

PRESERVAÇÃO E TRANSMISSÃO DA MEMÓRIA INDUSTRIAL DO SÉCULO XX
O ANTIGO MATADOURO MUNICIPAL DO PORTO

Laurianne Pereira Ferreira

Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura
sob orientação do Professor Doutor Carlos Martins
e co-orientação do Professor Doutor Nuno Grande

Departamento de Arquitectura, FCTUC, Julho 2015



PRESERVAÇÃO E TRANSMISSÃO DA MEMÓRIA INDUSTRIAL DO SÉCULO XX

O ANTIGO MATADOURO MUNICIPAL DO PORTO

*Ao Professor Carlos Martins, pela orientação, assertividade e sabedoria
infindável e contagiante;*

*Ao Professor Nuno Grande, pelo acompanhamento, exigência e disponibilidade;
À minha Miló e ao meu Nando, por me ajudarem a tornar este sonho realidade;
À minha irmã, pelo apoio incondicional;*

Ao meu irmão, que mesmo estando longe, é tão especial;

Ao meu Príncipezinho, por sonhar um dia ser como a Nana, e a quem aí vem;

Aos meus avós, a quem devo o que sou;

*À Claudita, ao Leandro, à Tânia e ao João Santos, que ao meu lado aprenderam
a ter Saudades de Coimbra;*

À 'Nha Marinha, que acredita sempre nos elementos do seu Império;

*Ao Augusto, à Andreia, à Dona Helena, à Dona Graça e à Filipa, que levarei
para sempre no coração;*

Ao João

RESUMO

O objecto central deste trabalho é o antigo Matadouro Municipal do Porto (1910). O principal propósito é dar-lhe uma nova função e integrá-lo na malha urbana, tendo como precedente o tema da reconversão de espaços industriais.

A dissertação divide-se em duas componentes: uma teórica e outra prática. A primeira parte tem como ponto de partida a questão da análise do território em causa, da indústria portuense ao longo de vários séculos e do património e memória industriais. Em resposta a isso, surge a parte prática que se destina a examinar o objecto de estudo e solucionar a relação frágil da zona Oriental do Porto com o resto da cidade e numa segunda fase focar-se apenas no desenho do edifício do Matadouro, adaptando-o para então devolver-lo à cidade Invicta.

O que se pretende é abordar e perceber a importância da indústria do século XVIII e XIX e as infra-estruturas ferroviárias e rodoviárias desenvolvidas até aos dias de hoje, no vale de Campanhã. Isto para chegar a possibilidades de preservação de um edifício desactivado, porém significativo da 1ª metade do século XX, o antigo Matadouro da Corujeira.

Ainda que a indústria portuense tenha crescido e ganho a sua força, devido ao dinamismo da burguesia portuense, é apenas no final do século XIX e início do século XX que a freguesia de Campanhã surge com algum destaque a nível industrial na cidade do Porto. Porém, no século XXI, esse realce já não é visível, pois o vale de Campanhã passa por um processo de desertificação industrial, e consequentemente, por um desinvestimento em toda a zona Oriental do Porto, estando assim, claramente, a “*Leste do Desenvolvimento*”, citando o geógrafo José A. Rio Fernandes. Originaram-se problemas de contenção urbana, nomeadamente a presença de edifícios abandonados e degradados, o desapare-

cimento de conexão com o núcleo da cidade e, ainda, a construção de grandes eixos viários que feriram o território. Em consequência, devido a esta falta de planeamento, esta freguesia perde importância, tornando-se vulnerável a quem dela usufrui.

O edifício do antigo Matadouro Municipal criará um ponto de destaque na zona Oriental do Porto. Devido à sua grande dimensão, poderá albergar várias valências, entre elas um cluster industrial, espaços culturais, como por exemplo um museu que contenha o espólio da arqueologia industrial esquecida no Palácio do Freixo e, ainda, equipamentos ou actividades que necessitem de grandes áreas de trabalho. Face à sua proximidade ao do Estádio do Dragão, o edifício industrial poderá assim oferecer áreas que complementam e auxiliam o clube, como por exemplo, salas de congresso. É fulcral que todo este espaço consiga co-existir e relacionar-se em simultâneo com todas as actividades desenvolvidas no edifício. Devido à fragmentação em blocos independentes do mesmo, seria de extrema importância, que a diversidade de programas se conjugasse de maneira a que os espaços que os envolve funcionassem como ruas. Desta forma, o peão pode circular com se fossem vários equipamentos da cidade e não um mero edifício “privado”, pois hoje, o edifício encontra-se cercado e inacessível, apagando a grande dinâmica industrial que em tempos transmitiu.

PALAVRAS-CHAVES: Indústria; Matadouro; Campanhã; Porto; Reconversão; Requalificação Urbana; Património Industrial; Arqueologia Industrial.

ABSTRACT

Being the main object of study of this work, the old Oporto's Municipal Slaughterhouse (1910), the main points are to give it a new function as well as making it part of the urban area, taking in count the urban industrial restructuring areas.

This master's dissertation is divided into two parts: the theoretical and the practical part. The first one begins with an analysis of the referred area: the Oporto industry through all the centuries and also the patrimony and the industrial heritage. As an answer to all this, there is the practical part which consists on looking over the object of study and find a solution for the weak connection between the east side of Oporto and the rest of the city. In a second phase, the objective is focusing only on the Slaughterhouse building's design, making it suitable to give it back to the Invincible city.

Even if the industry of Oporto has grown and won its strength due to the its bourgeoisie dynamics, it is only in the end of the 19th century and beginning of the 20th century when the civil parish of Campanhã happens to be in a prominent position in the industrial field in the city of Oporto. However, in the 21th century we cannot see anymore that prominence since the valley of Campanhã is facing an industrial abandonment process and therefore there is a lack of investment in the east of Oporto. Taking this in count, we should say that we are clearly away of the development ("*...a Leste do Desenvolvimento*"¹), quoting the geographer José A. Rio Fernandes. This was how some problems related to the urban containment started. There are concretely some abandoned and degraded buildings, the connection between the parish of Campan-

¹ Portuguese idiomatic expression that means being away from something which is being said or happening in a concrete moment.

hã and the city center of Oporto was lost, and in addition to this there is even the construction a big arterial route that somehow “hounded” this area. Due to the lack of urban planning, this civil parish is consequently losing its importance, becoming vulnerable to those who somehow profit it.

The main objective is to study and understand the importance of the industry in the 18th and 19th centuries, as well as the railways and roading developed since then until our days in the Campanhã valley. All this is needed to come across with the possible ways of preservation of this ‘*dead*’ but meaningful building, from the first half of the 20th century – the old Slaughterhouse of Corujeira.

The old local Slaughterhouse building will transform one of the main points of interest of the east side of Oporto. Due to its big dimension, it will assume many functions: for instance, an industrial cluster, a cultural area like a museum of the industrial archeological state forgotten in Palacio do Freixo. It can also host paraphernalia and/or activities when in the need of big work areas. Taking in count the proximity of Estádio do Dragão, the industrial building will be also be able to offer its areas as meeting rooms as a complement and support to the club. It is very important for this building to coexist and to be related with all the activities developed there. Due to its fragmentation in little independent blocks, it would be extremely important having a diversity of programs somehow united so the surrounding areas can work as streets. And since nowadays this same building is fenced and inaccessible, erasing the great industrial dynamics that it once transmitted in this area, this way, the walk-ons could pass through the many building divisions as it was a city and not a simple “*private*” building.

KEYWORDS: Industry; Slaughterhouse; Campanhã; Oporto; Restoration; Urban Upgrading; Industrial Patrimony; Industrial Archeology.

Este trabalho não segue o novo acordo ortográfico

SUMÁRIO

19 NOTA PRÉVIA

I |

31 CAMPANHÃ _ ANÁLISE TERRITORIAL

História

Processo de Transformação do Espaço

Ocupação Humana e Funcional

Planeamento

Plano de Pormenor das Antas

93 DA INDÚSTRIA À DESINDUSTRIALIZAÇÃO – O CASO PORTUENSE

A Indústria Portuense nos Séculos XVIII, XIX e XX

A Indústria no Território – O caso dos Matadouros Portuenses

Desindustrialização

135 PROJECTO E INTERVENÇÃO NO PATRIMÓNIO INDUSTRIAL

Intervenções Contemporâneas em antigos Edifícios Industriais do Século XIX

I. Tate em Londres

II. 104 em Paris

III. Matadero em Madrid

III.I. Proposta de Reconversão para a Nave 8 do Matadero de Madrid

II |

169 O ANTIGO MATADOURO MUNICIPAL DO PORTO, RUA SÃO ROQUE DA LAMEIRA

Contexto Territorial

Contexto Histórico

O Matadouro Municipal do Porto

I. Proposta de reconversão/ reutilização para o Antigo Matadouro do Porto

215 CONSIDERAÇÕES FINAIS

221 BIBLIOGRAFIA

239 FONTES DAS IMAGENS

253 ANEXOS

NOTA PRÉVIA

A escolha da área de intervenção e do objecto de estudo partiu do exercício desenvolvido na disciplina de Projecto 5, mas também do valor histórico que o Porto Oriental teve nos séculos XVIII, XIX e XX e do valor arquitectónico do edifício do Matadouro Municipal do Porto.

O exercício desenvolveu-se através de uma estratégia urbana, onde, em trabalho de grupo, se agrupou as principais opções a desenvolver ao longo do ano lectivo. Este exercício resultou numa proposta conjunta que previa criar ligações perpendiculares à V.C.I.; perceber e relacionar as diferentes infra-estruturas e equipamentos que, ao longo dos tempos, nasceram no Vale de Campanhã; e dignificar alguns interstícios desta evolução, como é o caso das antigas quintas, das “*ilhas*” e das ruínas industriais.

Assim sendo, a zona de intervenção deste trabalho tem como elementos centrais: a Rua São Roque da Lameira e o Matadouro Municipal

do Porto. Pois, tanto esta via como este espaço industrial desactivado foram atingidos por vários fenómenos urbanos, que ocorreram na Freguesia de Campanhã, transformando-a numa zona ferida e frágil da cidade do Porto.

A reconversão de espaços industriais é muitas vezes tema recorrente na teoria e história da arquitectura. A arqueologia industrial relaciona-se claramente com este tema, lançando regularmente grandes debates. Uma vez que esta questão tem a sua génese em diferentes autores do século XX, é relevante mostrar que este tema configura uma linha de pesquisa viável e que é uma matéria ainda muito investigada. Não é pretendido, no entanto, limitar a investigação e restringir a discussão a autores relacionados com este assunto, mas sim, através destes, interpretar e especular acerca deste tema para benefício da zona Oriental do Porto.

Quanto ao antigo Matadouro Municipal do Porto torna-se pertinente a sua reconversão como objecto de trabalho. O edifício industrial apresenta uma escala muito forte, uma grande qualidade arquitectónica e construtiva e, ainda, uma riqueza espacial que é desde logo perceptível, permitindo a reconversão do mesmo para os mais variados programas.

Neste sentido, surge a necessidade de elaboração de um estudo que relacione a parte teórica e prática, tentando perceber as carências da zona de intervenção para poder interferir tanto a nível de estratégias urbanas como aprofundar o caso específico do Matadouro. Fazendo, assim, com que o Porto Oriental deixe de estar “*A Leste do desenvolvimento*”, citando José Alberto Rio Fernandes.

Os objectivos deste trabalho comportam assim duas frentes. Por um lado, procurar compreender “*a memória, seguramente subjectiva, do que foi a Revolução Industrial no Porto*”, tendo como caso de estudo o antigo Matadouro Portuense; por outro, a vontade de propor uma resposta para a preservação e reconversão de um edifício, cujas qualidades espa-

ciais e construtivas levantam a questão da memória industrial.

Para além do edifício do antigo Matadouro Municipal do Porto, existe como objecto de estudo toda a sua envolvente urbana, como é o caso da Rua S. Roque da Lameira, a Praça da Corujeira, as Antas e o Eixo 25 de Abril. Esta envolvente permitirá valorizar o edifício industrial, mas também ajudar a criar pontos de interesse na zona Oriental da cidade, complementando-se assim ao Matadouro Portuense.

Deste modo, os objectivos passam por ir ao encontro de soluções de reutilização de espaços industriais, favorecendo uma ligação mais forte do habitante e do visitante da cidade com o seu património e com a sua memória colectiva. Produzindo, estrategicamente, a nível da cidade, *“novos factos urbanos, novas centralidades, onde se localizam funções de grande visibilidade e poder de polarização”* resolvendo algumas das carências actuais. E numa fase final, aprofundar todos os conteúdos retidos em relação ao tema da *“Reconversão”* e *“Preservação”* do património, interpretando-os numa proposta, em desenho, para o edifício industrial do Matadouro.

Numa primeira fase, torna-se fulcral a pesquisa bibliográfica e consequente leitura de fontes nacionais e internacionais. É também indispensável a análise do território, através de artigos publicados por diferentes autores, cujas preocupações se debruçam sobre o Vale de Campanhã, a indústria portuense desde o século XVIII até aos nossos dias, procurando assim diferentes pontos de vista e diferentes opiniões em torno duma área da cidade e de um espaço industrial desactivado.

No caso da zona Oriental do Porto, torna-se, ainda, essencial o estudo do Plano das Antas, do Arquitecto Manuel Salgado, não só por ser recente, mas também para perceber e interpretar a análise feita àquele território e a estratégia proposta. Isto permite clarificar ideias e, ao mesmo tempo, levantar outros problemas que nasceram deste novo Plano e

que solicitam serem abordados neste trabalho.

Pretende-se, ainda, analisar exemplos de reconversão de edifícios industriais como por exemplo: a Tate Modern, em Londres; o 104, em Paris; e o Matadero, em Madrid. Estes estudos de caso são exemplos de reconversão onde as soluções programáticas divergem, servindo assim de possíveis modelos para a proposta desenvolvida neste trabalho para o antigo Matadouro Municipal do Porto.

O principal elo que liga estes quatro exemplos é o facto da intervenção arquitectónica contemporânea surgir como o motor para a sua salvaguarda, procurando garantir uma nova dinamização resultante dos novos usos propostos para estes equipamentos. Outro factor que permite assegurar a coerência desta escolha de casos de estudo, criando simultaneamente a oportunidade de estabelecer análises comparativas, é a existência de paralelismos no que diz respeito às linguagens arquitectónicas e aos programas e funcionalidades.

A singularidade da produção arquitectónica industrial, ao longo dos séculos XVIII, XIX e XX, adquire interesse acrescido ao seu estudo e à sua preservação. A vontade, quando ela existe, de salvaguardar este património poderá formalizar-se através da intervenção arquitectónica uma vez que, segundo Jorge Figueira e Ana Vaz Milheiro, *“É à cultura arquitectónica que a fábrica deve poeticamente regressar. Reside, portanto, em processos que inovem a história da arquitectura, a elucidação de conteúdos que construam novas visões de futuro para o seu significado, devolvendo-a à contemporaneidade, com a sua hibridez, com os seus desvios e contradições. E este deve ser o princípio da preservação”*.

Numa segunda fase, é pretendido propor estratégias de reabilitação urbana mais direccionadas à envolvente do antigo Matadouro Municipal do Porto. E, em simultâneo, apresentar uma proposta de reconversão do próprio edifício tendo como base os outros casos de estudo

que se inseriam também num programa cultural e educativo. Propõe-se como hipótese programática um cluster industrial, actividades ou equipamentos que necessitem de grandes áreas de trabalho (como é o caso da arqueologia industrial) e, ainda, espaços culturais, incluindo o espólio do museu da arqueologia industrial que se encontra actualmente desactivado.

Cada edifício industrial é um objecto irrepetível, ligado a um lugar, a um tempo e a uma cultura. No entanto, esta questão não impede a repetição de algumas características principalmente referentes à construção como é o caso da indústria do século XIX e XX.

A necessidade de recuperar, salvaguardar e reutilizar o património industrial, materializa-se através da intervenção arquitectónica. Tomando como objecto de estudo a arquitectura industrial produzida na 2ª metade do século XIX e 1ª metade do século XX, poucos são os casos em que se verificou esse esforço de garantir que este legado arquitectónico não caísse na ruína completa ou no total desaparecimento. E para que isso não aconteça, a necessidade da reconversão do antigo Matadouro Municipal torna-se a maior pertinência deste trabalho.

A dissertação apresenta, assim, um estudo prático que procurará oferecer uma nova centralidade e novos factores urbanos à zona Oriental do Porto, tendo como objecto de trabalho o edifício do antigo Matadouro Municipal do Porto e a sua envolvente urbana, como a Rua S. Roque da Lameira, a Praça da Corujeira, o Nó da V.C.I. e o Eixo 25 de Abril. Este trabalho, por sua vez, aborda duas escalas distintas, porém, que se completam. A primeira, referente a uma abordagem mais urbana, procura intervir a nível estratégico no território que envolve o antigo edifício industrial, melhorando o funcionamento desta zona “ferida” por diversas intervenções ao longo dos anos. A segunda, relativo a uma abordagem do edificado (Matadouro Portuense), propõe uma hipótese programática, como já foi referido, valorizando e tendo como base o tema de preservação e transmissão da memória industrial do século XX.

PARTE I



1. Vista sobre o Douro, do Parque de São Roque

1| Campanhã _ Análise Territorial

História

Campanhã pode ter sido povoada desde tempos imemoriais, pois existem referências de um povoamento desde o período megalítico. Esta hipótese é defendida através da questão da toponímia: o caso das “*Antas*”, que ainda hoje mantém o nome, e ainda a documentação medieval que refere “*Arca de Samigosa*”, em Lameiro, e “*Mamoá Pedrosa*”, em Antas de Baixo. Contudo, estas três sepulturas megalíticas ainda não foram comprovadas arqueologicamente; no entanto, quaisquer uma destas terras encontra-se nos pontos mais altos e planos da freguesia, o que coincide com a tendência de implantação deste tipo de monumentos funerários.

É através dos topónimos “*Campanhã*”, “*Contumil*” e “*Godim*” que é justificada a ocupação romana¹. No entanto, temos de ter em consider-

¹ “*A ocupação romana, já comprovada na área circundante a Campanhã, permite-nos aguardar que aqui venham a ser encontrados testemunhos arqueológicos também para este período. De facto, são conhecidos o cemitério romana de Penouço (Rio Tinto), o tesouro monetário de Monte*

ação que a toponímia trás consigo opiniões diversas. No caso de Campanhã, a sua microtoponímia apresenta a marca sucessiva de semitas (fenícios), latinos e germanos.

A *Villa Campaniana* não aparece ligada apenas a Santa Maria como santo que persiste até aos nossos dias. Esta *Villa* apresenta outros oragos, um mais efémero, como é o caso de São Martinho; e outros que hoje não se associam a Campanhã, como é o caso de São Mamede e São Cristóvão de Rio Tinto. A documentação não deixa dúvidas sobre a localização, no século XI, de São Mamede e São Cristóvão de Rio Tinto. Assim sendo, no ano 1000, São Mamede encontrava-se dentro da área de *Campaniana*, tal como São Cristóvão em 1077. Este facto só comprova que a área territorial da *Villa Campaniana* era superior aos limites actuais da Freguesia de Campanhã, pois ainda abrangia Rio Tinto.

O Mosteiro de Santa Maria de Campanhã apresentava-se como um mosteiro familiar, na 2ª metade do século XI. O património deste dispersava-se pelos lugares de Pinheiro, Godim e Azevedo, e por *villas* mais junto ao Douro, permitindo estimar que já nesta altura existiam lugares povoados em Campanhã². No século XII, o Mosteiro de Santa Maria deixa de aparecer como mosteiro e passa a igreja, provavelmente por ser um mosteiro familiar.

É em Abril de 1120, na discutida carta de doação e couto dada ao Bispo do Porto D. Hugo por D. Teresa, que se percebe o primeiro corte à área de Campanhã, pois foram retiradas partes das actuais freguesias de Rio Tinto e Valbom.

*Castro (Gondomar), a intensa exploração mineira nos actuais concelhos de Valongo e Gondomar e, mais recentemente voltou a comprovar-se a presença romana no Morro da Sé do Porto, através de espólio variado (moedas, cerâmicas, vidros, etc). O mesmo se verifica na margem Sul do Douro.*³
- MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.18.

² Retirado dos documentos PMH, D.C. (Portugaliae Monumenta Historica, Diplomata et Chartae) 409 de 1058 e PMH, D.C. 500 de 1072. - *ibidem*, p.32.

Segundo Rogério de Azevedo, parte de Campanhã incorpora a área coutada do Porto³. Dentro desta área, o bispo reúne direitos eclesiásticos e senhoriais. Neste território visa-se, então, promover o povoamento, enquadrar a vida económica, estipular os impostos e multas judiciais, impor a uniformização das medidas, entre outros. Em 1195, o Bispo D. Martinho Rodrigues aplica o sistema de impostos em toda a vasta área não coutada de Campanhã, chamando-lhe “*Reguengo de Campanhã e Luenda*”. Isto demonstra que na própria Sé Portucalense existia preocupação com os limites e insistência na demarcação de termos⁴.

No século XV, a Igreja de Santa Maria de Campanhã possuía uma albergaria. Este dado é de extrema importância pois indica que por ali existiam caminhos, o que sugere que provavelmente existia uma ligação para o interior em direcção a Trás-os-Montes e ao Alto Douro. Podemos supor que este mesmo percurso poderia ser a Rua São Roque da Lameira, que nesta época não teria este nome, mas que ainda hoje revela ter características de uma via medieval⁵.

Campanhã não sofreu marcantes adaptações do Cristianismo. A consagração da capela de São Roque pode, no entanto, ter algum indício

³ No século XII são demarcados três coutos conhecidos: o couto do Porto (confirmado e ampliado por D. Afonso Henriques ao Bispo D. Peculiar em 1138), o de Rio Tinto (1141) e o de Gondomar (1143). Face aos limites orientais obscuros e incertos que nos são dados do couto do Porto surge: desde Luenda à fonte de Conari, ao Fojal Lobal, Pedras Fixas (Antas de Cima), Monte Loseneiro (Monte da Estação), Arca de Samigosa (Lameira), Mamoá Pedrosa (Antas de Baixo), Penhas da Regueira (Presa de Contumil). - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.38.

⁴ “*Está assim definido, em fins do século XII, o quadro institucional de Campanhã até ao século XIX: entre o Couto (partilhado pelo Bispo e o Cabido) e a terra do “senhor-rei” ou reguengo, o equilíbrio parecerá sempre instável.*”- *ibidem*, p.39.

⁵ “*junto à igreja de santilafonso onde começa o caminho da Corte de Roma (...). Seguiu o caminho pela actual rua de Santo Ildefonso onde existia o hospital de invocação do mesmo santo e uma albergaria, passava no largo do Padrão onde havia um cruzeiro que lhe deixou o nome, seguia a Mijavelhas, onde estava a ponte das Patas e se estabeleceu um hospital de gafos, atravessava pelo Bonfim e ia à Corujeira. Daí partiam dois desvios: o mais antigo descia a Campanhã (...)*”- *ibidem*, p.67.



2. Marco divisório de 1666, em Campanhã

contra-reformista. São Roque, advogado da peste, destacou-se no século XVI, estando “associado aos jesuítas, arauto da Contra-Reforma”⁶. A capela de São Roque, em Campanhã, torna-se assim um marco, não só pela sua posição no território, pois encontra-se numa das vias mais importantes de acesso à cidade, mas também pela sua afirmação religiosa. Era fundamental a cristianização de lugares de passagem, de caminhos mais concorridos, de encruzilhadas e de ponto altos. Em 1758, eram cinco as vias-sacras em Campanhã e uma delas passaria pela capela de São Roque ao Monte de Maceda⁷.

Após o terramoto de Lisboa em 1755, os párocos são sujeitos a um inquérito cujas respostas foram compiladas nas “*Memórias Paroquiais*” de 1758. Neste ano, Campanhã mantinha os seus limites medievais⁸. Campanhã, nos meados do século XVIII, evidencia-se com um forte carácter rural e, ainda, com uma área considerável de quintas, algumas ocupadas sazonalmente pelos seus proprietários que residem no Porto⁹. Na transição do século XVIII para o século XIX, é nítida a aglomeração capitalista em Campanhã, ligada à aristocracia e aos negócios da cidade do Porto. Este fenómeno devia-se não só ao interesse especulativo pelo solo, mas também à possibilidade de expandir as quintas na periferia Portuense.

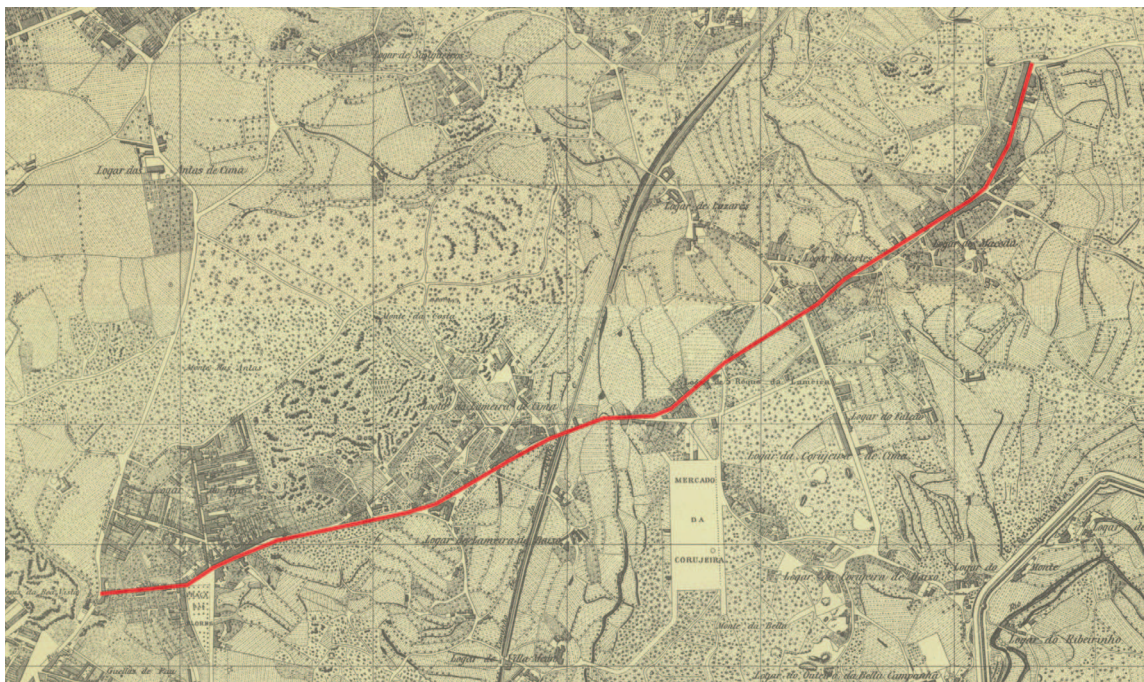
Ocorrem grandes mudanças institucionais na passagem do século XVIII para o XIX. Destaca-se a Lei de 6 de Maio de 1769, que visa controlar as doações feitas pela coroa em tempos anteriores, e a Lei de 19

⁶ MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.75.

⁷ “Todas com cruces de pedra bem lavradas” - *ibidem*, p.76.

⁸ “confrontação poente com a freguesia de Ildefonso no Poço das Patas (Campo 24 de Agosto), a norte incluía Salgueiros, a nascente avançava da Quinta do Freixo até ao Monte da Lagoas. (...) Na freguesia, são referidos 2169 moradores, para 758 fogos” - *ibidem*, p.78.

⁹ “(...) em seis importantes “quintas”, do Freixo, do Prado, de Bonjónia, da China, de Pedro A. da Cunha Osório e da Revolta, apenas nesta última assiste todo o ano a proprietária. Refere também seis “Cazais”: da Bessada, de Furamontes, de Contumil, de Salgueiros, de Vila Meã, do Reimão e, por fim, Sacaes é designada como “fazenda”” - *ibidem*, p.79.



3. Marcação da Rua São Roque na Lameira, sobre a Carta Topográfica do Porto de 1892, de Telles Ferreira

de Julho de 1790 que visa extinguir os coutos e as honras. Esta segunda procurava extinguir as justiças senhoriais. Em 1812, e na sequência desta lei, previa-se a extinção dos forais que abrangeria Campanhã.

A Freguesia da Campanhã foi atingida pela Lei de 19 de Julho de 1790, pois ao reestruturar as justiças senhoriais, uniformizou-se a prestação de justiça aos moradores. O direito comum é concedido, anulando os direitos que eram estabelecidos apenas na área coutada. Campanhã “uniformiza-se” e fortalece a sua dependência ao centro urbano do Porto. Esta freguesia desenvolve-se e urbaniza-se, surgindo no início do século XIX um eixo de acesso à cidade pela “*estrada de Valongo*”¹⁰. Esta velha estrada, “*real*” ou “*pública*”, que ligava Trás-os-Montes e o Alto Douro à cidade do Porto por Amarante, Penafiel e Valongo, desembocando no actual Campo 24 de Agosto, manteve o seu traçado ao longo de vários séculos. A Rua São Roque da Lameira (3.), “*era via de passagem evocadora das padeiras de Valongo e das camponesas de Rio Tinto e Venda Nova*”¹¹.

Foi a 28 de Junho de 1833 que Campanhã passou a Concelho; porém, a tomada de posse apenas se realiza a 21 de Maio de 1834, no lugar da Noeda. O Concelho de Campanhã, mesmo sendo recente, em 1835 já apresentava uma grande dinâmica de urbanização. Porém as suas receitas restringiam-se apenas a foros, licenças e vendas. O futuro do concelho estava comprometido devido à insuficiência de recursos materiais e humanos.

