

15, 2021

## O Antecedente cultural do Porto na Transição para o século XXI

Ricardo Martins, Gonçalo Furtado Lopes.

A cidade do Porto no século XX, assiste a uma transformação profunda. A ruralidade dominante transformou-se num aglomerado extenso, que concentra quase toda a dinâmica regional.

**Após a revolução de 1974, os campos da cultura e política adquirem importância.** A política, definiu novas abordagens, e a cultura tirou partido das potencialidades germinadas<sup>1</sup>. O aumento da cultura média exprime-se a nível do desenvolvimento urbano, especialmente na reabilitação de locais necessários que conferem identidade   cidade. A consciência de deficiências nacionais, derivada do surto emigratório, desencadeou uma atitude sobre a cidade, destacando a criação de equipas criadas para o planeamento urbano e regional, no seguimento aberto por Ezequiel Campos e Antão de Almeida Garret. O planeamento torna-se na ferramenta de resolução dos problemas da urbanização do Porto. Aprofundam a situação, identificando as zonas precárias e as potencialidades da estrutura e aos tecidos urbanos.

Desta forma, **a década de 80 a 90 constitui um período de transformação de mentalidade**<sup>2</sup>. A análise produzida sobre as fragilidades e potencialidades da cidade permitiu que as práticas da urbanização se organizassem, com um plano de ação.   também uma década de preparação para o futuro, entre 1990 e 2000. A planta de 1978 (mapa.1) que antecede este período representa a evolução da malha urbana, uma grande continuidade entre três realidades, encontrando relações com o troço da Avenida da Boavista, compreendido entre a Avenida Antunes Guimarães e recentemente a aberta Rua de S. João de Brito, a zona Poente da cidade e a área central alargada e o núcleo central. No núcleo central (a Sul), seguindo o Plano Diretor de 1962 de Fernando Távora, sobre a zona da Ribeira/Barreiro, prepara-se o CURARB (Comissariado para a Renovação Urbana da área de Ribeira/Barredo foi a entidade responsável pela **recuperação e reabilitação do Centro Histórico do Porto**, em Portugal, entre 1974 e 2003. Entendia o **Centro Histórico como um valor patrimonial global que incluía, para  l m de valores históricos, arquitet nicos e est ticos, também uma realidade social e cultural**, para solucionar as várias situações de conflito e as problemáticas existentes, com uma atuação concertada e coerente. A Ponte, a importância das Avenidas Antunes Guimarães e Marechal Gomes da Costa na estruturação desta parte da cidade, no surgimento de uma nova realidade, dominada pela habitação social, uma mancha edificada que correspondente aos bairros sociais construídos pela câmara municipal entre (1956-1966) – 6000 fogos espalhados por 16 bairros, implantados em freguesias como Aldoar, Lordelo do ouro, Ramalde, Paranhos ou Campanhã, muitas vezes em território absolutamente vazios, sem continuidades. A Avenida da Boavista, para  l m das duas novas avenidas, salienta-se a estruturação de todo o território, entre as Ruas Guerra Junqueiro, Ant nio Cardoso e Campo Alegre, e

<sup>1</sup> - RAM S, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994, pag.81;

<sup>2</sup> - PERREIRA, Paula Cristina, "condição humana e condição urbana", Edições Afrontamento, 2011, pag.21.



assume-se como eixo estrutural consolidado até à Foz. O Campo Alegre vê a sua importância crescer enquanto eixo de ligação à Foz, mas sobretudo na articulação com a Avenida da Boavista, na estruturação do tecido entre elas, e com a Ponte da Arrábida, no acesso à rotunda através da Rua de Gonçalo Sampaio, e do troço da VCI<sup>3</sup> (Via de Cintura Interna ao Porto: Anel infraestrutural viário que circunscrita a cidade do Porto e Vila Nova de Gaia, iniciada a sua construção a 1963 e terminada a 2007), entre Poente e o Nó de Francos. A zona da Boavista é marcada por um novo equipamento, o mercado do Bom Sucesso (1952), que centraliza o abastecimento de géneros. A conclusão da Avenida AIP, e a correspondente articulação com a Rua de 5. Outubro, constituem a ligação da cidade ao porto de águas interiores e ao aeroporto, potencializando o desenvolvimento da nova centralidade da Boavista<sup>4</sup>. Retrata-se ainda um conjunto de grandes infraestruturas: A Avenida AIP densamente ocupada por edifícios industriais, estabelece relação natural com o tecido da Avenida Antunes Guimarães, que por sua vez se articula com os novos desenvolvimentos urbanos individuais. A Via Norte, nos finais dos anos 60, constitui-se como saída privilegiada da cidade em direção a Braga, movimento anteriormente conduzido pela Rua do Amial, representando a perda de importância das cinco vias de saída da cidade na estruturação do território. Começaram assim a surgir **novos centros culturais de conceção diversificada**, tal como a casa de Serralves (novo propósito) e a Casa das Artes (do arquiteto Eduardo Souto de Moura)<sup>5</sup>(img.1). **A cultura conheceu um desenvolvimento rápido, mas frágil**. Neste desejo de uma cidade culta, o ensino dinamiza-se rapidamente<sup>6</sup>, com a criação de pólos universitários, seja em situação urbana consolidada, como em zona de expansão, tais como: a FAUP e pavilhão Carlos Ramos (em 1986 pelo arquiteto Siza Vieira, no Campo Alegre<sup>7</sup>)(img.2-3); a fundação da Universidade Portucalense (1986) e da nova faculdade de Medicina Dentária (1988). Apresenta-se também a recuperação de estruturas e edifícios de épocas distintas, mais emblemáticos para cidade, como a estação de São Bento, o pavilhão nos jardins do Palácio de Cristal, a ampliação do estádio das Antas.

No desenrolar das **campanhas culturais e políticas, dos concursos e da crescente consciência social** e urbana dos anos 80, o planeamento amadureceu e refletiu-se nos anos 90, década de transformação urbana<sup>8</sup>, que iram servir de momento base para o desenvolvimento urbano na primeira década do século XXI. A Rapidez da evolução técnica e tecnologia obrigou a área urbana portuense a prosseguir numa renovação constante, mais avançada nos aspetos, incipiente noutros. Foram aspetos importantes que permitiram o desenvolver de uma coordenação imperativa e concreta dos projetos nacionais e internacionais na cidade. O **desenvolvimento da cidade na época desenrolou-se a várias escalas: local, regional, e mundial**, com o progredir equilibrado das atividades, que foram necessárias para produzir um ambiente urbano atraente e suficiente capaz face às problemáticas da época.

<sup>3</sup>- FIGUEIRO, Ricardo, "O Porto visto por Arquitectos: Algumas questões sobre a cidade" 1990, pag.3;

<sup>4</sup>- OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013, pag.119;

<sup>5</sup>- RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994, pag.590;

<sup>6</sup>- LOPES, João Teixeira, "A Cidade e a Cultura: Um estudo sobre práticas culturais urbanas", Edições Afrontamento e Câmara Municipal do Porto, 2000, pag.81;

<sup>7</sup>- FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007, pag.109;

<sup>8</sup>- RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, Porto, 1994, pag.598;

A cidade, conforme a planita de 1992 (mapa.1), apresentava uma nova realidade ao nível da mobilidade em relação à década de 80. A VCI realizada até ao nó das Antas, a A3 (ligação a Braga), a A4 (ligação a Vila Real), conferem à cidade uma infraestrutura efetiva regional, organizando um conjunto de serviços de transportes e comércio internacionais. A parte Ocidental da cidade é marcada pelo desenvolvimento em torno do Nó de Francos (com vastos conjuntos residenciais normalmente construídos em altura e sem uma estrutura viária de suporte coerente), pelas urbanizações na parte final da Avenida da Boavista (edifícios em altura e residências unifamiliares) e vastos conjuntos habitacionais em Aldoar. A zona da Boavista é marcada pela instalação do polo universitário do Campo Alegre, nos terrenos próximos da Ponte da Arrábida. Na parte Nascente, a malha é estruturada pela Avenida de Magalhães, entretanto concluída, ligando o Campo 24 de Agosto à circunvalação na zona da Areosa<sup>9</sup>. Na zona Poente da cidade surge uma nova ponte, (Ponte de São João em 1991) (img.4) que vem substituir a ponte D. Maria Pia como infraestrutura ferroviária que transporta a Linha do Norte sobre o Rio Douro até à cidade<sup>10</sup>.

Em 1997, já se encontra concluída a ligação da VCI à Ponte do Freixo<sup>11</sup> (1995) (img.9), possibilitando a passagem para Gaia. Contem oito nós, que articulam com as autoestradas A3/A4, a Via Norte, a Avenida AIP e um conjunto de ruas urbanas fundamentais. O parque da cidade (img.6), projetado pelo arquiteto paisagista Sidónio Pardal em 1993, define-se como a grande estrutura verde do Porto<sup>12</sup>, prolongando-se em 97 até aos terrenos da feira popular (atualmente conhecido como queimódromo, onde se realizam eventos académicos das Faculdades do Porto), constituindo um espaço privilegiado para uso coletivo, simbolizando a alteração de carácter dos espaços públicos no final do século XIX e XX. Os cidadãos assumiam como espaço público privilegiado, a rua, a praça ou o largo e passam a incluir-se nesta definição dos grandes parques urbanos, os corredores verdes, e as frentes marítimas ou fluviais<sup>13</sup>.

