

O Porto, os planos municipais e o turismo

Mário Falcão¹

1. Introdução

A conquista do espaço urbano pelo turismo, tem sido constatada em cidades de grandes dimensões como Paris, Londres, Roma ou Lisboa, mas outras de menores dimensões como o Porto ou Coimbra, tentam cativar e desenvolver as suas potencialidades turísticas nomeadamente através do aproveitamento das frentes ribeirinhas que revelam ser locais adequados para o desenvolvimento de quarteirões com funções predominantes de índole turística. No Porto teríamos, para além do seu Centro Histórico, toda a frente fluvial que se estende desde a "zona" da Ribeira até à foz do rio Douro. É na cidade, espaço humanizado por excelência, que encontramos mais nítida e contrastante a dimensão temporal do passado com a do presente. E é através do presente que as inúmeras "marcas" do passado adquirem significado podendo ser valorizadas numa perspectiva patrimonial que favoreça o avivar da memória colectiva, crie identificação dos naturais com o seu território e possibilite, em última análise, o aproveitamento para a área do turismo e lazer urbano.

O desenvolvimento sentido de urbanidade em todas as suas dimensões implica um conhecimento das diversas etapas da evolução urbana, pautadas por intervenções urbanísticas que denotam sempre criatividade própria dos autores e da época em que se desenvolveram. Apesar da cidade construída apresentar objectivos bem delineados, nomeadamente no que se refere a aspectos funcionais, constata-se de um modo geral nas diferentes intervenções públicas e privadas de construção uma componente estética que contribui para a sua identidade e especificidade.

A procura da adequação, ou não, dos *velhos* espaços às *novas* necessidades poderá no momento actual relacionar-se com "formas de economia indirecta", como acontece frequentemente com o desenvolvimento da actividade turística, que todavia, poderá não ser suficiente para a conservação desse mesmo património. Aliás, desde os anos 80 que muitas cidades antigas europeias, em consequência da sua crescente desindustrialização, com grande perda de

¹ Professor na Escola Secundária de Almeida Garrett, Vila Nova de Gaia.

empregos, deterioração das condições de vida, e do ambiente urbano, entre outros factores negativos, promoveram o desenvolvimento do turismo urbano como forma de atenuar os problemas sócio-económicos surgidos.

Mas considerar a promoção apenas do turismo como forma de substituir integralmente a perda da importância de outros sectores como o industrial e comercial constituiria um erro, na medida em que aquele era tido como um simples componente das políticas económicas locais.

O investimento no turismo urbano é normalmente muito complexo na medida em que envolve o desenvolvimento de infra-estruturas, precauções ambientais, melhoramento de imagem, adesão da comunidade, etc. É este estudo que procuramos desenvolver ao longo do nosso trabalho demonstrando que a importância da cidade do Porto, gradualmente adquirida, foi particularmente reforçada neste último século, em que o turismo urbano atingiu um significado próprio, capaz de contribuir para a regeneração económica e social das partes mais fragilizadas do seu tecido urbano. Os diversos planos municipais que focamos ao longo desta análise, ainda que nem sempre possam denotar uma explícita vertente de aproveitamento para o turismo, foram importantes pelo desenvolvimento, embelezamento e engrandecimento do património monumental da cidade e pela constante necessidade de reorganização do seu traçado viário, herdado dum passado longínquo com poucas exigências em vias de comunicação e em arranjos urbanísticos. Pretendemos verificar as medidas que efectivamente foram concretizadas, no último século, com interesse para a área do lazer e do turismo.

Dividimos o nosso trabalho em três partes. Na primeira parte fazemos um historial das diferentes fases do turismo em Portugal como forma de encontrarmos uma ligação com os planos municipais da cidade², que será a temática desenvolvida segunda parte deste estudo, essencialmente formada pela análise dos Planos Municipais que a cidade conheceu neste século, tentando-se salientar os aspectos mais importantes que se reflectiram nas actividades de lazer e do turismo urbano³. Por fim, e numa terceira parte, propomos o estudo da concretização de um Plano Municipal de requalificação/recuperação do Centro Histórico da Cidade (Ribeira/Barredo), área com graves problemas de toda a ordem e que atendendo ao seu carácter mais empírico virá na sequência lógica da segunda parte deste estudo.

² Atendendo às grandes limitações de espaço disponível deste resumo da dissertação excluiremos o tratamento desta 1.^a parte.

³ Dentro desta segunda parte do estudo inicial, salientaremos apenas, e a título de exemplo, os Planos mais significativos para o desenvolvimento do turismo urbano do Porto.

2. Os Planos Municipais do Porto e seu aproveitamento para o turismo

"O Porto foi-se cristalizando num quase infinito variar de pensamentos e *ocasos* urbanísticos, que afinal fazem hoje o seu *clima* e o seu *cariz*; a sua unidade e a sua paleta de paisagens humanas" (OLIVEIRA, 1983: 6).

Todo o processo de transformação de uma cidade leva a um tempo de concretização necessário à maturação de ideias, à concretização de estudos, vontades políticas, aspectos sociais a resolver e, não menos importante, aos meios económicos necessários à concretização de todo o processo idealizado. Qualquer plano urbano sujeito a uma intervenção nacional ou local (municipal) é sempre consequência da necessidade de criar, alterar, renovar, substituir (por vezes arrasando) realidades do tecido urbano que, por este ou aquele motivo, suscitam necessidade de uma intervenção devidamente estruturada.