No Relatório de 29 de Setembro de 1836, a Comissão encarregada de propor um projecto para a divisão administrativa do Reino sugeriu extinguir pequenos concelhos, considerados inviáveis. Um destes

¹⁰ “*oferece lugares salubres onde se “ia a ares”, multiplicando-se as quintas de lazer, assegura investimentos em propriedades fundiárias, garante abastecimento dos mercados da cidade. Não seria desprezível a contribuição de Campanhã no fornecimento do pescado*” - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.94.

¹¹ PACHECO, Helder - *Porto*, p.79.

pequenos concelhos era Campanhã, que viria a ser extinto em Novembro de 1836¹². Campanhã manteve os seus limites, voltando assim a ser uma das freguesias do Porto. No entanto, é apenas em 1841 que Campanhã é reduzida a ocidente com o aparecimento da Freguesia do Bonfim¹³.

As freguesias que estiveram, a partir do século XIX, ligadas ao desenvolvimento industrial foram: Cedofeita, Bonfim, Campanhã¹⁴, Massarelos e Santo Ildefonso. Por conseguinte, foram também as que sofreram mais com os efeitos da pós-industrialização. As freguesias periféricas que, ao longo da industrialização e algumas até aos meados do século XX, se mantiveram com fortes traços de ruralidade, são as que na pós-industrialização se destacam. Campanhã aumenta os seus residentes até aos censos de 1970, a cidade cresce exponencialmente, principalmente nos espaços periféricos. Em contrapartida, entre os censos de 1981 e 1991, a população continua a decrescer nas freguesias desindustrializadas, e Campanhã e Paranhos passam também a sofrer um decréscimo populacional¹⁵.

Na zona Oriental da cidade fixou-se uma importante indústria de tecelagem e de fiação; isso permitiu que a mão-de-obra, neste caso mais

¹² *“Inviabilizada então a experiência da autonomia, triunfa a funda ligação ao Porto, a cujo “Termo Velho”, Campanhã sempre pertencera.”* - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.128.

¹³ *“A freguesia do Bonfim foi justamente criada por decreto assinado por Costa Cabral a 11 de Dezembro de 1841 a partir da divisão das freguesias vizinhas de Campanhã e Santo Ildefonso.”* - MAIA, Rui Leandro Alves da Costa - *O Sentido das Diferenças: migrantes e naturais: observação de percursos de vida no Bonfim*, p. 177.

¹⁴ Foi através do Inquérito Industrial de 1881 que foi possível entender a actividade industrial sentida ao longo dos anos, na Freguesia de Campanhã. A primeira referência documental, data de 1200, e apresenta uma carta de venda de *“uma levada de moinhos”* - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.131.

¹⁵ *“Conclusão: em períodos cada vez mais curtos, a população da cidade tem vindo a diminuir e, dada a sua estrutura etária envelhecida, assim parece que vai continuar.”* - MAIA, Rui Leandro Alves da Costa - *O Sentido das Diferenças: migrantes e naturais: observação de percursos de vida no Bonfim*, p. 172.

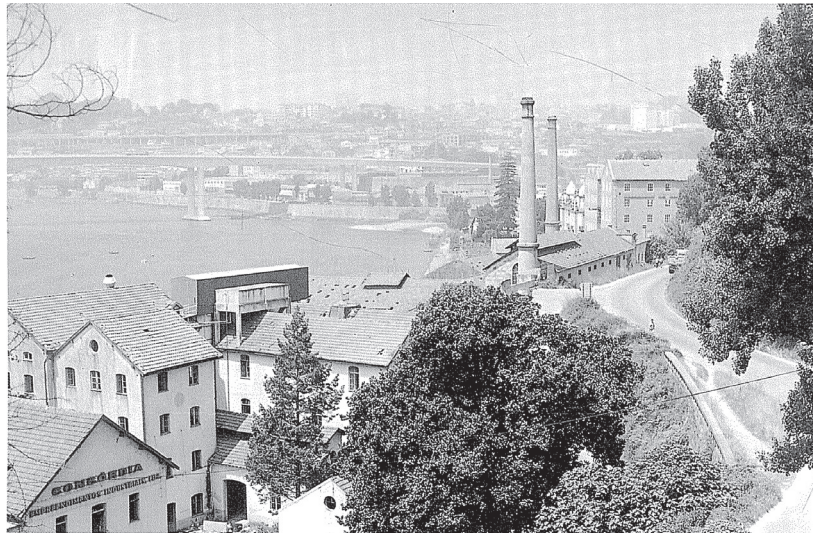


4. Fotografia do Matadouro da Corujeira, 1947

feminina, aumentasse e viesse dos vários pontos da cidade, ou até mesmo de fora dela. No final do século XIX, a indústria ao desenvolver-se permitiu o aparecimento de actividades paralelas, como é o caso de casas de pastos, tabernas, hospedarias, arrendamento de pequenos espaços para particulares, distribuição de refeições junto dos operários das fábricas. A Rua São Roque da Lameira, por exemplo, apresenta este carácter de sector terciário aliado às indústrias vizinhas¹⁶.

Entre as unidades industriais que se destacaram em Campanhã, surge o Matadouro Municipal Portuense (4.), construído e inaugurado em 1932. Este pode não se enquadrar na situação das pequenas fábricas de Campanhã, mas sim nas grandes indústrias que se iam desenvolvendo, até porque a sua posição face à linha do caminho-de-ferro permitia-lhe ter muito boa produtividade e facilidade na distribuição das carnes. Quanto ao apetrechamento tecnológico, para a época era bastante avançado, e com o passar dos anos foi sendo sempre actualizado. A industrialização em Campanhã deu-se maioritariamente no século XIX, pois no século XX sentia-se já a pós-industrialização. No entanto, a chegada do Matadouro Municipal do Porto já foi tardia, mantendo-se

¹⁶ Ainda no final do século XIX, os operários oriundos das mais variadas centros urbanos vizinhos do Porto, como Gondomar, Maia, Valongo, Matosinhos, deslocavam-se para o seu trabalho atrás do som dos apitos que marcavam a vida fabril, qua a maioria ainda não estava habituada (população fortemente ligada à agricultura). Só mais tarde, de Gondomar a São Lázaro é que começaram a surgir as camionetas (para a fábrica “Luxuoso”, “Coelho”, “Sarim”, etc...actual “Gondomarense”). Os troleicarros chegaram à cidade em 1959, o que permitiu que as carreiras também aumentassem tanto dentro do espaço urbano como fora dele, como é o caso dos concelhos limítrofes de Gondomar, Gaia e Valongo. Quanto ao carro eléctrico, visível em imagens da Rua São Roque da Lameira, mais especificamente em frente do Matadouro, começaram a facilitar a circulação das pessoas no interior da cidade, percorrendo diversos trajectos, como pela: Estação de Campanhã, Rua Pinto Bessa, Rua do Heroísmo, Praça da Liberdade, Rua São Roque da Lameira, como já tinha referido. Até ao final dos anos quarenta, mais precisamente até 1948, quando os carros de bois foram proibidos de transitar na cidade, parte da circulação de produtos e da ligação comercial entre espaços rurais e a cidade era assegurada pelos carreiros, que transportavam em carros de bois o trigo e o milho que chegavam ao Porto de comboio. - MAIA, Rui Leandro Alves da Costa - *O Sentido das Diferenças: migrantes e naturais: observação de percursos de vida no Bonfim*, p. 176 e 177.



5. A frente ribeirinha, no encontro do Porto com Gondomar

a sua actividade até à década de 80.

Por sua vez, a Estação Ferroviária de Campanhã veio dinamizar a cidade nos finais do século XIX, alterando os modos rurais que eram característicos das periferias e tornando a zona oriental completamente industrializada. As indústrias que se encontravam junto da estação de caminho-de-ferro eram maioritariamente indústrias transformadoras como os têxteis, as moagens, a fundição, a chapelaria, as artes gráficas, entre outras. Quanto às fábricas, eram relativamente pequenas unidades e sofriam de pouco equipamento tecnológico, de pouco investimento, de mão-de-obra barata e, também, de baixa produtividade¹⁷.

É a partir de 1940 que se verifica a instalação, nas periferias do Porto, das populações de concelhos limítrofes. É, ainda, nesta altura que se dá o início da suburbanização em redor dos dois grandes centros urbanos: Lisboa e Porto. Ocorrem grandes mudanças que influenciam as migrações feitas para estes dois pontos do país, nomeadamente a redistribuição de lugares de trabalho e de habitação.

É Guichard quem faz referência a esta selectividade económica do espaço como factor determinante de quem sai da cidade do Porto na década de setenta¹⁸. A cidade cresce para onde pode, com as suas funções típicas e os seus modos de vida. Em determinada altura, é na periferia que as pessoas preferem instalar-se, em detrimento da permanência do centro da cidade. Lá encontram maior oferta de trabalho e habitação mais barata, facto que possibilita o alargamento da cidade.

Citando Rui Maia, *“A cidade tende, dessa forma, a constituir-se como uma espécie de grande museu, como é o caso da elevação de parte do es-*

¹⁷ “Um relatório descritivo das indústrias da cidade, de 1881, dá conta do carácter familiar e doméstico dominante: Na freguesia do Bonfim há ruas e ruas que cada casa é uma oficina; no de Campanhã sucede outro tanto (...)”.- MAIA, Rui Leandro Alves da Costa - *O Sentido das Diferenças: migrantes e naturais: observação de percursos de vida no Bonfim*, p. 175.

¹⁸ “Ora, o metro quadrado portuense nunca foi tão caro: agora o conforto busca-se na periferia” – *ibidem*, p. 161.



6. Planta Redonda da Cidade do Porto, George Balck, 1813

*paço da cidade do Porto a património mundial, justamente o espaço central*¹⁹. Ora a imagem que transparece é contraditória com o que se devia desejar. A cidade do Porto era conhecida pela “*cidade do trabalho*”; ao colocar este título as pessoas não vão querer habitar o centro, nem vão ter poder económico para tal. Então é aí, e mais uma vez, que as periferias “*ganham*”. O centro apenas poderá tirar partido do sector terciário e perder o seu título de cidade trabalhadora, para cidade turística. Mas até que ponto, nos nossos dias, não é isso o desejado? O turismo conseguirá fazer renascer um centro desertificado? Talvez mais facilmente que uma periferia desertificada e despovoada.

Processo de Transformação do Espaço

A expansão do centro da cidade fez-se através da criação de novas vias que pretendiam fazer a ligação aos seus arrabaldes²⁰ e, ainda, orientar o crescimento destes, devastando sucessivamente o espaço rural. Importa fazer referência a um percurso que, já no século XII, “*saía do coração da cidade pela Porta de Nossa Senhora de Vandoma (da muralha Sueva), e no século XIV da Porta do Cimo da Vila (da muralha Fernandina), constituindo a “Estrada do Pão” a que corresponde o percurso urbano da Rua Direita (Santo Ildefonso), Largo de Mijavelhas (Campo 24 de Agosto) e Rua do Bonfim, prosseguindo para leste*”²¹, percurso que provavelmente seguia até à Praça das Flores, seguia a Rua das Antas e que, por fim, prosseguia pela Rua São Roque da Lameira até Valongo. Se intra-muros fernandinos a população preocupava-se em construir nas poucas áreas livres, já isso não acontecia em redor. Até ao final do sécu-

¹⁹ MAIA, Rui Leandro Alves da Costa - *O Sentido das Diferenças: migrantes e naturais: observação de percursos de vida no Bonfim*, p. 165.

²⁰ (“*irradiavam caminhos de penetração para o interior, bordejados de vegetação e um ou outro edifício isolado*”) - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.168.

²¹ *Ibidem*, p.168.



7. Carta Topográfica da Cidade do Porto, Telles Ferreira, 1892

lo XVIII, a cidade do Porto desenvolveu-se sempre dentro das muralhas Fernandinas, no entanto, com o progresso económico do Porto e o acentuado crescimento demográfico que se vai viver nos anos seguintes, a cidade expandiu-se extra-muralhas.

É na transição do século XVIII para o século XIX que surgem na Freguesia de Campanhã algumas quintas e palacetes burgueses, introduzindo-se na paisagem com um carácter sempre bastante rural²². Campanhã, sendo um território com um desnível acentuado e uma arborização densa, permite a estas casas nobres umas vistas panorâmicas sobre a cidade.

Em 1813, verifica-se que a zona mais antiga da Freguesia de Campanhã era uma das zonas mais construídas do concelho do Porto. Apesar de ser uma pequena área, localizava-se na Rua de Bonjóia e no lugar de Azevedo, onde curiosamente se encontra a actual Igreja de Campanhã. No ano de 1892 (7.), a ocupação da área construída começou a aumentar, acentuando a tendência para a construção ao longo das vias de acesso à cidade. Fez-se então, fundamentalmente, ao longo das Ruas São Roque da Lameira, Bonjóia, Pinto Bessa, Heroísmo, Freixo, Monte Bello, actual Avenida Fernão de Magalhães, e algumas transversais. E se hoje, esta Avenida é um dos acessos principais à cidade do Porto, em 1834 já eram visíveis as linhas de defesa colocadas neste limite da freguesia de Campanhã, como o caso do Forte de Campanhã a Sul e o Forte do Pinheiro a Norte. Em épocas de posições e estratégias defensivas liberais e miguelistas, este local, relacionado com a sua alta altitude, era um

²² “(...)a Quinta da Vila Meã, também conhecida pela Quinta da Miltra, que conta na actualidade com cerca de 500 anos. Propriedade de grande extensão (incluía, entre outros, os lugares da Lameira, Corujeira, Godim e Fojo), foi diminuída ao longo do tempo em favor de inúmeros empreendimentos, nomeadamente a construção da linha de caminho-de-ferro em 1875.” e posteriormente pela Via de Cintura Interna (VCI), pelo Eixo 25 de Abril, ficando completamente devorada e cercada, restando apenas a casa da Quinta e um conjunto desmesurável de vias de comunicação. - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.169.



8. Carta Topográfica Militar das Linhas do Norte a Sul do Douro, Francisco Pedro de Arbuès Moreira. 1834

9. Estação Terminal de Campanhã, fotografura de 1890

dos lugares eleitos para a construção de fortificações²³ (8.).

Quando se fala em Campanhã do século XIX e XX, não podemos descorar o tema do caminho-de-ferro. Esta infra-estrutura surge como factor de progresso para o espaço em estudo. Porém, é paradoxal que trazendo consigo o crescimento económico, implanta-se no espaço como uma barreira que impede esse mesmo desenvolvimento do lado mais oriental da freguesia, pois esta via-férrea age como algo que divide esta área em duas partes. Esta barreira física foi agravada, no século XX, com a construção da Via de Cintura Interna e ainda, no século XXI, pela linha de metro.

Se a linha do caminho-de-ferro, no século XIX, veio limitar a conexão dos espaços adjacentes, pois torna-se difícil transpô-la, o contrário acontece com a Estação Terminal de Campanhã²⁴ (9.). Ao longo do século XIX e XX a concentração em redor do terminal aumentou tanto no movimento como na fixação das pessoas.

Campanhã passa, assim, por uma série de acontecimentos num só século, o que permite um grande desenvolvimento económico. No entanto, isto não simboliza melhor qualidade de vida para os seus habitantes que, por sua vez, também cresciam exponencialmente. É imprescindível falar das *ilhas* quando se fala de Campanhã dos séculos XIX e XX. A resposta ao surto industrial e à procura de habitação para a população com baixos recursos foi resolvida pela burguesia, que apenas procurava aumentar os lucros, através da criação de habitação operária – *as ilhas*²⁵. Estas surgem na Freguesia de Campanhã, onde podemos

²³ Repara-se que a linha de fortificações vai desde o Castelo do Queijo, a Ocidente, até ao Esteiro de Campanhã, a Oriente.

²⁴ “...margem direita perfuraria em túnel sob o seminário, desdobrando-se a meio da encosta de Campanhã para penetrar noutra túnel sobre o contraforte da Quinta da China, até junto à Rua do Freixo, votando-se à esquerda para o plaino de Godim, onde ficaria a estação terminal...” - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.173.

²⁵ As “*ilhas*” são fruto de um tipo de loteamento criado, no século XVIII, pelos Almadás. O con-



10. Postal do Esteiro de Campanhã, onde desaguam os rios Tinto e Torto

destacar algumas como: as do Freixo, de Contumil, do Heroísmo, de Justino Teixeira, das Antas, entre outras. Conclui-se assim que, ainda no século XX, Campanhã apresentava-se com um carácter fortemente rural, onde a industrialização realmente se destacava; contudo mostrava-se desenquadrada do espaço onde se implantava²⁶.

Nos dias de hoje, Campanhã não mantém os mesmos limites que apresentava no século XIX; é delimitada a sul pelo Rio Douro, a Nordeste e a Este pelo Concelho de Gondomar, e a oeste pelas Freguesias do Bonfim e Paranhos. Apresenta uma área de 8,13 km², sendo a maior freguesia do Concelho do Porto. O seu território, começa junto ao rio Douro, desenvolvendo-se em degraus, até atingir a cota de 160 a 180 nos lugares de Montes da Bela Vista, das Antas, Contumil, Cruz e Currais.

Os rios Tinto e Torto são dois elementos de destaque no Vale de Campanhã. O rio Tinto, de caudal e extensão²⁷ bastante modesto, encontra-se na sua totalidade na Área Metropolitana do Porto. Nasce em Ermesinde (Valongo), passa pela freguesia de Rio Tinto (Gondomar) e por fim entra pela freguesia de Campanhã, onde vai terminar nas águas do Douro, no lugar do Freixo (10.).

O vale do rio Tinto é descrito como “*comprido e largo*”²⁸ e apresenta declives pouco acentuados. A própria toponímia dos lugares que seg-

gestionamento vivido no núcleo central da cidade do Porto, levou à construção das casas burguesas nas zonas de expansão da cidade. Os Almadás definiram um parcelamento regular onde o lote apresentava-se estreito (cerca de cinco metros) com um comprimento bastante acentuado para a construção das residências burguesas. Mais tarde, os proprietários rentabilizaram os seus quintais, realojando muitos trabalhadores no interior destes lotes.

²⁶ “Seria esta a paisagem da área oriental da cidade no fim do século XIX, em que a par de construções fabris de Campanhã, nos suaves terrenos de xisto, se espraia com características claramente bucólicas a área de Azevedo, que, com algumas casas rurais e incipientes fabriquetas, mais se identifica com as terras de Gondomar.” - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.175.

²⁷ O rio Tinto tem um comprimento de 11,7Km. – Anexo A – *Sistema Estruturante – Tinto e Torto*, p.1.

²⁸ *Ibidem*, p.2.



11. Trajes típicos do trabalho agrícola em Campanhã, 1905

uem o rio Tinto justifica este facto: Vaziela indica “*uma pequena planície*” e Chão Verde significa “*lugar plano cultivado*”.

O rio Torto²⁹, à semelhança do rio Tinto, apresenta uma extensão e um caudal bastante modesto e a totalidade do seu curso localiza-se dentro da Área Metropolitana do Porto. Nasce em Baguim do Monte, passando por Fânzeres, de seguida entra por São Cosme (Gondomar) e passa por Valbom e Campanhã, desaguando no lugar do Freixo a montante da foz do rio Tinto. O caudal do rio Torto ostenta uma configuração suave nas suas elevações e relevos, permitindo a prática agrícola.

A questão da abundância da água e a fertilidade dos solos ao longo do vale de Campanhã fez com que, no decorrer dos séculos, a agricultura fosse a fonte de riqueza da população (11.). Neste mesmo vale produziam-se culturas básicas de alimentação, como o milho, batata, feijão, frutas, entre outros para o abastecimento da cidade. Nalguns lugares ainda são visíveis os quintais compostos com muros de granito que delimitavam as parcelas; todavia, nos dias de hoje, apenas é praticada a agricultura de subsistência.

Fazendo um percurso pelos vales dos rios Tinto e Torto, na freguesia de Campanhã, podemos ressaltar lugares em que, para além da sua proximidade aos rios, a sua toponímia está ligada directamente a estes ou à prática que neles exercem, como por exemplo: Azevedo, Bonjónia, São Roque (Corujeira), Esteiro, Granja, Pego Negro, Pinheiro, São Pedro, Tirares e Vila Meã.

É entre os rios Tinto e Torto que encontramos o lugar de Azevedo. Localiza-se na zona com maior abundância de água e de solos férteis do vale de Campanhã. As principais actividades exercidas pela população desde a Idade Média até ao século XIX eram a agricultura e a moagem.

²⁹ O rio Torto tem de comprimento 12 Km. – Anexo A – *Sistema Estruturante – Tinto e Torto*, p.5.



12. Fotogravura representando a Feira de Gado, na Praça da Corujeira, de Emilio Biel

13. Praça da Corujeira, em 2013

Quanto ao lugar de Bonjónia, é considerada uma pequena aldeia em que os recursos hídricos são abundantes, onde portanto desde cedo se desenvolveu a prática da moagem.

No lugar de São Roque interessa-me destacar a Corujeira, “*povoação mesquinha, um lugar fragoso, própria para a criação de corujas*”³⁰. Foi na Praça da Corujeira (12. e 13.) que se desenvolveram, desde o século XVIII, as duas feiras mais importantes da cidade do Porto: a Feira do Gado (12.) e a Feira dos Moços ou dos Criados.

É no lugar do Esteiro que desaguam os rios Tinto e Torto nas águas do Douro, a Sul do vale de Campanhã. Nele viveu, durante muitos séculos, uma pequena comunidade que se dedicou maioritariamente à pesca e ao comércio fluvial.

A Granja, como o próprio nome indica, era uma “*propriedade rústica de amanhã*”³¹, localizada numa zona bastante fértil entre os rios Tinto e Torto. No século XIX, estas terras pertenciam aos lavradores mais ricos de Campanhã.

Por fim, os lugares de Pego Negro³² e Tirares³³ encontravam-se em pleno vale do rio Tinto. Ambos apresentavam solos férteis para a prática agrícola, porém só no caso de Tirares é que existia também a actividade moageira.

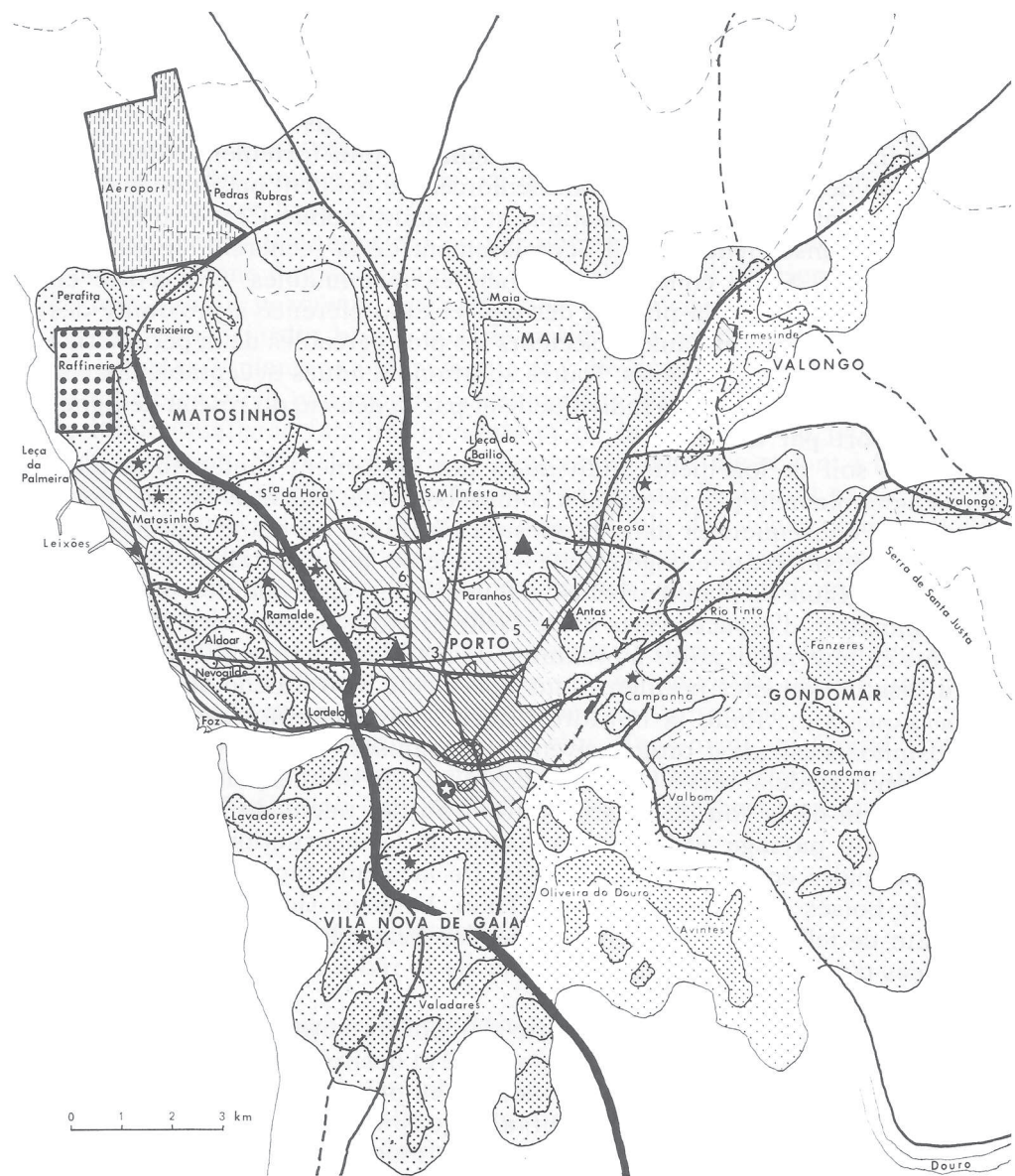
A freguesia de Campanhã, ao longo de vários séculos, destacou-se, como já foi referido, na prática agrícola, produzindo produtos direccionados para as zonas mais urbanas da cidade do Porto. Contudo, a actividade agrícola não era a única prática desenvolvida neste território, podendo-se destacar a pesca e os moleiros que iam surgindo ao longo













³⁰ PACHECO, Helder. – *O Vale de Campanhã na memória da gente*, p.67.

³¹ *Ibidem*, p.32.

³² Deriva de “*Pelagus*” de origem grega, que significa “*qualquer ribeiro, rio, riacho, lagoa,... e qualquer ajuntamento ou rego de água.*” - *Ibidem*, p.95.

³³ Advém de “*Tiraz*” que significa “*espécie de pano de linho com ramos e feitios.*” - *Ibidem*, p.159.



- | | | |
|--|---|---|
|  Ville du XVI ^e siècle | MAIA <i>Concelho</i> |  Importants services ou commerces récemment déconcentrés |
|  Ville du XVIII ^e siècle (<i>Baixa</i>) |  Grande voie ferrée | 1 Av. Fernão de Magalhães |
|  Croissance urbaine au XIX ^e siècle |  Voie routière importante | 2 Av. da Boavista |
|  Principaux noyaux de développement au XX ^e siècle |  Autoroute ou voie rapide | 3 R. da Constituição |
|  Actuelle zone urbanisée continue ou semi-continue |  Fortes concentrations industrielles | 4 Pl. Velásquez |
|  Limite de <i>concelho</i> |  Entrepôt des vins de Porto | 5 Quinta do Covêlo |
| | | 6 Camping da Prelada |

14. Evolução do Aglomerado Urbano, François Guichard, 1992

do curso de água no território de Campanhã.

No século XIX, o forte desenvolvimento das indústrias na freguesia, o consequente aumento populacional, a chegada do caminho-de-ferro e a ponte ferroviária D. Maria Pia tiveram um grande impacto na paisagem. Com o decorrer dos tempos, as melhorias não foram evidentes nem no território nem nas águas abundantes dos rios Tinto e Torto que, ainda hoje, sofrem elevadas agressões ambientais.

Campanhã é, assim, uma das Freguesias do Porto que apresentava mais espaço livre no seu território; porém, desde cedo começa a ser alvo de diversas implantações. Se, no século XIX, as indústrias se apoderam do espaço, como consequência disso surgem as habitações, implantadas de forma não planeada, que devoram o espaço sobrando. A concentração populacional é feita, de grosso modo, ao longo das vias mais antigas da Freguesia - como é o caso de São Roque da Lameira, Contumil, Pinto Bessa, Bonjória, Heroísmo e Freixo - pois é nestas áreas que a população encontra serviços e equipamentos necessários para a sua subsistência. Trata-se de um urbanismo linear, estruturado pela via de circulação. Com o evoluir do tempo, estas estradas de ligação à cidade transformam-se em ruas urbanas. Ou seja, é nessas vias que a população se fixa e, para além da rua, praticamente não existem áreas urbanas.

Ocupação Humana e Funcional

A Freguesia de Campanhã apresentou desde cedo um carácter bastante rural. A proximidade aos rios Tinto e Torto foram uma mais-valia para a fixação de população nestes terrenos férteis. A população vivia de produções agrícolas, muitas delas apenas para necessidades próprias. As deslocações à cidade eram pouco frequentes, devido à distância e à falta de transportes disponíveis. Mesmo assim, os criadores e agricultores deslocavam-se regularmente à Feira do Gado (ou Feira dos Bois), no Campo 24 de Agosto, que posteriormente se mudou para a Corujeira. Alguns

destes agricultores produziam não só para consumo local, mas também para as freguesias mais centrais da cidade do Porto. A distribuição era feita pelas ruas que irradiavam do núcleo antigo, ruas essas que ainda hoje se apresentam como ruas de acesso à cidade: Rua do Freixo, Meiral, Azevedo, Bonjóia e São Roque da Lameira (Estrada do Pão).

