uma área bruta construída acima do solo de 29. 743 m<sup>2</sup>. Quanto ao estado de conservação, nas últimas duas décadas apresentava um avançado estado de degradação e abandono, restando apenas uma pequena fração de imóveis integralmente ocupados. Segundo o levantamento apresentado pela Porto Vivo no DE

---

<sup>101</sup> Segundo a informação encontrada no sitio (<http://www.apfipp.pt>) no dia 16/04/2017)

<sup>102</sup> Os dados financeiros sobre o investimento 1ª Avenida foram retirados do sitio [ww.povt.qren.pt](http://ww.povt.qren.pt) (Acedido no dia 25/08/2015)

(2007, p. 6), “cerca de 75% da área útil edificada do quarteirão estava subaproveitada – 60% devoluta e cerca de 15% utilizada como armazenamento das funções comerciais, localizadas no rés-do-chão”.

Sobre o edificado que constituía a UI, o mais emblemático edifício do conjunto era o antigo Palácio das Cardosas<sup>103</sup> (representado nas figuras 49 e 50 e, na figura 51, pelo lote nº 27), que surgiu em 1838 no local onde se encontrava o convento de Santa Maria da Consolação, mandado demolir pela CMP. Grande parte das construções existentes ao longo do Largo dos Lóios e da Rua de Trindade Coelho datavam do século XIX (figuras 51 e 52). Os lotes 02, 07 a 09, 12, 16,18 e 25 (figura 51), apresentam construções que revelavam uma matriz original do século XVII (PORTO VIVO, 2007, p. 41). Na Rua das Flores e na Praça de Almeida Garrett (figuras 51 e 52) subsistiam construções dos séculos XVII e XVIII, que teriam sido modificadas ao longo do século XIX (PORTO VIVO, 2007, p. 41).

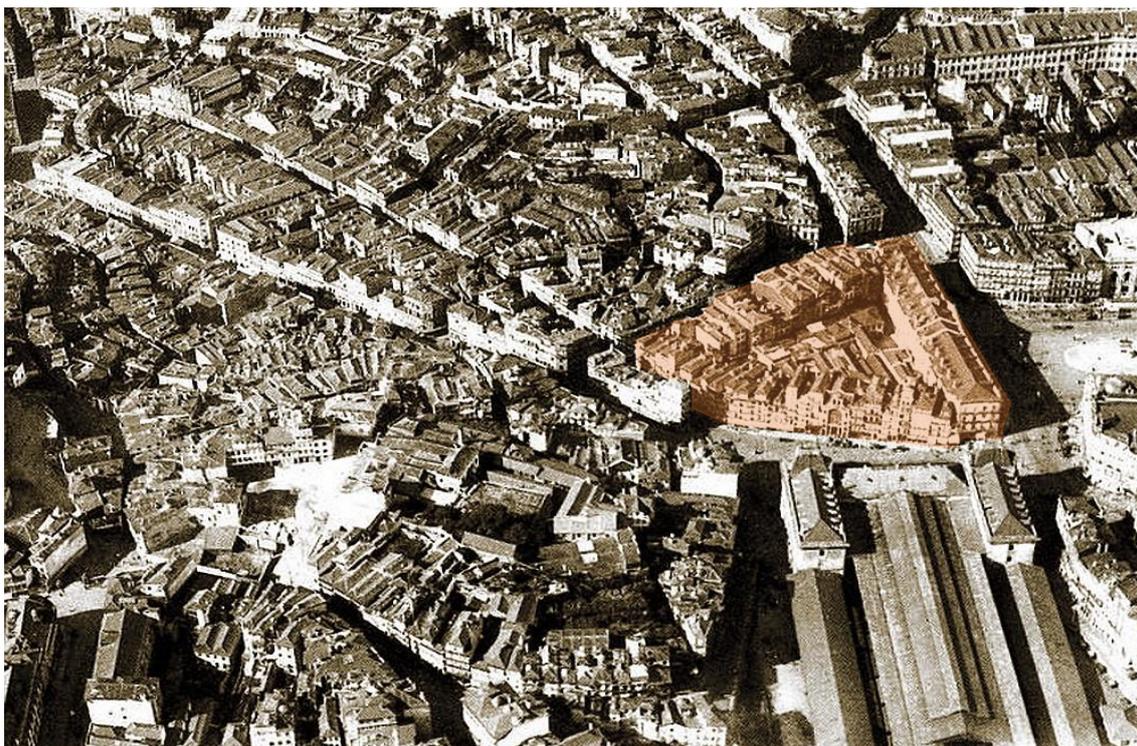
Os edifícios existentes no miolo do quarteirão, até à intervenção, eram considerados “uma amálgama de construções heterogéneas e inestéticas”, que constituam um “potencial foco de degradação e ameaça para a saúde e a segurança coletiva” (PORTO VIVO, 2007, p. 41). No entanto, tal amálgama que já aparecia bem marcada na Planta de Telles Ferreira, de 1892 (PORTO VIVO, 2007, p. 42). Trata-se de uma característica morfológica demasiado marcante pelo seu impacto volumétrico, plástico e funcional, que não deveria ser considerada irrelevante no DE que foi elaborado.

Quanto ao parcelamento da propriedade fundiária, o quarteirão é bastante retalhado e os lotes apresentam na sua grande maioria dimensões transversais exíguas, “especialmente os que se localizam nas frentes da Praça de Almeida Garrett e do primeiro troço da Rua das Flores” (PORTO VIVO, 2007, p. 19). Tal característica morfológica apresentava-se para a Porto Vivo SA, como uma condicionante que em conjunto com a “ocupação intensiva do interior” e a “ausência de oferta de estacionamento” restringiam a qualidade funcional.

Quanto às fachadas do quarteirão com frente para as ruas, estas apresentavam-se relativamente alinhadas tanto em altura como em profundidade, sem interrupções, constituindo um perímetro de aparência organizada e una.

---

<sup>103</sup> O Palácio das Cardosas deve o seu nome à viúva e filhas do comerciante Manuel Cardoso um negociante que fez a sua fortuna no Brasil, e que de regresso a Portugal, em 1832 comprara o edifício em hasta pública à Câmara do Porto, comprometendo-se em terminar a obra, converteu o edifício em habitação (PORTO VIVO, 2012).