2.1. Da industrialização aos primeiros planos municipais (início do séc. XX)

A actividade industrial apareceu muito tardiamente na cidade do Porto. Apenas e como consequência da revolução Industrial na segunda metade do séc. XIX, "novas construções específicas e facilmente identificáveis na paisagem urbana com a sua área extensa as suas fumegantes chaminés e quiçá mesmo, por arrastamento, congregadores de bairros caóticos de um operariado crescente" (OLIVEIRA, 1983: 14). O processo de industrialização da cidade relacionou-se preferencialmente com a indústria têxtil, como se comprova com a construção de fábricas de fiação do algodão, o que originou uma natural atracção populacional vinda dos arredores, nomeadamente do meio rural.⁴

Após o triunfo liberal (1834), o Porto, que era uma cidade voltada para o rio, vai assistir a uma mudança na orientação do seu desenvolvimento urbano, virando-se definitivamente para o mar e, por consequência, incrementando as ligações com os portos nacionais e internacionais. A sua classe burguesa, que entretanto enriquecera com a aquisição da venda dos bens nacionalizados do clero, vai ser responsável pelo desenvolvimento da industrialização manufactureira-capitalista que "dá qualitativamente, ao *fácies* da cidade uma nova expressão" (A. CASTRO, 1983: 5). O crescimento do sector industrial da cidade modificou também, de um modo radical, a classe social mais abastada, transformou o perfil do "burguês". Assim, o comerciante, o homem rico passou a investir na indústria, deixando de ser um comerciante, para passar a ser um industrial.

⁴ "Segundo um inquérito industrial, bastante incompleto, mas com informações interessantes, feito em 1881, havia 21 fábricas em Lisboa e 37 no Porto. Depois, esta indústria perdeu significado na capital, ao mesmo tempo que se consolidava no distrito do Porto [...]" (MEDEIROS, 1991: 205).

Os destinos da municipalidade estavam nas mãos desta burguesia, que necessitava, mediante a construção de uma Avenida e um Centro Cívico, manifestar o desenvolvimento e a pujança que nesta época a cidade adquiriu.

O Palácio da Bolsa (1842-1910) foi construído no lugar do antigo Claustro do Convento de S. Francisco onde se instalou a Associação Comercial e o Palácio de Cristal e seus jardins começaram a ser construídos em 1860. Empreendimentos em ferro, que hoje constituem elementos fundamentais da atracção urbana da cidade pelo "único e interessante" (LAW, 1993: 70-87) existem vários mas um bom exemplo é o mercado Ferreira Borges concluído em 1888 e hoje considerado património Nacional⁵. O desenvolvimento dos transportes marítimos e ferroviários que nesse século foi significativo repercutiu-se na cidade tendo-se construído duas pontes em ferro, de modo a satisfazer o crescente tráfego entre a cidade e a margem esquerda do rio Douro.

No fim do século XIX a cidade, com o seu crescimento económico e populacional tentava mostrar o seu dinamismo mediante projectos e realizações urbanísticas, à semelhança do que se passava nas grandes cidades mais próximas tomadas como referências, nomeadamente, Madrid e Barcelona, com os "Proyectos de ensanche y reforma", e Paris⁶. O centro dos negócios da cidade já se localizava na Praça de D. Pedro (Pr. da Liberdade), substituindo em importância a tradicional zona da Ribeira. A cidade atrairá para o seu interior outros edifícios e actividades, como o Mercado do Bolhão e a Estação de S. Bento, que indiciam a nova centralidade da cidade⁷.

2.2. Os planos municipais: do fim do séc. XIX aos nossos dias

Dentro do espírito do "Plano de Melhoramentos" prevaleceram várias ideias, mais que concretizações, que levariam a mudanças e alterações significativas no traçado urbano, e na traça monumental dos edifícios, com especial incidência na zona central da cidade, em que prevalecia a necessidade de se construir uma Avenida Central em simultaneidade com a necessária "Reordenação Monumental do Centro", secundarizado (mas não menos importante) com a melhoria dos acessos viários à ponte D. Luís I.

De acordo com o "Plano de Melhoramentos" anteriormente instituído, surgiram alguns projectos que propunham objectivos gerais sempre dentro do

⁵ Foi seu autor o Eng.º Seytig que também se notabilizou pela construção da ponte de D. Luís I.

⁶ Nesta época, em Paris, prevaleciam os projectos e realizações do Barão Haussman.

⁷ A vontade de desenvolver uma prática de planeamento urbanístico nas duas maiores cidades do país, teve o seu enquadramento legal na regulamentação saída a 31 de Dezembro de 1864 intitulada "Planos Gerais de Melhoramentos", tornada obrigatória para o Porto e Lisboa. {*Memória sobre a projectada Avenida...*, 1915: 8}.

espírito daquele Plano, embora diferindo em aspectos particulares, em conformidade com a opinião dos autores. Este conjunto de projectos e os dos Almadás, terão contribuído para a monumentalidade da cidade, e ainda que não haja uma ligação directa ao turismo, permitiram criar um tecido apropriado para que hoje este sector de actividade se possa desenvolver com alguma eficácia e dinamismo.

2.3. Renovação da Zona Central por Barry Parker (1915)

Na sequência de um convite formulado pela Câmara Municipal ao arquitecto inglês Barry Parker, este desloca-se ao Porto, em 1915, e desenvolve o projecto de remodelação do centro da cidade. O objectivo principal dessa intervenção é, no dizer de Parker, "abrir uma avenida larga, que deverá ser, antes de tudo, muito dignificante [...] abrir e alargar uma parte da cidade que está muito congestionada [...] proporcionar sítios convenientes para que a collocação de edifícios de valor, estátuas, etc, possa contribuir devidamente para a decoração da vossa Avenida, completando-a na sua concepção architectural" (*Memória sobre a projectada Avenida...*, 1915: 8).