A partir do século XIX, com o desenvolvimento da cidade, a urbanização vai entrar em concorrência directa com a actividade agrícola na ocupação de solo. O crescimento urbano, mas também industrial, vai marginalizar esta actividade que passa a ser apenas para autoconsumo e localizada em pequeníssimos quintais ou em campos nos vales dos rios Tinto e Torto.

A industrialização desenvolve-se a grande velocidade no território oriental portuense. Beneficiando da mão-de-obra barata presente na freguesia de Campanhã e a presença de matéria-prima, como o linho, e de energia, como a água, as indústrias fixaram-se e consolidaram-se nesta área. A população e as próprias indústrias vão-se posicionando ao longo das principais vias, vias essas que em tempos eram pequenos caminhos e que hoje, com o desenvolvimento industrial e populacional, apresentam-se algumas como eixos de extrema importância para a cidade.

Como consequência do congestionamento populacional vivido no centro da cidade, este “*arrabalde*”³⁴ do velho núcleo central passa a albergar pessoas que procuram locais para residir e não para práticas agrícolas, como tinha sido nos séculos anteriores. O espaço físico altera-se e as actividades desenvolvidas acompanham esta modificação. O facto das populações se estenderem para cotas mais altas da freguesia de Campanhã deriva, claramente, da aparição de novas infra-estruturas, como foi o caso do caminho-de-ferro, a transformação de “*caminhos*” em estradas para o centro da cidade, a construção da Estação de Cam-

³⁴ Sinónimos: arrabal; proximidades; redor; vizinhança; cercanias; subúrbios.

panhã, entre outros. Todos estes factores permitiram portanto, o desenvolvimento de novos pólos urbanos ao longo do território oriental. Assim sendo, das planas áreas ribeirinhas como o Freixo, Meiral, Azevedo, Pinheiro e Bonjóia, a população estende-se para os lugares de cotas mais altas de Currais, Cruz, Contumil, Antas e Godim³⁵.

A Freguesia de Campanhã sofreu um aumento populacional que ocorreu devido ao surto industrial que ali se sucedeu de uma forma marcante. Este aumento significativo deveu-se à chegada das pessoas oriundas do interior do país e ao menor custo da habitação relativamente ao centro. *“Mas, se outrora havia possibilidade de optar por um lugar aprazível para viver, longe da velha urbe e da incómoda agitação, actualmente, com o crescente aumento da ocupação do espaço, é o preço do solo e a capacidade económica das populações que vai ditar as suas regras.”*³⁶.

Inicialmente, Campanhã era um espaço agradável para se residir, como foi o caso dos ingleses, brasileiros e alemães que escolheram estas terras para implantar os seus palacetes e quintas. Posteriormente, com a industrialização e com os factores que derivam desta prática, como o caso do uso de combustíveis fósseis, levaram a que a própria atmosfera do território fosse desagradável. Para além destes problemas industriais, o tráfego automóvel, a consequente agitação junto destas zonas industrializadas e o corte estabelecido pelo caminho-de-ferro e, mais tarde, pela Via de Cintura Interna (V.C.I), formando uma fronteira entre a cidade e a freguesia, tornaram Campanhã um espaço pouco desejável como era em tempos. Freguesia que, ao longo de anos, se destacou pelas suas casas rurais, com a evolução tecnológica passou a apresentar um espólio de construções desorganizadas e, posteriormente, insuficientes, principalmente quando nos referimos à habitação.

³⁵ MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.166.

³⁶ *Ibidem*, p.181.

Podemos observar diferentes tipologias de habitação em Campanhã, fruto de políticas governamentais, iniciativas cooperativistas ou até mesmo privadas. É ao longo do século XIX que surgem “*as ilhas*”, fruto da grande necessidade de habitação de baixo custo para os trabalhadores. Estas começaram a surgir dentro de lotes, nas traseiras de casas burguesas, nos quintais das casas, funcionando como aluguer em série para o bem da burguesia, pois obtinha grandes lucros com as rendas dos trabalhadores.

Outras tipologias existentes em Campanhã surgem nos meados do século XX; são o caso dos Bairros do Estado e os Bairros da Câmara Municipal do Porto. Estes primeiros procuram promover uma consciência familiar. Surgem, então, as habitações unifamiliares, como as casas individuais ou geminadas, com o respectivo espaço envolvente para cada família, onde normalmente se encontravam os quintais. Estes bairros do Estado têm uma baixa densidade de área construída, como é o caso dos Bairros de Ilhéu, de São Roque da Lameira e de Costa Cabral. Os bairros pertencentes ao município são de habitação multifamiliar e compostos por 3 a 4 pisos, para que o uso do elevador seja desnecessário; apresentam um limitado espaço exterior com o intuito apenas de funcionar como logradouro dos residentes. Temos como exemplo de bairros camarários: São João de Deus, São Roque da Lameira, Cerco do Porto, o de Falcão e São Vicente de Paulo, entre outros.

Já na década de 60 e 70, com o problema da habitação longe de se resolver, surgem grupos que canalizam forças e, principalmente, economias e formam as cooperativas – A Casa, Tripeira, Novo Rumo – que passam a construir blocos de 4 a 6 pisos, com o intuito, mais uma vez, de rentabilizar o espaço.

À medida que nos deslocamos para Norte, as indústrias perdem relevância e, como no caso da Rua São Roque da Lameira, o comércio começa a ter uma presença mais forte. O afastamento da linha de caminho-de-ferro influencia a perda de importância das indústrias e justifica



15. Vista sobre a Quinta da Bela-Vista, da Praça da Corujeira, 2013

16. Alçado Principal da Quinta da Bela-Vista

as unidades comerciais que surgem nesta antiga rua de acesso ao núcleo central. A rua de São Roque da Lameira apresenta-se como uma via de intenso trânsito, utilizada como mercado para as áreas que lhe ficam mais a Norte e a Sul, como é o caso de alguns bairros. Esta via reflecte ainda um tipo de edificado interessante³⁷. Para além do casario formando frente contínua ao longo da via, situam-se, neste eixo, duas quintas cujos palacetes foram adaptados a novos programas, assegurando a conservação destes espaços de grande qualidade histórica e arquitectónica: a Quinta da Bela-Vista, que hoje alberga a Polícia de Intervenção, e o palacete da Quinta da Lameira que é reaproveitado para Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto³⁸.

O caso da toponímia da Quinta da Bela-Vista (15. e 16.) não é claro, mas podemos ligá-lo à sua situação geográfica. Encontra-se num dos pontos mais altos da cidade do Porto, facultando uma das vistas mais amplas e maravilhosas da cidade (uma “*Bela Vista*”). A quinta emerge de três propriedades: a primeira constituída por uma casa, o respectivo quintal e anexos, localizados na Lameira de Cima. A segunda pertencia à Rua São Roque da Lameira; composta por uma casa apalaçada de dois andares, águas furtadas, lavradio, água, árvores de fruto, e era denominada de “*Quinta da Lameira*”. Por fim, a terceira propriedade era composta por terrenos lavradios sem qualquer tipo de edificado relevante.

Em Maio de 1912, começaram as obras de transformação da Quinta da Bela-Vista em Instituto Moderno; este edifício destinava-se ao

³⁷ “No século XVIII, XIX e princípios do XX, algumas destas propriedades assumiram um papel de quintas de recreio da classe burguesa da cidade, particularmente da colónia estrangeira ligada aos interesses vinícolas e os chamados “brasileiros ricos”, extremamente vistosas e eclécticas que predominam nesta zona oriental da cidade e particularmente no eixo fundamental que é a rua São Roque da Lameira.” - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.259.

³⁸ “A paisagem actual não é mais que o reflexo de um longo percurso histórico, de tal modo atribulado de acontecimentos, que resultou numa mistura de áreas residenciais e industriais, a par de belíssimas quintas e terrenos.” - *ibidem*, p.203.

ensino primário e secundário, funcionando em regime de internato e externato. Esta grande obra destaca-se não só por ser um dos primeiros edifícios construídos em betão armado na cidade, mas também pelos grandes princípios modernos didáticos e higienistas. Funcionou enquanto colégio até 1918, pois nesse ano surgiu uma epidemia de tifo exantemático na cidade. Visto que os hospitais se encontravam lotados, foi neste edifício que se instalaram os serviços de desinfecção, despio-lhamento e uma enfermaria com capacidade para mais de 200 camas.

Em 1919, o edifício passa a pertencer à G.N.R. com o fim de lá instalar as suas forças vindo mais tarde a mudar para o quartel da Polícia de Intervenção. Ao longo de alguns anos esta instituição empenhou-se no restauro e conservação deste imponente edifício, do ginásio e de alguns edifícios adjacentes.

Quanto à Quinta da Lameira hoje aparece separada da propriedade da Quinta da Bela-Vista. É constituída pelo Parque de São Roque que consiste em 40000 m² de mancha verde, considerado “*um autêntico pulmão regenerado da zona oriental da cidade*”³⁹. Uma das entradas é feita a Norte pela Travessa das Antas, a Sul temos outra pela Rua São Roque da Lameira e a Nascente avista-se o quartel da Polícia de Intervenção, antiga Quinta da Bela-Vista. Junto à entrada do parque, pela Travessa das Antas, podemos encontrar uma capela, porém esta não é original do sítio, foi trazida do largo Actor Dias.

A família aristocrática Calém, ligada ao grande comércio de exportação de Vinho do Porto, foi proprietário desta quinta durante vários anos. Em Julho de 1972 o Parque de São Roque abre portas ao público e a casa apalaçada acolhe, até aos dias de hoje, o Gabinete de Planeamento Urbanístico da Câmara Municipal do Porto.

Por fim, quanto à zona Norte da freguesia, a dispersão funcional é

³⁹ MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.280.



17. *Prólogo ao Plano da Cidade do Porto, Ezequiel de Campos, 1932*

18. *As Linhas Axiais da Expansão do Porto, segundo Ezequiel de Campos*

bastante acentuada. Destacam-se alguns serviços sociais, misturados nos bairros residenciais da zona. Apresenta, ainda, algumas unidades agrícolas que ocupam, por vezes, a totalidade dos quarteirões e, ainda, algumas actividades que se concentram nas zonas mais centrais, como Contumil e Cruz⁴⁰.

Planeamento

Em 1932, Ezequiel de Campos⁴¹ escreve o “*Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*”⁴² (17.). Provavelmente, o primeiro a revelar preocupações a nível do crescimento da cidade em questão.

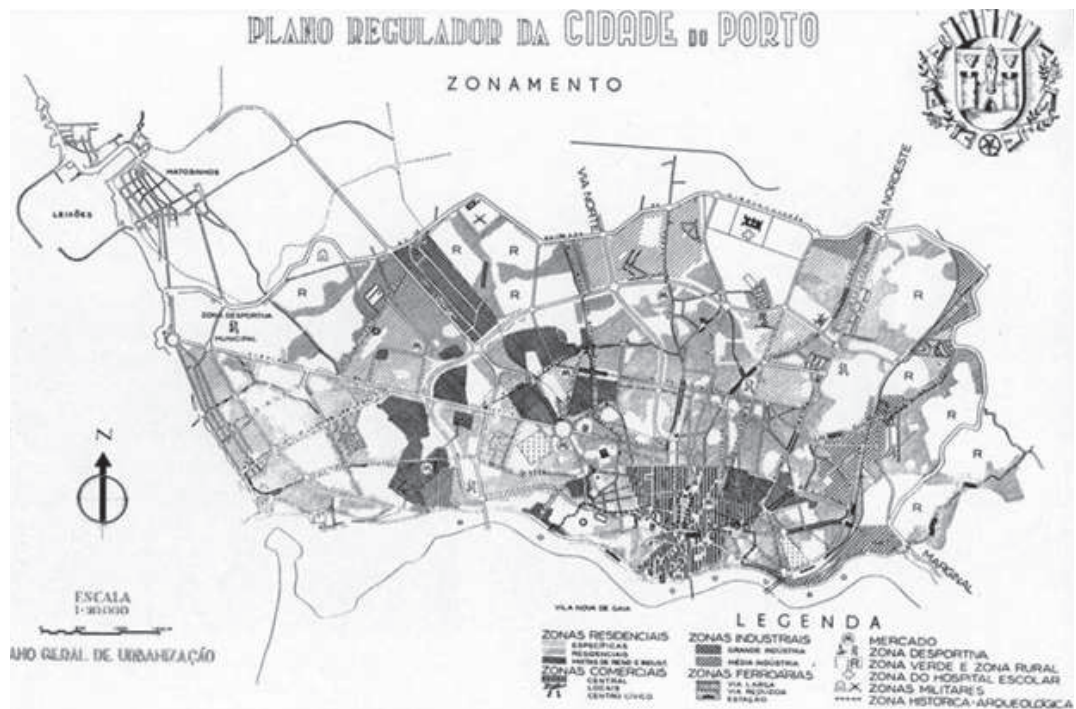
Percebendo o forte desenvolvimento industrial e mercantil vivido na cidade, Ezequiel de Campos alerta para a necessidade de melhores vias de comunicação e para uma melhor organização funcional do território. Estes dois pontos enquadram-se certamente na Freguesia de Campanhã, visto que esta representa um bom exemplo de desestruturação de um território com a construção de grandes infra-estruturas de circulação, como o caminho-de-ferro e a circunvalação, associadas à indústria dispersa e à carência habitacional.

É, ainda, apontada a questão da precariedade das vias em Campanhã,

⁴⁰ “O que hoje observamos porém, não deixa de ser alarmante, se pensarmos que a promoção de actividades económicas e sociais, de que freguesia carece, deverá ter por base uma criteriosa reestruturação de rede viária e que tal empreendimento não parece fácil, face à desorganização e antiguidade que apresenta.” - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.198.

⁴¹ Ezequiel Pereira de Campos (1874-1965) engenheiro, político, professor, economista e pensador. Desenvolveu trabalhos de investigação, teórica e prática nos domínios da hidráulica e de electrificação. Elaborou, ainda, diversos projectos para a cidade do Porto, como é o caso do “*Prólogo ao Plano da Cidade do Porto*” em 1932.

⁴² Primeiro Prólogo Moderno ao Plano do Porto feito por Ezequiel de Campos, em 1932. Procura aplicar uma metodologia rigorosa e faseada para o desenvolvimento de um plano. Considera a cidade como um todo ou como área de influência. Ao longo do Prólogo é tido em conta os problemas dos transportes, do núcleo central e a interligação com os concelhos limítrofes.



19. Plano Regulador da Cidade do Porto, Antão de Almeida Garrett, 1952

onde interessa referir o caso da Rua São Roque da Lameira, uma via de traçado irregular, “*estreita e tortuosa*”⁴³, de tráfego intenso e que não apresenta penetrações alternativas.

Por fim, Ezequiel de Campos, para além de referir que esta área é “*tão congestionada de relevo e embaraçada de vielas e congostas*”⁴⁴, introduz o tema da falta de áreas residenciais e industriais, pois Campanhã apresenta-se como uma zona onde subsiste a desorganização. E é já em 1952 que surge o “*Plano Regulador*” da cidade do Porto⁴⁵, de Antão de Almeida Garrett⁴⁶, que tem o trabalho deste seu antecessor em consideração.

É na década de 40 que se reforça o desejo de criar um esquema de zonamento⁴⁷ (19.) para o Grande Porto, principalmente com o intuito de controlar e restringir as construções privadas e permitir a expropriação para utilidade pública⁴⁸. Esta prática pretendia distinguir as áreas centrais de implantação de comércio e serviços, as áreas industrializadas

⁴³ MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira - *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.178.

⁴⁴ *Ibidem*, p.168.

⁴⁵ O “Plano Regulador da cidade do Porto” é um documento elabora entre 1947 e 1952, sendo aprovado em 1954. A falta de plantas actualizadas e outro tipo de informação arrastaram os trabalhos de desenvolvimento do plano. O “*Plano Regulador*” de Antão Almeida Garrett (1896-?) tem como principais propostas: as comunicações (ferroviárias, aéreas, fluviais, marítimas e transportes colectivos), o zonamento (residencial, especial, edifícios públicos, zonas histórico-arqueológico-turística, verde e rural), a organização, a zona central e os regulamentos.

⁴⁶ Antão de Almeida Garrett (1896- 1961), engenheiro civil, oficial de artilharia, urbanista e professor, publicou diversas obras sobre o urbanismo e desenvolveu trabalhos na área da engenharia civil e urbanismo, entre os quais o “*Plano Regulador da Cidade do Porto*” (1947-1952), o “*Anteplano da Região do Porto*” (1947) e o “*Plano Regulador da Cidade de Coimbra*” (1955).

⁴⁷ É um instrumento de planeamento urbano que pretende delimitar áreas dando-lhes funções específicas, procurando, assim, diminuir custos e trazendo mais e melhores recursos ao território em causa.

⁴⁸ Em 1947, surge-nos o “*Anteplano de Urbanização*”, aprovado em 1951 e em 1952 ergue-se o “*Plano Regulador*”, aprovado em 1954. - MATOS, Fátima Loureiro de – *A Habitação do Grande Porto – uma perspectiva geográfica da evolução do mercado e da qualidade habitacional desde finais do séc. XIX até ao final do milénio.*

(Ramalde, Lordelo, Campanhã, Freixo e Contumil), as áreas residenciais específicas (Foz Nova, Marechal Gomes da Costa, Campo Alegre, Amial e Antas) e as zonas verdes e rurais na periferia da cidade. A questão da demolição das ilhas é também tida em conta, pelo simples facto de colocar espaços verdes no interior dos quarteirões, garantindo assim a salubridade urbana. É em virtude destas intenções que surge este novo “*Plano Regulador*”, apenas aprovado em 1954. Antão de Almeida Garrett, através do mesmo, contribui para a definição das principais vias de comunicação, bem como para o ordenamento geral da cidade. É ainda de destacar a proposta, neste lado Oriental do Porto, do prolongamento da Avenida Fernão de Magalhães até à Estrada da Circunvalação, o que permitiu, na década de 60, o aumento da mancha construída ao longo dessa mesma longa via.

Em 1962, com o Plano Director da cidade do Porto⁴⁹, Robert Auzelle⁵⁰ retoma alguns ideais dos seus antecessores, contribuindo não para a realização de grandes empreendimentos mas, pelo contrário, focando-se mais na construção de pequenas intervenções, todavia de grande escala, reiterando, de uma forma estritamente rígida, a questão do zonamento proposto pelos seus antecessores.

Citando Nuno Grande, “*Com Auzelle, adivinha-se a ideia que a cidade do futuro não poderá ser mais o resultado de um desenho unívoco,*

⁴⁹ Conhecido também como “*Plano Auzelle*”, apresenta-se como uma síntese dos estudos anteriores, integrando processos urbanísticos em curso, principalmente a questão do saneamento dos bairros e das habitações sociais. - NONELL, Anni Gunther. – *Em busca do Plano*, in GUÀRDIA, Manuel, MONCLÚS, Francisco Javier, OYÓN, José Luis. – *Atlas Histórico de ciudades europeas*, p.145.

⁵⁰ Robert Auzelle (1913-1983), arquitecto, professor e urbanista francês, formou-se em Paris no ano de 1942, passando pela “*École Nationale Supérieure des Beaux Arts*” e, mais tarde, pelo “*Institut d’Urbanisme de l’Université de Paris*”. Em 1945, leccionou no Instituto de Urbanismo de Paris, a disciplina de “*Composition Urbaine*”. Ao longo do seu percurso desenvolveu diversos trabalhos ligados ao urbanismo, como foi o caso da reconstrução da Bretanha, dos estudos para “*La Defense*” em Paris e do “*Plano Director da Cidade do Porto*” em 1962; trabalhos relacionados com a ordenação de cemitérios em Clamart, Valenton e Villetanneuse; e, em Portugal, fez alguns planos, destacando-se o Plano de Aveiro.



20. *Plano Director da Cidade do Porto, Robert Auzelle, 1962*

*retórico, de grande gesto e individual. Mas antes, um desenho participado, adaptativo e traçado a várias mãos.*⁵¹. O Plano Director de 1962 (20.) surgiu a fim de resolver problemas da cidade do Porto que já eram patentes desde a 1ª metade do século XX. Tornou-se essencial renovar e melhorar as condições de salubridade dos tecidos urbanos tanto no centro histórico como na periferia; era necessário a criação de zonas residenciais que permitissem atenuar a crise na habitação, sobretudo em relação à habitação social; estipular uma morfologia urbana nas zonas de expansão e o estabelecimento de uma rede viária que hierarquizasse as articulações interiores e regionais.

Um dos aspectos mais analisado por Robert Auzelle é esta questão do tráfego que, na sua proposta final, incluía a Ponte da Arrábida do lado Ocidental e uma outra (posteriormente denominada “*Ponte do Freixo*”) do lado Oriental, formando um cinturão de circulação interna da cidade (futura V.C.I.), que apenas viria a ser concluído já na década de 90. No entanto, o plano de Almeida Garrett já previa estas duas pontes. Trata-se, portanto, de um plano operativo que propõe a adaptação da cidade ao automóvel, que define as áreas para equipamentos públicos e que elabora planos de pormenor a fim de incentivar a iniciativa pública, a habitação social e privada e o progresso do sector terciário.

Já em 1993, Duarte Castelo-Branco⁵², com o “*Plano Geral de Ur-*

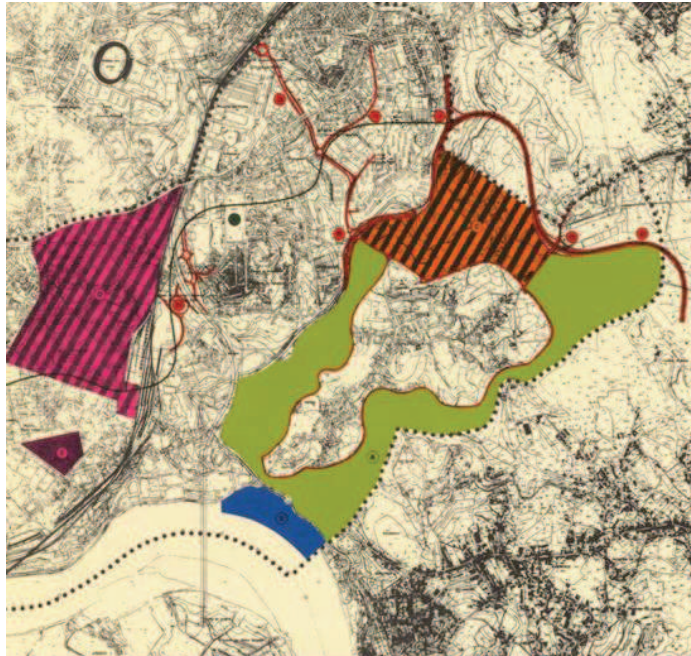
⁵¹ Citação proferida pelo Arquitecto Nuno Grande na “Conferência Internacional Jacques Gréber- *Urbanista e Arquitecto de Jardins*”, no dia 3 de Novembro de 2011.

⁵² Duarte de Castro Ataíde Castelo-Branco (1927-2015), arquitecto, urbanista e professor. Apresenta um vasto currículo ligado à área do Urbanismo, tendo sido bolseiro da Fundação Calouste Gulbenkian. Participou em diversos trabalhos urbanísticos como o Plano Director de Lisboa (1964), a elaboração das “*Bases de Legislação Orgânica do Urbanismo*” em Portugal (1972) e foi responsável pelo Plano Director Municipal do Porto (1993). Colaborou, ainda, no Plano Director Municipal da Covilhã, nos Planos Estratégico e de Urbanização da Grande Covilhã e no Plano Intermunicipal de Ordenamento da Ria de Aveiro. Leccionou nas escolas das Belas-Artes de Lisboa e do Porto, em Coimbra. Era Professor Catedrático da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica de Lisboa.

*banização*⁵³, procurou oferecer melhor qualidade de vida à população portuense. Sabendo que seria impossível dotar a cidade de todos os equipamentos necessários, tenta então minimizar algumas faltas. Propõe, em Campanhã, a implementação de um pólo cultural no Palácio do Freixo, onde considera indispensável obras hidráulicas na foz dos Rios Tinto e Torto; a instalação de um quartel de Bombeiros Municipais na Rua São Roque da Lameira; e a intenção de preservar os espaços verdes existentes, como é o caso do Parque de São Roque, no Monte da Bela Vista, junto do quartel da GNR (actualmente Polícia de Intervenção), e ainda a possibilidade de criar um Parque Verde Oriental para a Cidade do Porto, que envolve as áreas dos Rios Tinto e Torto – Pinheiro, Bonjóia, Freixo, Granja, Furamontes e Calvário, este já fora dos limites do concelho. Segundo este Plano, e ainda na Freguesia de Campanhã, as zonas industriais localizam-se ao longo da linha do caminho-de-ferro, destacando os lugares da Corujeira e Contumil. As zonas de serviços e equipamentos encontram-se maioritariamente no Freixo, Pinheiro, Vila Meã e Currais.

Por fim, outra proposta deste “*Plano Geral de Urbanização*”, e que veio a ser concretizada, é a construção do 3º troço da Via de Cintura Interna (V.C.I.) que liga a Ponte do Freixo à auto-estrada Porto-Braga. Esta mega infra-estrutura de circulação, que em determinadas partes se encontra em viaduto, não é utilizada, maioritariamente, para o acesso ao interior da cidade, tornando-se, para a Freguesia de Campanhã,

⁵³ Em 1978 inicia-se uma nova fase no planeamento urbanístico da cidade do Porto com o estudo do novo Plano Geral de Urbanização, liderado pelo arquitecto Duarte Castelo-Branco. O plano visava contemplar a preservação, restauração e reconversão dos valores do património cultural e ambiental, propunha a organização do espaço citadino em unidades em que nelas eram destacados equipamentos públicos e infra-estruturas para proveito próprio. As grandes directrizes do plano definiram-se em 1984, sendo apenas aprovados em 1988 pela Assembleia Municipal, e rectificadas pelo Governo em 1992, convertendo-se no primeiro plano legal da cidade do Porto. NONELL, Anni Gunther. – *A gestão democrática: renovação urbana e planeamento municipal*, in GUÀRDIA, Manuel, MONCLÚS, Francisco Javier, OYÓN, José Luis. – *Atlas Histórico de ciudades europeas*, p.148.



21. Plano Estratégico do Vale de Campanhã, década de 90

22. Planta da rede viária regional (3º Troço da V.C.I. e Ponte do Freixo), PDM, 1993

à semelhança do caminho-de-ferro, numa barreira física e visual neste território.

Plano da Antas: Soluções e Problemas

No início da década de 90 do século XX, é concretizado o Plano Estratégico do Vale de Campanhã (21.) que previa oferecer à zona oriental do Porto – Antas/ Campanhã- uma nova centralidade, assegurada pela Ponte do Freixo (21.). Resultava de propostas estruturantes para o território, como a imposição de aberturas de novos eixos viários e a atenuação da barreira física imposta pela Via de Cintura Interna (V.C.I.) e pelo caminho-de-ferro. Contudo, o Plano Estratégico do Vale de Campanhã nunca viria a ser concluído. Por sua vez, o Plano de Pormenor das Antas (P.P.A.) não tardaria em aparecer e as suas propostas não apresentavam diferenças significativas com o Estudo Urbanístico desenvolvido anteriormente.

No final da década de 90⁵⁴, a Câmara Municipal do Porto convida Manuel Salgado para auxiliar Manuel de Solà- Morales na elaboração do futuro Plano de Pormenor das Antas. Resultante da indisponibilidade do arquitecto espanhol, é o atelier RISCO que fica responsável por todo o plano. Já em 2000, o Futebol Clube do Porto (F.C.P.) propõe a Manuel Salgado e à sua equipa, a construção do novo Estádio do Dragão para o Euro 2004, visto que o antigo Estádio da Antas não cumpria os requisitos de conforto e os regulamentos da FIFA e da UEFA⁵⁵. Em 2004, o RISCO concretiza também a Estação de Metro das Antas/ o Interface de Transportes e o nó do Mercado Abastecedor.

O Plano de Pormenor das Antas emergiu de um esforço entre enti-

⁵⁴ Em Junho de 1999. - SALGADO, Manuel. – *O Projecto Urbano da Antas*, p. 13.

⁵⁵ BESSA, Pedro Miguel Reis Oliveira. – *Plano Pormenor das Antas: Que contributo para a sustentabilidade urbana?*, p.51.



23. Plano de Pormenor das Antas, RISCO

dades privadas, que pretendiam a construção de determinados equipamentos; e entidades públicas, que perceberam as vantagens desta intervenção de grande escala na cidade do Porto⁵⁶. O Plano de Pormenor das Antas resulta da iniciativa do F.C.P. na construção de um futuro estádio com a concretização de um projecto mais extenso “*de reabilitação da zona oriental do Porto, criando uma nova área central que reequilibrasse a cidade e estabelecesse pontes com a periferia*”⁵⁷ resulta o Plano de Pormenor das Antas.

O Plano de Pormenor das Antas (P.P.A.) prevê complementar o centro histórico com uma nova área, dotada de residências, comércio, serviços, equipamentos e instituições. Quando um local, como a parte oriental do Porto, carece de vários tipos de ofertas, tenderá a procurar no centro, causando-lhe uma enorme pressão, aumentando decerto “*o trânsito caótico, a poluição e a desqualificação da vida urbana*”⁵⁸. Neste sentido, o Plano de Pormenor da Antas reforça a necessidade de gerar uma nova centralidade “*com misturas de funções urbanas nas Antas (...) para resolver os graves problemas urbanos que afectam hoje esta zona da cidade*”⁵⁹.