**A cultura e vontade de obter uma identidade urbana, no seguimento da década anterior,** permanecem como fatores de transformação urbana e intervenção na cidade. Na continuação do CRUARB, intensifica-se as intervenções na década de 90. Entre 90 e 94, procedeu-se à requalificação da zona ribeirinha, entre a Nova Alfândega e o Largo de São Francisco (arranjo urbano do largo, das fachadas e arcadas e equipamentos públicos/sociais, como o Lavadouro de S. Nicolau (img.7) e parque de estacionamento na plataforma da Alfândega); o arranjo urbano da Praça da Ribeira e as fachadas até à Ponte D. Luís I; o novo parque de estacionamento e espaços comerciais da Praça da Lisboa, do passeio/jardim das Virtudes<sup>14</sup>. Entre 94 e 2000, continuou-se a requalificação de fachadas em vários arruamentos e bairros e largos (bairros da Sé, Rua dos Mercadores, Rua das Flores e Largo do Colégio); na zona ribeirinha, procedeu-se ao arranjo urbanístico da Marginal, zona de Miragaia e do viaduto do

<sup>9</sup>- OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013, pag.120;

<sup>10</sup>- SOARES, Luís de Lousada, "A Ponte de S. João: Nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro no Porto", Ferdouro, ACE, Porto, 1991, pag. 36-37;

<sup>11</sup>- FERNANDES, José A.Rio, CHAMUSCA, Pedro e FERNANDES, Inês, "Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Usos e Movimentos", Porto vivo, SRU, 1ª Edição, 2014, pag. 48;

<sup>12</sup>- PARDAL, Sidónio, "Parque da Cidade do Porto: Ideia e Paisagem", CMP – Câmara Municipal do Porto, Porto, 1ª Edição, 2006, pag.17;

<sup>13</sup>- OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013. pag.121;

<sup>14</sup>- CRUARB, "Porto Património Mundial III: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana.", CMP, Porto, 2000/2001, pag.25-33;



Cais das Pedras; a construção de equipamentos públicos, comerciais e culturais, como o Ateliers Lada, para artistas (img.12), (junto ao Túnel da Ribeira), o Grupo Musical de Miragaia, o Mercado de São Sebastião (img.10) (junto à Avenida da Ponte), a Casa dos 24 (img.13), (junto à Sé) e o Museu da cidade (em frente à Rua de Monchique)<sup>15</sup>. Em 1996, o Centro Histórico do Porto, a área mais antiga das cidades do Porto e de Vila Nova de Gaia são classificados como **Património Cultural da Humanidade** (correspondente ao tecido urbano marcado pelas origens medievais da cidade e inclui territórios situados nas antigas freguesias da Sé, de São Nicolau, da Vitória e de Miragaia). Apesar de toda a evolução e mutações que ao longo dos tempos se deram no Centro Histórico do Porto, ainda hoje a observação do conjunto urbano apoia-se no velho casco medieval proporcionando uma imagem de coerência e de homogeneidade. Sugere imutabilidade e permanência no tempo, constituindo assim um exemplar único de uma paisagem urbana dotada de identidade, forte carácter e qualidade estética<sup>16</sup>. Ainda dentro da **reabilitação de edifícios de expressão urbana**, é requalificado o edifício da Alfandega (1990-92) (img.5), pelo arquiteto Eduardo Souto de Moura, passando a ter um Centro de Congressos, o Museu de Transportes e Comunicações e a sede da Associação Museu de Transportes e Comunicações (AMTC), para além do património arquitetónico existente; o Mercado do Bolhão em (1990-94) (img.8), com o objetivo de preservar o património arquitetónico e local do edifício; e a Estação de São Bento (1991-96), onde são requalificados os túneis de acesso à estação, os cais de embarque e toda a restante infraestrutura ferroviária (simbologia)<sup>17</sup>.

Neste seguimento da cultura, é projetado o **Museu de Arte Contemporânea de Serralves (1996-99), pelo arquiteto Siza Vieira** (img11). O edifício<sup>18</sup> encontra-se dentro do próprio parque de Serralves, (com cerca de 3,5 hectares), envolvendo-se com o local de forma delicada, onde expõem obras de arte de vários artistas contemporâneos. Na transição do milénio, é realizada a Cimeira Ibero-Americana (SECIB – Secretaria de Cooperação Ibero-Americana), no Porto (1998), no âmbito da globalização da cultura, educação e economia;

A investimento na escolarização reflete-se com conclusão das universidades: Instituto Português de Administração de Marketing do Porto, 1990(IPAMP); Escola Superior de Enfermagem do Porto 1991(ESEP); Escola Superior de Saúde de Santa Maria, 1991(ESSM); Escola Superior de Música e Artes do Espetáculo 1994(ESMAE); Fernando Pessoa 1996(UFP); e a **Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto 1996(FAUP), projetada por Siza Vieira**.<sup>19</sup>

<sup>15</sup>- Ib, Idem, pag.33-46;

<sup>16</sup>- LÉZ, Rui Ramos, "Porto Património Mundial", Edição Câmara Municipal do Porto, CMP, Porto, 1ª Edição, 1998, pag. 27-35;

<sup>17</sup>- MARTINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al., "O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996." Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996

<sup>18</sup>- BARATA, Paulo Martins, SILVA, Raquel Henriques e ALMEIDA, Bernardo Pinto, "Museu de Serralves: Álvaro Siza", White & Blue, 1ª Edição, 2001, pag. 34;

<sup>19</sup>- FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007, pag. 90-109;

A transição para o século XXI foi um momento de concretização das vontades do final do século XX, na transformação da cidade nas várias escalas numa imagem mais próxima da atual. A vontade de dotar a cidade de melhores condições para acolher novas atividades, novas iniciativas e novos projetos marcam as iniciativas que alteraram a dinâmica urbana da cidade do Porto<sup>20</sup>.

Parte assim de **programas como a Porto 2001**, que vêm intervir diretamente no centro antigo, para dar resposta às fragilidades da zona, fase às novas centralidades que surgiam pela cidade<sup>21</sup>. No que respeita à intervenção no espaço público, as intenções correspondiam, essencialmente, à sua requalificação e ao reforço do seu carácter; à adaptação dos espaços de forma a suportarem as suas funções presentes e às possíveis adaptações a novas exigências de circulação e tráfego; à identificação de áreas para instalação de equipamento e mobiliário urbano, mas também para a instalação de obras de arte de expressão pública; e à identificação de obras em infraestruturas que melhorassem o funcionamento da cidade. No caso do edificado foi considerado necessário recuperar edifícios ao nível da fachada da rua, intervindo, também, nos que **foram afetados na sua arquitetura e monumentalidade ao longo do tempo**, realizar uma inventariação de edifícios para instalação de futuras funções habitacionais ou comerciais e intervir nos edifícios de grande dimensão propondo novas funções e novas utilizações. Algumas dessas intervenções e **novos equipamentos são exemplo o Teatro Municipal Campo Alegre (2000) (img.14), o redesenho da Avenida da Ponte por Álvaro Siza (2001)** e a recuperação e projeto sobre o antigo paço do concelho (casa dos 24) (img.13) pelo arquiteto Fernando Távora(2003)<sup>22</sup>; a reposição do Funicular dos Guindais (img.18), com correspondência ao elétrico na alameda da rua Augusto Rosa; o redesenho da praça da Batalha, do largo 1º Dezembro e de uma praça de apoio na rua de Cimo de Vila; e a requalificação das ruas 31 de Janeiro, Santo Ildefonso e rua Augusto Rosa, com mudanças no seu traçado para inclusão do elétrico e melhoria das condições pedonais<sup>23</sup>; o redesenho da Avenida dos Aliados por Álvaro Siza, juntamente com a construção das estações de metro Associadas, por Eduardo Souto de Moura (2010); intervenção da atual praça de Lisboa, como novo desenho urbano do espaço público (2010-2013) (img.22); as obras de recuperação do Mercado do Bolhão (2015)<sup>24</sup>

Para além das intervenções referidas, destaca-se algumas intervenções e estruturas fora da zona central, a instalação do pavilhão da água no parque da cidade, que representou o Porto na Expo98 em lisboa, sendo reconstruído totalmente (2002); e a Construção do Estádio do Dragão (2003) (img.17), servindo de palco para os eventos do Euro 2004, tendo Portugal como Anfitrião da competição; a Torre de escritórios do Burgo (img.20), projetado por Eduardo Souto de Moura (2007); **a Casa da Música, na**

<sup>20</sup>- CUNHA, P. S. "Apresentação. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense". FAUP publicações, Porto, 2000, pag.11-12;

<sup>21</sup>- FERNANDES, J. A. R., Pinto, J. R., Chamusca, P. "Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX- XX e XX-XXI)". In Actas do 1st International Meeting – Geography & Politics, Policies and Planning. Porto, 2013. pp. 319-331.