**Figura 49 - UI Cardosas - Vista aérea no início do século XX**

Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)

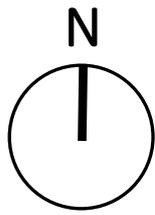
- Editada por Bruno Moreira



**Figura 50 - UI Cardosas - Fachada do Palácio no início do século XX**

Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)

- Editada por Bruno Moreira



Praça da Liberdade



Legenda:

- Anexos
- Edifício principal
- Limite da parcela
- Estação de Metro/Metrô
- Limite da Intervenção

Figura 51 – UI Cardosas – Planta Baixa anterior à intervenção

Fonte – www.portovivosru.pt (sítio acessado do dia 20/07/2017)

Fachada da Rua das Flores



Fachada da Praça Almeida Garrett



Fachada da Rua Trindade Coelho



Figura 52 - UI Cardosas - Fachadas

Fonte - (FERREIRA, 2014, p. 37, 38, 40)

Já intervenção em andamento na UI da D. João I é considerada, no respectivo DE pela Porto Vivo SA, uma “forte alavanca para consolidar convicções e intenções de investimento” (PORTO VIVO, 2007, p.5). Ocupa uma área de 9.000 m<sup>2</sup> e tem uma área bruta construída acima do solo de “aproximadamente 33.500 m<sup>2</sup>, (dos quais 14.500 m<sup>2</sup> constituem o Palácio Atlântico), cerca de 15.000 m<sup>2</sup> estão desocupados” (PORTO VIVO, 2007, p.17). Segundo a descrição que se encontra no DE da Porto Vivo SA (2007, p.7):

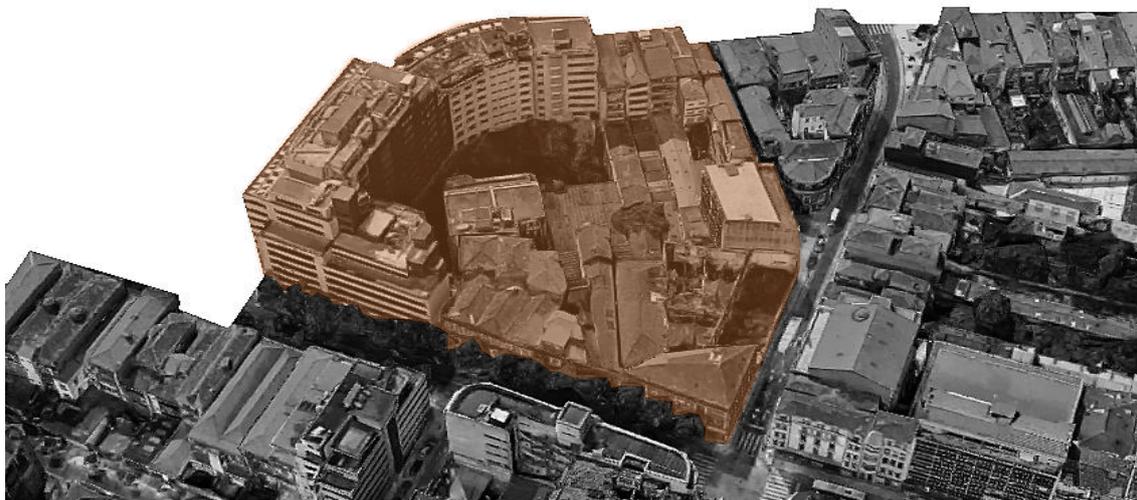
à excepção do edifício do Palácio Atlântico e de alguns outros, poucos, a maioria das edificações está desocupada, total ou parcialmente, e o quarteirão, no que respeita à vitalidade funcional, está em declínio acentuado. Ao elevado nº de edifícios naquele estado, em particular ao nível do rés-do-chão, acrescentam-se os prolongamentos para o interior do quarteirão, preenchido quase totalmente com construções anexas, vazias, arruinadas e com graves problemas para a saúde e para a segurança públicas

Quanto às características do edificado que constituía a UI D. João I (figura 53 e 54), a frente com maior impacto visual é constituída pelo imponente Palácio Atlântico (figura 55), edificado em meados do século XX e sede de uma das mais importantes instituições bancárias portuguesas, pertencente ao mesmo grupo da Interfundos – Sociedade Gestora de Fundos de Investimento SA (o único agente privado que investiu no novo projeto de reabilitação desta UI). Na sua continuidade, em direção à Rua do Bonjardim, estão localizados dois edifícios, também de notável envergadura e da mesma época, que unem a praça D. João I à referida rua. Trata-se do antigo Banco de Angola e do antigo Banco da Agricultura (figura 55), geminados a este último edifício, surgem três edifícios relativamente recentes de 1970-1980.

Ainda na Rua do Bonjardim, fazendo esquina com a Travessa do Bonjardim, estavam localizados dois edifícios, um deles do final do século XVIII e o outro do princípio do século XX. Considerados de pouca relevância patrimonial (PORTO VIVO, 2007, p.16) pela Porto Vivo SA, ambos foram demolidos (figura 58).

Desde a entrada para o pátio do Bonjardim, até à Travessa do Bonjardim, podia-se observar vários edifícios do século XIX e início do século XX (figura 54 e 55). Na esquina da Rua Formosa com a Travessa do Bonjardim, existiam dois edifícios (Banco do Brasil e um edifício residencial) claramente dissonantes com o contexto urbano, e cuja data de construção deve coincidir com as décadas de 1970-80 (figura 57). Portanto, a UI é composta por edifícios construídos em épocas muito distintas. Os mais antigos,





**Figura 54 - UI D. João I - Antes da intervenção**

Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 55 - UI D. João I - Palácio Atlântico - B. de Angola - B. da Agricultura**

Fonte - Acervo pessoal



**Figura 56 - UI D. João I - Edifícios século XIX e início do século XX**

Fonte - Acervo pessoal



**Figura 57 - UI D. João I - Edifícios século XIX e início do século XX**

Fonte - Acervo pessoal



**Figura 58 - UI D. João I - Dois edifícios do século XIX e início do século XX**

Fonte – Acervo pessoal



**Figura 59 - UI D. João I - Edifício do Banco do Brasil**

Fonte - Acervo pessoal

Relativamente às intervenções das PPP nestas duas UI's, verifica-se que o *modus operandi* é muito semelhante. Ocorrem de forma sincronizada na quase totalidade no Quarteirão das Cardosas e na totalidade do Quarteirão da D. João I.

Em ambos os casos, optou-se pela demolição maciça das construções que se encontravam no interior dos quarteirões (figuras 60,61,63,64,65 e 66), perdendo-se o registo da organização da forma e da dimensão dos diversos lotes que compunham a propriedade fundiária. No caso da intervenção da D. João I, efetua-se também a demolição de grande parte das fachadas e dos edifícios que definiam o perímetro do quarteirão e preserva-se apenas aqueles que oferecem uma largura transversal mais generosa e mais fácil de ser adaptada a novas propostas arquitetônicas, como é o caso dos edifícios do Palácio Atlântico, do Banco de Angola e do Banco da Agricultura (figura 55).