O P.P.A. (23.) intervém, como já foi referido, sobre a zona oriental da cidade do Porto, que é caracterizada por conflitos muito fortes. Este plano surge com a oportunidade de resolução de determinados problemas derivados da falta de planeamento, sendo eles: uma zona de pouca atractividade e escassez de funções; fraca ligação com a envolvente,

⁵⁶ Salienta-se, entre as entidades públicas, a Câmara Municipal do Porto (C.M.P.), as instituições de carácter intermunicipal (como o Metro do Porto S.A.) e Empresas do Estado Central (C.P. e BRISA). Relativamente às entidades privadas, destaca-se o Futebol Clube do Porto (F.C.P.) - SALGADO, Manuel. – *O Projecto Urbano da Antas*, p.99.

⁵⁷ *Ibidem*, p.14.

⁵⁸ *Ibidem*, p.43.

⁵⁹ “*Não somos contra o repovoamento do centro histórico da cidade, pelo contrário. Mas estamos convictos de que ele só será viável se, em paralelo, forem criadas novas centralidades no interior da malha urbana do Porto que permitam aliviar a pressão das funções terciárias sobre o centro e assim qualificar e tornar acessível a sua função habitacional*”. - *Ibidem*, p.45.



24. Linha de caminho-de-ferro e V.C.I

25. Nó do Mercado Abastecedor e V.C.I.

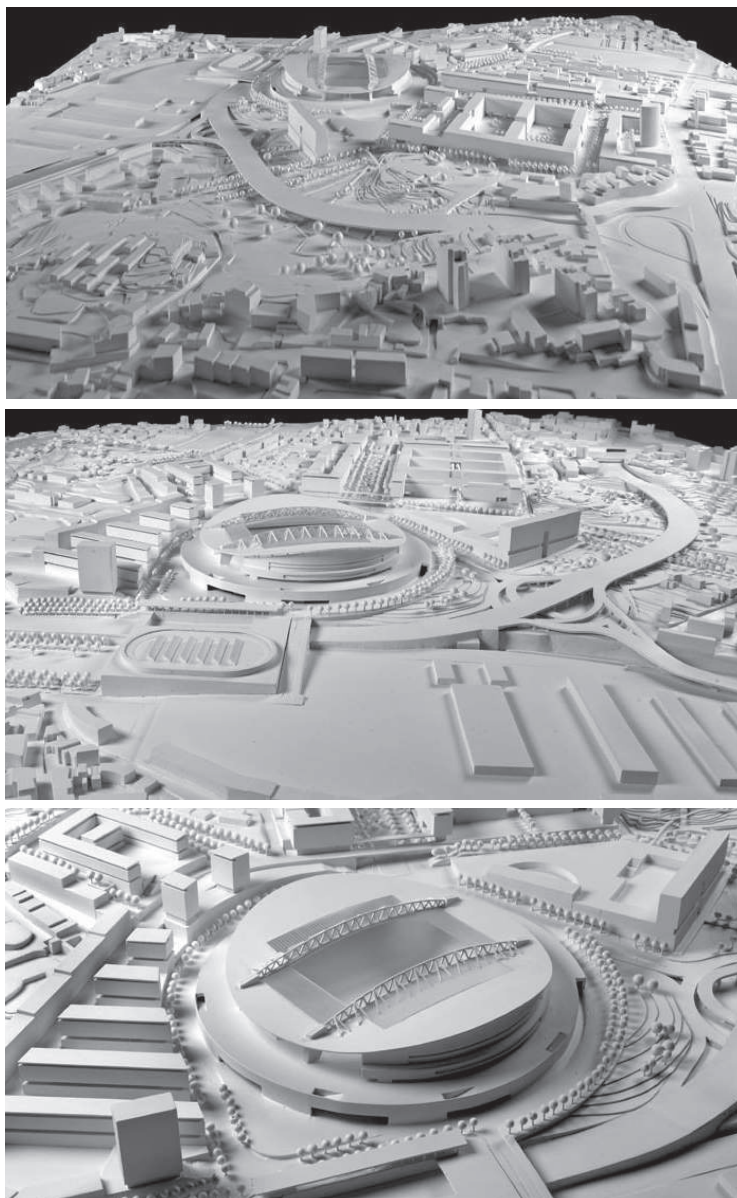
principalmente com o lado Nascente; presença de vazios urbanos, de construções obsoletas (antigas indústrias, onde se destaca o antigo Matadouro Municipal do Porto), de equipamentos com grande carga urbana (Mercado Abastecedor), de infra-estruturas viárias sem qualquer preocupação urbanística que provocam barreiras visuais e descontinuidade no território, e de tecidos desiguais (preexistências rurais, urbanizações lineares, bairros sociais, entre outros).

Outro dos graves problemas desta zona da cidade do Porto, e que tem maior influência sobre o objecto/área de estudo desta dissertação, é a Via de Cintura Interna (V.C.I.), que se sobrepondo, no seu traçado, às linhas ferroviárias. A V.C.I., no século XX, e a linha de caminho-de-ferro (24.), no século XIX, resultam numa ruptura urbana que, segundo Manuel Fernandes de Sá, foi *“concebida numa perspectiva meramente viária, e abriu uma ferida na cidade, que urge cicatrizar”*. Este grande eixo, sem qualidade de desenho, surge como uma poderosa barreira física no território, visto que é uma via bastante concorrida, tanto pelo atravessamento regional, como pelo nacional (troço de auto-estrada do Norte/Sul)⁶⁰. A linha de comboio e, mais tarde, a linha de metro, que se encontram numa cota inferior à V.C.I., também rasgam no território o seu trilho, contribuindo para esta ferida urbana.

Toda a problemática introduz questões de desenho que devem ser sensíveis aos conflitos que traduzem esta área. E foi através do desenho que o Plano de Pormenor das Antas (P.P.A.) procurou soluções que permitissem atenuar o impacto que estes tipos de infra-estruturas viárias introduzem na cidade.

Analisando o P.P.A., percebe-se a clara preocupação com este elemento de ruptura urbana, que é a V.C.I., conjugada com a necessidade de criar uma nova centralidade nas Antas. A criação do Parque de Sal-

⁶⁰ Via de Cintura Interna (V.C.I) e, respectivo, Nó do Mercado Abastecedor são utilizados como troço de auto-estrada, nós, rede primária e rede de distribuição.



26. Fotografias da Maquete do Plano de Pormenor das Antas, RISCO

gueiros (ou Parque das Antas), sob a V.C.I, e a proposta do pavilhão multiusos mostram a intenção do plano em querer dar à auto-estrada um carácter mais urbano. E é através de espaços colectivos, de equipamentos estruturantes e de ligações viárias e pedonais (sob e sobre a V.C.I.) que o Plano de Pormenor reforça o relacionamento inexistente com o lado Oriental, tentando qualificar esta pesada infra-estrutura viária.

Apesar da intenção de diminuir o isolamento do lado Nascente da V.C.I. ser clara no Plano de Pormenor das Antas, devido a razões técnicas e políticas, o pavilhão multiusos (implantado nos terrenos do antigo matadouro municipal) e as passagens sobre a V.C.I. não foram concretizadas. Conclui-se, assim, que nesta área, mesmo após a intervenção do Plano das Antas, os problemas iniciais mantem-se. Neste sentido, torna-se pertinente, na parte prática desta dissertação, reflectir sobre as possíveis soluções que visam resolver este desequilíbrio entre margens.

Do lado Poente, sem problemas técnicos e políticos que ressaltem, podemos considerar que o P.P.A. resultou. Visto que, no seu conjunto, o projecto urbano concretizou-se com sucesso. O Plano Pormenor apostou na preocupação de desenho do espaço público, e isso é visível na Alameda das Antas (27.). Apresenta-se com uma dimensão generosa, no prolongamento da Avenida dos Combatentes da Grande Guerra, ladeada por grandes volumes e rematada com o Estádio do Dragão.

O Estádio do Dragão, para além de construir cidade, é também uma estação de metro, na sua envolvente alberga habitação e uma série de actividades e serviços que permitem às Antas resultar num novo/futuro centro.

O estádio oferece, ainda, uma plataforma circular, que funciona como um “*percurso*” circular. Foi criado um nível artificializado que se relaciona, directamente, com a Alameda das Antas. Sobre esta plataforma temos acesso: à entrada principal do estádio, a outras funções comerciais e de lazer e, ainda, a um miradouro que permite “*desfrutar*



27. Alameda das Antas, 2012

28. Estádio do Dragão visto da V.C.I., 2012

29. Plataforma Circular e Estádio do Dragão, 2012

da paisagem que se estende em direcção ao Rio Douro ou à serra do Valongo⁶¹. Por sua vez, sob esta plataforma, de uma forma engenhosa, encontramos vias, túneis e outras infra-estruturas que, sendo necessárias, tiram partido da forte pendente do local.

Este jogo obtido através deste nível artificial permite vislumbrar o Estádio do Dragão de duas formas distintas: quem percorre a V.C.I. (principalmente de Sul para Norte) o estádio “monumentaliza-se” adaptando-se à grande escala da infra-estrutura viária e ao próprio programa que lhe é atribuído (28.); quem desce a Alameda, o estádio surge gentilmente como um objecto pouco impositivo (29.). Esta transição de escalas permitida pela plataforma circular, onde se cruza o espaço público e o edifício, não causa estranheza e permite continuidade dos percursos pedonais. Interessante seria estes mesmos percursos extravasassem para o “outro lado” (Nascente) da V.C.I..

Conclui-se que o Plano das Antas, baseado no Plano Director Municipal (P.D.M.), tem a vantagem de, mesmo fixando objectivos claros, faculta sempre margem suficiente para ajustamentos de programas. Isto permite uma certa flexibilidade a quem possa ter de intervir na área. Para Álvaro Domingues, o Plano de Pormenor das Antas é como “um elemento disciplinador de incerteza e casuística”⁶².

A área de intervenção do P.P.A. é por isso uma rótula para criar uma nova centralidade. Permite estabelecer novas articulações na zona oriental da cidade, ligando tecidos muito diferenciados, proporcionando novas acessibilidades e uma concentração de equipamentos que valorizam toda esta área.

A possibilidade de estabelecer ligações ao lado oriental da V.C.I., mais especificamente ao matadouro, permitirá um bom relacionamento entre as duas partes e a possibilidade de criar uma centralidade maior.

⁶¹ SALGADO, Manuel. – *O Projecto Urbano da Antas*, p.105.

⁶² *Ibidem*, p.107.

O Matadouro Municipal do Porto é um edifício com um forte potencial de transformação, capaz de produzir memória para o futuro e voltando a deixar uma “nova” marca na cidade, como uma referência urbana de excelência.

Tornou-se, assim, fulcral o estudo deste projecto urbano, pois a área de intervenção do Plano de Pormenor das Antas encontra-se directamente relacionada e interligada com a área que propomos analisar nesta dissertação. Neste sentido, a apreensão feita deste plano permitirá justificar certas opções tomadas na segunda parte deste trabalho, mas também refutar determinadas actuações do plano. O P.P.A. através da escala proposta para esta zona do Porto, marcou ainda mais a diferença entre margens, pois do lado oriental da V.C.I predomina a “micro-escala” que contrasta claramente com a “macro-escala” tanto da Via de Cintura Interna, como do caminho-de-ferro, do Estádio e, até, dos blocos habitacionais. O projecto desenvolvido na dissertação pretende, assim, valorizar as vantagens deste plano e propôr soluções para as desvantagens, como por exemplo: atenuar a transição destas duas escalas distintas. O objecto de estudo (Matadouro Municipal do Porto) funcionará como charneira para a solução deste problema, visto que não se enquadra nem na “micro-escala”, visível ao longo da Rua de São Roque da Lameira, e muito menos com a “macro-escala” do Plano Pormenor das Antas.



30. Vista do Porto, da Torre da Marca até às Fontainhas, Manoel M. Aguillar, gravura de 1791

2 | Da Indústria à Desindustrialização _ O caso Português

Durante o último quartel do século XVIII, os economistas referem a falta de estradas e a aspereza dos caminhos, agravando o diagnóstico dos problemas da vida económica nacional. Já ao longo do Antigo Regime se sentia esta dificuldade no tráfego. Existia falta de vias e a Norte subsistia a questão do relevo.

Portugal apresentava uma estrutura urbana bastante débil e distorcida. Sofria de uma bicefalia urbana assimétrica. No início do século XIX, Lisboa apresentava quatro vezes mais população que a cidade do Porto. No entanto, o maior desequilíbrio era o da população de Lisboa e Porto relativamente ao resto do país.

Já o peso da ruralidade descreve a sociedade portuguesa até ao início do século XX e limita, por sua vez, a aceleração do desenvolvimento industrial. No entanto, destaca-se o sector manufactureiro pelo seu baixo custo e simplicidade de equipamento e a disponibilidade de mão-de-obra que, em determinadas situações, é realizada nos tempos mortos do ciclo agrícola. Este trabalho manufactureiro é vocacionado para mercado local ou regional. São as pequenas oficinas que formavam o aparelho



31. Negócio dos Vinhos, com o uso de força animal, Século XVIII

industrial nacional.

A Indústria Portuense nos Séculos XVIII, XIX e XX

A cidade do Porto desde cedo é associada à História e ao Comércio dos Vinhos (31.). A indústria do vinho surgiu no século XVII, porém os ingleses só lhe deram destaque a partir do século XVIII⁶³. Não obstante, a História da Indústria do Porto é mais do que os seus Vinhos. É a História das suas manufacturas e das indústrias ligadas ao trabalho artesanal.

No dealbar do século XVIII, as indústrias nacionais circunscreviam, maioritariamente, às zonas próximas da matéria-prima, com facilidade no acesso às vias de comunicação e, ainda, às zonas com abundância de água, pois as energias utilizadas eram: a energia humana, animal e, principalmente, hidráulica⁶⁴.

A actividade da indústria portuense partia, nomeadamente, de uma produção dedicada à vida local, sentindo-se uma actividade oficial sem oferecer qualquer impacto com a concorrência estrangeira, pois nem apresentávamos produção, nem um sistema de transporte que pudesse albergar um mercado maior. O dinheiro era tão escasso que, por vezes, o sistema de pagamento era efectuado com produtos agrícolas.

⁶³ “Em 27 de Dezembro de 1708, foi assinado em Lisboa o Tratado de Methuen, conhecido pelo nome do seu signatário inglês. (...) Depois de um compromisso político, dava afinal satisfação “aos quatro homens de negócio”, partidários da neutralidade na Guerra de Sucessão da Espanha: garantia uma colocação de produtos portugueses, que parecia convir às relações e possibilidades económicas de Portugal. A troca dos direitos de introdução de tecidos em Portugal, estipulava-se aos vinhos portugueses em Inglaterra, em relação aos vinhos franceses, uma situação de privilégio, desta vez permanente e legal”. MACEDO, Jorge Borges de. – *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, p.43.

⁶⁴ “A acessibilidade das matérias-primas é a condição fundamental para o arraigamento das manufacturas”. PEDREIRA, Jorge Viana. – *Indústria, Mercado e Cidade – Peripécias de um triângulo amoroso (1750-1850)*, p.157.



32. *Negócio do Vinho do Porto, Século XVIII*

Se durante o último quartel do século XVII se manifestou a carência aurífera ao longo da política manufactureira do 3º Conde de Ericeira⁶⁵, no século XVIII, com a governação pombalina⁶⁶, desenvolveram-se medidas para a criação de novas indústrias e o progresso das existentes.

A posição portuguesa, tanto geográfica como política, interessava não só aos ingleses como a toda a Europa, pois nem a escassez do ouro veio estragar estas relações internacionais. Uma das razões económicas que mantiveram a posição de Portugal, mais propriamente do Porto, face ao mercado exterior foi o Vinho do Porto (32.). Citando Jorge Borges de Macedo: “ (...) em 1794 dizia-se que o comércio inglês atingia no Porto uma posição superior a qualquer outro período de que havia memória”⁶⁷. A burguesia comercial portuguesa, que até então permanecia frágil, apresenta na década de 90 do século XVIII sinais de maior capacidade comercial.

O Porto vive um crescimento industrial, ligado à tecelagem de seda, de lãs, de linho e de algodão, sobretudo em Cedofeita, Bonfim e Campanhã; e à cerâmica, em Massarelos e em Gaia, como é o caso da Cavaquinho⁶⁸. Devido à grande rede dos mercados locais, a cidade Invicta mantém uma boa proximidade com a área de influência.

É errado pensar-se que a prosperidade portuguesa deste fim de século deve-se apenas às vitórias ganhas pelos produtos coloniais, como é o caso do açúcar, do couro e do algodão (33.). Pois tanto os produtos manufacturados metropolitanos como os coloniais acompanham o comércio português neste último quartel de século. No caso do mercado

⁶⁵ Luís de Meneses e 3º Conde da Ericeira (1632-1690), foi militar, historiador e político português.

⁶⁶ Governação liderada pelo Sebastião José de Carvalho e Melo, 1º Conde de Oeiras e Marquês de Pombal (1699-1782). Foi Secretário de Estado durante o reinado de D.José I; para além de estadista português, foi também diplomata.

⁶⁷ MACEDO, Jorge Borges de. – *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, p.195.

⁶⁸ Criada no final do século XVIII.



33. *Produção de algodão, 1760*

interno avista-se algum interesse na internacionalização⁶⁹.

Vive-se, no final do século XVIII, uma intensa movimentação comercial no campo da produção industrial. Contudo percebe-se que o país se encontra atrasado face aos transportes e quanto à agricultura. No entanto, a consciência de falta de novos elementos de produção industrial estava presente, à medida que a concorrência estrangeira se tornava mais opressiva⁷⁰.

Quanto à questão dos transportes, sentiram-se melhorias na transição do século XVIII para o XIX. A Lei das Estradas (11 de Março de 1791) é aprovada e nesse mesmo ano é iniciada a construção da estrada que une Lisboa ao Porto, seguindo-se outras, como Porto para a Foz do Douro e para o Alto Douro. O tráfego fluvial começou, também, a ganhar importância junto das vias terrestres, constituindo um estímulo para a agricultura e a indústria. E por fim, outro meio de comunicação, porém menos significativo que os anteriores, era a navegação de cabotagem entre portos nacionais.

No final do século XVIII, início do século XIX, vivia-se no Porto uma proto-indústria⁷¹ ainda do tipo manufactureiro. E é esta indústria que se vai desenvolver a grandes dimensões nos interstícios urbanos da cidade do Porto. A presença dos ingleses continuava a ser uma mais-valia, devido ao mercado de vinhos e, ainda, à dinâmica mercantil gerada pela governação pombalina. A cidade do Porto viria, assim, a dobrar a sua área e a sua população activa.

Entre 1785 e 1807, algumas das indústrias destacavam-se pela força dos seus proprietários ou até mesmo pela protecção oferecida pelo Estado, visto que nos encontrávamos numa conjuntura externa favorável.

⁶⁹ MACEDO, Jorge Borges de. – *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*, p. 198.

⁷⁰ *Ibidem*, p. 222.

⁷¹ Período marcado pelo rápido crescimento do mercado tradicional.



34. *Invasões Francesas, em Portugal*

Com as principais potências económicas envolvidas em guerras⁷², a partir de 1792, tornou-se possível o êxito conjuntural da indústria portuguesa que, com as Invasões Francesas (34.) teria fim.

Os exércitos franceses invadiram Portugal em 1807, 1809 e 1810. A primeira afectou todas as províncias, enquanto que a segunda atingiu, maioritariamente, o Minho e Trás-os-Montes. A conjuntura agravou-se com os efeitos de maus anos agrícolas. Viveu-se uma condição caótica na indústria portuguesa e isso é descrito, em 1814, no Mapa Geral Estatístico, realizado pela Real Junta do Comércio. O problema já não era apenas relacionado com a questão do transporte, mas também com a falta de matéria-prima⁷³, a destruição das unidades industriais pelos exércitos franceses e a carência de mão-de-obra (recrutamento do exército).

Em 1811, sucede-se a retirada das tropas francesas, contudo a indústria portuguesa permanecia comprometida, devido à abertura dos portos do Brasil em 1808 e ao tratado de comércio feito com a Inglaterra em 1810⁷⁴.

É entre 1820 e 1834 que, em Portugal, ocorre a passagem do Absolutismo para o Liberalismo. Permitindo, assim, que a situação de dependência com a Inglaterra fosse abrandada. Com a vitória dos Liberais, em 1834, D. Maria II⁷⁵ sobe ao trono, voltando as suas atenções para a

⁷² Revolta das colónias britânicas na América do Norte, a Revolução Francesa e a Revolução nas Ilhas Dominicanas. - CAETANO, Lucília. – *Repercussões da Revolução Francesa na Industrialização de Portugal*, p.251.

⁷³ “Era uma grande carência no País de lenhas para fornos, por não haver meios para o transporte.” - *ibidem*, p.255.

⁷⁴ “Por este convénio os Ingleses, além de outras vantagens, passam a beneficiar de direitos de importação de 15% sobre todas as mercadorias entradas no nosso País, enquanto os nossos produtos pagavam 16% de direitos de entrada no Brasil. Recorde-se, ainda, que este Tratado foi antecedido pela abertura dos portos brasileiros (por D. João VI) ao comércio internacional em 1808. O Brasil era o mercado mais importante para a produção da indústria portuguesa.” - *ibidem*, p.256.

⁷⁵ Com a morte do seu pai, D. Pedro IV (1798-1834), D. Maria II (1819-1853) sobe ao trono, onde reina entre 1834 e 1853.

indústria.

Entre as datas de 1836 e 1851 ocorrem conflitos entre a alta burguesia e a pequena burguesia comercial e industrial. Os primeiros pretendem um livre comércio e os segundos procuram medidas favoráveis ao proteccionismo económico. É neste novo regime liberal que se irá estabelecer uma nova estrutura social em Portugal. Após a administração pombalina, em que a burguesia tinha grandes ganhos com o comércio do Brasil, esta classe pretende uma maior liberdade de acção quanto à especulação financeira, aos investimentos e ao comércio de importação e exportação.

Portugal, neste período, passaria ainda por alguns impedimentos, que atrasariam a expansão da indústria, tais como: a carência de capital, a escassez de boas vias de circulação que permitissem a distribuição de produtos, o preço elevado das matérias-primas, o grande atraso a nível técnico, entre outros. Em 1851 surge o período da “*Regeneração*”⁷⁶, tendo como base um sistema de rotativismo⁷⁷, que oferece alguma acalmia política e permite à indústria viver uma fase de expansão, após as sucessivas crises da 1ª metade do século XIX.

É na segunda metade do século XIX que surge o Fontismo, é um período histórico, marcado pelo investimento em obras públicas, financiado pela banca inglesa, com o intuito de desenvolver Portugal em relação aos outros países da Europa. Destacam-se as obras na rede de estradas, caminhos-de-ferro, vias fluviais e portos. Estende-se, ain-

⁷⁶ Foi um período caracterizado pelo esforço do desenvolvimento económico e da modernização do país, através de medidas fiscais exigentes. A Regeneração pretendia fomentar o crescimento económico, renovar o sistema político e criar infra-estruturas necessárias para o desenvolvimento de Portugal. A personagem principal deste período foi António Maria de Fontes Pereira de Melo (1819-1887), que foi militar, engenheiro e ministro das obras públicas, no final do século XIX.

⁷⁷ Sistema político em que existem dois partidos mais fortes que os restantes e estes dois vão alternando a governação. No caso do rotativismo português, que vigorou ao longo da segunda metade do século XIX, destacavam-se o Partido Regenerador e o Partido Progressista.



35. Retrato de Fontes Pereira de Melos, Século XIX

da, o telégrafo a todo o país. Após as guerras liberais, este período, que decorre entre 1868 a 1889, permitiu que Portugal recuperasse face ao resto da Europa. As medidas tomadas no Fontismo visavam desenvolver não só a indústria, como também a agricultura e o comércio. É, ainda, de salientar as exposições industriais que se realizaram ao longo deste quartel, sendo a primeira no Porto, em 1865, denominada: “*Exposição Internacional do Porto*” (36. e 37.).

É, então, a partir deste segunda metade do século XIX que a indústria apresenta um grande desenvolvimento, devido à aplicação de novos meios científicos e tecnológicos, sobretudo ligados à metalúrgica, electricidade e química. A produção manufactureira começa, finalmente, a dar lugar à inovação tecnológica, substituindo a energia hidráulica e o “*motor de sangue*”⁷⁸ pela máquina a vapor. A indústria liberta-se primeiro das matérias-primas importadas e seguidamente liberta-se das fontes de energia hidráulica, urbanizando a indústria com o uso da máquina a vapor⁷⁹. Contudo a concorrência das novas técnicas industriais não consegue anular, por completo, as manufacturas, oficinas e ferrarias portuenses.

No caso da cidade do Porto foi-se adaptando às crises que marcaram a maior parte do século XIX. O crescimento industrial da Invicta acontece, aproximadamente, no início da década de 70. A estabilidade social brasileira⁸⁰ permitiu o envio das remessas dos emigrantes para Portugal e, ainda, o aumento da exportação do Vinho do Porto para o Brasil.

No dealbar do século XIX, a indústria portuense era sustentada pela pequena indústria pois “*eram os estabelecimentos fabris de tecidos que*

⁷⁸ Refere-se à força humana e animal. CAETANO, Lucília. – *Repercussões da Revolução Francesa na Industrialização de Portugal*, p. 261.

⁷⁹ PEDREIRA, Jorge Viana. – *Indústria, Mercado e Cidade – Peripécias de um triângulo amoroso (1750-1850)*, p. 166.

⁸⁰ Após o fim da Guerra do Paraguai em 1864-1870. PINTO, Jorge Ricardo. – *O Porto Oriental no final do século XIX: um retrato urbano (1875-1900)*, p.142.



36. e 37. *Palácio de Cristal (Fachada Principal e Nave Central), na Exposição Internacional do Porto, 1875*

*dominavam de forma clara o panorama industrial portuense, através de pequenas oficinas disseminadas pela cidade*⁸¹. Na década de 70, com a chegada de capitais que estimulam o investimento industrial, a mão-de-obra barata, as inovações técnicas (como a máquina a vapor), o aparecimento de novos equipamentos e infra-estruturas desenvolvidas desde o Fontismo, como a Nova Alfândega do Porto, o porto de abrigo de Leixões e o melhoramento das redes viárias e ferroviárias (permitindo o escoamento rápido do produto, a chegada de matéria-prima a baixo custo e, ainda, a melhoria na mobilidade das pessoas) levaram a que a indústria do Porto crescesse e passasse da manufactura e produção artesanal para a maquinofactura.

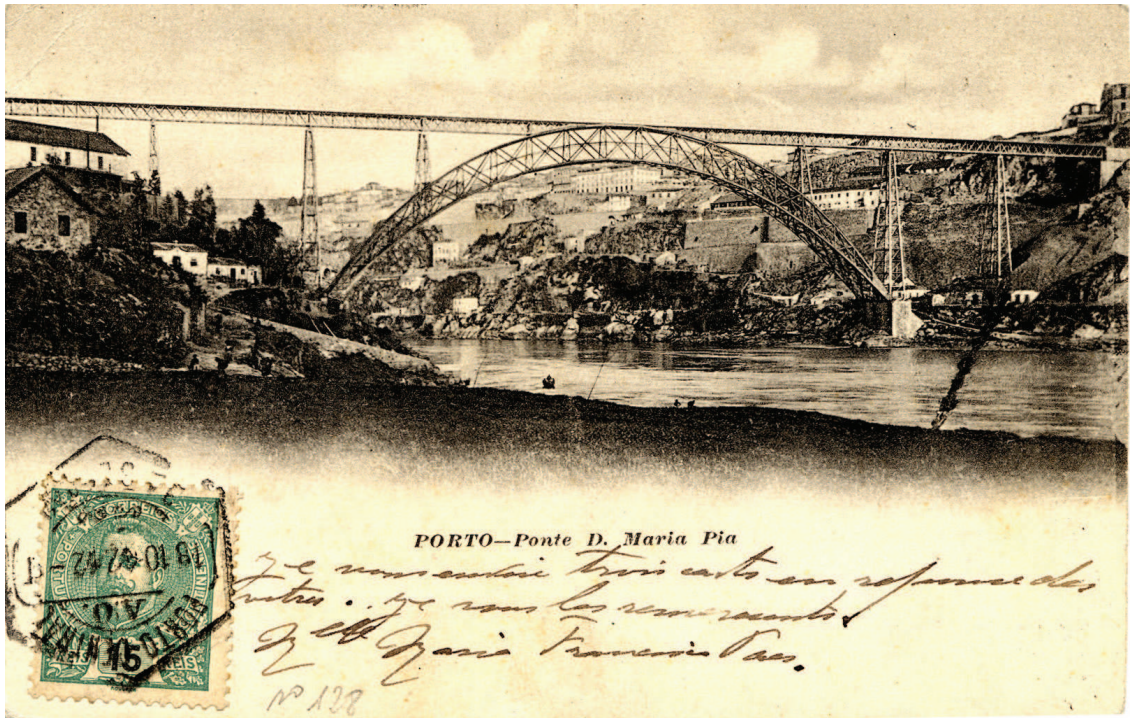
Com a evolução dos meios de produção, assistiu-se ao abandono da indústria do vetusto Centro Histórico para a Periferia “*onde a água e o espaço suburbano era abundante*”⁸². E o resultado viria a ser concentrações industriais desordenadas. As “*novas*” fábricas têxteis localizavam-se maioritariamente, na Freguesia do Bonfim, comprovando assim o crescimento industrial a oriente, visto que o sector têxtil, desde cedo, prosperava na cidade do Porto. Estes novos centros de produção permitiram, ainda, o recurso à mão-de-obra feminina e infantil⁸³, que até então era diminuta.