Parker concluiu como essencial a criação de unwerdadeiro Centro Cívico baseando-se na criação da Avenida Central que unirá as Praças da Liberdade com a da Trindade.

2.4. Prólogo ao plano da cidade do Porto — Ezequiel de Campos - 1932

Este plano surgido em anos de dificuldades para o País (crise dos anos 20) e para o Município do Porto (com exaustão de verbas e incapacidade técnica), teve por mérito demonstrar as carências de que a cidade enfermava e propor soluções (destacando-se a área do lazer), com vista ao seu desenvolvimento futuro. A impossibilidade da parte mais antiga da cidade se adaptar à vida futura, levaria à necessidade do seu completo arrasamento. Apenas algumas igrejas e edifícios respeitáveis ficariam, pois que "tudo é sem valor histórico ou artístico" (*Memória sobre a projectada Avenida ...*, 1915: 35).

Ezequiel de Campos, preconizava a criação de um plano regional de urbanização abarcando a área de influência da cidade num raio de cerca de 30 quilómetros. A importância que o Turismo já adquirira para o desenvolvimento da cidade, neste período, poderá ser testemunhada através de vários actos públicos, como o I Congresso Nacional de Automobilismo e Aviação Civil, que teve lugar no Palácio de Cristal em 1935.

2.5. O Plano Geral de Urbanização

a) Os estudos dos arquitectos italianos — 1938/43.

À luz do Decreto n.º 240802 de 21-12-1934 que obrigava à elaboração de Planos de Urbanização até 1939⁸, a Câmara Municipal do Porto criou o Gabinete de Estudo do Plano Geral de Urbanização, tendo conseguido a colaboração de Marcello Piacentini, desde o início de 1938, que com a ajuda dos seus colaboradores Calza Bini e Vincenzo Cívico dedicam os primeiros estudos à cidade⁹, sendo numa segunda fase substituído por Giovanni Muzio neste difícil processo de criação do "Plano geral da cidade".

b) Dois pareceres da Comissão de Estudo da Valorização Turística da Foz-do-Douro¹⁰.

O tema principal que a Comissão estudou foi a questão do Parque da Cidade, embora outros aspectos tivessem sido contemplados, como a construção de uma piscina de água salgada, de um Casino e de um Hotel de grandes dimensões de modo a valorizar a franja litoral. Considerações de arranjo urbanístico entre o Castelo da Foz e a Av. Brasil e construção de novas avenidas que irradiavam da Pr. do Império (Nuno Alvares, Passeio Alegre e Panorâmica) fazem, em suma, parte do estudo deste plano.

No segundo parecer desta Comissão ressalta, prioritariamente, a necessidade de se criar uma "Zona de Turismo", onde se integraria a futura "Zona de Desportos", atendendo a que "tão interligados estão os elementos construtivos, os interesses urbanísticos e os rendimentos do Desporto com os do Turismo e inversamente" da responsabilidade de uma Comissão Municipal de Turismo sob administração autónoma da Câmara Municipal.

⁸ A elaboração deste Decreto, pelo Ministro das Obras Públicas Eng.º Duarte Pacheco, enquadrava-se na tentativa de controlar o crescimento das cidades e de estar de acordo com a política propagandística do Estado Novo (REAL e TAVARES 1987: 416)

⁹ A reconstrução do Centro da cidade com edifícios de carácter monumental, largas avenidas ligando a Avenida da Cidade ao tabuleiro superior da Ponte D. Luís e destruição de muitas construções da parte antiga da cidade, caracterizavam as soluções deste arquitecto para o Município, impraticáveis para as finanças locais, tais os custos da construção e expropriação a realizar.

¹⁰ A justificação formal para o aparecimento da Comissão de Estudos relacionou-se com um requerimento apresentado superiormente por proprietários das freguesias de Nevogilde e de Aldoar, de modo a revogar-se uma anterior decisão da Câmara Municipal do Porto (26/11/1926) em que tornou cativos terrenos para a construção do futuro Parque da Cidade (*Dois pareceres...*, 1945: 404).

2.6. *O Plano Director da Cidade — Robert Auzelle*

O Gabinete de Urbanização da Câmara orientado pelo arquitecto-paisagista Robert Auzelle, daria como acabado, em 1962, o "Plano Director da Cidade" (*Plano Director da Cidade do Porto*, 1962).

Auzelle apresenta uma obra consagrada à arquitectura dos habitantes portuenses (AUZELLE, 1961) onde se realça a identidade do Porto, a sua história, a sua economia e, fundamentalmente, a necessidade do desenvolvimento turístico numa cidade que, além das suas potencialidades turísticas e patrimoniais, deverá desempenhar o papel de "capital regional"¹. Algumas ideias-chaves contempladas no plano director foram, a título de exemplo: a necessidade de melhorar o acolhimento dos turistas aumentando o número de quartos, implementar os cuidados estéticos com o património, renovar o tecido urbano, nomeadamente eliminando as ilhas e, finalmente, organizar uma ligação pedonal entre a Sé Catedral e a Estação de S. Bento, de modo a que "la vie continue à irriguer le centre ancien", a organização de circuitos turísticos explorando as partes mais significativas da cidade.¹²

Para a zona central previa-se uma renovação arquitectónica que levaria, nomeadamente, à demolição de alguns quarteirões interiores, de modo a aumentar "a salubridade dos restantes", onde, por sua vez, haveria lugar a obras de conservação e restauro, e à criação de novos edifícios capazes de fomentar actividades ligadas à cultura ou ao turismo gerando novas actividades e criando "vida nova".