Segundo a Porto Vivo SA, as operações de reabilitação e revitalização não seriam possíveis sem “uma vigorosa intervenção de ordenamento do cadastro interior dos quarteirões” (PORTO VIVO, 2007, p.6), procedendo-se à eliminação da autonomia dos vários lotes preexistentes através do seu emparcelamento (passando todo o quarteirão a funcionar como um grande lote). Na terminologia técnica utilizada para o efeito pela Porto Vivo, designa-se de “Emparcelamentos Indicativos”, as operações nas quais se justifica, funcional e economicamente, a agregação de vários edifícios independentes. No caso da intervenção das Cardosas, essa opção era justificada para os lotes 11 e 12, 13 e 14, 37 e 38 (figura 51). No caso da intervenção da D. João I, o DE não define claramente quais são os lotes que serão emparcelados.

No entanto, se por outro lado se procede a uma operação de unificação no Quarteirão, por outro fragmenta-se a sua unidade através da descontinuidade que se introduz nas fachadas. No caso do Quarteirão da D. João I, apenas são preservadas as fachadas consideradas “mais representativas” e, no caso do Quarteirão das Cardosas, as fachadas que estrategicamente são relevantes. Tal descontinuidade tem por função criar permeabilidade para que se definam percursos de atravessamento de pedestres (integrando-os na rede de percursos existentes naquela área da cidade) e acesso para automóveis (figuras 60, 62 e 66).

Subverte-se também, o caráter de espaço privado do interior do quarteirão, que passa agora a funcionar como uma continuidade do espaço público, onde não poderia deixar de existir uma praça (figuras 60, 64 e 66). Das demolições efetuadas no interior de ambos os quarteirões, restam apenas algumas fachadas e algumas paredes de

meação. Este fato vai traduzir-se numa liberdade projetual excelente, que permite propor soluções que modificam de uma forma expressiva a sua morfologia. Introduzem-se assim os parques de estacionamento subterrâneos no miolo, com três ou mais pavimento de profundidade (figuras 60, 61 e 62), com uma capacidade superior a 250 lugares (PORTO VIVO, 2007, p.6). Um equipamento considerado imprescindível para usuários de um estrato social elevado.

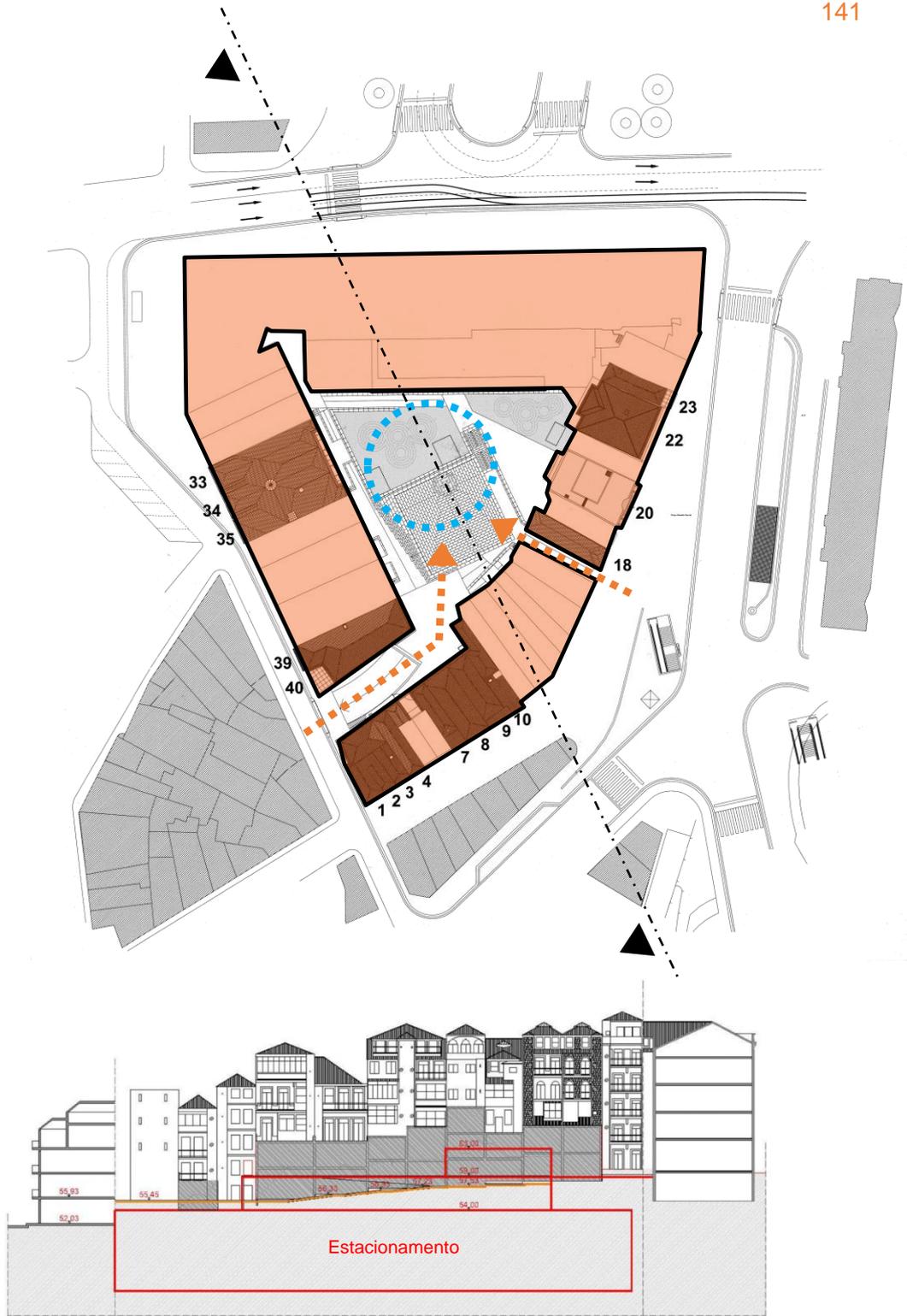
Relativamente ao uso e ocupação proposto, em ambos os casos foi prevista habitação para um mercado alvo de elevado poder aquisitivo<sup>104</sup>, à qual foi associado o uso comercial no pavimento térreo (com possibilidade de se expandir até ao primeiro pavimento), como uma oferta de consumo compatível com o padrão dos seus “novos habitantes”. Em ambos os casos o projeto âncora proposto, é um Hotel de luxo de 4 ou 5 estrelas.