Em resposta à imparável marcha industrial e às carências construtivas na indústria, como foi o caso da construção de grandes naves de fábricas, onde se encontram as grandes máquinas, desenvolveu-se a metalúrgica de fundição. Esta nova indústria permitiu a concretização de obras emblemáticas, relacionadas com a indústria do século XIX. Destaca-se o Palácio de Cristal (36. e 37.) e o átrio da Associação Comercial, pois ambos mostram, simbolicamente, esta nova era da construção.

⁸¹ PINTO, Jorge Ricardo. – *O Porto Oriental no final do século XIX: um retrato urbano (1875-1900)*, p.142.

⁸² *Ibidem*, p.143.

⁸³ Destaca-se na indústria têxtil, mormente na algodoeira. - *ibidem*, p.143.



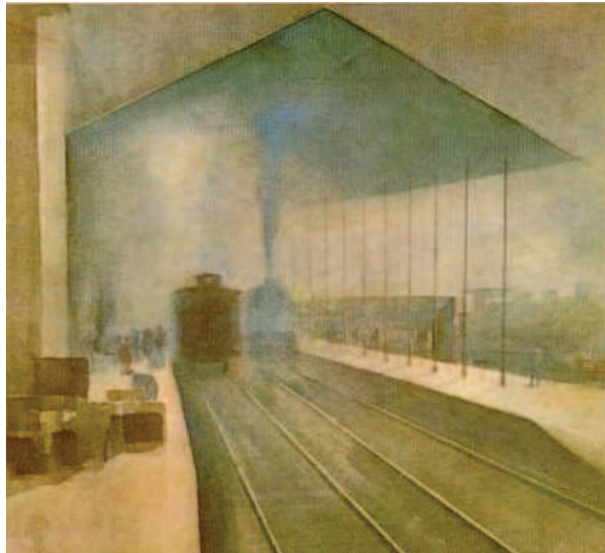
38. Postal da Ponte Dona Maria Pia, 1878

O caminho-de-ferro veio, também, trazer a Campanhã um forte desenvolvimento na indústria. Em 1876 foi finalizada e inaugurada a linha do Minho, até Braga, e do Douro, até Penafiel, ambas servidas pela sucursal de S. Roque da Lameira. Como já foi referido, em 1878, é inaugurada, nos campos de Pinheiro e Godim, a Estação de Campanhã, e por conseguinte a Ponte sobre o Douro “*Maria Pia*” (38.). É, mormente, devido a este novo meio de transporte e ao aumento de oferta de trabalho trazido com a máquina a vapor, que Campanhã é invadido por migrantes, resultando num surto populacional. As escarpas do Douro, desde Campanhã a Massarelos, encheram-se de novas famílias, oriundas do interior ou de zonas rurais. Este aumento populacional permitiu o desenvolvimento do transporte em massa para o uso destes novos cidadãos.

A construção da Estação de Campanhã, fruto de demolições inerente à construção da linha e do edifício, levou à densificação da população junto deste lugar: quer pelas pessoas desalojadas, quer pelo impacto deste edifício e quer pelos tais migrantes que referimos anteriormente. A zona oriental é, assim, fomentada pelo edifício da estação e pelas indústrias que os rodeiam, incentivando à construção urbana e definição de arruamentos, resultando num processo de urbanização do, até então, “*lado marginalizado*” da cidade Invicta. Por sua vez, a presença da linha ferroviária, na freguesia de Campanhã, permite a instalação de novas indústrias, mas cria no território uma barreira física e visual, que tende a agravar-se ao longo dos anos.

Apesar do Porto do final do século XIX se encontrar fortemente industrializado, ainda era considerada uma “*cidade escondida*”, apenas percebida pelo “*rac-rac seco e ritmado dos teares manuais que matraqueava o ar e criava uma atmosfera específica em algumas zonas*”⁸⁴. A estrutura industrial persistia, sem se desfigurar: “*Na freguesia do Bonfim*

⁸⁴ ALVES, Jorge Fernandes. – *O Porto Oitocentista – a cidade e os espaços industriais*, p. 221.



39. *Postal sobre a Estação Terminal de Campanhã*

*há ruas e ruas em que cada casa é uma oficina; na de Campanhã sucede outro tanto (...); e esta área de tecelagem no bairro oriental prolonga-se para fora dos raios do concelho, indo internar-se no concelho limítrofe de Gondomar, especialmente na freguesia de Rio Tinto*⁸⁵. No Porto Oriental esta situação era muito frequente, pois a maioria da população não trabalhava na grande fábrica, mas sim nas pequenas oficinas domésticas⁸⁶, que por vezes eram anexos ou a própria habitação. Contudo, através dos Inquéritos Industriais de 1881 e 1890⁸⁷ conseguem-se subentender certas aglomerações industriais que se destacavam no território oriental da cidade.

A indústria dos curtumes⁸⁸ é exemplo deste fenómeno pois, destacando-se no território portuense pela sua tradição, desenha uma área triangular entre as Ruas de São Vítor, de Gomes Freire e da Praça da Alegria, colocando o antigo matadouro das Fontainhas numa posição, quase, central. A indústria do algodão e da seda começa na Rua Santo Ildefonso, continua pela Rua do Bonfim e segue pela Rua São Roque da Lameira, desenhando assim a antiga Estrada do Pão⁸⁹. Destaca-se

⁸⁵ PEDREIRA, Jorge Viana. – *Indústria, Mercado e Cidade – Peripécias de um triângulo amoroso (1750-1850)*, p. 166.

⁸⁶ “Por vezes, o sistema doméstico era levado ao extremo e em algumas fábricas não existia um único tear. Era o caso da fábrica Carneiro Mello, com 68 operários, na Rua do Bomfim”. - PINTO, Jorge Ricardo. – *O Porto Oriental no final do século XIX: um retrato urbano (1875-1900)*, p.145.

⁸⁷ “O inquérito industrial de 1890 é por isso um inventário realizado em pleno cenário de crise (Inicia-se em 1887 e deve-se à dificuldade de escoamento de produtos têxteis, à crise comercial do vinho e, ainda, ao episódio de Salamancada), que naturalmente alterou o panorama fabril portuense. Ainda que não contenha as ricas descrições e entrevistas que o inquérito de 1881 inclui, o levantamento de 1890 é muito preciso na localização e muito criterioso na escolha das fábricas e, ao contrário do inquérito que o precedeu, não inclui as pequenas oficinas, fazendo um levantamento exaustivo das de maior dimensão”. - *ibidem*, p.151.

⁸⁸ “Dentro da indústria dos curtumes, verifica-se desde logo uma divisão entre as oficinas que se dedicam à preparação de sola, com maior número de funcionários e apenas dois registos- Bonfim e Rêgo Lameiro-, e as que trabalham em pelicas, com escassos operários, todas no triângulo referido”. - PINTO, Jorge Ricardo. – *O Porto Oriental no final do século XIX: um retrato urbano (1875-1900)*, p.149.

⁸⁹ No caso do Porto, este acontecimento comprova que a localização das indústrias está rela-

a fábrica de fiação, de José Carneiro de Mello, com 68 trabalhadores e, a maior, anexa ao Campo 24 de Agosto, pertencente à Companhia de Fiação Portuense, com 300 operários.

Compreende-se assim, que a indústria de tecelagem e de fiação dominava o panorama industrial portuense, no início da década de 80, quer pelo conjunto de fábricas espalhadas pela cidade quer pelas inúmeras casas transformadas em pequenas oficinas. As restantes indústrias, - como as de cerâmica, de fundição, de tabaco, de cal, de saboaria, de vestuário, de fósforos, entre outras -, não formaram aglomerados industriais, no entanto contribuíram para a evolução das indústrias, para a definição de “*cidade fabril*”⁹⁰ e para a paisagem urbana do Porto Oriental no final do século XIX.

É até ao início do século XX que se desenha o carácter e a dimensão da cidade do Porto. E isto devido à intensificação das indústrias, principalmente, de têxtil, de curtumes, de cerâmica e de fundição. Citando Domingos Tavares: “*À entrada do século XX, o Porto era já uma cidade moderna de expressão europeia saída da Revolução Industrial*”⁹¹.

O investimento industrial dispara euforicamente e o surto populacional resulta na formação de aglomerados habitacionais junto das grandes fábricas. O aumento demográfico, que se vivia na zona oriental da cidade do Porto levou a maior procura de habitação. A massa assalariada, porém, não consegue suportar os valores praticados pela

cionada com as vias de comunicação. Pois, por outro lado, há exemplos que contrariam esta evidência portuense. O Vale do Ave é uma zona industrial que se descreve a partir do século XVIII e a razão do sucesso até hoje (com muitas crises pelo meio) deve-se à presença da energia hidráulica e à abundância de mão-de-obra, pois sempre foi uma zona de maus acessos.

⁹⁰ “*é de quasi um quinto a população industrial do districto; mas a relação é muito maior, é de um terço no Porto, - cidade que, por isso, merece o nome de fabril*”. - TEIXEIRA, António José da Silva. - “*Relatório apresentado Exc.mo Snr Governador Civil do Districto do Porto... pela Sub-Comissão encarregada das visitas aos estabelecimentos industriaes*”, p. 195.

⁹¹ TAVARES, Domingos. - *A Força da Indústria na Transformação da Cidade Oitocentista*, p. 116.

burguesia. Então, os quintais e os pequenos lotes das casas burguesas passam a ser divididos em áreas de alojamento para os recém-chegados, formando assim as “ilhas” e os “pátios”. Contudo, este tipo de alojamento mínimo atingiu valores incalculáveis, como relata Ricardo Jorge: *“Esta criação caseira do proprietário indígena prosperou e multiplicou; não melhorou por certo de construção nem de aluguer (...). São renques de cubículos, às vezes sobrepostos em coxia de travesso. (...) São acoitos das classes operárias e indigentes que mercê dum aluguer usurário, pagam o seu direito de residência a preço mais subido do que as classes remediadas”*⁹².

Na sequência dos problemas derivados da industrialização, tanto no centro como na periferia, nomeadamente a falta de habitação, a poluição e, ainda, a ausência de áreas de expansão, surge o Plano Director de 1962, que já foi descrito no capítulo anterior⁹³. Sucintamente, este plano visava adaptar a cidade do Porto aos meios de transporte (principalmente ao automóvel), criar equipamentos públicos e incentivar o sector terciário e a construção habitacional. Houve, de facto, um grande investimento em novos eixos viários como é o caso da Via de Cintura Interna (na altura começava na Ponte de Arrábida, apenas, até à Via Rápida). Contudo, este investimento destacou-se maioritariamente no centro da cidade, destinado ao sector terciário, e na zona Oeste, reforçando o isolamento e os problemas urbanos na zona Este.

Analisando as áreas industriais da cidade do Porto nos anos 70, através da planta (40.) desenvolvida por J. M. Pereira de Oliveira, no livro *“Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento”* destacam-se dois aspectos conclusivos: um mais relacionado com a dimensão das indústrias e outro relativamente ao posicionamento das mesmas no território portuense.

⁹² JORGE, Ricardo. - *Demografia e Higiene da Cidade do Porto*, p.156

⁹³ O Plano de 1962 tem outros enquadramentos, porém destaco apenas os que influenciam a industrialização e a desindustrialização.



40. Espaços Construídos: Áreas Industriais

J. M. Pereira de Oliveira, *O Espaço Urbano do Porto*, 1978

Primeiro, destaca-se uma grande diferença de proporção entre as fábricas implantadas no centro e na periferia. No núcleo central deparamo-nos com centros de produção de pequena dimensão, colocados na maioria das vezes dentro de quarteirões. Como temos vindo a debater ao longo deste capítulo, este fenómeno está relacionado com a tradição manufactureira que marca a indústria do século XVIII e XIX. Por sua vez, na periferia observam-se áreas industriais muito maiores, criando, nalgumas situações, zonas específicas de actividade industrial.

Segundo, a questão do posicionamento da indústria no território vai, desde logo, ao encontro do tema da acessibilidade. Nesse caso, estas áreas industriais posicionam-se estrategicamente no terreno para tirar partido da proximidade às principais vias de comunicação. A ocidente observa-se a actual avenida da Área Empresarial Portuense (A.E.P.), provida de um novo eixo viário que surge no remate da Ponte da Arrábida e, ainda, numa posição favorável face ao porto de Leixões e ao Aeroporto Francisco Sá Carneiro. Compreende-se que esta zona nasce de um estudo prévio que, a longo prazo, permite que a ocupação desta seja pensada, precisa e limitada. A oriente ressalta um eixo vigoroso, que corresponde ao caminho-de-ferro (liga a cidade de Norte a Sul). É ao longo desta infra-estrutura ferroviária que se edificam as actividades industriais, que, como temos vindo a referir, assinalam esta zona. Desde a década de 70 do século XIX que a linha de comboio assume este destaque. O transporte de mercadorias era feito através deste meio de transporte, levando assim a que as indústrias se aproximassem deste. Inclusivamente, existiam algumas fábricas que continham ramais deste caminho-de-ferro, - como era o caso do Matadouro Municipal do Porto -, permitindo assim carregar e descarregar produtos directamente do comboio para o recinto fabril.

Já na década de 90, do século XX, com a construção da Ponte do Freixo e do, conseqüente, 3º troço da Via de Cintura Interna (V.C.I.) que, ocasionalmente, se sobrepõe ao caminho-de-ferro, resultaram numa “*fenda*” no território, espelhando graves preocupações urbanísti-

cas, que põem em causa continuidade da cidade a nascente. A indústria, que foi motor da sociedade nos séculos XVIII, XIX e XX, dá lugar à desindustrialização fulminante, do século XXI.

A Indústria no Território – O caso dos Matadouros Portuenses

A actividade industrial influenciou tanto o Homem como o espaço que a envolve, reflectindo-se assim na paisagem. A indústria teve impacto sobre o ser humano e no seu território quer pela evolução tecnológica⁹⁴, quer pelas exigências cada vez mais rigorosas que a indústria foi impondo, quer pela escala dos espaços industriais ou quer pelo seu posicionamento no território. Toda esta azáfama, sentida antes e depois da Revolução Industrial, resultaram em edifícios que se encontravam distribuídos pelo território e implantados segundo estratégias de produção vigentes nas, respectivas, épocas. São hoje indícios marcantes da passagem da indústria na cidade.

Estes complexos industriais apresentavam uma multiplicidade de formas que variavam segundo: a época, o objecto e o volume dessa mesma produção e os edifícios necessários para um bom funcionamento da fábrica. Por sua vez, a implantação destes centros de produção dependiam da fácil circulação⁹⁵ de matéria-prima e do produto finalizado, da mão-de-obra e do fácil acesso às fontes energéticas, para que o modelo industrial ou tecnológico da época fosse eficaz e rentável.

A aproximação às energias utilizadas tornou-se um (novo) factor determinante para a selecção do lugar da fábrica. Numa primeira fase, anterior à Revolução Industrial, as forças naturais destacavam-se, pois a água e o vento davam ao Homem todo um potencial energético; os mecanismos de transformação destes elementos naturais em energia

⁹⁴ Refiro-me a materiais e técnicas seja de fabrico ou de construção.

⁹⁵ Maior aproximação possível às vias de circulação para que a produção se tornasse eficaz.



1 | Açougue do Cabido 2 | Açougue na Porta do Sol 3 | Matadouro das Fontainhas 4 | Matadouro/Canil de S.Diniz 5 | Matadouro da Corujeira

hidráulica e eólica evoluíram significativamente. A colocação destas unidades industriais no território dependia não só da aproximação a estas forças motrizes mas também ao fácil acesso à matéria-prima e à distribuição dos produtos. Mais tarde, com a optimização dos recursos hídricos através de sistemas de canais, a escolha do local tornar-se-ia menos limitada.

Na segunda fase, já em plena Revolução Industrial, surgiram os avanços científicos e tecnológicos que possibilitaram uma grande evolução na produção industrial nacional. É, inicialmente, a máquina a vapor que vem radicalizar os métodos de produção, possibilitando o seu aumento de autonomia e regularidade. Consequentemente, sucedeu-se o crescimento dos espaços industriais quer nos centros, quer nas periferias, ou quer junto de rios ou de outros eixos marcantes.

Com o fim da era da máquina a vapor, surgiu a energia eléctrica que, mais uma vez, vem revolucionar a indústria. A possibilidade de “levar” a energia eléctrica para outros pontos, sem que haja qualquer perda, originaram alterações no posicionamento das aglomerações industriais no território.

O caso dos matadouros não é excepção no assunto do afastamento das indústrias para as zonas periféricas. A cidade do Porto desde cedo mostrou a sua tradição no comércio das carnes. Os antigos matadouros portuenses careciam, com o passar dos anos, de mais área e condições de trabalho e higiene. Estas carências resultam num caminho traçado pelos edifícios dos matadouros no Porto (41.), que começa na Idade Média até à contemporaneidade. As posições que vão assumindo no território não deixam de suscitar algumas reflexões.

Até 1412 existia apenas um açougue na cidade, localizado no antigo Largo dos Açougues (actual Largo Doutor Pedro Vitorino)⁹⁶. No entan-

⁹⁶ AFONSO, José Ferreira. - *Do «Porto» velho ao «Porto» Novo*, Boletim da APHA (Associação Portuguesa de Historiadores de Arte), nº1, Dezembro de 2003, São Mamede de Infesta.



42. Porta Ogival, Antigo Açougue do Povo

43. Fotografias da Demolição do Largo dos Açougues, 1940

to, nesse ano, o Cabido permite aos judeus a construção de um açougue privativo⁹⁷, tendo em conta os seus rituais⁹⁸.

O açougue do Cabido, que servia toda a população da cidade, existia desde o século XIII, assim permanecendo até ao século XV. E é a partir daí que é dada a permissão para a construção de novos açougues do povo, estando estes distribuídos pelas ruas: antiga Rua Pena Ventosa (actual Rua das Aldas), antiga Rua das Aldas (actual Rua de Sant'Ana) e na antiga Rua de Palhais (actual Rua de Pena Ventosa)⁹⁹.

Ainda hoje, na antiga Rua de Palhais, n.º 38, encontramos um edifício da Idade Média Tardia (42.), com uma porta de traçado ogival, onde terá existido um desses açougues do povo¹⁰⁰.

Em pleno século XV, o Cabido obrigava a que esta actividade apenas se realizasse nos açougues. A venda de carne era estritamente proibida fora dos matadouros. Deveria, ainda, ser o açougueiro a matar, a talhar e a vender a carne. Existia apenas uma excepção: as mulheres dos carneiros podiam produzir e vender a “*enxerca*”¹⁰¹ no açougue. Esta actividade era limitada a uma determinada área, para que a fiscalização estivesse facilitada para os almotacés¹⁰².

O açougue do cabido viria a ser demolido em 1851, para a construção de outros edifícios públicos; e, em 1940, o Largo dos Açougues

⁹⁷ Anexos: Muralha Fernandina e posição do açougues do povo e da judiaria

⁹⁸ DELGADO, Ana Paula, VALENÇA, Paulo de Queiroz. – *Morro da Sé. De Porta a Porta*, p.38.

⁹⁹ *Ibidem*, p.38.

¹⁰⁰ Em 1988, o edifício foi reabilitado pelo CRUARB (*Comissariado para a Renovação Urbana da Área de Ribeira/Barredo*), sendo um projecto do Arquitecto António Moura (p.47 *Morro da Sé*).

¹⁰¹ Carne de rés cortadas em tiras largas, salgada e seca ao sol. - DELGADO, Ana Paula, VALENÇA, Paulo de Queiroz. – *Morro da Sé. De Porta a Porta*, p.38.

¹⁰² Indivíduos pertencentes aos concelhos medievais que verificam a cobrança dos açougues ao Bispo e ao Cabido, taxando os produtos e a distribuição. A inspecção também permite algum controlo na higiene e na poluição na cidade. - MELO, Arnaldo Rui Azevedo de Sousa. – *Trabalho e Produção em Portugal na Idade Média: O Porto 1320-1415*, p.286 e 287.



44. Alameda, Matadouro e Fonte das Fontainhas, Carta Topográfica de Telles Ferreira, 1892

45. Antigo Matadouro das Fontainhas (Asilo da Mendicidade), 1907

46. Fonte das Fontainhas

(43.), sofreria profundas alterações para se abrir o actual Terreiro de D. Afonso Henriques. Todos estes matadouros largavam cheiros e não apresentavam capacidade suficiente para o abate das reses necessárias ao consumo da cidade do Porto. É então, no século XVIII que o matadouro da cidade se desloca para um novo açougue na Porta do Sol (junto do Largo Actor Dias e da Capela dos Alfaiates). A decisão de demolir a muralha medieval e de construir um quartel junto à Porta do Sol obrigou a deslocar o matadouro para um local mais distante. No fundo, a mudança deveu-se à expansão da cidade para o Oriente. Constrói-se, assim, um novo matadouro municipal na nova Alameda das Fontainhas, obras sob a inspecção do corregedor do Porto, Francisco de Almada e Mendonça¹⁰³.

Interessa, primeiramente, referir a construção da Alameda das Fontainhas, pois nela viria a nascer o futuro Matadouro das Fontainhas. A construção da Alameda das Fontainhas advém da demolição da Muralha Fernandina¹⁰⁴, entre a Porta do Sol e a Porta do Cimo da Vila, e da vontade de urbanizar os arrabaldes da cidade do Porto. O projecto inicial da alameda previa a sua total arborização e, no remate a Sul, a colocação de uma fonte e de uns tanques (44.) que eram usados para o gado beber. A Fonte das Fontainhas (46.), como o próprio nome indica, deriva de “fontinha”, que simboliza a presença de água ou de uma nascente. Este elemento natural tornou-se essencial (e voltaria a ser mais tarde) para a escolha do local dos futuros matadouros da cidade.

O processo de construção da alameda e do novo equipamento industrial começaria em 1796, com a colocação de um requerimento do Vereador e Administrador dos Açougues Públicos, Manuel Correia

¹⁰³ Considerado um grande urbanizador da cidade do Porto, no século XVIII, no seguimento do seu pai, Francisco de Almada e Melo. As obras mais ligadas a Francisco de Almada e Mendonça foram: a Alameda das Fontainhas, a Casa Pia, o Teatro de São João, a Capela da Nossa Senhora da Batalha, o Quartel do 2º Regimento e o novo Matadouro das Fontainhas.

¹⁰⁴ Anexos: Muralha Fernandina e posição do açougues do povo e da judiaria



47. Edifício dos Serviços de Limpeza Urbana (antigo matadouro e canil S.Diniz), 1924

48. Abegoaria dos Serviços de Limpeza Urbana da C.M.P. (antigo estábulo do matadouro), 1924

49. Carros de recolha de lixo da C. M. P. (antigo pátio interior), Século XX

Maia, aludindo à necessidade de um novo matadouro municipal. Em 1797 inicia-se a construção do mesmo, junto da actual Alameda das Fontainhas, que apenas viria a ser iniciada em 1801. A concepção do matadouro antecipa a alameda. Ou seja, a alameda é pensada para receber grandes quantidades de gado para abate, tendo água e sombra na espera. Finalmente, em 1808 concluíam-se o matadouro e a alameda.

Nos meados do século XIX, o edifício do matadouro, sobranceiro à Alameda e à Fonte das Fontainhas, é realocado no Carvalhido e dá lugar a um Asilo da Mendicidade (45.). Contudo, actualmente alberga um edifício de apoio à Terceira Idade.

Em 1844 é construído o novo matadouro e canil de São Dinis (47. e 48.) no Carvalhido, pertencente à freguesia de Paranhos. O Matadouro/Canil Municipal permanece na Rua de São Dinis com estas funções até 1910. Nesse ano, sucede-se a mudança para o novo matadouro da Corujeira, na Rua São Roque da Lameira, pois o edifício tornou-se, uma vez mais, insuficiente a nível de espaço e de técnica, demasiado próximo da população e as regras de saneamento e higienização começavam a ser cada vez mais rigorosas.

Encontramos (ainda hoje) a Fonte do Regado (50.) adossada à fachada do matadouro/canil de São Dinis e, no interior do edifício existe, também, um tanque reservatório. Reforça-se a condição de proximidade de linhas de água para a escolha do local de implantação do matadouro.

Com a saída do matadouro/canil, o edifício ficou entregue à Direcção de Serviços Mecânicos de Limpeza Pública. O pátio servia de parque para os carros de recolha de lixo (49.). Actualmente alberga a Direcção Municipal do Ambiente e de Serviços Urbanos da C.M.P.

Conclui-se que, não só o caso dos matadouros portuenses mas a indústria em geral foi-se afastando da cidade, sendo resultado da inovação dos critérios energéticos, técnicos e mobilidade, da escassez de espaço, das novas exigências de higienização, entre outras. Ao longo da



50. *Fonte do Regado, Antigo Matadouro e Canil de S. Diniz, Carvalhido*

evolução da indústria, a escala destes equipamentos foram aumentando, acompanhando o crescimento da cidade, e o seu abandono resulta apenas em vestígios da técnica e “feridas” no território. São estas indústrias abandonadas que geram efeitos negativos na cidade, mas são, também, estas indústrias que podem ser a solução mais eficaz para a desindustrialização que se vive no século XXI. Porque a “*marca edificada*” deixada pela Revolução Industrial espera por novos destinos.

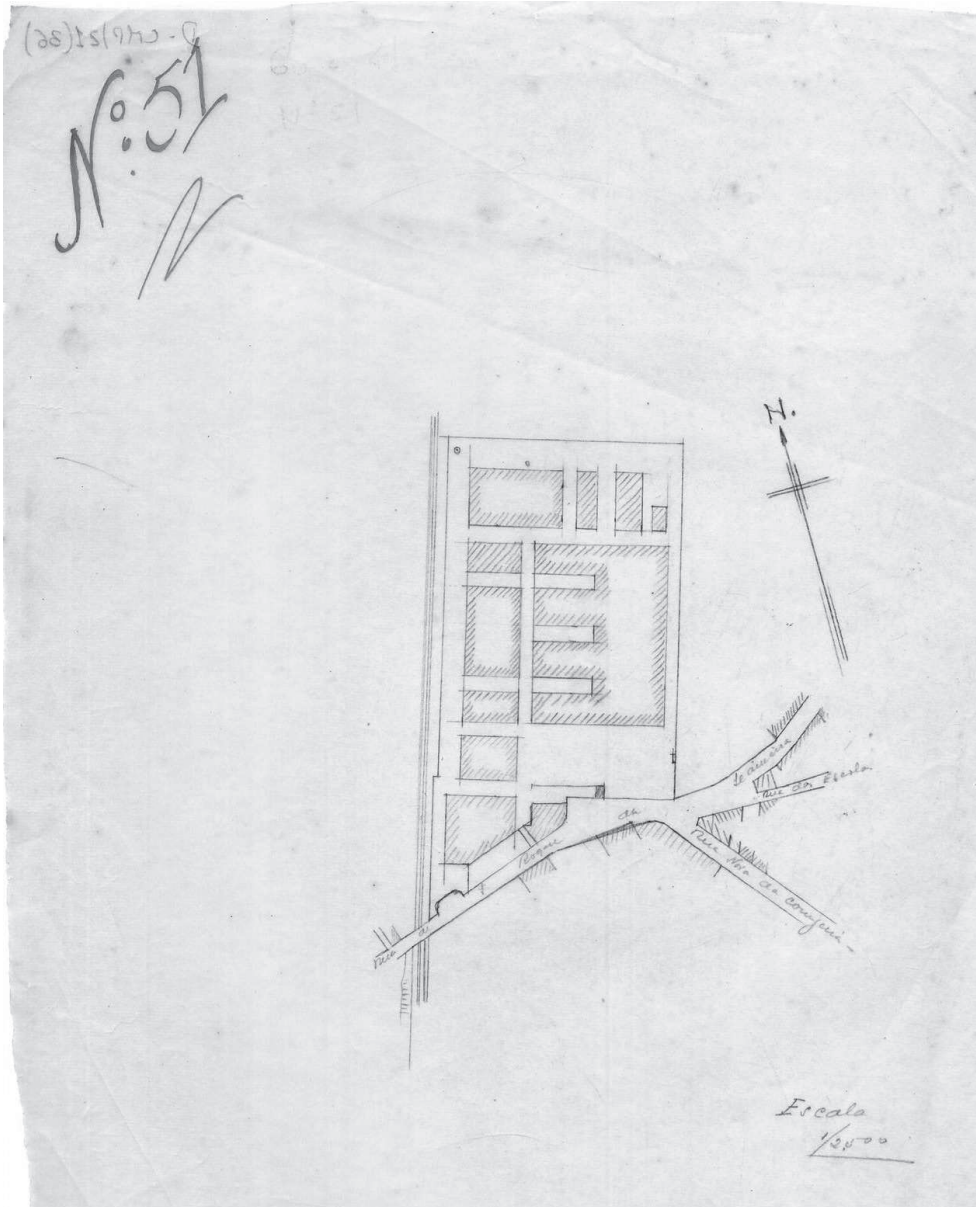
Desindustrialização

As cidades europeias, ao longo do século XX, presenciaram uma desindustrialização do núcleo central e uma incessante terciarização. No caso portuense, as fábricas mais afectadas foram as grandes indústrias metalúrgicas e têxtil e as que se localizavam junto da mancha construída mais densa, como é o caso de Massarelos, Lordelo, Bonfim e, finalmente, Campanhã. Por conseguinte, nos séculos XIX e XX, fora dos limites administrativos do Grande Porto, surgem novas unidades fabris, localizadas principalmente “*no Médio Ave, no Sousa, em Feira, S. João da Madeira e Oliveira de Azeméis, ou apenas para lá da Circunvalação e do Douro*”¹⁰⁵.