Na zona da Sé demolir-se-íam vários quarteirões e edificar-se-ia uma nova rua que ligaria o Largo de S. Domingos a um edifício construído a cota inferior à Rua de D. Hugo e que serviria de passagem. Deste edifício alcançar-se-ia a Ribeira por duas rampas helicoidais possibilitando-se a construção de vários parques de estacionamento em pavimentos sobrepostos. O principal objectivo desta renovação seria a "organização de vários percursos turísticos para visita aos diversos monumentos, sem necessidade de retornos ou subidas fatigantes".

Outras medidas compreenderiam o alinhamento dos prédios sobre a cercaria da Ribeira, o arranjo da Praça do Infante D. Henrique, com eliminação de ruas que ladeiam o espaço verde (lado poente e norte), demolição do quarteirão habitacional entre a igreja de S. Nicolau e a R. da Alfândega de modo a obter-se uma "monumentalidade adequada aos monumentos do local" e, finalmente, mas não menos importante, a criação de mais um parque de

¹ "Ses richesses monumentales sont incontestables, la qualité architecturale de sont patrimoine immobilier est excellente [...] le site est exceptionnel, enfin c'est le lieu de fabrication d'un produit connu et apprécié dans le monde entier et cependant la mise en valeur de tous ces éléments reste à entreprendre" (AUZELLE, 1961: 2).

² "[...] organization de circuits touristiques mettant en valeur les points de vue, les façades, et facilitant la visite des monuments, musées et espaces libres les plus remarquables." (AUZELLE, 1961: 3).

estacionamento de 3 pisos no local onde se encontra actualmente o Mercado Ferreira Borges que seria arrasado. A população residente teria de ser deslocada para os bairros sociais mais afastados do centro da cidade com os inconvenientes que daí adviriam, se esta proposta se concretizasse.

Por esta e outras razões, esta proposta gerou controvérsia nas esferas municipais e, nos finais da década de 60, nasceria uma Comissão Municipal que publicaria um estudo intitulado *Estudo de Renovação Urbana do Barredo*, que mais tarde estaria na origem do Comissariado para a Renovação da Área Ribeira/Barredo / Centro Histórico (CRUARB-CH). De salientar, por último, que no plano de melhoramentos da Câmara Municipal do Porto (*Relatórios de Actividades...*, 1963: 45) se salienta que "uma nova praga" de bairros clandestinos crescia na cidade como os de 'Xangai', da Liberdade com 1000 pessoas e outros, que urgia eliminar, só o sendo possível pela ampliação dos bairros que a Câmara havia já construído (Campinas, Fonte da Moura, S. Roque da Lameira, Regado, etc).

2.7. Plano Geral de Urbanização —1987 (Duarte Castelo Branco)

Sucedendo ao Plano Director de 1964, o Plano Geral de Urbanização foi o resultado de vários "patamares de planeamento exercitado", nomeadamente as Opções do Plano (Jun. de 1984), as Opções Políticas (Dez. de 1985) e a Proposta do Plano (Set. de 1986).

Destaca-se desde logo outro desafio a que a cidade terá de responder no fim do século, consequência da dimensão alcançada e que consistirá em assumir com rigor "O Novo Centro Direccional" que, sendo um novo organismo urbano, constituiria o "cerne de todo o sistema estrutural da Área Metropolitana".¹³

2.8. Porto Projecto Cidade Nova - Plano Director Municipal, 1993

O Plano Director Municipal resultou da transformação do Plano Geral de Urbanização elaborado pelo gabinete de Planeamento Urbanístico.

O Parque Urbano da Cidade

O Parque da Cidade foi previsto por Robert Auzelle, no Plano de Urbanização da cidade do Porto, na década de 60. Contudo, Ezequiel de Campos no "Prólogo ao Plano da cidade do Porto" em 1932, referiu-se à

¹³ Segundo o Plano Geral de Urbanização, o Centro Direccional "apresenta-se no conjunto das determinações do Plano Geral como Unidade de Ordenamento de estatuto específico, com áreas destinadas a conter os edificios necessários ao desenvolvimento das actividades do terciário superior ou sector quaternário público ou privado" (*Plano Geral de Urbanização* 1987).

necessidade de criação de um parque na área Noroeste da cidade, "junto à estrada da Circunvalação". A localização deste parque, numa reserva de 100 ha, obedeceu a uma filosofia baseada nos parques europeus e americanos do séc. XIX (*A mancha de verde contínuo ...*, 1984).

3. A Concretização de um Plano. A recuperação do Centro Histórico e a sua importância para o lazer e o turismo. A renovação da área da Ribeira/Barredo

3.1. Introdução

À sua localização deve o Porto a sua formação. Se por um lado o rio Douro, era uma via de comunicação privilegiada, o eixo Norte-Sul encontra aqui o seu ponto natural de cruzamento, sendo por isso, necessário vencê-lo.