Em suma, como se pode constatar nas figuras 60, 63, 64 e 66, o resultado final em quase todos os aspectos morfológicos é uma antítese dos quarteirões originais. No Caso do Quarteirão das Cardosas, é interessante constatar que, embora esteja situado dentro da área classificada pela UNESCO, este organismo não foi consultado, nem foi informado sobre a intervenção que ali iria ser realizada e, como consequência, não se pronunciou sobre o projeto em causa. Segundo o relatório de 2012 do ICOMOS (International Council of Monuments and Sites), esse fato constitui uma irregularidade e serviu de pretexto para apresentar uma queixa formal dirigida à UNESCO, na qual se pode ler-se o seguinte:

[...] A metodologia que está a ser aplicada pelo organismo responsável pela gestão do Centro Histórico a SRU - Porto Vivo é contrária às boas práticas exigidas em ações desta natureza, verificando-se, pelo contrário, que a actual intervenção está a efectuar demolições massivas na área classificada, numa lógica não de reabilitação mas sim de renovação urbana não de edifício como deve ser quando se trata de imóveis classificados, mas de quarteirão, privilegiando a criação de infra-estruturas que, em vez de terem em conta as necessidades da população local, antes a marginalizam, procurando, através da especulação imobiliária, alcançar grandes lucros prosseguindo uma estratégia de puro fachadismo contrariando todas as recomendações internacionais sobre esta matéria [...] (ICOMOS, 2012: p. 3 e p.4)

---

<sup>104</sup> Preço médio de venda para a habitação 2. 317 Euros/m<sup>2</sup> ou 7. 735 Reais e para o comercio 3.208 Euros/m<sup>2</sup> ou aproximadamente 10.710 Reais.



**Legenda:**

- Edifícios reabilitados
- Praça
- Propriedade da Lúcio Engenharia e Construção
- Percursos de atravessamento de pedestres

**Figura 60 - UI Cardosas - Proposta executada**

Fonte - (FERREIRA, 2014, p.44)



**Figura 61 - UI Cardosas - Construção do estacionamento**

Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)



**Figura 62 - UI Cardosas – Acesso ao estacionamento**

Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)



**Figura 63 - UI Cardosas - Depois da intervenção**

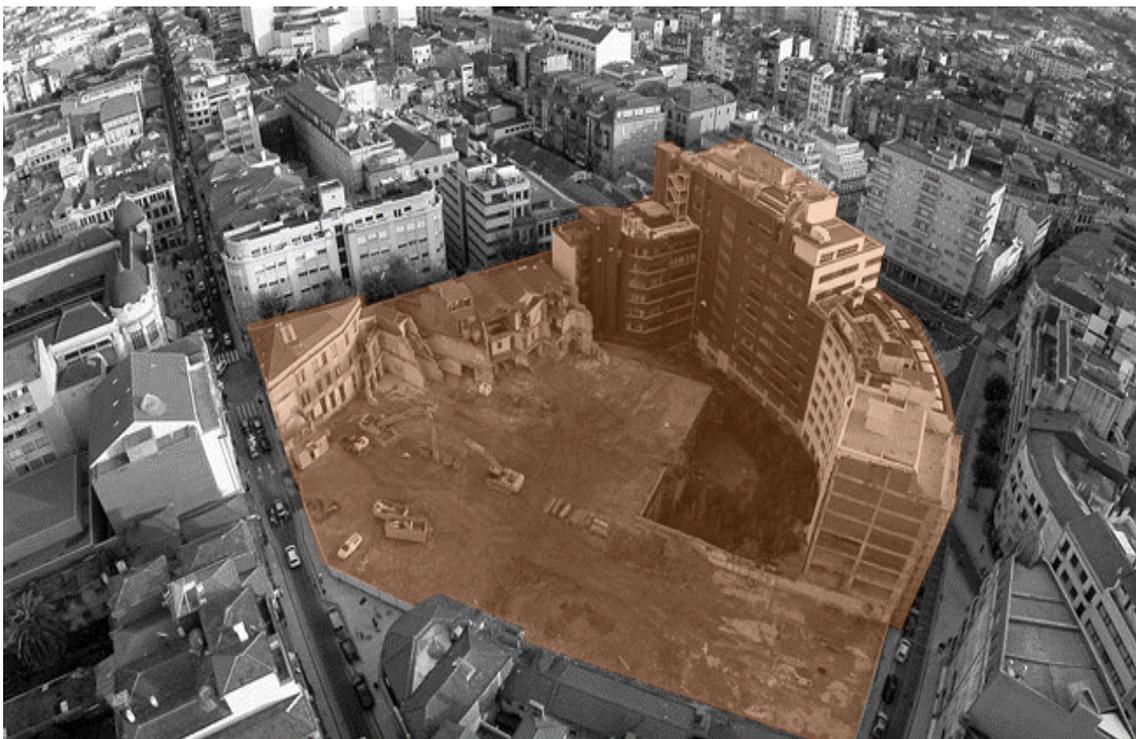
Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 64 - UI Cardosas - Miolo do quarteirão depois da intervenção**

Fonte – Acervo pessoal



**Figura 65 - UI D. João I - Vista aérea das operações de demolição**

Fonte - [www.porto-desaparecido.blogspot.com.br](http://www.porto-desaparecido.blogspot.com.br) (sítio acessado do dia 20/07/2017)

- Editada por Bruno Moreira



**Figura 66 - UI D. João I - Projeto do Arq. Alexandre Burmester**

Fonte - <http://www.revistapunkto.com> (sítio acessado do dia 23/08/2017)

Nesse sentido, após uma análise cuidadosa dos DE das duas unidades de intervenção, da documentação disponibilizada pela Porto Vivo, e da observação *in loco*, pode-se deduzir, que nos dois casos procedeu-se a uma escolha seletiva de duas das unidades com um grande potencial imobiliário, utilizando para esse efeito critérios como a localização, topografia, acessibilidade, tamanho, geometria, etc. Seleccionadas as UI's, iniciou-se a implementação de um estratégia de intervenção que provocou mudanças tipológicas, construtivas, morfológicas e funcionais profundas, procedendo-se a uma grosseira destruição de uma realidade complexa e subtil com uma forte identidade, e rompendo-se definitivamente com a tão desejada continuidade entre a cidade antiga e as necessidades contemporâneas, num evidente desrespeito pelos princípios das cartas patrimoniais ou instituições como a UNESCO.