<sup>22</sup>- REAL, Manuel Luís, "A ponte e a Avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto", CMP Editores, Porto, 2001, pag. 69

<sup>23</sup>- DIAS, A. "Leste A - Batalha/Guindais. In Porto 2001: regresso à Baixa." Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense, FAUP publicações Porto, 2000, pag. 190- 203;

<sup>24</sup>- Ibi Idem, pag.81



**Boavista, desenhada por Rem Koolhaas (2004-2005)**<sup>25</sup> (img.19); as novas instalações da FPCEUP junto à residência universitária de Paranhos, no pólo 2 da universidade (2005); projetado por Fernando Távora<sup>26</sup>; e da Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, um edifício autónomo que aumentou a área disponível em 40%, projetado pelo arquiteto Alcino Soutinho em 2006.<sup>27</sup>

**Juntamente com o Programa-Porto 2001, o programa Metro do Porto**, teve um papel importante na requalificação urbana do centro (mobilidade e imagem da cidade). A primeira linha inaugurada foi a ligação da Estação da Trindade ao Senhor de Matosinhos (2002), sendo progressivamente expandida para outras zonas da cidade e área metropolitana. A rede de metro integra três tipos de abordagens para o seu traçado: o traçado de superfície em cidade, requalificando o espaço público existente e criando novos eixos em território consolidado; o traçado subterrâneo, intervindo nas áreas envolventes e adjacentes aos acessos das estações subterrâneas; e o traçado de superfície suburbano, aproveitando os antigos canais ferroviários. O centro do Porto surge como uma intervenção relevante do projeto, sendo a área onde mais linhas se cruzam e onde existiu maior qualificação de espaço público, intervindo nas envolventes de pontos importantes como a Trindade, a praça da Liberdade e a avenida dos Aliados ou Bolhão. A requalificação urbana dos espaços envolventes às estações passou pela organização do mobiliário urbano, a melhoria dos percursos pedonais, aumentando os passeios e libertando-os de possíveis obstáculos, a criação de espaços verdes e forte arborização a acompanhar o traçado das linhas; o reperfilamento de ruas e eliminação do estacionamento ao longo das faixas de rodagem; e a melhoria das condições de iluminação desde a sinalética à iluminação pública.<sup>28</sup>

A nível de infraestruturas, regista-se a construção de uma nova ponte, a ponte do Infante (2003) (img. 16); a integração do tabuleiro superior da Ponte D. Luís na linha D do Metro do Porto (2005); e a conclusão da VCI em 2007, do lado de Vila Nova de Gaia (2007).

Paralelamente aos programas do Porto 2001 e Metro S.A, desenvolve-se o trabalho sobre as **margens atlânticas e da foz do douro, através do programa Pólis**. O lançamento do Programa Pólis (Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das cidades), permitindo otimizar a relação de proximidade entre o Parque da cidade e o Mar, criando um polo de lazer.<sup>29</sup> A Requalificação da Frente Marítima da Cidade do Porto, associado à renovação da Marginal de Matosinhos, dão corpo ao Passeio Atlântico (img.15), demarcado pela preocupação ambiental e de espaço público. Ainda neste contexto podemos observar o projeto do Terminal de Cruzeiros de Leixões (2010-2015), desenhado pelo arquiteto Luís Pedro Silva<sup>30</sup> (img.21).

<sup>25</sup>- DOMÍNGUES, Álvaro António Gomes, "Porto Património Mundial: 20 anos, 20 Imagens = Porto World Heritage: 20 years, 20 pictures = Porto Patrimoine mondial: 20 ans, 20 photos : 1996-2016, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 2016, pag.34;

<sup>26</sup>- FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007, pag.115;

<sup>27</sup>- Ibi Idem, pag.127

<sup>28</sup>- PINHO, P., & Vilares, M. "A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto. Porto", FEUP Edições, Porto, 2009, pag.71;

<sup>29</sup>- CORREIA, Francisco Nunes, "Passeio Atlântico", Editores Gabinete Programa Polis, Lisboa, 2002, pag.15

<sup>30</sup>- SILVA, Luís Pedro, "Terminal de cruzeiros de Leixões", Uzina Books, Lisboa, 2016, pag. 10

## Referências Bibliográficas:

- BARATA, Paulo Martins, SILVA, Raquel Henriques e ALMEIDA, Bernardo Pinto, "Museu de Serralves: Álvaro Siza", White & Blue, 1ª Edição, 2001;
- CORREIA, Francisco Nunes, "Passeio Atlântico", Editores Gabinete Programa Polis, Lisboa, 2002;
- CRUARB, "Porto Património Mundial III: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana.", CMP, Porto, 2000/2001;
- CUNHA, P. S. "Apresentação. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense". FAUP publicações, Porto, 2000;
- DIAS, A. "Leste A - Batalha/Guindais. In Porto 2001: regresso à Baixa." Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense, FAUP publicações Porto, 2000;
- DOMINGUES, Álvaro António Gomes, "Porto Património Mundial: 20 anos, 20 Imagens = Porto World Heritage: 20 years, 20 pictures = Porto Patrimoine mondial: 20 ans, 20 photos : 1996-2016, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 2016;
- FERNANDES, José A. Rio, CHAMUSCA, Pedro e FERNANDES, Inês, "Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Usos e Movimentos", Porto vivo, SRU, 1ª Edição, 2014;
- FERNANDES, J. A. R., Pinto, J. R., Chamusca. P. "Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX- XX e XX-XXI)". In Actas do 1st International Meeting – Geography & Politics, Policies and Planning. Porto, 2013;
- FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007;
- FIGUEIRO, Ricardo, "O Porto visto por Arquitectos: Algumas questões sobre a cidade" 1990;
- LOPES, João Teixeira, "A Cidade e a Cultura: Um estudo sobre práticas culturais urbanas", Edições Afrontamento e Câmara Municipal do Porto, 2000;
- LOZA, Rui Ramos, "Porto Património Mundial", Edição Câmara Municipal do Porto, CMP, Porto, 1ª Edição, 1998;
- MAITINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al., "O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996." Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996;
- OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013;
- PERREIRA, Paula Cristina, "condição humana e condição urbana", Edições Afrontamento, 2011;
- PINHO, P., & Vilares, M. "A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto. Porto", FEUP Edições, Porto, 2009;
- RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994;
- REAL, Manuel Luís, "A ponte e a Avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto", CMP Editores, Porto, 2001;
- SILVA, Luís Pedro, "Terminal de cruzeiros de Leixões", Uzina Books, Lisboa, 2016;
- SOARES, Luís de Lousada, "A Ponte de S. João: Nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro no Porto", Ferriouro, ACE, Porto, 1991;



## Referências Bibliográficas:

- BARATA, Paulo Martins, SILVA, Raquel Henriques e ALMEIDA, Bernardo Pinto, "Museu de Serralves: Álvaro Siza", White & Blue, 1ª Edição, 2001;
- CORREIA, Francisco Nunes, "Passeio Atlântico", Editores Gabinete Programa Polis, Lisboa, 2002;
- CRUARB, "Porto Património Mundial III: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana.", CMP, Porto, 2000/2001;
- CUNHA, P. S. "Apresentação. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense". FAUP publicações, Porto, 2000;
- DIAS, A. "Leste A - Batalha/Guindais. In Porto 2001: regresso à Baixa." Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense, FAUP publicações Porto, 2000;
- DOMINGUES, Álvaro António Gomes, "Porto Património Mundial: 20 anos, 20 Imagens = Porto World Heritage: 20 years, 20 pictures = Porto Patrimoine mondial: 20 ans, 20 photos : 1996-2016, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 2016;
- FERNANDES, José A.Rio, CHAMUSCA, Pedro e FERNANDES, Inês, "Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Usos e Movimentos", Porto vivo, SRU, 1ª Edição, 2014;
- FERNANDES, J. A. R., Pinto, J. R., Chamusca. P. "Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX- XX e XX-XXI)". In Actas do 1st International Meeting - Geography & Politics, Policies and Planning. Porto, 2013;
- FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007;
- FIGUEIRO, Ricardo, "O Porto visto por Arquitectos: Algumas questões sobre a cidade" 1990;
- LOPES, João Teixeira, "A Cidade e a Cultura: Um estudo sobre práticas culturais urbanas", Edições Afrontamento e Câmara Municipal do Porto, 2000;
- LOZA, Rui Ramos, "Porto Património Mundial", Edição Câmara Municipal do Porto, CMP, Porto, 1ª Edição, 1998;
- MARTINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al., "O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996." Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996;
- OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013;
- PERREIRA, Paula Cristina, "condição humana e condição urbana", Edições Afrontamento, 2011;
- PINHO, P., & Vilares, M. "A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto. Porto", FEUP Edições, Porto, 2009;
- RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994;
- REAL, Manuel Luís, "A ponte e a Avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto", CMP Editores, Porto, 2001;
- SILVA, Luís Pedro, "Terminal de cruzeiros de Leixões", Uzina Books, Lisboa, 2016;
- SOARES, Luís de Lousada, "A Ponte de S. João: Nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro no Porto", Ferdouro, ACE, Porto, 1991;





- |                                                                                                                         |                                                                                                                       |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
|  Zona do Núcleo da Sé              |  Zona Envolvente em 1903         |
|  Zona do Núcleo Fernandino         |  Zona Envolvente entre 1933-1937 |
|  Zona Envolvente em 1813           |  Zona Envolvente em 1860         |
|  Zona Envolvente entre 1833 - 1844 |  Zona Envolvente em 1997         |
|  Zona Envolvente em 1892           |                                                                                                                       |

EV. ATÉ SÉC. XX.