O aglomerado populacional inicial estendeu-se na encosta soalheira que ia das areias do rio até ao morro da Penaventosa onde se localiza a Sé. Foi na Idade Média que a área ribeirinha do Porto teve um enorme desenvolvimento comercial e residencial, sendo local privilegiado de trocas, "facto confirmado pela abundância de portas que a muralha fernandina aí apresentava e pela existência e importância da Praça da Ribeira" (*Estudo de Renovação Urbana do Barredo*, 1969: 5). Na época dos Almadas (séc. XVIII) demoliram-se as muralhas e os muros medievais, originando-se o muro da Ribeira, com os arcos característicos, em que se instalam os comerciantes.

O desenvolvimento económico do início do séc. XIX, com a necessidade de criação de zonas de lazer, justificou a construção do edifício da Associação Comercial ou Palácio da Bolsa (1842); a construção do novo edifício da Alfândega (1861), em Miragaia; o mercado Ferreira Borges, que é o símbolo da arquitectura do ferro, para além de inúmeros edifícios de bancos, seguradoras e agências de comércio e navegação. Com a construção da ponte Pênsil (1843) e posterior substituição pela ponte de D. Luís I começaria a lenta agonia desta parte mais antiga da cidade.

A ponte, embora com duplo tabuleiro, devido à cota alta, desviou o trânsito Norte-Sul para o interior da cidade, onde o comércio floresceu, com a abertura da Av. dos Aliados. A criação da estação de S. Bento, no início do séc. XX, no local do antigo Mosteiro de São Bento da Avé Maria, leva ao reforço da zona central da cidade afastando as pessoas da parte histórica. Com a criação do porto de Leixões, a partir de 1908, e com as crescentes dificuldades de transposição da barra do Douro, o movimento no Cais da Ribeira diminui, cortando ainda mais a vida comercial deste espaço urbano. As actividades industriais começam a desaparecer do interior da cidade, com raras excepções, localizando-se preferencialmente na periferia (Via Rápida, Senhora da Hora, Matosinhos, Circunvalação, etc).

O abandono crescente do Barredo e Zonas contíguas pela população autóctone, ao longo do séc. XX, é substituído por outra de nível sócio-económico cada vez mais baixo (em grande parte proveniente do êxodo rural), aumentando profundamente a pressão demográfica e todo o tipo de problemas daí decorrentes. A miséria, a degradação moral, o abandono em que a Zona caiu, ajudada pelas demolições de algumas habitações consideradas insalubres, transformaram-na num caso típico de ruína de difícil recuperação.

O primeiro estudo realizado para renovar parcialmente esta zona histórica, teve origem em 1949 e intitulava-se "Estudo de arranjo e salubridade da Zona do Barredo, Ribeira e escadas dos Guindais"¹⁴. Um estudo exaustivo realizado pelo Arq.º Fernando Távora sobre a área da Ribeira-Barredo, em 1969, foi posteriormente utilizado como base de trabalho do CRUARB (M. E. CASTRO, 1991:35-46).

A opção encontrada, que daria lugar ao nascimento posterior de toda a obra de recuperação nas décadas seguintes, alicerçou-se numa filosofia de contínuo renascimento com uma constante inovação, uma intervenção globalizante, em que as múltiplas vertentes físicas, sociais, económicas e humanas seriam contempladas e devidamente solucionadas.

Nesta última proposta, denota-se uma mudança de atitude e de princípios seguindo-se uma filosofia de "conservação activa" fundamentada, na Carta Europeia do Património Arquitectónico, passando-se dos monumentos aos conjuntos, englobando numa mesma reflexão a população, a actividade e o quadro construído.

3.2. A actuação do CRUARB

Com a recente classificação de Património da Humanidade obtido na reunião do comité de Peritos do Património Mundial da Unesco, o Centro Histórico da cidade, viu reconhecido um conjunto de esforços iniciados na década de 70, mais propriamente, pós 25 de Abril, através do CRUARB, o que se traduziu numa recuperação e requalificação funcional deste espaço urbano, mediante transformações profundas encetadas, tendo assim contribuído para a criação de um local de grande atracção turística.

A área de actuação do CRUARB foi alargada em 1982 ao Centro Histórico do Porto¹⁵ e, em 1985, passou a constituir-se como Projecto Municipal de Renovação Urbana do Centro Histórico do Porto¹⁶.

¹⁴ A autoria do estudo pertenceu ao Eng.º José Júlio Afonso e foi elaborado no Gabinete de Urbanização, tendo aprovação municipal, em Fevereiro de 1950.

¹⁵ Por resolução da Presidência do Conselho de Ministros, com o n.º 94/82

¹⁶ Esta deliberação foi homologada a 18 de Dezembro de 1985, pela Assembleia Municipal do Porto.

A recuperação /renovação da zona da Ribeira/Barredo trouxe para a esfera do turismo e do lazer um enorme contributo, na medida em que se verificou uma forte mudança funcional dos espaços (lotes) outrora maioritariamente ocupados com habitação e armazéns, conforme os estudos desenvolvidos em várias épocas.

No actual mapa de distribuição dos estabelecimentos vocacionados para o lazer (fig. 1) verifica-se uma forte predominância de estabelecimentos relacionados com a oferta de refeições, nomeadamente dos restaurantes, casas de pasto e tabernas (em número de 35). A localização preferencial destes estabelecimentos ao longo do Cais da Ribeira poderá ser atribuída, numa fase inicial, à existência do mercado, feito na rua do Cais da Ribeira, que atraía grande quantidade de forasteiros e, numa fase posterior, à beleza contemplativa exercida pela frente fluvial, associada à possibilidade de estacionamento de veículos. Na maioria dos restaurantes que ocupam as parcelas do Cais da Ribeira (piso térreo) e que, em muitos casos, derivaram das denominadas "Casas de Pasto", assistiu-se à fusão com o piso superior (Cimo do Muro) servindo os restantes pisos de habitação. A profusão deste tipo de estabelecimentos estendeu-se à Rua da Fonte Taurina e ao Largo do Terreiro com maior predominância, embora pontualmente possam aparecer distribuídos no espaço considerado (caso do Restaurante Malcozinhado). De salientar, que este conjunto de estabelecimentos (restaurantes, casas de Pasto e tabernas), de natureza muito heterogénea, têm desenvolvido um esforço de melhoramento qualitativo para concorrerem (e sobreviverem economicamente), neste espaço caracterizado por uma forte componente de turismo e lazer.