Para que essa alteração fosse possível, flexibilizaram-se as leis de expropriação, verificando-se uma transferência massiva das frações que constituem as UI's para as mãos dos grandes investidores. Monopoliza-se, assim, a propriedade privada através de ferramentas jurídicas e administrativas. Como efeito colateral, promove-se também um progressivo afastamento dos pequenos construtores e investidores para Quarteirões localizados em áreas menos interessantes. Com base neste fato, equaciona-se a possibilidade de a UI quarteirão, na prática, estar a ser utilizada como um instrumento predatório por parte dos agentes detentores do grande capital.

Podemos assim concluir, que na medida em que se amplia a “escala econômica” e a “escala espacial de atuação” dos agentes privados, parece-nos lógico que a variável “escala das operações” também seja ampliada. A relação é direta e proporcional. Ou seja, se não existir regulamentação por parte dos agentes públicos que contrarie a tendência de aumento de tamanho das unidades de intervenção (pelo contrário, no caso do Porto existe um estímulo), é um procedimento natural para os agentes privados, passar da intervenção por edifício para a intervenção por quarteirão.

Portanto a questão de fundo da utilização do quarteirão enquanto unidade de intervenção, atualmente parece ser a de legalização da compatibilização do tamanho dos agentes da transformação privados com o tamanho das operações de intervenção nas áreas de interesse patrimonial, de forma a tornar viável um tipo de negócio que visa a maximização de lucro, a rentabilização imobiliária e a concentração de capital. Como se pode verificar, a produção/transformação do espaço urbano promovida pelas PPP nas áreas antigas do Porto, é resultado de uma estratégia cujo principal objetivo é tirar partido de novas oportunidades de negócio.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

A interferência do Estado português no processo de produção e apropriação do edifício e da cidade, no caso do Porto, sempre teve um peso relevante. Os agentes privados para construir, transformar e impor os seus interesses sobre o tecido urbano, recorreram, sistematicamente à força política, econômica, regulamentar e operacional do Estado. No entanto, ao se fazer uma análise diacrônica entre 1763 e 2016, observaram-se grandes alterações na maneira como são combinadas as suas diversas possibilidades da ação. Houve períodos nos quais o Estado desempenhou um papel mais proativo na transformação do espaço urbano, e períodos em que este retrocedia e tinha uma influência menor nesse processo, verificando-se uma alternância cíclica entre as duas posturas.

O Estado assumiu uma atitude mais proativa no período absolutista (marcado pelo despotismo esclarecido do Marquês de Pombal, de 1750 a 1777) e no período autoritário (1926-1974), quando tinha em comum governos fortes, que pretendiam impor um poder centralizado inquestionável. Nesse sentido, verificou-se um maior controle da sua parte, com o objetivo de se afirmar no espaço urbano e unificar o país em volta de ideais nacionalistas. Como era necessário subordinar os interesses individuais ao bem comum, entre outros meios, privilegiava-se a imagem da cidade como instrumento de propaganda e de manutenção da ordem social existente.

Tais fatos, ajudam a explicar o motivo pelo qual se tentava estabelecer uma continuidade funcional e simbólica entre as áreas antigas da cidade e as áreas da cidade em expansão. Assim, no período absolutista, a área correspondente ao atual CHP permaneceu central em termos econômicos, políticos, comerciais financeiros, religiosos e simbólicos. Já na fase autoritária, pretendeu-se que o núcleo de origem da cidade fosse o centro simbólico dos princípios nacionalistas e, também, o centro turístico, uma vez que o seu centro político foi transferido para a atual Praça General Humberto Delgado. Em relação aos investimentos em infraestrutura, como se recorreu ao restritivo orçamento nacional, existiu rigor e economia de meios.

Quanto às modificações morfológicas que ocorreram no tecido urbano, durante o período absolutista, dentro do perímetro da atual ZIP, procedeu-se a uma hierarquização do espaço, através da regularização geométrica, da largura das ruas, do tamanho das praças, da uniformização das fachadas dos edifícios habitacionais, da

demolição de pedaços da Muralha Fernandina, de um maior destaque dado aos edifícios singulares, normalmente pertencentes ao poder público e à igreja.

No período autoritário, as modificações foram mais contidas, passaram apenas pela conclusão da Avenida dos Aliados (deixada por acabar pelos liberais), pela abertura da Avenida da Ponte, que faz a ligação à ponte D. Luiz e pela demolição de quarteirões no entorno da Catedral da Sé, com o intuito de privilegiar a visão sobre os edifícios de arquitetura erudita, considerados de maior relevância plástica pelo Estado Novo.

Durante os dois períodos em que o Estado foi absolutista e, posteriormente, autoritário, a articulação das áreas consolidadas com as áreas da cidade em expansão, foi feita através de políticas públicas que tinham como objetivos o controle social, a defesa e o reforço da identidade nacional, verificando-se, por parte deste agente, uma sobreposição do valor do uso sobre o valor da troca.

Em contraste a estes dois períodos, surgiu o período liberal (1820-1910), caracterizado política e socialmente por duas fases de transição e instabilidade (1820-1834 e 1890-1910), no meio das quais ocorreu uma fase de estabilidade (1834-1890), alcançada graças aos interesses comuns da burguesia, que giravam em torno do programa de fomento e melhoramento material.

Essa estabilidade, em conjunto com a implementação de um sistema parlamentarista e com a alternância de poder entre dois partidos burgueses, iria permitir a descentralização do poder político e a redução da interferência do Estado nas diversas áreas de negócio. A par destes acontecimentos, frutos da ideologia liberal, também se verificou uma abertura do Estado para a sua internacionalização. A partir desse momento, passou a existir uma maior integração comercial, bancária e monetária (uma vez que se aderiu à moeda internacional de troca, a libra esterlina, entre os anos de 1854 e 1891) integrando o país no mercado mundial.

Tal conjuntura acabou por se fazer sentir na gestão da cidade, como se verificou na proposta de Corrêa de Barros, em 1881, que sugeria uma auto-gestão financeira do município do Porto, para passar a ter autonomia no acesso às facilidades oferecidas pelo sistema de crédito bancário internacional e para realizar as intervenções urbanísticas que se considerassem necessárias.

Nesta fase, pretendia-se que o Estado tivesse uma intervenção mínima na regulação, na fiscalização, na produção e transformação do espaço urbano, e uma intervenção máxima em investimentos em infraestrutura, valorizando as áreas periféricas de expansão da cidade (propriedade da burguesia) e, dentro da ZIP e do CHP, financiando e executando as alterações necessárias para potencializar equipamentos e áreas consideradas centrais para a vida econômica, comercial e financeira da cidade.