Contudo, este fenómeno de afastamento da indústria centro/ periferia não é novidade. Como Domingos Tavares referia: “*A cidade central começou lentamente a escoar-se pelas periferias mais ou menos distantes, por bairros, por vilas, por cidades outras*”¹⁰⁶. E foram muitos os factores que impulsionam este movimento, tal como: a dificuldade de circulação na malha antiga, dificuldade da modernização e expansão das unidades fabris e maior preocupação da população face à poluição sentida jun-

¹⁰⁵ FERNANDES, José A. V. Rio. – *Desindustrialização, Terciarização e Reestruturação Territorial – O caso do Porto*, p.446.

¹⁰⁶ TAVARES, Domingos. – *A Força da Indústria na Transformação da Cidade Oitocentista*, p.118.



51. Esquisso do Matadouro Municipal do Porto, Largo da Corujeira

tos destes conjuntos industriais. Em contrapartida, a periferia oferece um custo inferior dos seus terrenos, permite a tal expansão territorial e, ainda, tem uma melhor oferta de acessibilidades. Os exemplos são: Devesas e Senhora da Horta, com ligação ao caminho-de-ferro; Maia, Gondomar e Gaia, com o bom acesso a novas vias rodoviárias; e Matosinhos, devido à proximidade ao porto de Leixões.

No caso do Porto, as grandes unidades fabris afastaram-se do centro, fazendo com que as velhas fábricas entrassem em decadência e iniciando-se o processo acelerado de ruínas que ainda hoje é visível tanto no centro, como em algumas freguesias na periferia da cidade, nomeadamente Bonfim e Campanhã. Até à década de 80 ainda era perceptível uma forte presença industrial no Porto, como é o caso do objecto de estudo, o Matadouro Municipal do Porto (51.), em Campanhã.

Referente à zona Oriental do Porto, cito José Rio Fernandes, *“Este território, apresentando uma multiplicidade de qualidades e desvantagens, compõe na sua diversidade, uma particular identidade, nas harmonias e contrastes, construindo-se como um todo que terá que continuar a ser muito mais do que a soma incoerente das partes. Porque o verdadeiro desafio será o do combate à fragmentação, entre o que existia e o que vai existir”*¹⁰⁷. E é, talvez, com a reconversão destes espaços industriais deixados ao abandono e com o investimento na terciarização desta área, que se poderá resolver a questão de fragmentação vivida principalmente nesta área da cidade.

Neste sentido, torna-se pertinente, na segunda parte desta dissertação, reflectir sobre o papel que o Património Industrial pode ter numa cidade. As áreas (hoje) desindustrializadas, antigamente formavam a periferia da cidade. Contudo, com a expansão da cidade do Porto, estas áreas já se vão aproximando do seu núcleo urbano. Assim sendo, tor-

¹⁰⁷ FERNANDES, José A. V. Rio. – *Desindustrialização, Terciarização e Reestruturação Territorial – O caso do Porto*, p.456.

na-se necessário valorizar estas áreas desocupadas, tornando-as num novo atractivo para a cidade “*periférica*”, pois sendo antigas indústrias apresentam, com certeza, uma boa acessibilidade face às vias de comunicação, grandes dimensões e, na maioria, grande valor arquitectónico, como é o caso do antigo Matadouro Municipal do Porto. A intervenção num “vazio” industrial implica, evidentemente, projectar o conjunto edificado como uma oportunidade de requalificação e, também, pensar sobre o tecido urbano que o envolve e o contextualiza, para que resulte num possível pólo revitalizador.

3 | Projecto e Intervenção no Património Industrial

A sociedade industrial que se veio a construir desde o século XVIII, e que ainda vai ficando, foi deixando vestígios industriais no território nacional. A evolução industrial, como já foi mencionado no capítulo anterior, levou a que os edifícios construídos nos séculos XVIII, XIX e XX fossem sendo desactivados, esquecidos e, nalguns casos, destruídos, para que não emergissem em obstáculos em pleno período da industrialização. Contudo, nos meados do século XX, o património industrial ganhou relevância e até se desenvolveu “*uma nova ciência histórica – ou, se se preferir, um novo ramo do saber –, chamado Arqueologia Industrial. Cujo objecto é, precisamente, o estudo, o levantamento e, por vezes, a salvaguarda ou mesmo a reutilização do património industrial*”¹⁰⁸.

A forma como é encarada a questão do património pelas sociedades, ou seja, o modo como lidavam com os seus bens culturais, permite compreender as mentalidades e, até, as ideologias preponderantes das comunidades. E ao longo da evolução histórica percebe-se que a noção de

¹⁰⁸ MENDES, José Amado. – *Uma Nova Perspectiva sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais*, p.198.

património foi sofrendo variações. Por exemplo, num Alvará de D. João V¹⁰⁹, compreende-se a consideração que tinha ao “antigo”. Este documento tornou-se o primeiro a manifestar a preocupação pelo património cultural em Portugal¹¹⁰.

Já no século XIX, no período do Liberalismo, o tema do património começa a adquirir mais apoiantes. No final do século XIX, a actividade artesanal destaca-se e é o português Francisco de Sousa Viterbo que promove o novo ramo do saber, designado por “*Arqueologia Industrial*”. Até aos meados do século XX não causou grande impacto. Porém, a situação viria a alterar-se, com o pós II Grande Guerra, com a chegada de um movimento desencadeado na Grã-Bretanha e, posteriormente, em outros países. Não importaria apenas a posição genérica do património, mas também a de uma nova parcela – o Património Industrial. Este novo discurso desenvolvido por René Évard (1907-1963) e Michael Rix (1913-1981), era semelhante ao do investigador português Sousa Viterbo. Contudo esta nova teoria apresentava-se mais fundamentada e mais argumentada que a primeira, dos finais do século XIX.

A necessidade de reconstruir o que a II Guerra Mundial destruiu resultou num período de desenvolvimento acelerado. Este crescimento exponencial e a falta de sensibilidade resultaram, em diversos países, na destruição de alguns edifícios significativos de valor histórico, simbólico e patrimonial. No caso nacional, destaca-se, em 1951, a demolição do Palácio de Cristal, no Porto. Estes acontecimentos levaram a que alguns autores mostrassem interesse nesta nova vertente do património – Património Industrial, e defendiam que a herança industrial fazia parte do património cultural, daí a necessidade de se criar uma outra ciência – a

¹⁰⁹ Alvará de 20 de Agosto de 1721. - MENDES, José Amado. – *Uma Nova Perspectiva sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais*, p. 199.

¹¹⁰ “Daqui em diante nenhuma pessoa de qualquer estado, qualidade e condição que seja, (possa) desfazer ou destruir, em todo ou em parte, qualquer edifício que mostre ser daqueles tempos (assim designados Fenícios, Romanos, Godos ou Arábios), ainda que esteja arruinado e da mesma sorte as estátuas, mármores, cipo...”. - *ibidem*, p. 199.

Arqueologia Industrial.

Após a sentida desindustrialização, já na década de 60 e 70 do século XX, estas matérias do património e arqueologia industriais passaram a estar na ordem do dia¹¹¹ em diversos países. Este acontecimento vem justificar, assim, a escolha dos casos de estudo desta dissertação que se localizam em diferentes países europeus: Inglaterra (Londres), França (Paris) e Espanha (Madrid). Os edifícios industriais seleccionados são, assim, exemplos de que a reconversão ou a requalificação da património industrial permite trazê-lo de novo à cidade e, principalmente, às pessoas. Subscrevendo Kenneth Hudson (1916-1999), pioneiro da arqueologia industrial, “(...) *Uma das principais razões para se querer preservar um edifício original é poder recuperar a relação entre as pessoas e o espaço no passado. (...) Dar às pessoas de hoje a oportunidade de experimentar os espaços de ontem é uma das principais razões para preservar edifícios antigos*”¹¹².

A escolha para a salvaguarda e reconversão de antigos edifícios industriais deve ter em conta os seguintes critérios: o valor artístico, o valor histórico e o valor de uso. Quanto ao valor artístico, tendo em conta os edifícios desde as manufacturas até às fábricas, há que ter em atenção a sua qualidade arquitectónica. Podendo-se referir exemplos de edifícios que marcam a época da industrialização, como: os edifícios e as chaminés em tijolo, associados à época da energia a vapor; a arquitectura em ferro, considerada a arquitectura da segunda metade do século XIX; e o vidro associado ao ferro, destacando as grandes aberturas nos vãos e as coberturas em “*shed*”.

¹¹¹ “a noção de património industrial foi definida nos anos 70, na sequência da tomada de consciência da sua precaridade por arquitectos, historiadores, economistas e associações de defesas”. - MENDES, José Amado. – *Uma Nova Perspectiva sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais*, p. 203.

¹¹² Citação de Hudson. - SAMPAIO, Maria da Luz. – *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais. Actas do Colóquio de Museologia Industrial*, p.27.

Quanto à história, é inegável que as estruturas industriais “*são objectos portadores do tempo*”¹¹³. As reconversões de instalações fabris devem expressar a autenticidade do passado que lhes pertencia. Independentemente, do seu valor estético, estes espaços narram a história que deve ser respeitada.

Por fim, do ponto de vista do uso, deve-se analisar as necessidades da população. As propostas de reconversão de espaços industriais não devem ser pré-estabelecidas, porque tudo se altera consoante o lugar, as necessidades e os condicionalismos. Assim sendo, as “*novas*” instalações de uma antiga fábrica deve apresentar funções de natureza diversa. Citando José Amado Mendes: “*Essas exigências devem, aliás, ser tidas em conta nas diversas fases de intervenção, desde a selecção, obviamente fundamentada, dos elementos a preservar, requalificar e reutilizar, até às soluções a adoptar e aos objectivos a atingir*”¹¹⁴. Actualmente, os edifícios industriais começam a ganhar nova importância. Resultam nas mais variadas soluções, funcionando como novos pólos de interesse nas zonas urbanas onde se inserem.

O acelerado desenvolvimento tecnológico que vivemos tem conduzido à eliminação de edifícios significativos do património cultural, como aconteceu com o Palácio de Cristal, no Porto. Existem edifícios que caracterizam, de facto, a civilização industrial e que devem ser preservados, em prol da transformação e da inovação. Os casos de estudo que se seguem pretendem mostrar as diversas formas de se intervir em antigos edifícios industriais. As opções de projecto apresentam diversas soluções de como actuar no património industrial, transformando-os em novos polos de atracção nas cidades onde se inserem.

¹¹³ MENDES, José Amado. – *Uma Nova Perspectiva sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais*, p. 205.

¹¹⁴ *Ibidem*, p.204.



52. Evolução da reconstrução da antiga Central Eléctrica, Bankside, Londres

Intervenções Contemporâneas em antigos Edifícios Industriais do Século XIX

I _ Tate | Londres

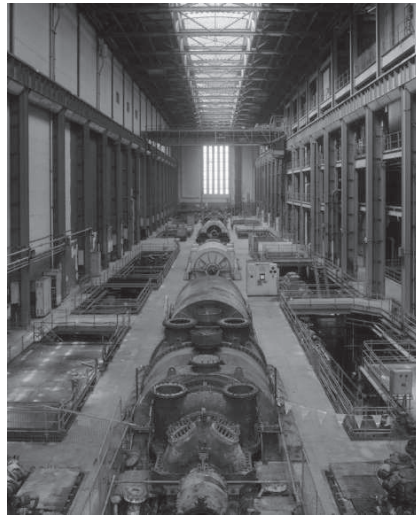
A Inglaterra sempre mostrou ser conservadora do seu património cultural. O caso do Tate Gallery of Modern Art em Londres, mais conhecida por Tate Modern, é um exemplo do interesse pelos antigos edifícios industriais desactivados. A Tate Modern foi a primeira instituição publico-privada a “habitar” uma estrutura industrial abandonada. Resultou na maior transformação derivada deste novo conceito de reaproveitamento, neste caso, de uma central eléctrica desactivada, no lado Norte do rio Tamisa.

A escolha do edifício que viria a albergar a Tate Modern, uma extensão da Tate Gallery, recaiu sobre a antiga Estação Eléctrica¹¹⁵, de Sir Giles Gilbert Scott, em Bankside. Localiza-se a eixo da Catedral de St. Paul, do século XVII, de Sir Christopher Wren, do lado Sul do rio Tamisa. Apesar de ser um edifício imponente, tanto pela sua escala como pela sua posição no território, muitos habitantes de Londres desconheciam a sua existência.

Após a escolha do edifício industrial desactivado, realizou-se um concurso internacional de arquitectura onde foram apresentadas as mais diversas estratégias por alguns arquitectos de renome, como: Renzo Piano, Tadao Ando, Rem Koolhaas e Richard Gluckman, Rafael Moeno, David Chipperfield e os vencedores Herzog & De Meuron.

A equipa suíça viria a apresentar soluções menos invasivas no tecido urbano, destacando, ao mesmo tempo, as características primitivas do edifício industrial (52.). A proposta de Herzog & De Meuron pretendia

¹¹⁵ A Central Eléctrica de Bankside, no distrito de Southwark, passou por duas fases de construção. A primeira data de 1947 e a segunda de 1963. Em 1981, a estação é desactivada.



53. Evolução da reconversão do “Hall das Turbinas”, Tate Modern

que a sociedade pudesse reconhecer o edifício de Sir Giles Gilbert Scott, pois apenas acrescentam um último piso “transparente”, que se difunde no imponente alçado principal do edifício industrial.

A Tate Gallery of Modern Art é um museu pensado como um centro comercial/cultural, onde a relação do público com a arte contemporânea se destaca. A Tate Modern exhibe algumas contradições: surge como um grande edifício revestido a tijolo, mas tem no topo dois rasgos de luz que oferecem à fachada alguma leveza; aparenta ser simétrico, mas não o é; a escala do edifício permite soluções surpreendentes, e enquanto que o seu exterior é monolítico, o seu interior é multifacetado.

O antigo edifício da central eléctrica é, hoje, uma galeria de arte que no seu interior contém uma pequena cidade com muitas exposições e actividades. Esta reconversão resultou numa das galerias de arte mais populares do mundo, tanto pelas exposições que alberga, como pela arquitectura do edifício. A Tate Modern trouxe à zona de Southwark mais equilíbrio, visto que a “antiga” central eléctrica inspira admiração, é receptiva e acessível.

O edifício resulta numa praça pública que atrai pessoas, devido à sua permeabilidade. O local de destaque do projecto é o “hall das turbinas” (53.); é este espaço que faz a ligação entre “o exterior e o interior, as galerias, as pessoas, a arte”¹¹⁶.

A transformação deste edifício modifica a área de Brankside num lugar notável e destinado às pessoas. A sua envolvente urbana é composta por diversos espaços verdes, tanto nas imediações do edificado, como ao longo do rio, reforçando a ideia que preservar o património, neste caso industrial, pode conferir uma nova expressividade ao tecido urbano.

¹¹⁶ MOREIRA, Ana Sofia Antunes. – *À procura de um lugar para a arte: breve visita ao museu de arte contemporânea: museus e novos espaços de exposição*, p.51.



54. Implantação do Edifício Central “des Pompes Funèbres”, Paris

Conclui-se que, no interior da galeria de arte percebe-se, claramente, a intervenção contemporânea, no entanto o “*antigo*” e o “*novo*” relacionam-se com tal evidência que por vezes torna-se difícil perceber onde começa um e onde termina outro. Originando, assim, algo de novo que se caracteriza como mais do que a simples preservação de uma central eléctrica. Quanto ao exterior, intervir no património industrial tem de ter sempre em conta a questão urbana, pois passou por um período de industrialização, de seguida pela desindustrialização e, finalmente, atravessou uma fase de renovação urbana. Se este factor não for bem analisado e debatido, a reconversão destes espaços industriais por mais brilhante e completa que seja, nunca será o suficiente para o sucesso destes lugares. No caso da Tate Modern, e como se tem vindo a discutir ao longo deste capítulo, a reconversão do edifício e da sua envolvente permitiram também que esta galeria de arte se tornasse num polo atractivo da cidade de Londres, à semelhança do que é pretendido para o Matadouro Municipal da Corujeira, na zona oriental do Porto.

II _ 104 | Paris

O estabelecimento da “*Central des Pompes Funèbre*”¹¹⁷ ocupava o lugar do antigo Matadouro Municipal “*Villette-Poppincourt*” (54.), construído em 1850. Este matadouro foi desactivado em 1867, com a mudança para o novo Matadouro Geral de La Villette. Em 1870, os terrenos do antigo açougue são cedidos, então, para a construção do edifício dos serviços fúnebres da cidade de Paris.

O edifício fúnebre, projectado pelo arquitecto Delebarre de Bay, é único pela sua função, pela sua dimensão e pelo seu carácter emblemático de arquitectura industrial do século XIX. Foi construído em 1875 para o uso dos habitantes de Paris, em 1983¹¹⁸ é desactivado, e até 2000

¹¹⁷ Central de Agências Fúnebres.

¹¹⁸ O serviço municipal das agências fúnebres perde o monopólio.



55. Fotografias do Edifício Central “des Pompes Funèbres”, Paris

apenas 10% da superfície é ocupada por serviços e concessionários de Paris.

Em Janeiro de 1997, este equipamento foi considerado edifício protegido pelo Inventário dos Monumentos Históricos, surgindo nessa altura o debate acerca da sua futura ocupação. A qualidade do espaço e a arquitectura marcável dos grandes halls, justificou esta discussão que apelou à necessidade de conservar, de lhe dar um novo valor, de o restaurar e reutilizar, sem o demolir.

O edifício da Central de Agências Fúnebres (55.) situa-se numa parcela de 15724 m², entre as Ruas d'Aubervilliers e de Curial¹¹⁹, junto da Gare do Leste, num sector que, em pleno século XIX, ainda se encontrava pouco urbanizado. Na centúria seguinte, já era um quarteirão maioritariamente residencial. Surgiram também, ao longo desta época, algumas habitações sociais que se inseriam em terrenos pertencentes a antigas fábricas e escritórios.

No dealbar do século XXI e após os debates e as análises decorridos, foram definidos os objectivos que se deveriam ter em conta em relação ao programa e à questão da preservação do património industrial: reutilizar o edifício rapidamente, devido à degradação progressiva; preservar o carácter arquitectónico, principalmente dos grandes halls; responder às necessidades culturais da cidade de Paris; trazer população oriunda de outros pontos da cidade para este quarteirão, que até então era meramente residencial e industrial, fazendo com que este “*novo*” edifício resultasse num elemento de valorização do quarteirão; e desenvolver um programa que não funcionasse como concorrência aos grandes pólos de atracção económica e cultural vizinhos como é o caso do Parque e da Bacia de La Villette, podendo ser um lugar de produção e criação artística e cultural.

Em Julho de 2008, após cinco anos de estudo e trabalho, estes

¹¹⁹ Número 104-106, Rua d'Aubervilliers e Número 5, Rua de Curial.



56. Edificio "Centquatre", Atelier Novembre, 2008

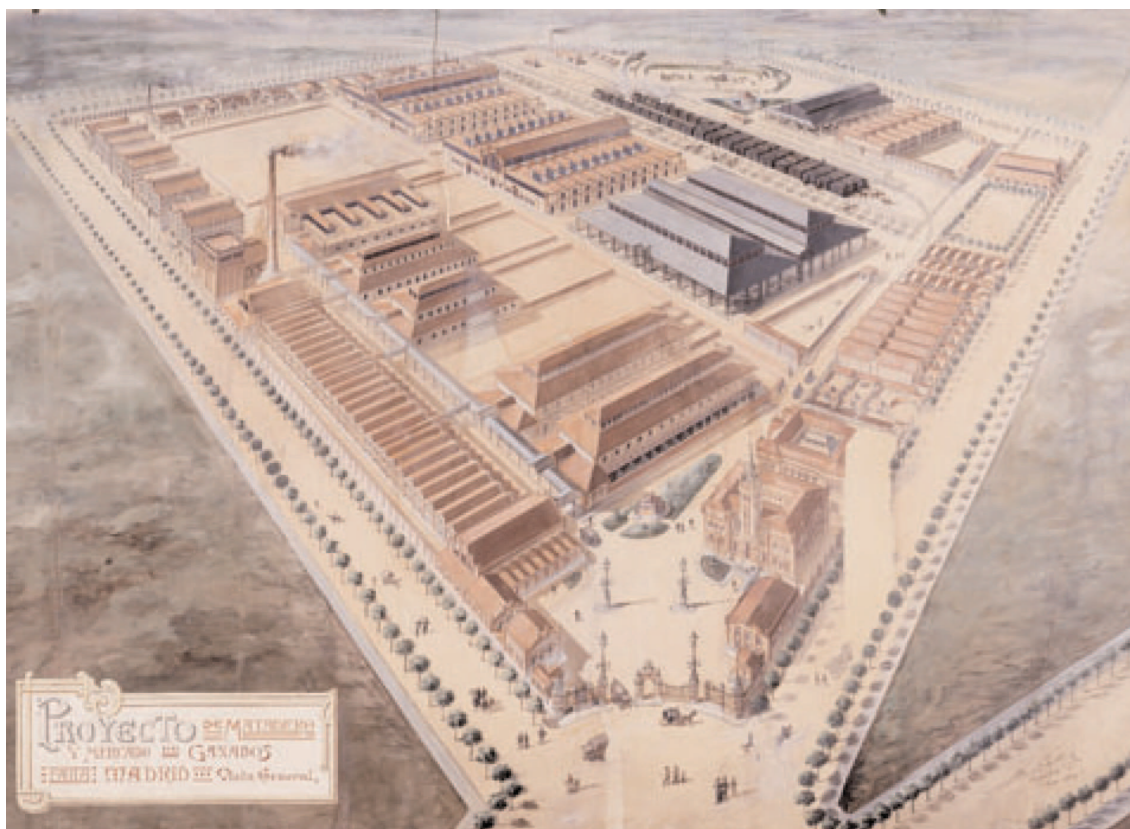
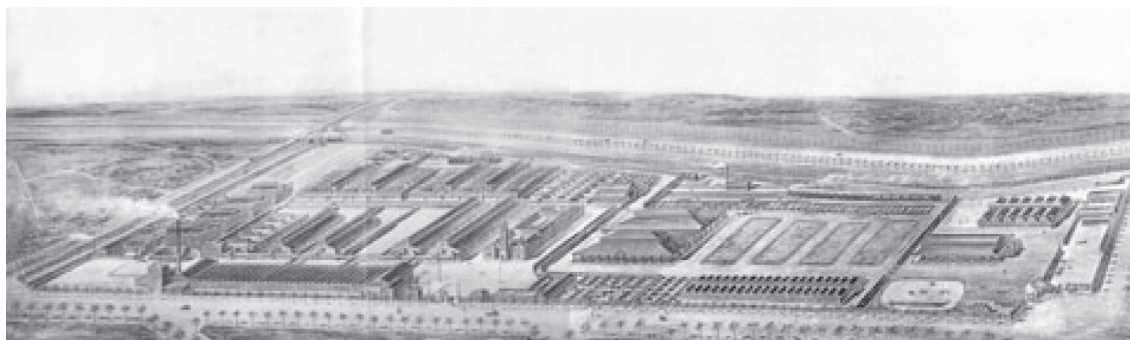
objectivos eram postos em prática e o ATELIER Novembre¹²⁰ via o CENTQUATRE¹²¹ a abrir as suas portas para as todas artes (56.). Resulta num conjunto único de arquitectura onde a arte surge em todas as suas formas e vem ao encontro do público. O CENTQUATRE foi pensado para valorizar uma zona urbana que se encontra descaracterizada e esquecida.

A missão da reconversão do CENTQUATRE consistia em reabilitar com base em critérios de simplicidade, flexibilidade e fidelidade ao serviço um projecto artístico plural e evolutivo.

A pluridisciplinaridade cultural e artística consiste no objectivo prioritário, inerente à combinação de abordagem práticas inovadoras. É pretendido que os dançarinos, os artistas plásticos, os músicos, os artistas de rua, os designers, os comediantes, os actores, os criadores de imagem, entre muitos outros, trabalhem em projectos com base na coabitação do mesmo espaço. Todas as áreas artísticas interagem e compartilham com o público neste lugar multimodal, tornando-se num novo local de passagem parisiense. O projecto cultural é reforçado com um pólo económico que permite que a realização de actividades comerciais (livraria, bar, restaurante,...) ou o aluguer de espaços para eventos (feiras, workshops, espaços de eventos, desfiles de moda,...). A mais-valia desta reconversão é este lado subjectivo que o edifício oferece ao público. Apresenta alguns espaços com soluções definitivas, porém também oferece lugares sem programa pré-definido, permitindo a sua utilização para eventos temporários.

¹²⁰ Atelier parisiense, fundado por Marc Iseppi e Jacques Pajot. Autores do projecto “*Centquatre*”

¹²¹ Actual nome do edificio de criação artística, associado ao número do lote onde está implantado- 104, Rue D'Aubervilliers.



57. *Perspectiva do Conjunto, Luis Bellido, 1918*

58. *Estudo Prévio, Luis Bellido, 1918*

III _ Matadero | Madrid

O Matadouro e Mercado Municipal de “*Ganados*”¹²² de Madrid era um complexo industrial composto por um conjunto de 48 edifícios, localizado nas margens do rio Manzanares. Durante o século XX, os 165415m² eram destinados a realizar funções do matadouro industrial e do mercado de gado para os cidadãos de Madrid.

No final do século XIX, o crescimento da cidade de Madrid e os problemas de higiene levaram a que as autoridades madrilenas comessem a equacionar a hipótese da criação de um matadouro que conseguisse abastecer toda a cidade¹²³. Escolhida a “*Dehesa de Arganzuela*” para implantar o futuro edifício industrial e escolhido Luis Bellido¹²⁴ como arquitecto, em 1911 começa a construção do complexo, que inaugura em 1924¹²⁵. O projecto é composto por edifícios de produção, direcção e administração, zonas de matança e de mercado e secção sanitária. Inclui ainda as vivendas do pessoal e os sistemas de circulação viária e ferroviária própria. O complexo segue, à semelhança do matadouro do Porto, o sistema alemão¹²⁶, com pavilhões isolados, que se

¹²² Gados.

¹²³ Em 1899, fora aberto o concurso público para a concretização do matadouro de Madrid, consagrando-se vencedor Joaquín Saldana. Porém, o projecto construído foi encomendado, em 1907, ao arquitecto Luis Bellido González. - SILVA, Vasco. – *Revolução (Des)Industrial: Museificar, Reutilizar e Converter*, p.87.

¹²⁴ Luis Bellido González, arquitecto do Município de Madrid.

¹²⁵ Em 1908, o estudo prévio é apresentado, desconhecendo-se ainda o lugar definitivo onde se iria implantar. Em Janeiro de 1909 o projecto é aprovado. - *ibidem*, p. 87.

¹²⁶ No sistema alemão o conjunto dos edifícios deve ser muito preciso e rigoroso, para que o animal entre no estábulo e chegue à sala de matança pelos seus próprios meios e saia pronto para consumo. É de extrema importância que o percurso seja sempre o mais curto e lógico, com base num estudo metódico e bem orientado. Bellido viajou pela Europa com a intenção de estudar a construção dos matadouros europeus. Esta viagem permitiu conhecer programas e funcionamentos dos mais variados açougues, e escolher a melhor opção para o novo matadouro de Madrid. Conclui que a melhor solução seria a do sistema alemão, visto que era mais funcional e racional e respondia às necessidades e condições higiénicas e de segurança exigidas. Este sistema permitia, ainda, integrar um matadouro e um mercado melhor que os sistemas



59. Fotografias do "Matadero" de Madrid

60. "Casa del Reloj", Edifício da Direcção e da Administração, 1918

relacionam através de vias de circulação; e é presidido por um edifício administrativo, denominado pela “*Casa del Reloj*”, posicionado no eixo principal da composição.

Bellito González tentou conceber uma linguagem moderna para o matadouro madrileno; contudo pretendia que se adaptasse ao contexto espanhol, o que viria a resultar num uso excessivo da linguagem Neomudéjar. No entanto, este exagero ornamental não pôr em causa uma solução, arquitectonicamente, funcional e construtiva¹²⁷.

O “*Matadero*” de Madrid (59.) levou mais de uma década a ser construído. Ao longo deste percurso, o complexo industrial sofreu constantes alterações e rectificações. Alguns dos volumes que actualmente se encontram preservados, não apresentam a sua forma primitiva.

Em 1932 construiu-se uma nave para albergar o matadouro das aves. Em 1935, o arquitecto Fernando de Escondrillas constrói o Mercado Central de Frutas e Verduras no interior dos limites do “*Matadero*” de Madrid. Na década de 40, ampliou-se a nave da venda de gado para agrupar a venda de batatas.

O complexo industrial fez com que, provavelmente, nascesse um novo tipo de matadouros: o modelo espanhol. Este novo sistema seleccionou os atributos do sistema alemão e acrescentou-lhe uma linguagem peculiar. O “*Matadero*” de Madrid, com o uso de materiais construtivos castelhanos, funcionou como modelo para os matadouros espanhóis, e manteve a sua plena actividade durante quase seis décadas. Porém, em 1996, devido à baixa produtividade, a Câmara de Madrid decidiu encerrá-lo definitivamente.

franceses ou americanos.

¹²⁷ “a claridade, solidez e detalhe de todas as circunstâncias e requisitos que contem a proposta, adaptada na sua modernidade à idiosincrasia, clima e condições da pecuária nacional”. - ZAMORA, Miguel Lasso De La Veja. – *Memoria histórica para el proyecto de la rehabilitación del antiguo matadero municipal de Madrid*, p. 33.