ARTECAPITAL

Pesquisa

Magazine de Arte

Agenda

Publicidade

Contactos

Home

Agenda-Artecapital

Newsletter



Notícias

Entrevista

Estado da Arte

Exposições

Perspetiva

Preview

Opinião

Arquitetura&amp;Des

Artes Performativas

No Atelier

## CONTACTOS



**Artecapital Magazine de Arte Contemporânea**  
**ISSN 2184-7029**

**DIREÇÃO EDITORIAL****DIRETOR**

Victor Pinto da Fonseca

EMAIL: [vpf@artecapital.art](mailto:vpf@artecapital.art)

TEL.: +351 966 653 115

**EDITORA E COORDENADORA DA REDAÇÃO**

Liz Vahia

EMAIL: [info@artecapital.art](mailto:info@artecapital.art)

TEL.: +351 967 673 841

**REDES SOCIAIS**

Sérgio Parreira

[media@artecapital.art](mailto:media@artecapital.art)**COLABORADORES**

PORTO

Constança Babo

NOVA IORQUE

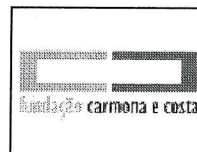
Sérgio Parreira

**MORADA**

ARTECAPITAL.NET

Rua da Boavista 84, 3º - Sala 5  
1200-068 Lisboa

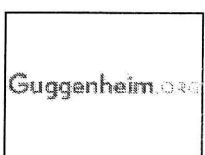
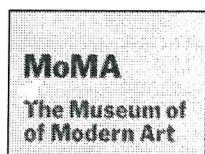
*dgARTES*  
 DIREÇÃO GERAL  
 DAS ARTES



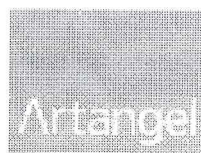
**Transboavista**  
**VPF**

**Art Edifício**

## Links

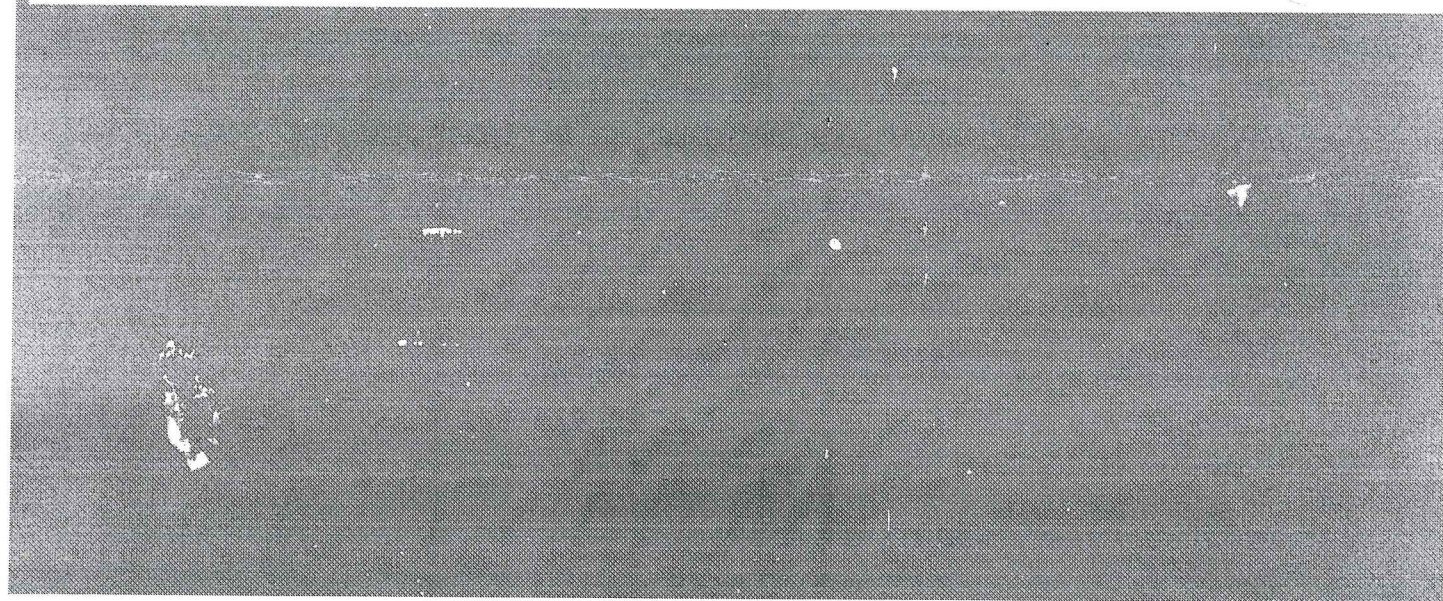






© Copyright artcapital.art 2006

MNW Digital Agency





**FLAD**  
EM PLACERIA COM  
A DRA. ING. ROOM

**PRÉMIO  
DESENHO  
2021**

**CANDIDATURAS DE  
15 A 30 DE JUNHO**

**SAIBA MAIS EM  
FLAD.PT**

**dgARTES**  
DIREÇÃO GERAL  
DE ARTE E CULTURA

## ARQUITETURA E DESIGN



**fundação carmona e costa**

**Transboavista  
VPF**

**Art Edifício**

Links

**Ernesto  
de Sousa**

ernestodesousa.com

**MNCARS**

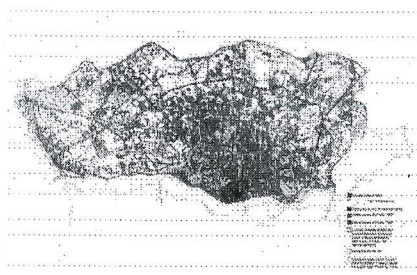
**MoMA**

The Museum of  
Modern Art

Guggenheim.ORG

**Centre  
Pompidou**

**PALAIS DE TOKYO**  
SITE DE CREATION CONTEMPORAINE



Mapa 1

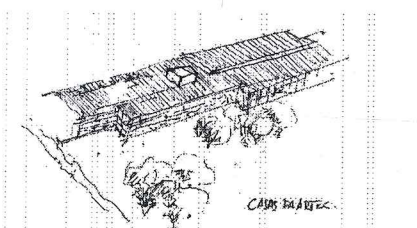


Imagem 1 - Casa das Artes, Eduardo Souto Moura, 1981

Imagem 1

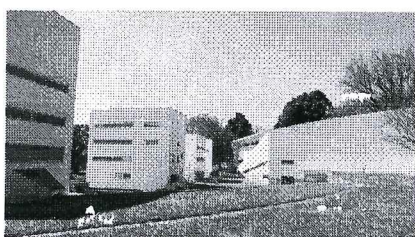


Imagem 2 - Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Arq. Álvaro Siza Vieira, 1986

Imagem 2



Imagem 3 - Pavilhão Carlos Ramoalho (PAUP), Arq. Álvaro Siza Vieira, 1986

Imagem 3

### O ANTECEDENTE CULTURAL DO PORTO NA TRANSIÇÃO PARA O SÉCULO XXI

RICARDO MARTINS E GONÇALO FURTADO LOPES

A cidade do Porto no século XX, assiste a uma transformação profunda. A ruralidade dominante transformou-se num aglomerado extenso, que concentra quase toda a dinâmica regional.

Após a revolução de 1974, os campos da cultura e política adquirem importância. A política, definiu novas abordagens, e a cultura tirou partido das potencialidades germinadas [1]. O aumento da cultura média exprime-se a nível do desenvolvimento urbano, especialmente na reabilitação de locais necessários que conferem identidade à cidade. A consciência de deficiências nacionais, derivada do surto emigratório, desencadeou uma atitude sobre a cidade, destacando a criação de equipas criadas para o planeamento urbano e regional, no seguimento aberto por Ezequiel Campos e Antão de Almeida Garrett. O planeamento torna-se na ferramenta de resolução dos problemas da urbanização do Porto. Aprofundam a situação, identificando as zonas precárias e as potencialidades da estrutura e aos tecidos urbanos.