Nesse sentido, no período liberal, não se verificou por parte do Estado grande interesse pelo processo de apropriação e integração das áreas antigas da cidade, nem pela sua imagem. Ao se abrandar as tendências nacionalistas e identitárias, colocou-se de lado a opção de se utilizar a cidade consolidada como instrumento de domínio social, optando-se por demolir a arquitetura vernacular e a erudita sempre que, por motivos operacionais ou financeiros, isso fosse necessário. Tal tendência de relegar para segundo plano a imagem da cidade, é confirmada pelo Plano de Melhoramentos do Porto, de 1881, constituído apenas por texto e um conjunto de quadros orçamentais, não incluindo qualquer peça desenhada. Nessa fase, a produção e apropriação da cidade acontecia em função da iniciativa privada, em grande parte burguesa, que privilegiava a rentabilização financeira do solo urbano, verificando-se uma tendência nítida para a sobreposição do valor da troca sobre o valor do uso.

Na reta final do percurso do Estado-nação moderno na sua estrutura centralizada de poder, deparamo-nos com mais um período histórico de transição e de grande instabilidade, entre os anos de 1974 e 1986. Nesse curto espaço de tempo, o Estado que era inicialmente dominado por uma ideologia marxista, passou a ser influenciado por uma ideologia neoliberal. Durante essa transição, constatou-se que a par de um hiper-intervencionismo estatal, existiu uma interrupção nas tendências de renovação urbana que se faziam sentir no CHP e, a partir da reabertura do país à Europa, iniciaram-se nas áreas antigas da cidade, intervenções que tinham como base preocupações sociais, que tentavam responder às necessidades reais das populações. Os critérios utilizados visavam a conservação da quase totalidade do tecido medieval e reconhecia-se como fundamental a participação direta da população no trabalho a desenvolver, verificando-se uma “ação reguladora sobre os processos do mercado habitacional” (Marques, 2010, p. 213).

A partir de 1986, com a entrada na Comunidade Europeia, e com a consequente adesão a uma ideologia neoliberal, passou a verificar-se uma diluição dos poderes e

competências do Estado-Nação português em entidades supranacionais como a União Europeia, e, em entidades locais, através de um processo de regionalização, assistindo-se novamente a um esvaziamento e fragmentação do poder central. À semelhança do que ocorrera no período liberal (1820-1920), também nesta fase neoliberal passou a existir uma maior integração comercial, bancária e monetária (uma vez que se aderiu à moeda internacional de troca, o Euro, em 1999), conectando o país de uma forma mais direta e desimpedida com o mercado Europeu.

Este novo contexto, viria a provocar um desequilíbrio de forças a favor dos agentes privados que, a partir de um processo de sucessivas fusões e aquisições de empresas dos mais diversos ramos de atividade, formaram poderosas corporações multifuncionais e multinacionais. Nesse sentido, ao mesmo tempo que se observava uma centralização do poder financeiro por parte dos grandes agentes privados, verificava-se descentralização da estrutura do Estado-nação.

Tal transição, viria a introduzir-se numa série de modificações na gestão da cidade. No caso das áreas antigas localizadas dentro da ZIP, optou-se por delegar as competências à Sociedade Anônima de Reabilitação Urbana, e por extinguir órgãos públicos como o CRUARB, que utilizavam uma estratégia de intervenção com um ritmo lento, uma vez que não tinham como objetivo o lucro financeiro e estavam em sintonia com os princípios criteriosos das cartas patrimoniais.

No seu lugar, criou-se a Porto Vivo SA, um agente privado que em conjunto com o Estado português, introduziu diversos mecanismos legais, incentivos fiscais e aproveitou o investimento públicos (provenientes em grande parte de linhas de crédito internacionais) feitos em infraestrutura, edifícios e equipamentos, para socializar os custos e desbloquear os entraves que impediam os agentes privados de investir na ZIP.

No entanto, para que as intervenções de tornassem financeiramente viáveis para os grandes investidores, seria necessário ainda proceder a ajustas na escala da unidade de intervenção. Foi com esse propósito, que a Porto Vivo SA passou a realizar formalmente operações de reabilitação urbana por quarteirão. Paralelamente a estes ajustes, a crise internacional de 2008, associada a fatores demográficos e de mercado, viria a traduziu-se numa conjuntura ideal para travar o crescimento do tecido urbano em direção a periferia da cidade e provocar o interesse dos grandes agentes privados pelo núcleo de origem da cidade e pelas suas áreas adjacentes.

A partir desse momento, estavam reunidas as condições necessárias para se iniciar um período caracterizado por políticas públicas voltadas para a mercantilização das áreas antigas. Pode-se dizer então, que o capital tem uma expressão espacial, ao procurar os locais onde a remuneração é mais elevada e onde a classe social dominante, via Estado, oferece as melhores condições para a sua reprodução.

Em suma, durante o recorte temporal em análise verificou-se que a produção e apropriação do tecido consolidado da ZIP e do CHP, e a sua transformação morfológica, foi mais vigorosa durante os períodos de governação liberal (1820-1910) e neoliberal (1986-2016), quando o Estado foi mais permissivo em relação alterações efetuadas pelos agentes privados e mais interventivo na construção da infraestrutura e dos equipamentos necessários para viabilizar o investimento do grande capital.

Assim, a intensidade com que o Estado interferiu na regulamentação do processo de produção e apropriação da cidade, neste estudo de caso, dependeu da combinação de uma ideologia mais ou menos liberal, e do grau de internacionalização do Estado-nação. Nesse sentido, a análise diacrônica das diversas fases de governação, permitiu verificar que: a primeira decisão sobre o que deve ser modificado no espaço coletivo e como deve ser modificado, foi influenciada ideologicamente, negociada politicamente, imposta e materializada coletivamente utilizando para o efeito a estrutura e a autoridade do aparelho de Estado. Mudando a ideologia dominante, alteram-se as lógicas de centralização ou descentralização da estrutura de governo e os padrões de construção e apropriação da cidade. A ZIP e o CHP, são o registo físico que permitiu ao longo desta dissertação constatar empiricamente esse fato.