A forte incidência de estabelecimentos relacionados com actividades dirigidas para o convívio e a diversão nocturna (bares, *pubs* e *dancings*) está patente no número de lotes ocupados (24) que se estendem para ambos os sentidos, Este e Oeste, da Praça da Ribeira. Atendendo à sua especificidade, ocupam, por vezes, ruas interiores e vielas como é o caso da Viela do Buraco. A sua dispersão é significativa, mas novamente se nota uma certa ocupação da Rua da Fonte Taurina (6 lotes), paredes meias com cafés, restaurantes e outros estabelecimentos vocacionados para a oferta gastronómica.

O aumento de licenciamento dos bufetes¹⁷, conjuntamente com a existência dos tradicionais cafés e lojas de venda de gelados ocupam seguidamente, em ordem decrescente de importância, o preenchimento dos lotes assinalados (19 no total). Estes localizam-se preferencialmente na Praça da Ribeira, onde alguns ocupam lotes de exíguas dimensões (nomeadamente os que se dedicam à venda de gelados), na parte recém-edificada da rua da Lada¹⁸,

¹⁷ O licenciamento de bufete implica servir refeições já prontas, não cozinhadas no local, e normalmente "de pé". A dificuldade de obter licença de *pub*, pois é na actualidade exigida insonorização, tem levado a novas distorções da realidade.

¹⁸ Em 12 parcelas estabeleceram-se 4 bufetes, 1 bar e uma loja de artesanato.

e na rua da Fonte Taurina, onde predominam estabelecimentos relacionados com este tipo de actividades.

A fraca apetência para a proliferação de lojas de artesanato poderá denotar uma menor rentabilidade económica, havendo apenas uma fraca difusão espacial pelo Cais da Ribeira e ruas interiores (Canastreiros e Lada), o mesmo sucedendo com o comércio vocacionado para a área do turismo, onde apenas assinalamos uma loja de ourivesaria com objectos artesanais (filigranas, jóias tradicionais de arte portuguesa, etc). A área de serviços é pouco representativa e na sua quase totalidade constituída por agências de viagens e de turismo.

A inauguração do Posto de Turismo na Rua do Infante D. Henrique, denota a vocação e acréscimo de procura da componente turística da área, que será ainda mais valorizada com a inauguração do Hotel de 4 estrelas localizado entre a Praça da Ribeira e o Cais da Estiva, onde já anteriormente foi edificado o café-bar turístico-paisagístico.

A situação anterior à actuação da CRUARB (fig. 2) denota a origem da funcionalidade da maioria das parcelas e que está intimamente relacionada com os armazéns de retém, atendendo ao passado histórico da Ribeira /Barredo. Assim, no passado, o Mercado da Ribeira, situado no Cais da Ribeira, funcionava como local privilegiado de ponto de encontro entre a chegada de mercadorias pela via fluvial e pela procura da população (cerca de 20.000 habitantes) que aí se fornecia. No Cimo do Muro dispunham-se armazéns (muitos deles de sal) e no Muro dos Bacalhoeiros predominavam armazéns de retém de quase todo o tipo de mercadorias. Não será assim de estranhar que os estabelecimentos vocacionados para alimentação desta camada empobrecida da população se classificassem de 'Casas de Pasto' e 'Tabernas'¹⁹, com localização preferencial nestas ruas, denotando-se, assim, uma segregação entre os diferentes usos do solo que se atenuará nas próximas décadas.

Nos anos 1960/70, processou-se uma forte mudança de funcionalidade, passando-se de tabernas a restaurantes, ainda que não se tivesse mudado o respectivo (e anterior) Alvará de 'Casa de Pasto' e/ou de 'Taberna'.²⁰

A maioria das parcelas tinham uma função habitacional que se foi reduzindo com a requalificação e reestruturação entretanto encetada. Aproveitando o desenvolvimento turístico destes últimos anos, várias empresas de

¹⁹ Conforme refere o estudo desenvolvido sobre o tempo anterior 1979, verificou-se existirem 16 estabelecimentos com esse Alvará.

²⁰ Efectivamente, nessas décadas, tudo funcionava ao abrigo desse Alvará e a correspondente designação de 'Taberna' ou 'Casa de Pasto'. Actualmente, apesar de haver uma maioria de estabelecimentos designados por 'Restaurantes', continuam a funcionar com o anterior alvará de 'Casa de Pasto' pois assim podem desenvolver uma actividade polivalente, ou seja, funcionarem como café, restaurante, *snack-bar*, taberna, etc. Será o caso do proprietário de um dos restaurantes inquirido, que teve inclusivamente de defender em tribunal essa mudança assumida, apesar de ter alvará de 'Casa de Pasto'.

embarcações de passageiros sediarão-se no Cais da Estiva, junto ao Café Panorâmico, proporcionando diversos cruzeiros turísticos diários ou semanais.