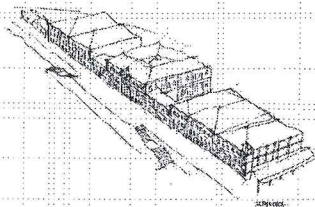
Desta forma, a década de 80 a 90 constitui um período de transformação de mentalidade [2]. A análise produzida sobre as fragilidades e potencialidades da cidade permitiu que as práticas da urbanização se organizassem, com um plano de ação. É também uma década de preparação para o futuro, entre 1990 e 2000. A planta de 1978 (mapa.1) que antecede este período representa a evolução da malha urbana, uma grande continuidade entre três realidades, encontrando relações com o troço da Avenida da Boavista, compreendido entre a Avenida Antunes Guimarães e recentemente a aberta Rua de S. João de Brito, a zona Poente da cidade e a área central alargada e o núcleo central. No núcleo central (a Sul), seguindo o Plano Diretor de 1962 de Fernando Távora, sobre a zona da Ribeira/Barreiro, prepara-se o CURARB (Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo) foi a entidade responsável pela recuperação e reabilitação do Centro Histórico do Porto, em Portugal, entre 1974 e 2003. Entendia o Centro Histórico como um valor patrimonial global que incluía, para além de valores históricos, arquitetónicos e estéticos, também uma realidade social e cultural, para solucionar as várias situações de conflito e as problemáticas existentes, com uma atuação concertada e coerente. A Poente, a importância das Avenidas Antunes Guimarães e Marechal Gomes da Costa na estruturação desta parte da cidade, no surgimento de uma nova realidade, dominada pela habitação social, uma mancha edificada que correspondente aos bairros sociais construídos pela câmara municipal entre (1956-1966) - 6000 fogos espalhados por 16 bairros, implantados em freguesias como Aldoar, Lordelo do ouro, Ramalde, Paranhos ou Campanhã, muitas vezes em território absolutamente vazios, sem continuidades. A Avenida da Boavista, para além das duas novas avenidas, salienta-se a estruturação de todo o território, entre as Ruas Guerra Junqueiro, António Cardoso e Campo Alegre, e assume-se como eixo estrutural consolidado até à Foz. O Campo Alegre vê a sua importância crescer enquanto eixo de ligação à Foz, mas sobretudo na articulação com a Avenida da Boavista, na estruturação do tecido entre elas, e com a Ponte da Arrábida, no acesso à rotunda através da Rua de Gonçalo Sampaio, e do troço da VCI [3] (Via de Cintura Interna ao Porto: Anel infraestrutural viário que circunscrita a cidade do Porto e Vila Nova de Gaia, iniciada a sua construção a 1963 e terminada a 2007), entre Poente e o Nó de Francos. A zona da Boavista é marcada por um novo equipamento, o mercado do Bom Sucesso (1952), que centraliza o abastecimento de géneros. A conclusão da Avenida AIP, e a correspondente articulação com a Rua de 5 Outubro, constituem a ligação da cidade ao porto de Leixões e ao aeroporto, potencializando o desenvolvimento da nova centralidade da Boavista [4]. Retrata-se ainda um conjunto de grandes infraestruturas: A Avenida AIP densamente ocupada por edifícios industriais, estabelece relação natural com o tecido da Avenida Antunes Guimarães, que por sua vez se articula com os novos





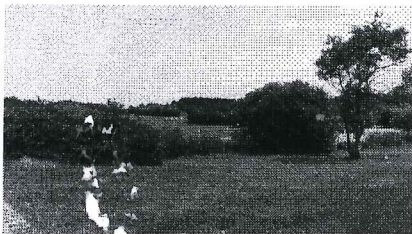
Img.4 - Ponte São João, Eng. Edgar Cardoso, 1991

Img. 4



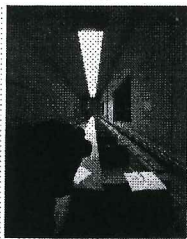
Img.5 - Alfândega, intervenção Arg. Eduardo Souto de Moura, 1992

Img. 5



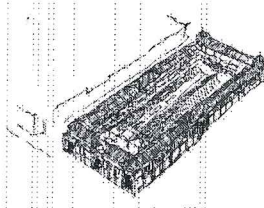
Img.6 - Parque da Cidade do Porto, Arg. Sidónio Pardal, 1993

Img. 6



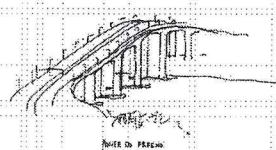
Img.7 - Lavandouro de S. Nicolau, Arqs. Paulo Providência e Rosário Aires, 1993

Img. 7



Img.8 - Mercado do Bolhão, Arg. Joaquim Mattos, 1994

Img. 8



Img.9 - Ponte do Freixo, JAE, 1995

Img. 9

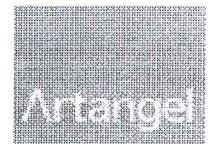
desenvolvimentos urbanos individuais. A Via Norte, nos finais dos anos 60, constitui-se como saída privilegiada da cidade em direção a Braga, movimento anteriormente conduzido pela Rua do Amial, representando a perda de importância das cinco vias de saída da cidade na estruturação do território. Começaram assim a surgir novos centros culturais de conceção diversificada, tal como a casa de Serralves (novo propósito) e a Casa das Artes (do arquiteto Eduardo Souto de Moura) [5] (img.1). A cultura conheceu um desenvolvimento rápido, mas frágil. Neste desejo de uma cidade culta, o ensino dinamiza-se rapidamente [6], com a criação de pólos universitários, seja em situação urbana consolidada, como em zona de expansão, tais como: a FAUP e pavilhão Carlos Ramos (em 1986 pelo arquiteto Siza Vieira, no Campo Alegre [7]) (img.2-3); a fundação da Universidade Portuguesa (1986) e da nova faculdade de Medicina Dentária (1988). Apresenta-se também a recuperação de estruturas e edifícios de épocas distintas, mais emblemáticos para cidade, como a estação de São Bento, o pavilhão nos jardins do Palácio de Cristal, a ampliação do estádio das Antas.

No desenrolar das campanhas culturais e políticas, dos concursos e da crescente consciência social e urbana dos anos 80, o planeamento amadureceu e refletiu-se nos anos 90, década de transformação urbana [8], que iram servir de momento base para o desenvolvimento urbano na primeira década do século XXI. A Rapidez da evolução técnica e tecnologia obrigou a área urbana portuense a prosseguir numa renovação constante, mais avançada nos aspetos, incipiente noutros. Foram aspetos importantes que permitiram o desenvolver de uma coordenação imperativa e concreta dos projetos nacionais e internacionais na cidade. O desenvolvimento da cidade na época desenrolou-se a várias escalas: local, regional, e mundial, com o progredir equilibrado das atividades, que foram necessárias para produzir um ambiente urbano atraente e suficiente capaz face às problemáticas da época.

A cidade, conforme a planta de 1992 (mapa.1), apresentava uma nova realidade ao nível da mobilidade em relação à década de 80. A VCI realizada até ao nó das Antas, a A3 (ligação a Braga), a A4 (ligação a Vila Real), conferem à cidade uma infraestrutura efetiva regional, organizando um conjunto de serviços de transportes e comércio internacionais. A parte Ocidental da cidade é marcada pelo desenvolvimento em torno do Nó de Francos (com vastos conjuntos residenciais normalmente construídos em altura e sem uma estrutura viária de suporte coerente), pelas urbanizações na parte final da Avenida da Boavista (edifícios em altura e residências unifamiliares) e vastos conjuntos habitacionais em Aldoar. A zona da Boavista é marcada pela instalação do polo universitário do Campo Alegre, nos terrenos próximos da Ponte da Arrábida. Na parte Nascente, a malha é estruturada pela Avenida de Magalhães, entretanto conduída, ligando o Campo 24 de Agosto à circunvalação na zona da Areosa [9]. Na zona Poente da cidade surge uma nova ponte, (Ponte de São João em 1991) (img.4) que vem substituir a ponte D. Maria Pia como infraestrutura ferroviária que transporta a Linha do Norte sobre o Rio Douro até à cidade [10].

Em 1997, já se encontra conduída a ligação da VCI à Ponte do Freixo [11] (1995) (img.9), possibilitando a passagem para Gaia. Contem oito nós, que articulam com as autoestradas A3/A4, a Via Norte, a Avenida AIP e um conjunto de ruas urbanas fundamentais. O parque da cidade (img.6), projetado pelo arquiteto paisagista Sidónio Pardal em 1993, define-se como a grande estrutura verde do Porto [12], prolongando-se em 97 até aos terrenos da feira popular (atualmente conhecido como quaiódromo, onde se realizam eventos académicos das Faculdades do Porto), constituindo um espaço privilegiado para uso coletivo, simbolizando a alteração de carácter dos espaços públicos no final do século XIX e XX. Os cidadãos assumiam como espaço público privilegiado, a rua, a praça ou o largo e passam a incluir-se nesta definição dos grandes parques urbanos, os corredores verdes, e as frentes marítimas ou fluviais [13].

A cultura e vontade de obter uma identidade urbana, no seguimento da década anterior, permanecem como fatores de transformação urbana e intervenção na cidade. Na continuação do CRUAR, intensifica-se as intervenções na década de 90. Entre 90 e 94, procedeu-se à requalificação da zona ribeirinha, entre a Nova Alfândega e o Largo de São Francisco (arranjo urbano do largo, das fachadas e arcadas e equipamentos públicos/sociais, como o Lavandouro de S. Nicolau (img.7) e parque de estacionamento na plataforma da Alfândega); o arranjo urbano da Praça da Ribeira e as fachadas até à Ponte D. Luís I; o novo parque de estacionamento e espaços comerciais da Praça da Lisboa, do passeio/jardim das Virtudes [14]. Entre 94 e 2000, continuou-se a requalificação de fachadas em vários arruamentos e bairros e largos (bairros da Sé, Rua dos Mercadores, Rua das Flores e Largo do Colégio); na zona ribeirinha, procedeu-se ao arranjo urbanístico da Marginal, zona de Miragaia e do viaduto do Cais das Pedras; a construção de equipamentos públicos, comerciais e culturais, como o Ateliers Lada, para artistas (img.12), (junto ao Túnel da Ribeira), o Grupo Musical de Miragaia, o Mercado de São Sebastião (img.10) (junto à Avenida da Ponte), a Casa dos 24 (img.13), (junto à Sé) e o Museu da cidade (em frente à Rua de Monchique) [15]. Em 1996, o Centro Histórico do Porto, a área mais antiga das cidades do Porto e de V. a Nova de Gaia são classificados como Património Cultural da Humanidade (correspondente ao tecido urbano marcado pelas origens medievais da cidade e inclui territórios situados nas antigas freguesias da Sé, de São Nicolau, da Vitória e de Miragaia). Apesar de toda a evolução e mutações que ao longo dos tempos se deram no Centro Histórico do Porto, ainda hoje a observação do conjunto urbano apoia-se no velho casco medieval proporcionando uma imagem de coerência e de homogeneidade. Sugere imutabilidade e permanência no tempo, constituindo assim um