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AGRANOFF, Robert e MCGUIRE, Michael. **Collaborative Public Management: New Strategies for Local Governments**. Washington: Georgetown University Press, 2003.
- ALLEN, J. & A. Cochrane. **Beyond the territorial: Regional assemblages, politics and power**. Regional Studies, 2007.
- ALVES, R. M. A. **Políticas de Planeamento e ordenamento do território no estado português. Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas**. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a Ciência e a Tecnologia, 2007.
- AMARAL, D., Torgal, L. **Estudos sobre Concessões e outros Actos da Administração**. Lisboa: Almedina, 2002.
- AMÊNDOLA, Mônica. **O ordenamento urbano carioca sob a ótica do plano estratégico das cidades**. Revista geo- paisagem vol.1, número 2, 2002.
- AMIN, A. & N. Thrift. **Cities: Reimagining the Urban**. Blackwell Publishing Ltd: 2002.
- AMORIM, M. A. M. S. **Porto, a cidade planeada – 1930/1980: permanência/ inovação no processo e forma urbana**. Porto, 1998.
- ANDERSEN, H. T. e R. Van Kempen. **New trends in urban policies in Europe: evidence from the Netherlands and Denmark**. Cities, 2003.
- BACHE, I. & M. Flinders. **Multi-level Governance**. Cambridge: Oxford University Press, 2000.
- BAKLANOFF, E. N. **Breve Experiência do socialismo em Portugal: o setor das empresas estatais. Análise Social, Vol XXXI**. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais, 1996.
- BANCO MUNDIAL. **Gerindo o desenvolvimento: a dimensão da governança**. Martinus Nijhoff publishers, 1991.
- BANG, H. P. **Culture governance: Governing self-reflexive modernity**. Public Administration, 2004.
- BANK, W. **Globalization, Growth and Poverty**. New York: Oxford University Press, 2002.
- BARATA, F. **Transformações e Permanências na habitação portuense: As formas da casa na forma da cidade**. Porto: FAUP Publicações, 1996.

BOVAIRD, T. **Public-private partnerships: from contested concepts to prevalent practice.**2004.

BRENNER, N. **Globalisation as reterritorialization: The re-scaling of urban governance in the European Union.** *Urban Studies*, 1999.

BRENNER, N. **Metropolitan institutional reform and the rescaling of state space in contemporary Western Europe.** *European Urban and Regional Studies*, 2003.

BRENNER, N. **Urban governance and the production of new state spaces in western Europe, 1960-2000.** *Review of International Political Economy*, 2004.

BRINKERHOFF, D. W., & Brinkerhoff, J. M. **Partnerships between international donors and nongovernmental development organizations: opportunities and constraints.** *International Review of Administrative Sciences*, 2004.

CABRAL, Manuel Villaverde. **O Desenvolvimento do Capitalismo em Portugal no Século XIX.** Porto: A Regra do Jogo, 1976.

CARLOS, Ana Fani Alessandri; SOUZA, Marcelo Lopes; SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão (Org.). **A produção do espaço: Agentes e processos, escalas e desafios.** São Paulo: Contexto, 2016.

CASTELLS, M. **The Rise of the Network Society.** Oxford: WileyBlackwell 1996

CASTELLS, Manuel. **O Fim do Milénio.** Lisboa: Fundação Clouste Gulbenkian, 1998.

CASTELLS, Manuel. **O Poder da Identidade.** Lisboa: Fundação Clouste Gulbenkian, 1997.

CRUARB, **Porto a Patrimônio Mundial.** Porto: Câmara Municipal do Porto, 1998.

CRUARB. **Porto a Patrimônio Mundial.** Porto: Câmara Municipal do Porto, 1996.

CUSTÓDIO, Jorge. **A Obra Patrimonial da Primeira República (1910-1932). 100 Anos de Patrimônio: Memória e Identidade.** Lisboa: Instituto de Gestão do Patrimônio Arquitectónico e Arqueológico, 2010.

CUSTÓDIO, Jorge. **De Alexandre Herculano à Carta de Veneza (1837-1964).** Lisboa: Instituto Português do Patrimônio Arquitectónico e Arqueológico, 1993.

DINIS, Júlio. **Uma Família Inglesa.** 5.<sup>a</sup> edição. Lisboa: Ulisseia, 1998.

FEIOCK, R. **Metropolitan Governance: conflict, competition and cooperation.** 2004.

- FERRÃO, B. **Projeto e transformação urbana no Porto na época dos Almadás - 1785-1813: uma contribuição para o estudo da cidade Pombalina**. Porto: FAUP Publicações, 1985.
- FERREIRA- ALVES, Joaquim Jaime. Formas Urbanas do Porto Setecentista: A praça intramuros. **Revista da Faculdade de Letras**. Porto, 1997. p. 685-690.
- FERREIRA, Jorge. **Quarteirão das Cardosas: Cardosas Quarter**. Casal de Cambra: Caleidoscopio, 2014.
- FONTANA, Josep La Burguesia española, entre la reforma y la revolución (1808-1868)». In **Revueltas y Revoluciones en la Historia**. Salamanca: Ediciones Universidad de Salamanca, 1990.
- FRANÇA, José Augusto. **1983: A Lisboa Pombalina e o iluminismo**. 3<sup>o</sup> ed. Lisboa: Bertand, 1987.
- GARCIA, M. **Citizenship practices and urban governance in European cities**. Urban Studies. Georgetown: Georgetown University Press, 2006.
- GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectiva, 2013.
- GRAMSCI, A. **Selections from the Prison Notebooks**. London: Lawrence & Wishart, 1971.
- HARVEY, David. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2005.
- HARVEY, David. **Condição pós-moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2014.
- HEALEY, P. **Building institutional capacity through collaborative approaches to urban planning**. London: Environment and Planning, 1998.
- HOBBSBAWM, Eric J. **Nations and nationalism since 1780**. Cambridge: University Press, 1990.
- HOHN, U. & B. Neuer. **New urban governance: Institutional change and consequences for urban development**. European Planning Studies, 2006.
- KEARNS, A. **New challenges for urban governance**. Urban Studies, 2000.
- KEIL, A. **New urban governance processes on the level of neighbourhoods**. Bruxelas: European Planning Studies, 2006.
- KLIJN, E. H., & Teisman, G. R. **Institutional and Strategic Barriers to Public—Private**. 2003.

KOSTOF, Spiro. **The city shaped: urban paterns and meanings through history**, Londres: Thomes&Hudon, 1991.

KURACHIA, Nilton. **A Parceria Público-Privada Como Instrumento Efetivo Do Desenvolvimento Econômico E Social**. Dissertação de Mestrado. Universidade de Marília – UNIMAR, 2003.

LAMAS, M. Ressano Garcia Lamas. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Lisboa: Fundação Caluste Gulbenkian, 2014.

LEMOS, A. G. F. **Contribuição para o Estudo de Higiene do Porto-IIhas**. Porto, 1914. Dissertação. Faculdade de Medicina do Porto

LUHMANN, Nikolas. **Organización e decision: Autopoiesis, acción y enttendimento comunicativo**. Barcelona: Novagrafik. Puigcerdà, 1997

MACLEOD, G. & M. Goodwin. **Space, scale and state strategy: rethinking urban and regional governance**. Progress in Human Geography, 1999.