Bibliografia

- AFONSO, José Júlio (1950) — *Estudo de arranjo e salubridade da Zona de Barredo e Ribeira e escadas de Guindais*. Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto, Porto. ANDERSON, Teresa (1984) — *A mancha do verde contínuo na cidade do Porto, Estudos Preliminares*. Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto, Porto. AUZELLE, Robert (1961) — *Porto, Capitale Régionale*. In *Casas do Porto (Século XIV ao XIX)*, Documentos e Memórias para a história do Porto, XXXI, Câmara Municipal do Porto, Porto. CAMPOS, Ezequiel de (1932) - *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*. Empresa Industrial Gráfica do Porto, Porto. CAMPOS, Ezequiel de (1949) — *Três conferências promovidas pelo Gabinete de História da Cidade*. Separata da Revista *Civitas*, Câmara Municipal do Porto, Porto. CASTRO, Armando (1985) - *Industrialização manufactureira-capitalista de uma nova expressão à cidade*. *O Diário* (25/3/1985, n.º 22, Suplemento local). CASTRO, Maria Eduarda (1991) — *A recuperação urbana da área Ribeira/Barredo*. *Poder Local*, 108, Porto: 35-46. *Dois pareceres da «Comissão de Estudo da Valorização Turística da Foz do Douro»* (1945) — Separata da revista *Civitas*, II e III, Porto. *Estudo de Renovação Urbana do Barredo* (1969) - Câmara Municipal do Porto, Porto. GARRETT, Antão de Almeida (1952) - *Plano Regulador da cidade do Porto*. Separata da Revista *Civitas*, VIII, 2. Câmara Municipal do Porto, Porto. GARRETT, Antão de Almeida (1974) — *História da Evolução dos planos gerais de urbanização da cidade do Porto*. *Boletim do Centro de Estudos de Engenharia Civil*, 14, Porto. LAW, Christopher M. (1993) - *Urban Tourism - Attracting Visitors to Large Cities*. Regional Studies Association, London. *A mancha de verde contínuo na cidade do Porto - Estudos preliminares*. 3. *Aldoar, Nevogilde, Foz* (1984) — Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto, Porto. MARTINS, Luís Paulo Saldanha (1986) - *Laer, Férias e Turismo no Noroeste de Portugal*, Porto, Faculdade de Letras da Universidade do Porto [Dissertação de Doutoramento. Policopiado]. MEDEIROS, Carlos A. (1991) - *Geografia de Portugal* (2.ª ed.), Lisboa, Estampa.

*Memórias sobre a projectada Avenida da cidade (Da Praça da Uberdade ao Largo da Trindade) pelo engenheiro Barry Parker (1915) - Câmara Municipal do Porto, Porto. OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1973) - O espaço urbano do Porto. Universidade de Coimbra, Coimbra. OLIVEIRA, J. M. Pereira de (1983) - A cidade do Porto como centro 'urbano' histórico. Instituto de Estudos Geográficos, Coimbra. PEARCE, Douglas (1991) *Tourist Organisations*. Longman, Londres. *Plano Director da Cidade do Porto* (1962) — Gabinete de Urbanização da Câmara Municipal do Porto, Edições da Câmara Municipal do Porto, Porto. *Plano Geral de Urbanização* (1987) — Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto, Porto [policopiado]. REAL, Manuel Luís e Rui TAVARES (1987) - *Bases para a compreensão do desenvolvimento urbanístico do Porto*. Centro de Estudos dos Povos e Culturas de Expressão Portuguesa da Universidade Católica, Lisboa. *Relatórios de Actividades da Câmara Municipal do Porto* (1963) — Câmara Municipal do Porto, Porto. TAVARES, Rui (1985) — *Da Avenida da Cidade ao plano para a Zona Central. A intervenção de Barry Parker no Porto*, Separata do *Boletim Cultural da Câmara Municipal do Porto*, 2.^a Série, vol. 3/4, Porto: 261-297.*

Resumo

A conquista do espaço urbano pelo turismo, tem sido constatada em cidades de grandes dimensões como Paris, Londres, Roma ou Lisboa, mas outras de menores dimensões como o Porto ou Coimbra, tentam cativar e desenvolver as suas potencialidades turísticas, nomeadamente, através do aproveitamento das frentes ribeirinhas que se revelam locais adequados para o desenvolvimento de quarteirões com funções predominantes de índole turística.

Na primeira parte deste estudo, fazemos um historial das diferentes fases do turismo em Portugal como forma de encontrarmos uma ligação com os planos municipais da cidade do Porto. O tratamento deste tema, relacionado com a história do turismo português, vai no sentido de se entender o enquadramento político, social e económico das diferentes épocas (desde o início do século) com as implementações dos diversos planos municipais e respectivas concretizações. Será, portanto, uma tentativa de explicação de muitas propostas que prevaleceram a nível municipal segundo directrizes nacionais.

A segunda parte é formada essencialmente pela análise dos Planos Municipais que a cidade conheceu neste século, tentando-se salientar os aspectos mais importantes que se reflectiram nas actividades de lazer e do turismo urbano. Importa sublinhar a importância de alguns planos que contribuíram para a valorização da cidade, quer pelo legado patrimonial e

monumental edificado, quer pela criação de áreas de lazer (jardins, passeios públicos, miradouros, campos de jogos, etc) .

Por fim, numa terceira parte, propusemos o estudo da concretização de um Plano Municipal de requalificação/recuperação do Centro Histórico da Cidade (Ribeira/Barredo).