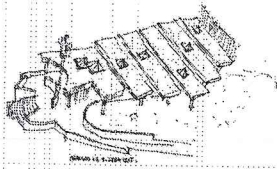


Imagem 10 - Mercado S. Sebastião, 1994-2000

Imagem 10

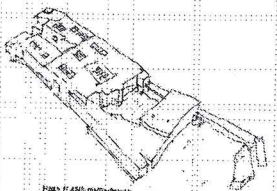


Imagem 11 - Museu Contemporâneo de Arte de Serralves, Arq. Álvaro Siza Vieira, 1996-99

Imagem 11

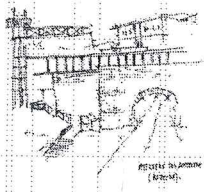


Imagem 12 - Ateliers da Lada, Arq. Virgílio Moutinho, 1997

Imagem 12

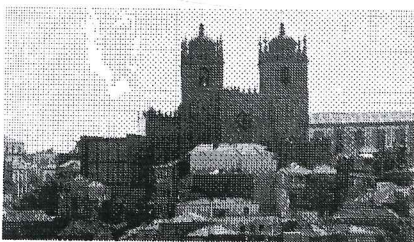


Imagem 13 - Casa dos 24, Arq. Fernando Távora, 2000

Imagem 13

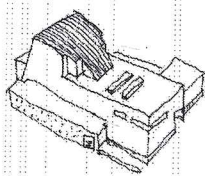


Imagem 14 - Teatro Municipal do Campo Alegre, Arq. Rogério Cavaca, 2000

Imagem 14

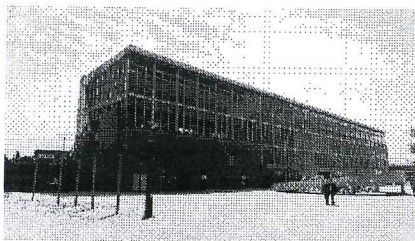


Imagem 15 - Passeio Atlântico e Edifício Transparente, Arq. Manuel de Sola-Morales, 2001

Imagem 15

exemplar único de uma paisagem urbana dotada de identidade, forte carácter e qualidade estética [16]. Ainda dentro da reabilitação de edifícios de expressão urbana, é requalificado o edifício da Alfandega (1990-92) (img.5), pelo arquiteto Eduardo Souto de Moura, passando a ter um Centro de Congressos, o Museu de Transportes e Comunicações e a sede da Associação Museu de Transportes e Comunicações (AMTC), para além do património arquitetónico existente; o Mercado do Bolhão em (1990-94) (img.8), com o objetivo de preservar o património arquitetónico e local do edifício; e a Estação de São Bento (1991-96), onde são requalificados os túneis de acesso à estação, os cais de embarque e toda a restante infraestrutura ferroviária (simbologia) [17].

Neste seguimento da cultura, é projetado o Museu de Arte Contemporânea de Serralves (1996-99), pelo arquiteto Siza Vieira (img.11). O edifício [18] encontra-se dentro do próprio parque de Serralves, (com cerca de 3,5 hectares), envolvendo-se com o local de forma delicada, onde expõem obras de arte de vários artistas contemporâneos. Na transição do milénio, é realizada a Cimeira Ibero-Americana (SECIB - Secretaria de Cooperação Ibero-Americana), no Porto (1998), no âmbito da globalização da cultura, educação e economia;

A investimento na escolarização reflete-se com conclusão das universidades: Instituto Português de Administração de Marketing do Porto, 1990 (IPAMP); Escola Superior de Enfermagem do Porto 1991 (ESEP); Escola Superior de Saúde de Santa Maria, 1991 (ESSM); Escola Superior de Música e Artes do Espetáculo 1994 (ESMAE); Fernando Pessoa 1996 (UFP); e a Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto 1996 (FAUP), projetada por Siza Vieira. [19]

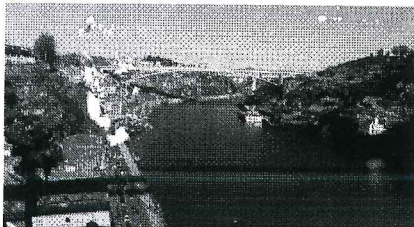
A transição para o século XXI foi um momento de concretização das vontades do final do século XX, na transformação da cidade nas várias escalas numa imagem mais próxima da atual. A vontade de dotar a cidade de melhores condições para acolher novas atividades, novas iniciativas e novos projetos marcam as iniciativas que alteraram a dinâmica urbana da cidade do Porto [20].

Parte assim de programas como a Porto 2001, que vêm intervir diretamente no centro antigo, para dar resposta às fragilidades da zona, fase às novas centralidades que surgiam pela cidade [21]. No que respeita à intervenção no espaço público, as intenções correspondiam, essencialmente, à sua requalificação e ao reforço do seu carácter; à adaptação dos espaços de forma a suportarem as suas funções presentes e às possíveis adaptações a novas exigências de circulação e tráfego; à identificação de áreas para instalação de equipamento e mobiliário urbano, mas também para a instalação de obras de arte de expressão pública; e à identificação de obras em infraestruturas que melhorassem o funcionamento da cidade. No caso do edificado foi considerado necessário recuperar edifícios ao nível da fachada da rua, intervindo, também, nos que foram afetados na sua arquitetura e monumentalidade ao longo do tempo, realizar uma inventariação de edifícios para instalação de futuras funções habitacionais ou comerciais e intervir nos edifícios de grande dimensão propondo novas funções e novas utilizações. Algumas dessas intervenções e novos equipamentos são exemplo o Teatro Municipal Campo Alegre (2000) (img.14), o redesenho da Avenida da Ponte por Álvaro Siza (2001) e a recuperação e projeto sobre o antigo paço do concelho (casa dos 24) (img.13) pelo arquiteto Fernando Távora (2003) [22]; a reposição do Funicular dos Guindais (img.18), com correspondência ao elétrico na alameda da rua Augusto Rosa; o redesenho da praça da Batalha, do largo 1º Dezembro e de uma praça de apoio na rua de Cimo de Vila; e a requalificação das ruas 31 de Janeiro, Santo Ildefonso e rua Augusto Rosa, com mudanças no seu traçado para inclusão do elétrico e melhoria das condições pedonais [23]; o redesenho da Avenida dos Aliados por Álvaro Siza, juntamente com a construção das estações de metro Associadas, por Eduardo Souto de Moura (2010); intervenção da atual praça de Lisboa, como novo desenho urbano do espaço público (2010-2013) (img.22); as obras de recuperação do Mercado do Bolhão (2015) [24].

Para além das intervenções referidas, destacam-se algumas intervenções e estruturas fora da zona central, a instalação do pavilhão da água no parque da cidade, que representou o Porto na Expo98 em Lisboa, sendo reconstruído totalmente (2002); e a Construção do Estádio do Dragão (2003) (img.17), servindo de palco para os eventos do Euro 2004, tendo Portugal como Anfitrião da competição; a Torre de escritórios do Burgo (img.20), projetado por Eduardo Souto de Moura (2007); a Casa da Música, na Boavista, desenhada por Rem Koolhaas (2004-2005) [25] (img.19); as novas instalações da FPCEUP junto à residência universitária de Paranhos, no pólo 2 da universidade (2005), projetado por Fernando Távora [26]; e da Faculdade de Belas Artes da Universidade do Porto, um edifício autónomo que aumentou a área disponível em 40%, projetado pelo arquiteto Alcino Soutinho em 2006. [27]

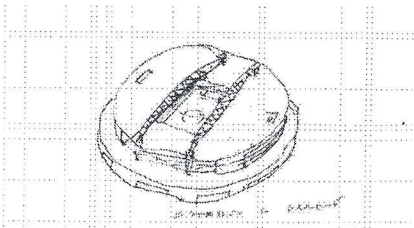
Juntamente com o Programa Porto 2001, o programa Metro do Porto, teve um papel importante na requalificação urbana do centro (mobilidade e imagem da cidade). A primeira linha inaugurada foi a ligação da Estação da Trindade ao Senhor de Matosinhos (2002), sendo progressivamente expandida para outras zonas da cidade e área metropolitana. A rede de metro integra três tipos de abordagens para o seu traçado: o traçado de superfície em cidade, requalificando o espaço público existente e criando novos eixos em território consolidado; o traçado subterrâneo, intervindo nas áreas envolventes e adjacentes aos acessos das estações subterrâneas; e o traçado de superfície suburbano, aproveitando os antigos canais ferroviários. O centro do Porto surge como uma intervenção relevante do projeto, sendo a área onde mais linhas se cruzam e onde existiu maior qualificação de espaço público, intervindo nas envolventes de pontos importantes como a Trindade, a praça da Liberdade e a avenida dos





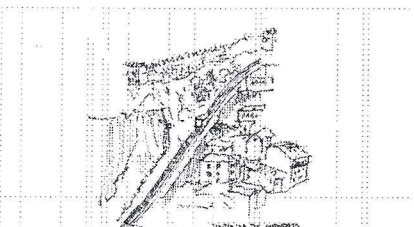
Img.16 - Ponte do Infante, Arq. António Adão da Fonseca e Francisco Milanes Mato, 2003