MANDROUX, França, M. Thérèse. **Quatre Plans de l' Urbanisation de Porto du 18 ème siècle**. Local de publicação: Coloquio Artes, 8, p. 35-46

MARQUES, Hélder; FERNANDES, José A. Rio; MARTINS, Luís Paulo. **Porto, Percursos nos espaços e memórias**. Porto: Edições Afrontamento, 1990.

Miller, K. **The politics of defining public space**. Minnesota: Department of Sociology, University of Minnesota, 1997.

MOITA, Luís (2012). **Uma releitura crítica do consenso em torno do «sistema vestefaliano»**. Lisboa: e-journal of International Relations, Vol. 3, N.º 2, 2012.

MONTALVOR, Luís. **História do Regime Republicano em Portugal**. Lisboa: 1932.

MONTANER, Josep Maria; MUXÍ, Zaida. **Arquitetura e política: ensaio para mundos alternativos**. São Paulo, Gustavo Gili, 2014.

MORENO, C. **Como o Estado Gasta o Nosso Dinheiro**. Amadora: Caderno, 2010.

NETO, Miguel Alfredo Malufe. **Teoria geral do estado**. São Paulo: Saraiva, 2003.

NGEN, University and Research Centre. **The Disoriented State: Shifts in Governmentality, Territoriality and Governance**. Wageningen: Bas Arts, Arnoud Legendijk and Henk van Houtum, 2009.

- NONELL, A. **Porto, 1763-1850: a construção da cidade entre o despotismo e o liberalismo**. Porto: FAUP Publicações, 2002.
- OLIVEIRA, J. M. P. **O Espaço Urbano do Porto - Condições naturais e desenvolvimento**. Porto: Instituto de Alta Cultura, 1973.
- OLIVEIRA, P.M. **História Eclesiástica de Portugal**. Lisboa: Porto Editorial, 1944.
- OLIVEIRA, V.M. A. **Evolução das formas urbanas de Lisboa e do Porto nos séculos XIX e XX**. U. Porto: Porto Editorial, 2013.
- OSBORNE, S.P. **Public-Private Partnerships: Theory and Practice in International Perspective**. London: Routledge, 2000.
- PEREIRA, Carlos Manuel Pinto. **Estratégias de regeneração urbana – O posicionamento do novo modelo de acção da Baixa do Porto**. Porto: Faculdade de Engenharia da Universidade do Porto, 2008.
- PEREIRA, Miriam Halpern. **Livre Câmbio e Desenvolvimento Econômico: Portugal na segunda metade do século XIX**. Lisboa: Edições Cosmos, 1971.
- PETERS, B. G. *With a little help from our friends: public–private partnerships as institutions and instruments*. Basingstoke: Palgrave Macmillan, 1998.
- PIERRE, J. *Comparative urban governance: Uncovering complex causalities*. *Urban Affairs Review*, 2005.
- PIERRE, J. *Models of urban governance: The institutional dimension of urban politics*. *Urban Affairs Review*, 1999.
- PINHEIRO, Bruno; MAGALHÃES, Marcelo; REIGADA, Tiago. *Uma Época Histórica, Uma Cidade, Três Motins: Análise Comparativa dos Motins do Porto de 1592, 1661 e 1757*. In **CEM/ Cultura, Espaço & Memória**,. Porto: CITCEM/ Edições Afrontamentos. n.1, p. 281-297, 2010
- PINTO, Liliana Patrícia Vasconcelos; SANTOS, Teresa Campos. Porto
- PORTAS, Nuno. **Os Tempos das Formas**. 1º Ed. Guimarães: Departamento Autônomo de Arquitetura da Universidade do Minho, 2005. V.1: A cidade Feita e Refeita.
- PORTO VIVO, **Delimitação da área de reabilitação urbana do Centro Histórico do Porto**. Porto: Porto Vivo, 2012.
- PORTUGAL. Direcção-Geral do Desenvolvimento Regional. **Iniciativa Comunitária URBAN: relatório final 1994-1999**. Lisboa, 2002.

PROENÇA, M. C.; MANIQUE, A. P. **Da Reconciliação à Queda da Monarquia**. Lisboa: Publicações Alfa, 1990.

RHODES, R. A. W., **The new governance: governing without government**, *Political Studies*, 1996.

ROSAS, F. **Porque venceu e porque se perdeu a I República**. Lisboa: Bertrand Editora, 2000.

ROSSA, W. ; TRINDADE, L. **Problems and precedents of the Portuguese city: understanding medieval urbanism and its morphology**. Murphy – Journal of Architectural History and Theory, 2006.

Sá, V. **A instauração do liberalismo em Portugal**. Lisboa: Livros Horizonte, 1987.

SALGUEIRO, T. B. **A cidade em Portugal. Uma geografia Urbana**. Porto: Edições Afrontamento, 1999.

SANTOS, B. **Parcerias Público-Privadas e Justiça. Uma análise comparada de diferentes experiências**. Coimbra: Centro de Estudos Sociais, Faculdade de Economia, Universidade de Coimbra, 2007.

SARDICA. O caso biográfico de José Maria Eugénio de Almeida. *Revista Gaudium Sciendi*. Lisboa, nº 1, março, 2012.

SEDJARI, A. **Public-private partnerships as a tool for modernising public administration**. 2004.

SOUSA, Sílvia Ávila. **Contributos para a avaliação da 'Performance' da Gestão dos centros históricos**. Porto: Faculdade de Engenharia e Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto, 2006.

TEIXEIRA, M. **A história Urbana em Portugal - Desenvolvimentos recentes, Análise Social**. 121, 90-371. 1993.

TEIXEIRA, M. **Habitação Popular na cidade oitocentista: As ilhas do Porto**. Lisboa: Fundação Caluste Gulbenkian, 1996.

TORGAL, Luís Reis. Acerca do significado sociopolítico da "Revolução de 1640". In **Revista de História das Ideias**, vol. 6 («Revoltas e revoluções»). Coimbra: Instituto de História e Teoria das Ideias/ Faculdade de Letras da Universidade de Coimbra, 1984.

TUROK, I. **Cities, regions and competitiveness**. *Regional Studies*, 2004.

VAINER, Carlos.B. **Pátria, empresa e mercadoria. Notas sobre a estratégia discursiva do planejamento estratégico urbano.** São Paulo. 2000.

YSA, T. **Governance forms in urban public-private partnerships.** International Public Management Journal, 2007.



UNIVERSIDADE FEDERAL  
DA PARAÍBA



PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO  
EM ARQUITETURA E URBANISMO