Palavras-chave: Turismo Urbano; Recuperação; Requalificação; Património Urbano.

Abstract

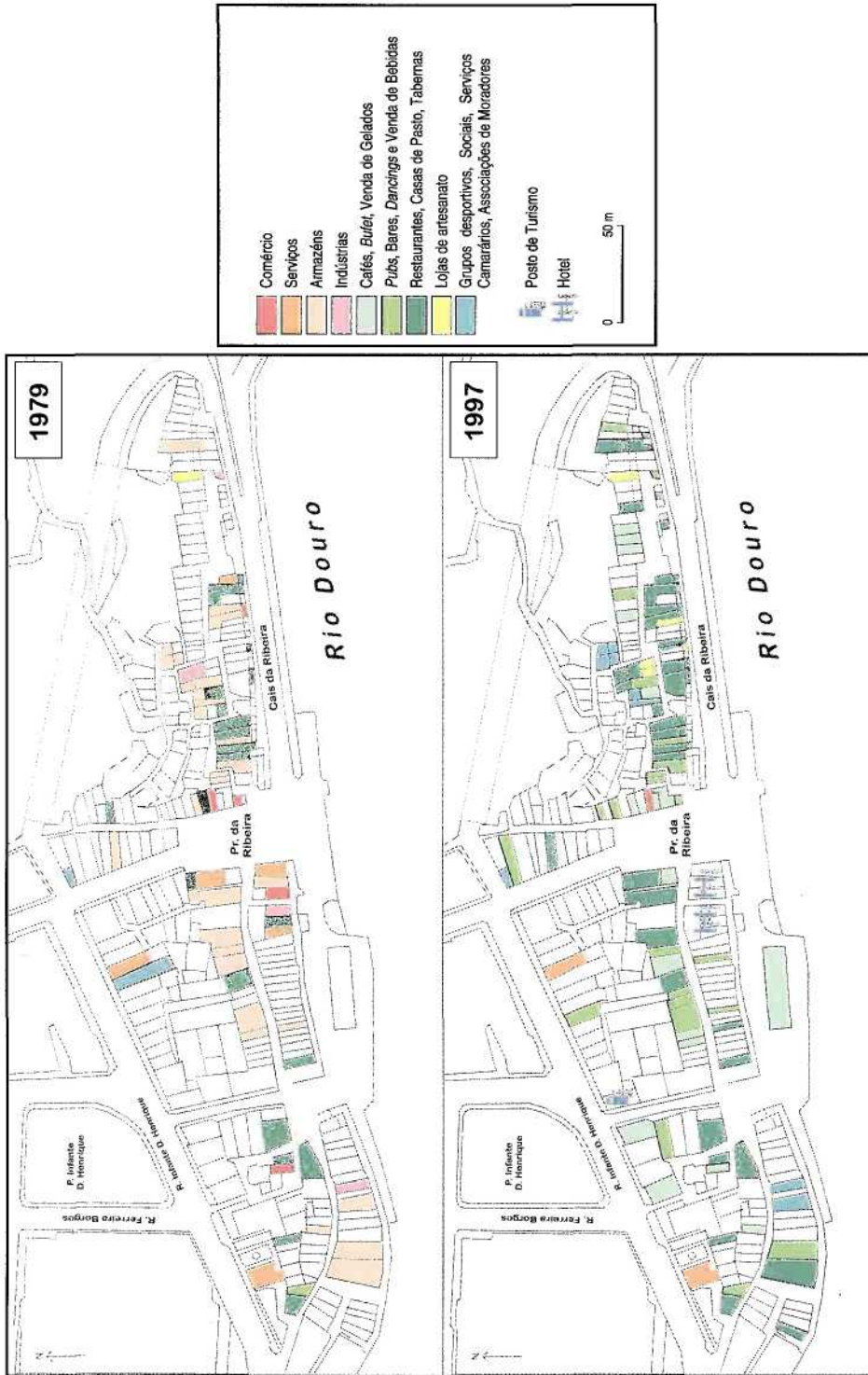
The conquest of urban space by tourism has been noticed in cities of great dimensions such as Paris, London, Rome or Lisbon. However, other minor cities like Oporto or Coimbra are attempting to attract and develop their tourist potentialities, namely, by using riverside spaces, which have been proving to be successful in the development of areas devoted predominantly to tourism.

With the aim of achieving the objectives already mentioned, we divided our work in three parts. In the first one we make an ontological analysis of the different phases of tourism in Portugal in order to find a link with the municipal plans of the city, which will be the theme fostered in the second part of this study. Although not original because there are many works related to Portuguese tourism, the management of this work pretends to allow us an understanding of the political, social and economic background of the different epochs (since the beginning of the century) with the implementation of the several municipal plans and respective concretisations. Therefore, it will be an attempt for the explanation of many proposals that were imposed in a municipal level under national legislation.

The second part is essentially devoted to the analysis of the Municipal Plans that the city experienced in this century, where the most important aspects that provoked an impact in urban recreation and tourism are emphasised. The importance of several plans that contributed for the valorisation of the city, by both the gentrification of the patrimonial heritage and the creation of recreation areas (gardens, boulevards, viewing points, sports' pitches, etc.), should be stressed.

Finally, in the third part, we proposed the study of the concretisation of a Municipal Plan promoting the gentrification of the Historic Centre of the city (Ribeira/Barredo).

Keywords: Urban Tourism; Gentrification; Urban Heritage.



Figuras 1 e 2 – Estabelecimentos vocacionados para o lazer na área da Ribeira-Barredo (1979 e 1997)