Img. 16



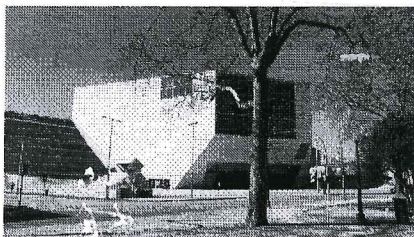
Img.17 - Estádio do Dragão, Arq. Manuel Salgado, 2003

Img. 17



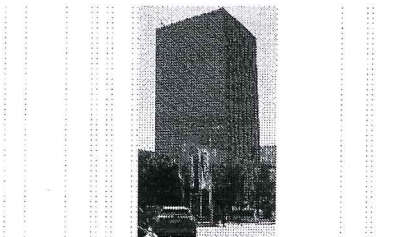
Img.18 - Funicular dos Guindais, Arq. Adalberto Dias, 2004

Img. 18



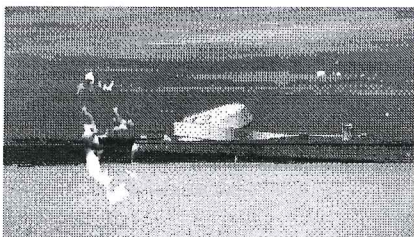
Img.19 - Casa Música, Arq. Rem Koolhaas, 2004

Img. 19



Img.20 - Torre do Burgo, Arq. Eduardo Souto de Moura, 2007

Img. 20



Img.21 - Terminal Cruzeiros de Leixões, Arq. Luís Pedro Silva, 2010-15

Img. 21

Aliados ou Bolhão. A requalificação urbana dos espaços envolventes às estações passou pela organização do mobiliário urbano, a melhoria dos percursos pedonais, aumentando os passeios e libertando-os de possíveis obstáculos, a criação de espaços verdes e forte arborização a acompanhar o traçado das linhas; o reperfilamento de ruas e eliminação do estacionamento ao longo das faixas de rodagem; e a melhoria das condições de iluminação desde a sinalética à iluminação pública. [28]

A nível de infraestruturas, regista-se a construção de uma nova ponte, a ponte do Infante (2003) (img.16); a integração do tabuleiro superior da Ponte D. Luís na linha D do Metro do Porto (2005); e a conclusão da VCI em 2007, do lado de Vila Nova de Gaia (2007).

Paralelamente aos programas do Porto 2001 e Metro S.A., desenvolve-se o trabalho sobre as margens atlânticas e da foz do Douro, através do programa Pólis. O lançamento do Programa Pólis (Programa de Requalificação Urbana e Valorização Ambiental das cidades), permitindo otimizar a relação de proximidade entre o Parque da cidade e o Mar, criando um polo de lazer. [29] A Requalificação da Frente Marítima da Cidade do Porto, associado à renovação da Marginal de Matosinhos, dão corpo ao Passeio Atlântico (img.15), demarcado pela preocupação ambiental e de espaço público. Ainda neste contexto podemos observar o projeto do Terminal de Cruzeiros de Leixões (2010-2015), desenhado pelo arquiteto Luís Pedro Silva [30] (img.21).

### Gonçalo Miguel Furtado Cardoso Lopes

Licenciado pela Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto, Mestre pela Universidade Politécnica da Catalunha, e doutorado pela University College of London, bolseiro da Fundação para a Ciência e Tecnologia. É professor de Teoria da FAUP, tendo no passado lecionado na Faculdade de Engenharia e sido professor convidado na Escola de Barcelona. Autor de vários livros, integra ainda o corpo editorial de algumas revistas e publica regularmente sobre temas pós-modernos e contemporâneos. Em 2008 foi premiado pela WOSC (UK) com "Kybernetes Research Award: Highly commended paper" e em 2010 pelo IIAS (Canada) com o "Outstanding Scholarly Contribution Award 2010".

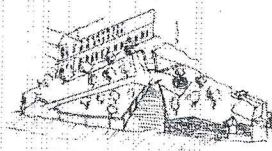
### Ricardo Correia Martins

Finalista do Mestrado da Faculdade de Arquitetura da Universidade do Porto. Participou em eventos académicos, concurso à imagem da iluminação da cidade de Penafiel (Câmara Municipal de Penafiel) em 2015 e o IJUP 2021.

### Notas

- [1] RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994, pag.81;
- [2] PERREIRA, Paula Cristina, "condição humana e condição urbana", Edições Afrontamento, 2011, pag.21.
- [3] FIGUEIRO, Ricardo, "O Porto visto por Arquitectos: Algumas questões sobre a cidade" 1990, pag.3;
- [4] OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013, pag.119;
- [5] RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994, pag.590;
- [6] LOPES, João Teixeira, "A Cidade e a Cultura: Um estudo sobre práticas culturais urbanas", Edições Afrontamento e Câmara Municipal do Porto, 2000, pag.81;
- [7] FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007, pag.109;
- [8] RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, Porto, 1994, pag.598;
- [9] OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013, pag.120;
- [10] SOARES, Luís de Lousada, "A Ponte de S. João: Nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro no Porto", Ferdyuro, ACE, Porto, 1991, pag. 36-37;
- [11] FERNANDES, José A.Rio, CHAMUSCA, Pedro e FERNANDES, Inês, "Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Usos e Movimentos", Porto vivo, SRU, 1ª Edição, 2014, pag. 48;
- [12] PARDAL, Sidónio, "Parque da Cidade do Porto: Ideia e Paisagem", CMP - Câmara Municipal do Porto, Porto, 1ª Edição, 2006, pag.17;
- [13] OLIVEIRA, Vítor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013, pag.121;
- [14] CRUARB, "Porto Património Mundial III: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana.", CMP, Porto, 2000/2001, pag.25-33;
- [15] Ibi Idem, pag.33-46;
- [16] LOZA, Rui Ramos, "Porto Património Mundial", Edição Câmara Municipal do Porto, CMP, Porto, 1ª Edição, 1998, pag. 27-35;
- [17] MARTINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al., "O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de





Img22 - Praça da Lisboa. Arq. Balonas & Meneses, 2013

Img. 22

#### Outros artigos:

2021-05-12

JOÃO NISA E AS 'PRIMEIRAS IMPRESSÕES DE UMA PAISAGEM'

2021-02-16

A ORDEM INVISÍVEL DA ARQUITECTURA

2021-01-10

SURENDER, SURENDER

2020-11-30

AS MULHERES NO PRIVATE PRESS MOVEMENT: ESCRITAS, LETRAS DE METAL E CHEIRO DE TINTA

2020-10-30

DES/CONSTRUÇÃO - OS ESPACIALISTAS EM PRO(EX)CESSO

2020-09-19

'A REALIDADE NÃO É UM DESENCANTO'

2020-08-07

FORA DA CIDADE. ARTE E LUGAR

2020-07-06

METROPOLIS, WORLD CITY & E.R.C.O.T. - AS VISÕES PARA A CIDADE PERFEITA IMAGINADAS POR GILLETTE, ANDERSEN E DISNEY

2020-06-08

DESCONFI(N)AR, O FUTURO DA ARQUITECTURA E DAS CIDADES

2020-04-13

UM PRESENTE AO FUTURO: MACAU - DIÁLOGOS SOBRE ARQUITECTURA E SOCIEDADE

2020-03-31

R2/FABRIL SUSPENSO: ITINERÁRIOS DE TRABALHO

2019-12-05

PRÁTICAS POS-NOSTÁLGICAS / POST-NOSTALGIC KNOWINGS

2019-08-02

TEMPOS MODERNOS, CERÂMICA INDUSTRIAL PORTUGUESA ENTRE GUERRAS

2019-05-22

ATELIER FALA - ARQUITECTURA NA CASA DA CERCA

2019-01-21

VICARA: A ESTÉTICA DA NATUREZA

2018-11-06

PARTE II - FOZ VELHA E FOZ NOVA: PATRIMÓNIO CLASSIFICADO (OU NEM POR ISSO)

2018-09-28

PARTE I - PORTO ELEITO TRÊS VEZES O MELHOR: ESTIJO EUROPEU: PATRIMÓNIO AMEAÇADO PARA UNS, RENOVADO PARA OUTROS. PARA INGLÊS (NÃO) VER

2018-08-07

PAULO PARRA - "UMA TRAJECTÓRIA DE VIDA" NA GALERIA ROCA LISBON

2018-07-12

DEPOIS, A HISTÓRIA: GO HASEGAWA,

1856 a 1996." Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996

[18] BARATA, Paulo Martins, SILVA, Raquel Henriques e ALMEIDA, Bernardo Pinto, "Museu de Serralves: Álvaro Siza", White & Blue, 1ª Edição, 2001, pag. 34;

[19] FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007, pag. 90-109;

[20] CUNHA, P. S. "Apresentação. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense". FAUP publicações, Porto, 2000, pag.11-12;

[21] FERNANDES, J. A. R., Pinto, J. R., Chamusca. P. "Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX- XX e XX-XXI)". In Actas do 1st International Meeting - Geography & Politics, Policies and Planning. Porto, 2013. pp. 319-331;

[22] REAL, Manuel Luís, "A ponte e a Avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto", CMP Editores, Porto, 2001, pag. 69;

[23] DIAS, A. "Leste A - Batalha/Guindais. In Porto 2001: regresso à Baixa." Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense, FAUP publicações Porto, 2000, pag. 190- 203;

[24] Ibi Idem, pag.81;

[25] DOMINGUES, Álvaro António Gomes, "Porto Património Mundial: 20 anos, 20 Imagens = Porto World Heritage: 20 years, 20 pictures = Porto Patrimoine mondial: 20 ans, 20 photos : 1996-2016, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 2016, pag.34;

[26] FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007, pag.115;

[27] Ibi Idem, pag.127;

[28] PINHO, P., & Vilares, M. "A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto. Porto", FEUP Edições, Porto, 2009, pag.71;

[29] CORREIA, Francisco Nunes, "Passeio Atlântico", Editores Gabinete Programa Polis, Lisboa, 2002, pag.15;

[30] SILVA, Luís Pedro, "Terminal de cruzeiros de Leixões", Uzina Books, Lisboa, 2016, pag. 10.