61. Fotografias do “Matadero” de Madrid, 2014

62. Praça do “Matadero”, 2014

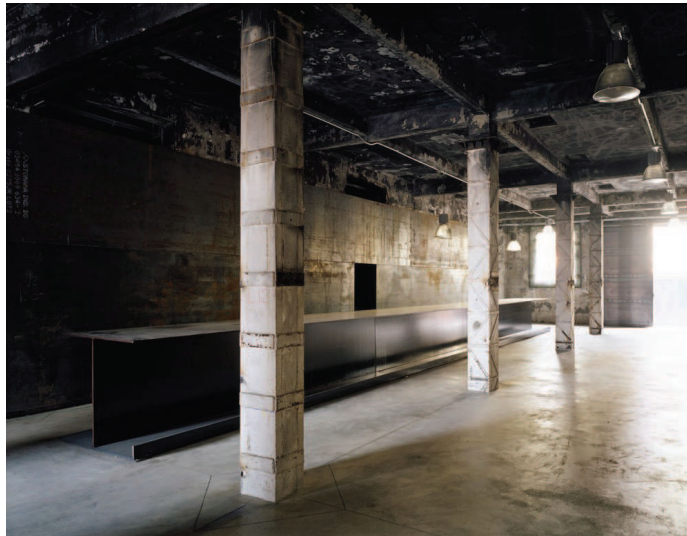
Contudo, este armazém é convertido, por Guillermo Costa, num jardim botânico, em 1987. Também na década de 80, o arquitecto Rafael Fernández-Rañada transforma a “*Casa del Reloj*” (60.) em sede da Junta Municipal de Arganzuela, e ainda reconverte as naves dos estábulos e venda de bezerros em espaços socio-culturais. Por sua vez, na década de 90, os arquitectos Antonio Fernández Alba e José Luís Castillo-Puche adaptam os estábulos de bovino a sede de Ballet Nacional de Espanha e da Companhia Nacional de Dança. Este “*novo*” espaço respeita a tipologia existente. As estruturas propostas foram pensadas para não intervir na estrutura original e na volumetria das naves.

Mesmo após o encerramento, o matadouro de Madrid era considerado património industrial, tendo sido incluído no “*Catálogo dos Edifícios Protegidos*”. Pelo seu valor cultural, começou-se a debater acerca dos programas que podiam habitar esta “*mini-cidade*”. Em 1998, é aprovado o Plano Geral de Ordenação Urbana que obriga “*à limpeza das naves, eliminando as estruturas obsoletas que estavam no seu interior, à recuperação das coberturas e estruturas, limpeza de fachadas e recuperação de portas e janelas para que neles pudessem ser instalados os programas pretendidos*”¹²⁸.

Actualmente, o “*Matadero*” de Madrid (61. e 62.) é visto como um grande laboratório de criação interdisciplinar ligado à cidade. É um espaço de trocas de ideias sobre a cultura e os valores da sociedade contemporânea, aberto a todos os campos de criação, com o fim de favorecer o diálogo e o encontro dos criadores entre si e com o público.

É um espaço criado desde 2006 pela Câmara de Madrid, que ordenou “*promover a investigação, a produção, a formação e a difusão da criação e do pensamento contemporâneo em todas as suas possíveis manifestações. As áreas presentes no “Matadero” de Madrid são: as artes visuais, as cénicas, a literatura e a leitura, o pensamento, a música e a arte*

¹²⁸ SILVA, Vasco. – *Revolução (Des)Industrial: Museificar, Reutilizar e Converter*, p.93.



63. Fotografias do Espaço Intermediae, “Matadero” de Madrid, Artur Franco

sonora, o cinema, o desenho, a moda, a arquitectura, o urbanismo e o paisagismo, entre outras que potenciem o enfoque integral e multidisciplinar da criação”¹²⁹.

Actualmente estão instalados no “*Matadero*” Madrid, como entidades públicas: a *Intermediae*, as Naves del Espanhol, as Oficinas (Abierto x Obras, a Nave 16, o Arquivo *Matadero* e espaço público) e a Cinoteca. Como entidades privadas: a Central do Desenho, a Extensão AVAM (Artistas Visuales Asociados de Madrid), a Nave de Música, a Fundación German Sánchez Ruipérez, a Casa del Lector e a Associação de Apoio ao Empreendimento de Indústrias Culturais e Criativas.

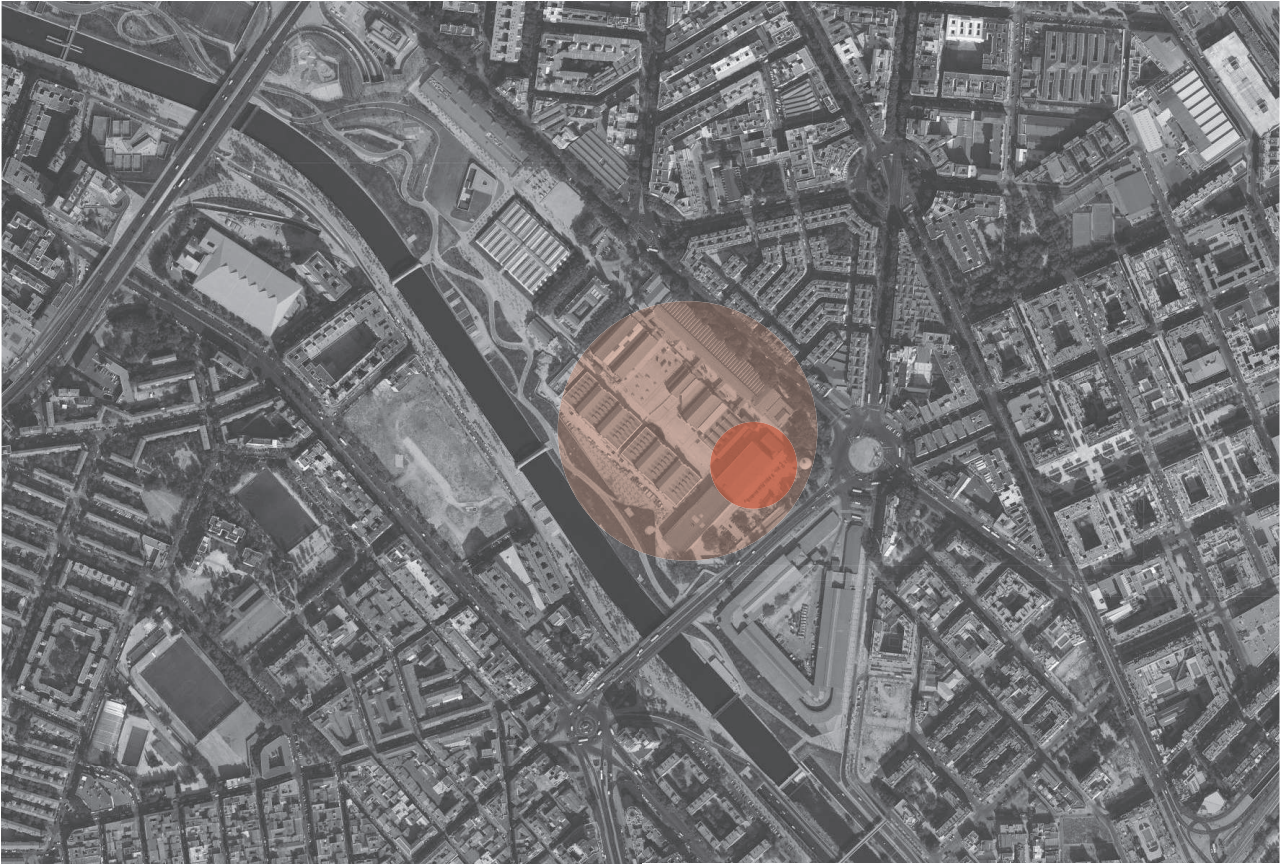
As transformações ocorridas nas diferentes naves do Matadouro de Madrid, pelas diversas entidades que o constituem, procuraram causar o menor impacto no conjunto edificado. Neste sentido, um dos projectos pioneiros foi o da sede do *Intermediae* (63.), projectado pela equipa do arquitecto espanhol, Artur Franco Diaz. Confrontado com um edifício classificado como património industrial, o arquitecto decidiu: manter as características pertencentes às actividades praticadas anteriormente; e intervir pontualmente através de elementos ligados à industrialização, princípio visível na escolha dos materiais. A proposta pretende conservar e respeitar a ruína industrial, para que, à semelhança do que é ambicionado para a reconversão do Matadouro Municipal do Porto, a memória industrial seja sentida para quem utilize o edifício.

III.I _ Proposta de Reconversão para a Nave 8 do Matadero de Madrid

O projecto para o “*Matadero*” de Madrid decorreu da participação no 24^a *Concurso Ibérico de Soluções Construtivas Pladur, Re-Ocupar os Limites*¹³⁰. Pela semelhança no contexto da proposta e no programa

¹²⁹ No site oficial do “*Matadero*” de Madrid.

¹³⁰ O concurso consistiu na reconversão da Nave 8 do Matadero. “*O objectivo do concurso é dot-*



64. Nave 8, "Matadero" de Madrid, vista aérea, 2014

65. Imagens do interior da Nave 8, 2014

o pelo concurso, considerou-se pertinente colocar este exercício
eúdo da dissertação. Deste modo, acrescentou-se uma outra re-
possível para a reconversão de um matadouro.

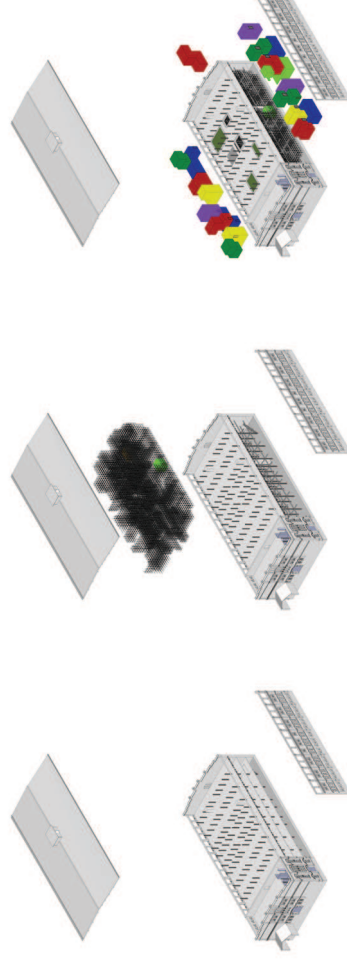
no foi referido no capítulo anterior, o “*Matadero*” de Madrid é
co da arquitectura industrial espanhola do século XX. Hoje, tal
o Porto, este legado constitui uma oportunidade de reconversão
tir deste, a introdução de novos programas e novas dinâmicas
; contribuem para a potenciação de zonas que até aqui foram
rizadas.

mplexo industrial de Madrid é caracterizado pela racionalidade
xpressão do tijolo como método construtivo. A *Nave 8* (64. e
trora aviário, caracteriza-se principalmente pela sua simplici-
pacial e ritmo construtivo. Possui quatro pisos, sendo o primeiro
errado e o último aberto para o exterior, em forma de terraço
. O espaço interior é constituído por duas zonas distintas: uma
ais reservada, onde se desenvolvem os acessos de escadas; e zona
al, com maior dimensão livre.

primeiro gesto realizado no nosso projecto começa por reduz-
fício ao seu “*esqueleto*” principal; demoliu-se as lajes de betão,
do numa simplificação do espaço apenas em vigas e pilares
, Corte Longitudinal e Alçado). Desta forma, aumentou-se a di-
espacial do edifício e reduziu-se o excesso de peso das lajes de
olucionando um dos problemas actuais da degradação da estru-
Na zona dos acessos é preservado o espaço inicial, mantendo-se
e a caixa de escadas.

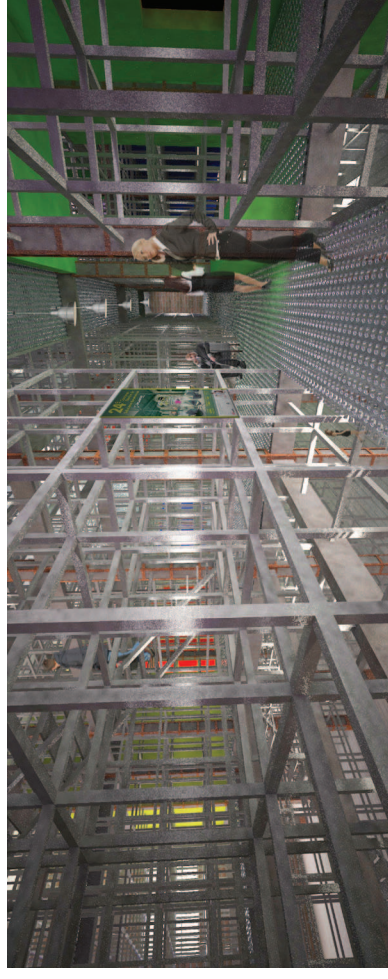
*junto arquitectónico e de convivência cultural, de zonas de alojamento temporário que
utilizadas pelos criadores durante a experiência no Matadero.” Além dos alojamentos
rio criar zonas de trabalho para os artistas, zonas de serviços e zonas de relação. - Fol-
representação do 24º Concurso Ibérico de Soluções Construtivas Pladur.*

mente a estrutura dos pilares é diferente da inicial; os pilares de betão iniciais foram
com uma estrutura metálica secundária.



estagar novas possibilidades técnicas e plásticas. O *Pladur* é caracterizado como um sistema de rápida instalação e facilmente adaptável. As particularidades deste sistema para a modelação do edifício, já existente, adiciona-se uma sub-estrutura de *Pladur*. A estrutura que usualmente é considerada de forma exaustiva; esta é resgatada funcional para o campo da estética. O resultado é flexível, adaptável a vários programas. O projecto permite a transformação, permitindo facilmente mudanças espaciais. A manipulação da densidade dos espaços e vazios na grande nave; basta limpar e pintar.

Segundo a acessibilidade: espaços privados, espaços individuais (15 módulos de, aproximadamente, 5 e espaços comuns (por cada 5 módulos, estes ocupam uma área de, no mínimo, 120 m²). Além disso, espaços destinados ao público exterior como salas lúdicas e cafetaria. Segundo este programa, existem particularidades diferentes: o piso -1 contém o programa para a comunidade exterior. Definiu-se espaço para serviços de “catering” e um espaço de serviços (68.B). O rés-do-chão e o primeiro piso contêm salas de artistas e um mini-auditório, uma cantina, uma cantina com zona de arrumação de veículos (68.A). O último piso, por ser aberto ao exterior, mantendo a laje de betão primitiva, promove-se o desenvolvimento de actividades ao ar livre para o desenvolvimento de trabalhos para o uso de produtos inflamáveis, etc.. Pelas características de visibilidade sobre a “Plaza Matadero” (68.D), foram criadas pequenas áreas verdes.



A



B



C



D

As zonas de alojamento temporário desenvolvem-se em cinco tipos. Nelas existem dois espaços distintos: uma zona de quarto, wc e uma zona de trabalho. A forma dos módulos é variável, funcionando em alguns casos como piso único e em “duplex”.

Os espaços mais reservados, ou com maiores preocupações acústicas, são isolados com um *Sistema Pladur* indicado para estes fins (Corte Construtivo). Explorando os diferentes produtos disponíveis e usando várias cores para estes espaços, o resultado foi uma atmosfera de caixas “*suspensas*” inseridas na grande estrutura metálica. A expressão destes volumes coloridos foi importante tanto para o interior da *Nave 8* como para o exterior do edifício, principalmente da grande *Plaza*.

A grande nave, sombria, dá lugar a um espaço mais amplo e iluminado. A luz natural invade todo o espaço reforçando a densidade da estrutura metálica pela projecção das várias sombras. Um lugar de convívio e de encontros visuais.

PARTE II



69. Galeria de Inspeção, Matadouro do Porto, Fotografia de Teófilo Rego

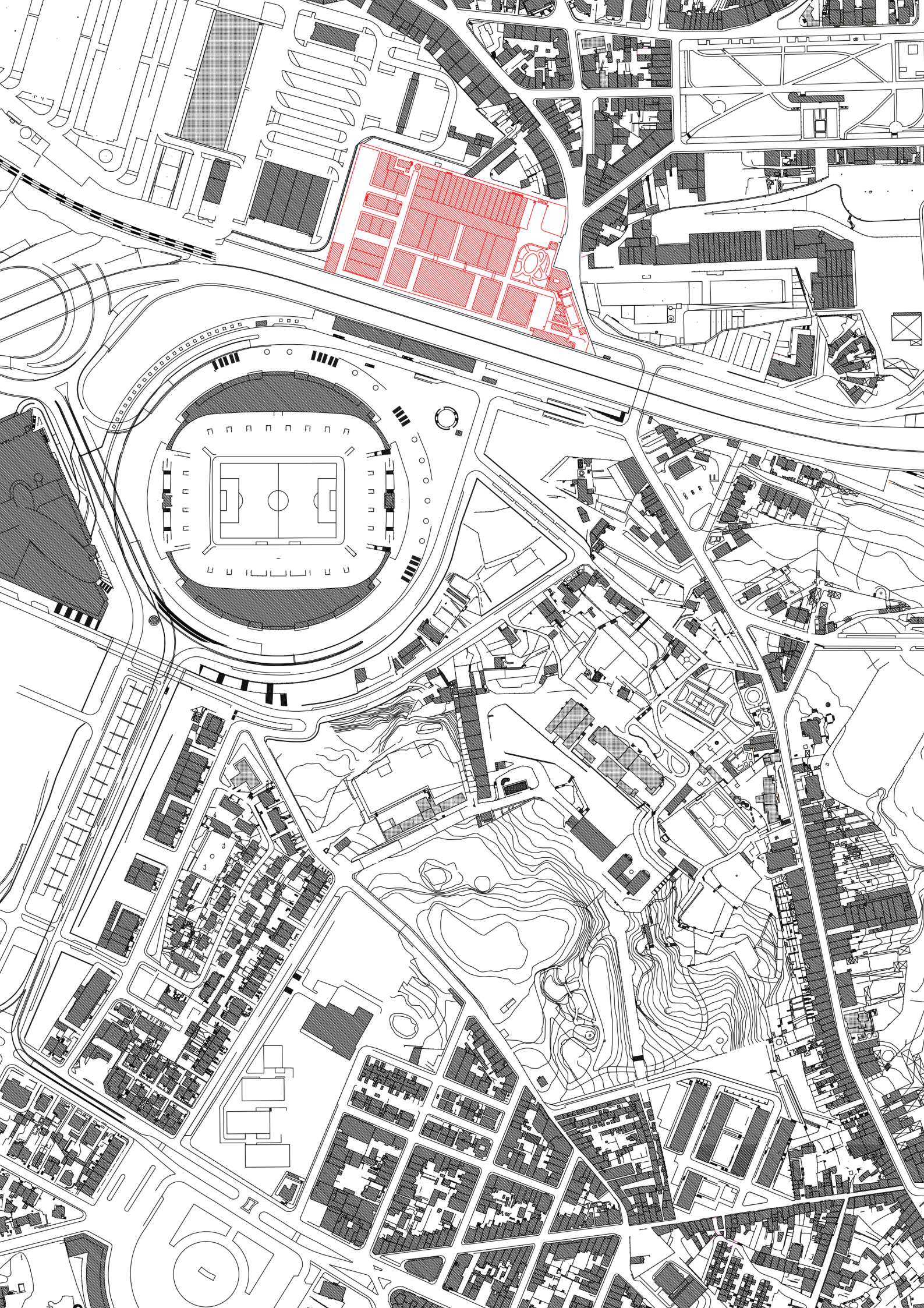
O Antigo Matadouro Municipal do Porto_ Rua São Roque da Lameira

O Antigo Matadouro Municipal do Porto, actualmente desactivado, toma-se como objecto central desta dissertação, sendo caracterizada um somatório de intervenções que foram acontecendo, resultando num ponto conflituoso e sensível da zona Oriental do Porto. Para a compreensão do caso prático importou analisar o contexto onde se encontra o objecto de estudo e, nesta segunda parte, perceber o tipo de intervenção em causa e as suas exigências; e dissecar, especificamente, o contexto do Matadouro Municipal do Porto, para que se perceba a sua importância arquitectónica e as suas futuras potencialidades.

Contexto Territorial

O Antigo Matadouro Municipal do Porto localiza-se a Norte da Rua da Lameira (a mesma que lhe dá acesso), mais precisamente,





no Largo da Corujeira (Planta de Localização). O edifício permanece em contacto com a linha férrea do Minho e Douro, sendo através desta que era feita a recepção do gado e a expedição das carnes para o Norte do país.

Logo no início do século XX, se percebeu a insuficiência do velho matadouro de S. Dinis, na Rua de São Dinis, no Carvalhido¹³², pois o edifício tornaria impossível o cumprimento das novas funções, e regulamentos cada vez mais exigentes do ponto de vista da saúde pública. É em 1910 que é aprovada a construção do novo Matadouro Municipal do Porto¹³³, equipamento projectado pelo Engenheiro Avelino Joaquim Monteiro de Andrade.

Os higienistas do início do século XX descreviam os matadouros como estabelecimentos onde os animais eram abatidos e preparados para o consumo do público, sob controlo de serviço veterinário para evitar a venda de carnes insalubres. Portanto, a localização dos matadouros é o ponto de partida para garantir os níveis de higiene exigidos, pois estes estabelecimentos, ainda na década de 50, eram classificados como perigosos, insalubres e incómodos. Sendo assim, este tipo de edifícios deveriam corresponder a diversas condições, justificando assim a minuciosa escolha do local, como: posição afastada da zona urbana; possibilidade de eliminação dos esgotos; proximidade à rede de estradas e de caminho-de-ferro; posição favorável a linhas de água; situação

¹³² Pertencente à Freguesia de Paranhos, o edifício que funcionou como matadouro e canil até 1910, cedeu o seu pátio para estacionamento dos carros da recolha do lixo. Presentemente, o edifício pertence à Direcção Geral do Ambiente da Câmara Municipal do Porto.

¹³³ “Pelo decreto-lei n.º 661 de 1974 o matadouro deixa de ser património municipal, passando para a alçada da Junta Nacional dos Produtos Pecuários, organismo que tutelava todo o serviço da rede nacional de abate.

Com a adesão à C.E.E. e conseqüente adopção do sistema de mercado livre, os vários organismos existentes, entre os quais a J.N.P.P., foram transformados em institutos.

Surge assim o Instituto Regulador e Orientador do Mercado Abastecedor (IROMA) sob a égide do qual se encontra, presentemente, o matadouro industrial do Porto.” - MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira. – *Campanhã: Estudos Monográficos*, p.237.



71. *Matadouro Municipal da Corujeira, 1940*

72. *Matadouro Municipal da Corujeira, 2013*

num lugar elevado e de áreas consideráveis para futuras ampliações; isolamento por meios de muros e de filas de árvores; boas condições de construção, permitindo uma frescura constante, arejamento e semiobscuridade; e desafo das salas e limpeza fácil¹³⁴.

Em 1914, após a selecção do melhor lugar de implantação, cumprindo os requisitos referidos anteriormente, a câmara municipal do Porto procede à expropriação amigável de alguns terrenos lavrados, anexos a terrenos municipais. A construção do matadouro iniciou-se logo de seguida; no entanto, seguiu-se um processo bastante complexo e vagaroso, pois apenas em 1923 é que se dá a transição definitiva do antigo para o novo matadouro.

Em Julho de 1932 inaugura-se oficialmente o novo matadouro da Corujeira (71.), dotando a cidade com um edifício construído pelas novas concepções modernas, cumprindo com as novas regras de higiene e apetrechado com o melhor equipamento da época¹³⁵, assunto que iremos tratar no capítulo seguinte.

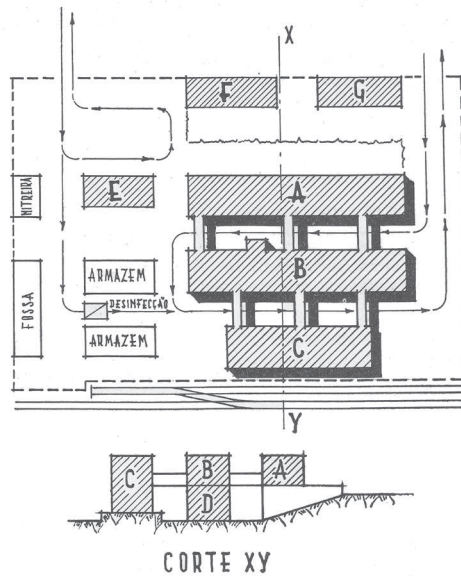
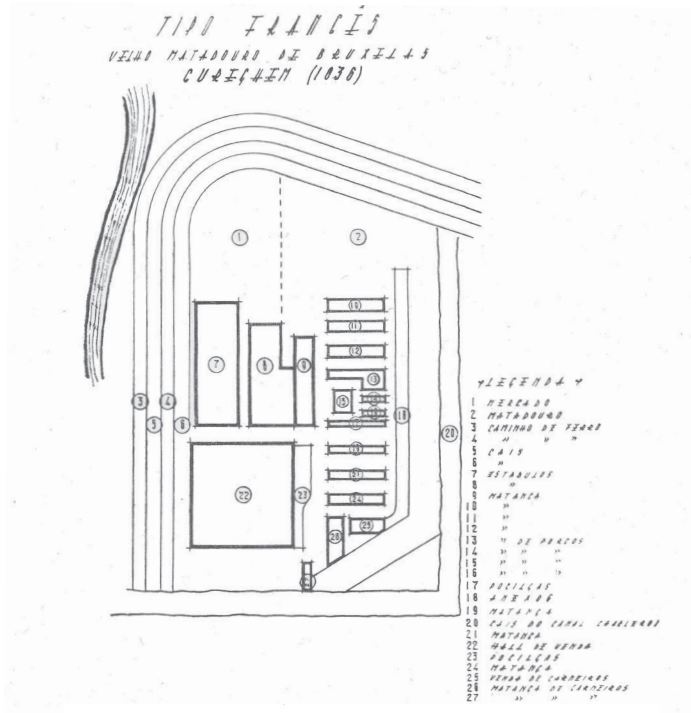
Contexto Histórico

Seguramente que, desde cedo existiram locais de matança de reses, porém os primeiros matadouros que oficializaram a obrigatoriedade da inspecção sanitária e matança de gado realizada em matadouros municipais datam de 1567, em França. Seguiram-se os matadouros da Alemanha em 1865 que, serviram de inspiração para concretização do matadouro portuense. Em Portugal, esta oficialização foi mais tardia, datando de 1928¹³⁶.

¹³⁴ MOURA, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*, p. 34.

¹³⁵ O apetrechamento mecânico pertence à marca Beck-Henkel, de Cassel, à semelhança do Matadouro de Offenbach. - ANDRADE, Avelino Joaquim Monteiro de. – *Matadouro Municipal do Pôrto: Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, p. 5.

¹³⁶ O decreto n.º 15.928 de 31-8-1928 visa estabelecer a obrigatoriedade da inspecção sanitária



As letras que apresentam as referidas figuras têm o seguinte significado:

- A — Bloco dos estábulos;
- B — bloco de matança;
- C — frigorífico;
- D, E, F e G — anexos para preparação dos subprodutos.

73. Sistema Francês

74. Disposição Mista

Após o desaparecimento do tipo francês (73.) que, apresentava os edifícios separados por arruamentos¹³⁷, surgiram duas novas técnicas de concepção de matadouros, correspondendo a níveis distintos de uso de solo e a sistemas mecânicos distintos na horizontal ou na vertical. Os dois sistemas que ficaram mais conhecidos foram: o sistema alemão¹³⁸, como é o caso do Matadouro Portuense, que utiliza a disposição em superfície; e o sistema americano¹³⁹, onde prevalece a disposição em altura. Contudo, podemos considerar uma situação intermédia, não tão frequente, a disposição mista¹⁴⁰ (74.). Este novo método de concepção de matadouros usufrui da junção das vantagens dos sistemas: alemão e americano. Por exemplo, os estábulos e as câmaras frigoríficas funcionam em edifícios isolados, à semelhança do sistema alemão, para facilitar a entrada do gado e a saída das peças, enquanto que a sala de matança e os anexos para a preparação dos subprodutos utilizam, como no sistema americano, o edifício em altura.

e refere que as matanças só poderão ser feitas nas cidades e vilas, em matadouros municipais; noutras localidades deverão se concretizar em recintos resguardados e fora das povoações. - MOURA, José Horácio de. – *Matadouros: notas sobre a sua construção*, p.7.