#### Bibliografia

BARATA, Paulo Martins, SILVA, Raquel Henriques e ALMEIDA, Bernardo Pinto, "Museu de Serralves: Álvaro Siza", White & Blue, 1ª Edição, 2001;

CORREIA, Francisco Nunes, "Passeio Atlântico", Editores Gabinete Programa Polis, Lisboa, 2002;

CRUARB, "Porto Património Mundial III: CRUARB 25 anos de reabilitação urbana.", CMP, Porto, 2000/2001;

CUNHA, P. S. "Apresentação. In Porto 2001: regresso à Baixa. Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense". FAUP publicações, Porto, 2000;

DIAS, A. "Leste A - Batalha/Guindais. In Porto 2001: regresso à Baixa." Consulta para a elaboração do Programa de Requalificação a Baixa Portuense, FAUP publicações Porto, 2000;

DOMINGUES, Álvaro António Gomes, "Porto Património Mundial: 20 anos, 20 Imagens = Porto World Heritage: 20 years, 20 pictures = Porto Patrimoine mondial: 20 ans, 20 photos : 1996-2016, Imprensa Nacional-Casa da Moeda, Lisboa, 2016;

FERNANDES, José A.Rio, CHAMUSCA, Pedro e FERNANDES, Inês, "Avenida dos Aliados e Baixa do Porto: Usos e Movimentos", Porto vivo, SRU, 1ª Edição, 2014;

FERNANDES, J. A. R., Pinto, J. R., Chamusca. P. "Subúrbio, na relação entre planeamento e urbanização: o Porto na transição de século (XIX- XX e XX-XXI)". In Actas do 1st International Meeting - Geography & Politics, Policies and Planning. Porto, 2013;

FERNANDES, Maria Eugénia Matos, "A Universidade do Porto e a Cidade: Edifícios ao longo da História", Gráfica Maiadouro, 2007;

FIGUEIRO, Ricardo, "O Porto visto por Arquitectos: Algumas questões sobre a cidade" 1990;

LOPES, João Teixeira, "A Cidade e a Cultura: Um estudo sobre práticas culturais urbanas", Edições Afrontamento e Câmara Municipal do Porto, 2000;

LOZA, Rui Ramos, "Porto Património Mundial", Edição Câmara Municipal do Porto, CMP, Porto, 1ª Edição, 1998;

MARTINS, João; BRION, Madalena; SOUSA, Miguel; et al., "O Caminho de Ferro Revisitado. O Caminho de Ferro em Portugal de 1856 a 1996." Lisboa: Caminhos de Ferro Portugueses, 1996;

OLIVEIRA, Vitor Manuel Araújo de Oliveira, "A Evolução das Formas Urbanas de Lisboa e Porto nos séculos XIX e XX", U.Porto Editorial, Porto, 2013;

PERREIRA, Paula Cristina, "condição humana e condição urbana", Edições Afrontamento, 2011;

PINHO, P., & Vilares, M. "A Avaliação das Grandes Obras Públicas - O Caso do Metro do Porto. Porto", FEUP Edições, Porto, 2009;

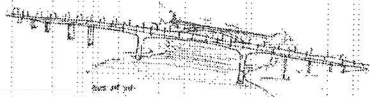
RAMOS, Luís A. De Oliveira, "História do Porto", Porto Editora, 1994;

REAL, Manuel Luís, "A ponte e a Avenida: contradições urbanísticas no centro histórico do Porto", CMP Editores, Porto, 2001;

SILVA, Luís Pedro, "Terminal de cruzeiros de Leixões", Uzina Books, Lisboa, 2016;

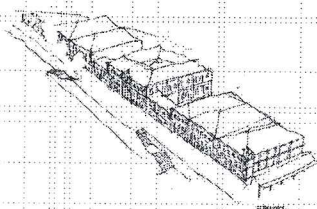
SOARES, Luís de Lousada, "A Ponte de S. João: Nova ponte ferroviária sobre o Rio Douro no Porto", Ferdouro, ACE, Porto, 1991;





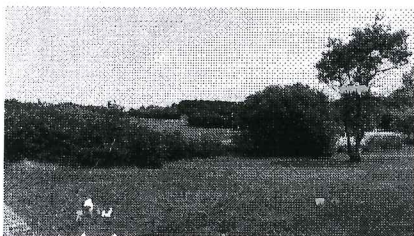
Img.4 - Ponte São João; Eng. Edgar Cardoso, 1991

Img. 4



Img.5 - Alameda; Intervenção Arq. Eduardo Souto Moura, 1992

Img. 5



Img.6 - Parque da Cidade do Porto; Arq. Sidónio Pardal, 1993

Img. 6



desenvolvimentos urbanos individuais. A Via Norte, nos finais dos anos 60, constituiu-se como saída privilegiada da cidade em direção a Braga, movimento anteriormente conduzido pela Rua do Amial, representando a perda de importância das cinco vias de saída da cidade na estruturação do território. Começaram assim a surgir novos centros culturais de conceção diversificada, tal como a casa de Serralves (novo propósito) e a Casa das Artes (do arquiteto Eduardo Souto de Moura) [5] (img.1). A cultura conheceu um desenvolvimento rápido, mas frágil. Neste desejo de uma cidade culta, o ensino dinamiza-se rapidamente [6], com a criação de pólos universitários, seja em situação urbana consolidada, como em zona de expansão, tais como: a FAUP e pavilhão Carlos Ramos (em 1986 pelo arquiteto Siza Vieira, no Campo Alegre [7]) (img.2-3); a fundação da Universidade Portucalense (1986) e da nova faculdade de Medicina Dentária (1988). Apresenta-se também a recuperação de estruturas e edifícios de épocas distintas, mais emblemáticos para cidade, como a estação de São Bento, o pavilhão nos jardins do Palácio de Cristal, a ampliação do estádio das Antas.

No desenrolar das campanhas culturais e políticas, dos concursos e da crescente consciência social e urbana dos anos 80, o planeamento amadureceu e refletiu-se nos anos 90, década de transformação urbana [8], que iram servir de momento base para o desenvolvimento urbano na primeira década do século XXI. A Rapidez da evolução técnica e tecnologia obrigou a área urbana portuense a prosseguir numa renovação constante, mais avançada nos aspetos, incipiente noutros. Foram aspetos importantes que permitiram o desenvolver de uma coordenação imperativa e concreta dos projetos nacionais e internacionais na cidade. O desenvolvimento da cidade na época desenrolou-se a várias escalas: local, regional, e mundial, com o progredir equilibrado das atividades, que foram necessárias para produzir um ambiente urbano atráente e suficiente capaz face às problemáticas da época.

A cidade, conforme a planta de 1992 (mapa.1), apresentava uma nova realidade ao nível da mobilidade em relação à década de 80. A VCI realizada até ao nó das Antas, a A3 (ligação a Braga), a A4 (ligação a Vila Real), conferem à cidade uma infraestrutura efetiva regional, organizando um conjunto de serviços de transportes e comércio internacionais. A parte Ocidental da cidade é marcada pelo desenvolvimento em torno do Nó de Francos (com vastos conjuntos residenciais normalmente construídos em altura e sem uma estrutura viária de suporte coerente), pelas urbanizações na parte final da Avenida da Boavista (edifícios em altura e residências unifamiliares) e vastos conjuntos habitacionais em Aldoar. A zona da Boavista é marcada pela instalação do polo universitário do Campo Alegre, nos terrenos próximos da Ponte da Arrábida. Na parte Nascente, a malha é estruturada pela Avenida de Magalhães, entretanto concluída, ligando o Campo 24 de Agosto à circunvalação na zona da Areosa [9]. Na zona Poente da cidade surge uma nova ponte, (Ponte de São João em 1991) (img.4) que vem substituir a ponte D. Maria Pia como infraestrutura ferroviária que transporta a Linha do Norte sobre o Rio Douro até à cidade [10].

Em 1997, já se encontra concluída a ligação da VCI à Ponte do Freixo [11] (1995) (img.9), possibilitando a passagem para Gaia. Contem oito nós, que articulam com as autoestradas A3/A4, a Via Norte, a Avenida AIP e um conjunto de ruas urbanas fundamentais. O parque da cidade

MAC  
BA  
Museu d'Art  
Contemporani  
de Barcelona

Artangel

TATE

voarte