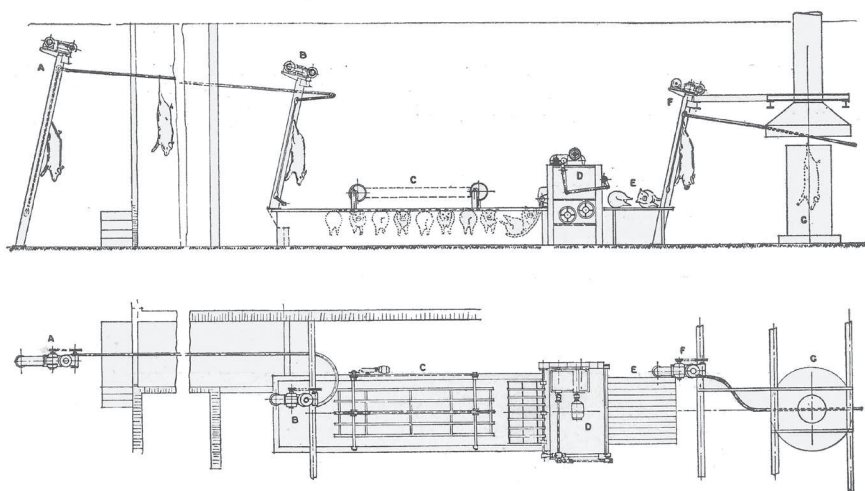
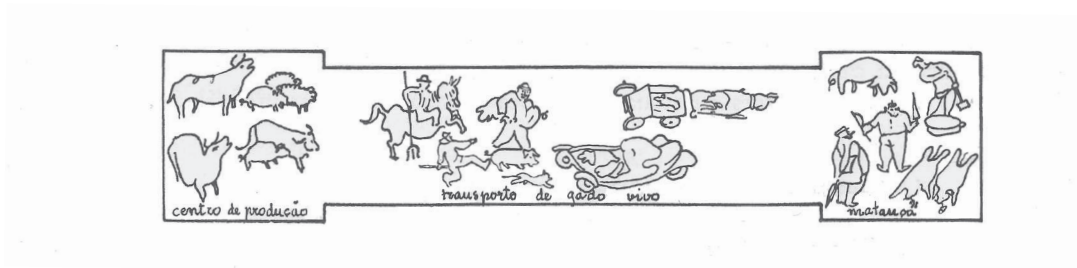
¹³⁷ A diferença entre o sistema francês e o sistema alemão é que no segundo caso os edifícios eram mais agrupados e fechados pelo mesmo telhado. O método alemão conquistou mais adeptos, até em França, pois era mais económico, ordenado e higiénico. - MOURA, José Horácio de. – *Matadouros: notas sobre a sua construção*, p.17.

¹³⁸ “(...) Conhecido também pela designação de “municipal moderno”, aproxima-se tanto quanto possível do matadouro industrial, mas com outras vantagens para os nossos hábitos.

Foi na Alemanha que o movimento de construção de matadouros tomou grande impulso, depois que a célebre legislação deste país, de 1881, impôs a obrigação de todos os marchantes abaterem o seu gado nos estabelecimentos erigidos pelas municipalidades”. Seguiu-lhes o exemplo países como: Áustria, Hungria, Suíça, Holanda Dinamarca, Suécia, Noruega, entre outros. Contudo, a França, a Itália e a Espanha permaneceram sempre atrasados face a estas novas regras. - ANDRADE, Avelino Joaquim Monteiro de. – *Matadouro Municipal do Pôrto: Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses*, p.3.

¹³⁹ O sistema americano é considerado um método mais moderno e que se adapta a estabelecimentos industriais. Desenvolve-se por andares e pressupõe a marcha “de cima para baixo”. - MOURA, José Horácio de. – *Matadouros: notas sobre a sua construção*, p.17.

¹⁴⁰ *ibidem*, p.17.



LEGENDA:

A — Elevador; B — Descedor; C — Escaldão; D — Máquina de depilar;
E — Mesa de acabar; F — Elevador; G — Forno de tostar.

75. Percurso do animal até à matança

76. Linha de matança do suíno

A disposição em superfície (também conhecido por sistema horizontal) é a que mais interessa aludir, visto que o objecto de estudo tem como base este método de construção. A sua colocação no terreno é feita num só piso e a dimensão da sua implantação varia consoante a importância do matadouro. Por sua vez, os volumes devem apresentar grandes vãos livres, tanto para facilitar o trabalho com as peças como responder às necessidades da cidade. Os melhores exemplos do sistema alemão encontram-se, obviamente, na Alemanha¹⁴¹. Em Portugal, o melhor exemplo que encontramos do sistema alemão é o Matadouro do Porto. Esta disposição era visível em quase toda a Europa, na década de 50 do século XX.

Num matadouro conforme o sistema alemão, o conjunto dos edifícios deve ser muito preciso e rigoroso, para que o animal entre no estábulo e chegue à sala de matança pelos seus próprios meios e saia pronto para consumo. É de extrema importância que o percurso seja sempre o mais curto e lógico, com base num estudo metódico e bem orientado, para que não haja percursos mortos e recuos inúteis. Portanto, a técnica usada é designada como “*marcha em frente*”, que permite “*uma racional e económica utilização da aparelhagem mecânica e a eliminação progressiva das partes da carcaça que são desperdício ou subprodutos*”¹⁴².

Antes de prosseguir para a descrição do matadouro portuense, importa referir um outro edifício que funcionou como inspiração para o nosso objecto de estudo: o Matadouro de Offenbach, na Alemanha. É considerado o matadouro-tipo do sistema alemão e é visível que o matadouro do Porto é uma instalação segundo o modelo Offenbach¹⁴³.

¹⁴¹ Matadouros de Estutegarda, Dresde, Hamburgo, Colónia, Berlim, Offenbach, entre outros. - MOURA, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*, p.20.

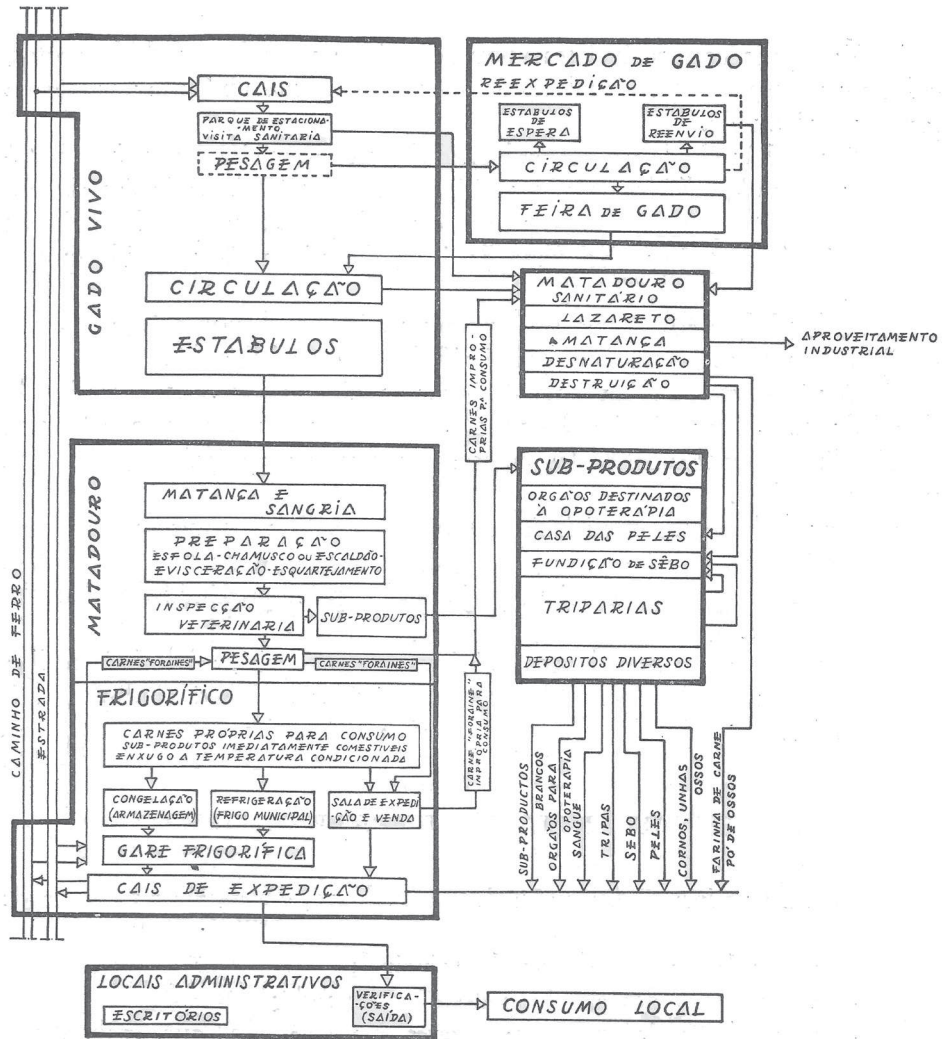
¹⁴² *Ibidem*, p.20.

¹⁴³ “A sua inauguração teve lugar pouco tempo antes do início dos estudos para a elaboração do projecto do matadouro do Porto.

Foi feito prevendo a população de 200 000 habitantes, ou seja praticamente quase a do Porto, e o seu arranjo racional torna-se digno de ser apontado, ainda hoje, como modelo.

MATADOURO COM MERCADO DE GADOS

(DIAGRAMA GERAL DE FUNCIONAMENTO)

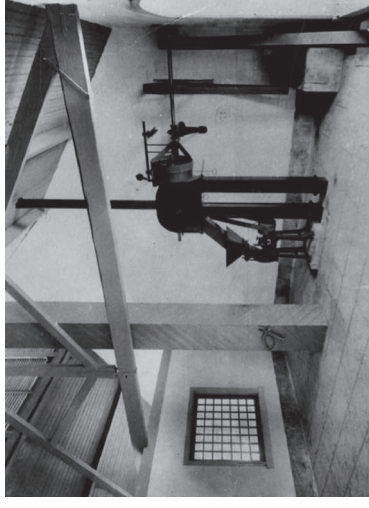


s a sua inauguração, em 1932, o novo Matadouro Municipal do assaria a abastecer não só a cidade do Porto, como também Gon- Santo Tirso, Maia, Gaia, Matosinhos e Valongo¹⁴⁴. Apresentava rfcie total 30 000 m² em área rectangular (para 236 mil habi-¹⁵ e ainda permitia a expansão deste, caso fosse necessário. Sen- edifício ainda do início do século XX, este apresentava-se com condições necessárias para desempenhar, eficientemente, o seu tendo em conta que o Bairro da Corujeira posicionava-se rela- te perto do centro da cidade, mas atendendo que esta estava a para Ocidente, o lugar seleccionado facultava todos os requisitos para a construção de um matadouro. O estabelecimento ben- de dois poços que ofereciam boa e abundante captação de água e era servido a Nordeste pelo caminho-de-ferro e por acesso e para a chegada das reses. Possuía, também, uma rede completa tos ligada a um colectador geral que atravessava o aglomerado ed- de Norte para Sul desaguando no ribeiro vizinho, o Ribeiro de

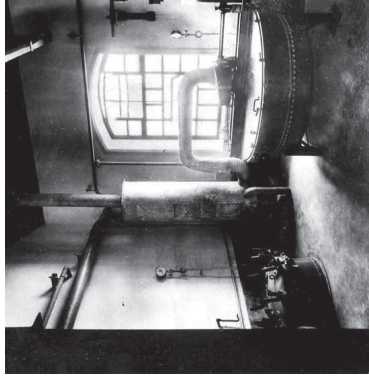
O Matadouro Municipal do Porto

lizando a relação forma/espço do projecto construído, o Mata- Municipal do Porto implanta-se num embasamento terro-planar. oermite uma grande área de construção, onde a longo prazo a ão torna-se possível dependente das necessidades futuras. Este é

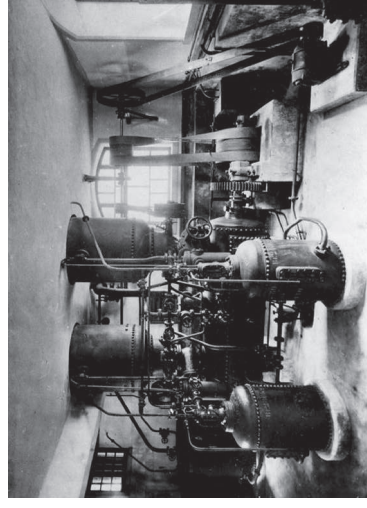
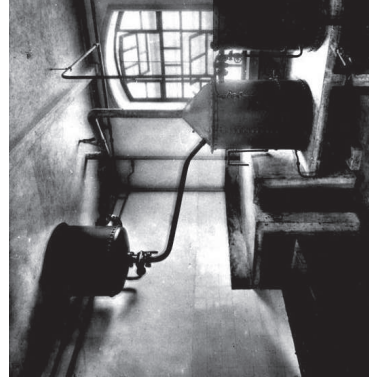
perficie de 32 500 m² (o do Porto cerca de 30 000 m²) e foi apetrechado mecanicamente Beck-Henkel, de Cassel, como o do Porto". - ANDRADE, Avelino Joaquim Monteiro de. uro Municipal do Pôrto: Revista da Associação dos Engenheiros Civis Portugueses, p.5. do no total de mais de um milhão de pessoas, a sua capacidade de abate englobando os os de gado, situa-se entre as 12 e as 13000 toneladas ano". - MEIRELES, Miguel Ferrei- IGUES, Agostinho B. Vieira. - Campanhã: Estudos Monográficos, p.238. pondendo a um índice de 0,12 m² por habitante. Este valor coloca o edifício do Mata- tuense acima da média, comparado com outros matadouros contemporâneos.



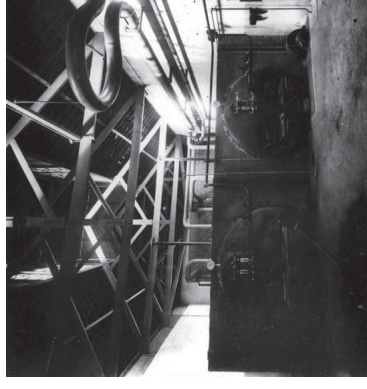
1



2



3



um factor que manifesta a capacidade de adaptação da grande maioria dos edifícios industriais, o que reforça a possibilidade de uma recuperação viável para estes equipamentos, transformando-os num elemento útil da nossa contemporaneidade.

Quanto à distribuição espacial, o matadouro apresenta um traçado funcional regular (79.). Destaca-se a geometria dos volumes e, seguindo uma das características do modelo alemão, a ocupação “*pavilhonar*” do terreno. Resultando numa articulação do espaço segundo uma lógica de produção, evitando os desperdícios e permitindo que as operações sejam sempre rápidas e eficazes.

Assim, e descrevendo o percurso feito pelas reses para facilitar a leitura da planta, encontramos, a Poente, quatro pavilhões destinados aos estábulos, que dão acesso directo ao caminho-de-ferro e à Rua São Roque da Lameira. Estes quatro volumes estão separados das salas de matança por uma rua privativa, devido às regras sanitárias exigidas na época.

Paralelamente aos pavilhões dos estábulos, o maior grupo de construção é composto por: a Poente, as casas de matança (2442 m²), posicionadas junto dos estábulos para que os animais façam um travessia pequena até à zona de matança; a Nascente, a sala de enxugo, as instalações frigoríficas e a casa das máquinas (total de 2882 m²); a Sul, o alpendre destinado à carga das carcaças em camionetas apropriados. Por fim, entre as casas de matança e a sala de enxugo, existe uma rua de circulação coberta, ampla e ventilada (com cerca de 1000m²), tendo como fundamento ser uma galeria de inspecção, estando apetrechada com vias aéreas de empilhamento, permitindo a passagem das peças da sala de matança para as instalações frigoríficas.

Para Norte, direccionam-se os sub-produtos que iriam ser preparados. Nesse conjunto de volumes isolados, como podemos observar na planta, encontramos: a triparia, a casa das caldeiras, o armazém de peles e a secção de aproveitamentos (78.).



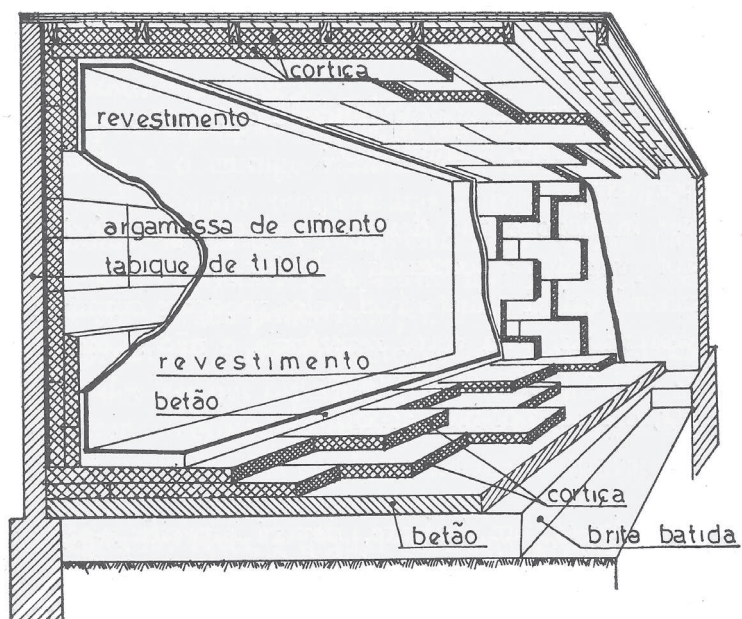
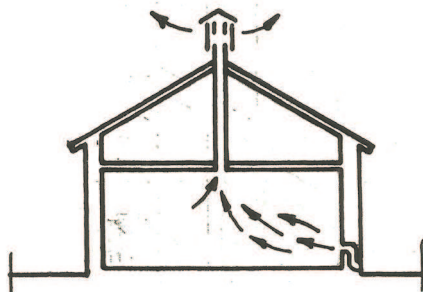
80. Sala de Matança, com cobertura em madeira, Open House Porto, 2015

Finalmente, a Sul encontra-se a casa do guarda, junto da entrada do pessoal, e um edifício de planta pentagonal, pertencente à administração. Próximo deste, existia ainda um matadouro sanitário, onde as reses suspeitas eram analisadas antes de prosseguir para os estábulos e, em caso de contaminação, eram automaticamente abatidas neste espaço. No entanto, este volume já não existe, ao contrário de todos os outros que, ainda hoje, apesar das diversas adulterações, mantêm no essencial o desenho original do projecto.

A construção do matadouro portuense pressupõe, à semelhança de outros, o cumprimento de uma série de padrões rigorosíssimos a respeitar. O edifício do matadouro do Porto apresenta uma enorme riqueza arquitectónica, apesar das normativas e dos reduzidos recursos disponíveis.

O conjunto principal destaca-se relativamente ao cuidadoso desenho arquitectónico que expõe. As quatro casas de matança organizam-se cada uma em três naves (80.), colocadas perpendicularmente ao um grande eixo principal (galeria de inspecção) de estrutura em betão armado. As coberturas das salas de matança apresentam uma estrutura de madeira com grandes asnes e generosos vãos livres. As três naves são, ainda, constituídas por pórticos e janelas arqueados, que compõem os alçados. O conjunto edificado não deixa de expressar alguma simetria e sensibilidade arquitectónica.

Quanto aos aspectos da higienização na construção deste tipo de equipamento, o tratamento é semelhante em quase todos os espaços, à excepção das instalações frigoríficas, que são isoladas de forma a manter a qualidade do produto, e da zona do pessoal e da administração, pois não sofrem uma inspecção tão exigente. Em relação aos estábulos, salas de matança, anexos dos sub-produtos, galeria de inspecção, os pavimentos são sólidos, impermeáveis, não escorregadios e de fácil escoamento e limpeza, sendo, no caso do matadouro portuense, uma simples betonilha. Os pavimentos das salas de matança apresentam uma



81. Esquema de Ventilação e Corte Construtivo de Instalações Frigoríficas

particularidade; são sobrelevados relativamente ao exterior e possuem um declive de 1 a 2 % para o sistema de escoadouros¹⁴⁶.

As paredes do matadouro¹⁴⁷ deveriam evitar a entrada do calor, para além de terem de cumprir uma sucessão de regras construtivas. No caso portuense, encontramos paredes espessas, o que facultava a boa impermeabilização do edifício. O lambril tem uma altura de dois metros e é revestido a azulejo, visto que é uma zona sujeita a mais choques. A restante parede é rebocada, à semelhança do exterior.

Por fim, os tectos procuravam ser isotérmicos, permitindo uma certa frescura no verão e evitando a condensação no inverno. O pé-direito ronda os seis metros e as suas clássicas coberturas em lanternim possibilitavam uma boa iluminação e ventilação (81.). A armação do telhado, ainda visível, mantém-se à vista em todas as naves, exceptuando as câmaras frigoríficas (81.), salas de enxugo e anexos.

Não se sabe a data precisa do encerramento do Matadouro Municipal do Porto, todavia existe bibliografia¹⁴⁸ que data de 1995, declarando que o Matadouro da Corujeira ainda se encontrava em plenas funções.

Os espaços internos encontram-se, actualmente, degradados, porém ressaltam a preservação e beleza dos carris de transporte de peças (82.). Os espaços externos sofreram alterações com o passar do tempo, como por exemplo com a construção de estruturas metálicas entre os pavilhões e outras construções sólidas. Contudo, o desenho primitivo man-

¹⁴⁶ Conjunto de canais colocados junto das paredes, especificamente entre a zona de circulação e de trabalho, ou sob filas de barras com ganchos. Estes canais devem ser pouco fundos para não prejudicar a circulação. - MOURA, José Horácio de. - *Construção de Matadouros*, p. 344 e 345.

¹⁴⁷ Exceptuando as câmaras frigoríficas, "A construção das paredes das câmaras frigoríficas deverá ser muito cuidada, sobretudo tomando precauções quanto à penetração de humidades. (...) As paredes interiores são recobertas com um reboco impermeável, liso, fácil de lavar e desinfectar, imputrescível e resistente aos choques". - *ibidem*, p.43.

¹⁴⁸ MEIRELES, Miguel Ferreira, RODRIGUES, Agostinho B. Vieira. - *Campanhã: Estudos Monográficos*.



82. Carris de transporte de peças, 2014

possibilitando assim, futuramente, recuperar a essência do edifício.

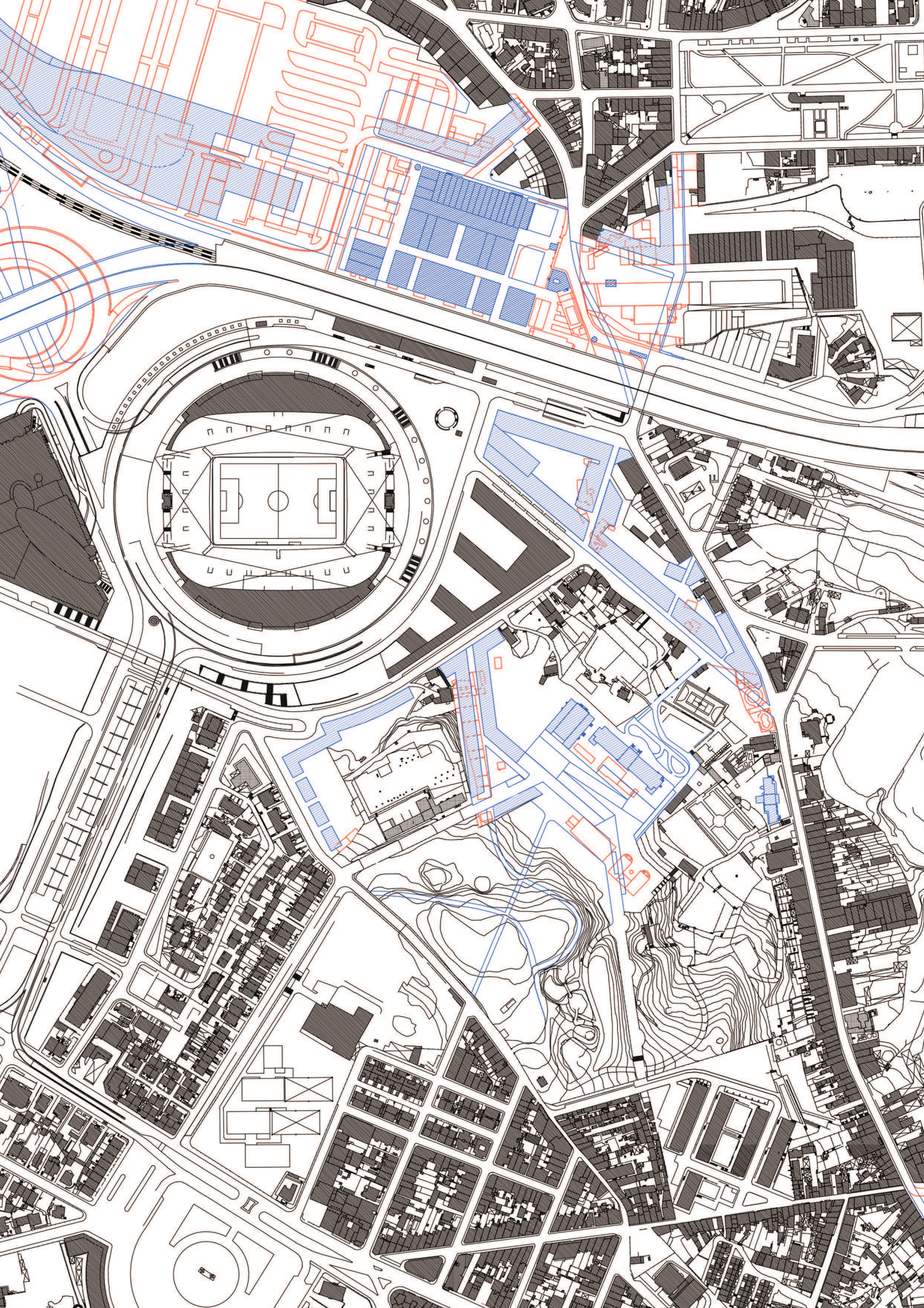
Logo desta unidade industrial, após o seu abandono, é quase a maioria dos espaços internos e externos funcionam como suportes, tornando o conjunto visivelmente subvalorizado. Os volumes que se mantêm em funcionamento são: um estábulo, um antigo edifício de administração, que alberga a polícia local. Neste sentido, a relocalização destes dois torna-se simples e essencial, pois é possível oferecer-lhes melhores condições e colocar programas mais dinâmicos para o edifício do antigo e para a sua envolvente urbana.

É pertinente dar ao Matadouro Municipal do Porto uma nova vida e integrá-lo na malha urbana, tendo como precedente o tema da reutilização de espaços industriais. O edifício encontra-se num ponto estratégico frágil face à cidade do Porto, o vale de Campanhã, sendo uma importância a reconversão deste edifício, pois face às suas características, ele oferece imensas condições para ser reutilizado por vários programas. Poderá oferecer uma nova centralidade e novos espaços urbanos à zona Oriental do Porto. A intervenção arquitectónica poderá surgir como o motor para a sua salvaguarda, procurando criar uma nova dinamização resultante dos novos usos propostos e equipamento e para a zona urbana envolvente.

Proposta de reconversão para o Antigo Matadouro do Porto

A escolha da área de intervenção partiu do exercício desenvolvido no âmbito do Projecto 5. Este exercício resultou numa proposta conceptual que procurou perceber e relacionar diferentes infra-estruturas e equipamentos, ao longo do tempo, no Vale de Campanhã, no Porto, e as suas saídas da cidade; a Estrada da Circunvalação; as alamedas; a Via de Ferro, as suas pontes e estações; a Via de Cintura Interna,





os seus nós e viadutos; as linhas de metro, e o plano em torno do novo Estádio do Dragão –, qualificando ainda os interstícios remanescentes dessa mesma evolução – os pátios, as “ilhas”, os terrenos baldios, as antigas quintas, e as ruínas industriais.

O trabalho procurou desenvolver uma estratégia urbanística aberta, onde, em trabalho de grupo, se condensaram as principais opções a desenvolver numa fase posterior. As soluções que agora se apresentam traduzem esse desejo de aprofundar temas, espaços e programas distintos, entre a “macro” e a “micro-escala” (84.) de intervenção, usufruindo de propostas realizadas no trabalho de grupo, como é o caso da simplificação do Nó do Mercado Abastecedor e do Palácio de Congressos, para complementar e valorizar o projecto do Matadouro Municipal e da Rua São Roque da Lameira (Planta das demolições e das propostas).

A área de intervenção é definida por um elemento central e unificador: a Rua São Roque da Lameira. Esta via sempre foi importante para a área Oriental da cidade do Porto, permitindo o acesso ao mercado da Corujeira (Feira de Gado), e a outras cidades do Norte do País, como, por exemplo, Valongo e Penafiel. Esta rua acabou por ser fracturada quando surgiu a Via de Cintura Interna e as novas edificações introduzidas pelo Plano das Antas, escalas que entraram em confronto com a malha local vivida do outro lado dessa via rápida, onde, por sua vez, se situava o Matadouro Municipal do Porto, que também por ele apresenta uma escala forte na malha onde se insere.

Delinearam-se várias estratégias para revalorizar a Rua de São Roque da Lameira (Planta da Estratégia Urbana), entre quais se destacam: abrir o Parque de São Roque para a vida quotidiana; consolidar os vazios que ficaram por resolver na transição entre a nova “macro-escala” e a antiga “micro-escala”; simplificar o Nó do Mercado Abastecedor e atribuir às saídas um carácter mais urbano; construir um Palácio de Congressos resultando na transferência do Mercado Abastecedor para a periferia da cidade; e reconverter o antigo Matadouro Municipal, onde se propõe



85. *Parque de São Roque, 2014*

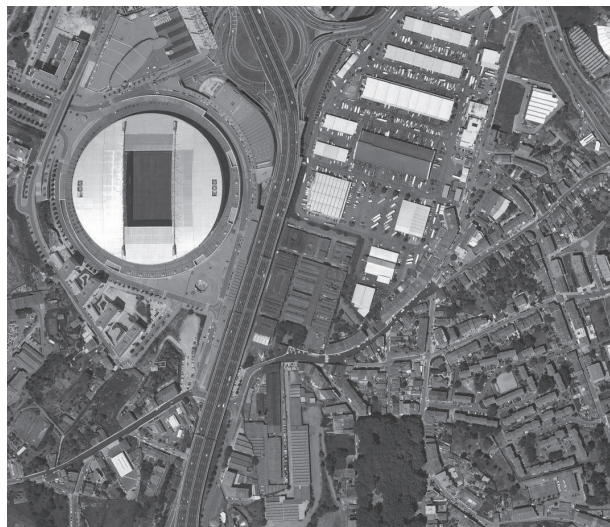
um programa mais cultural.

O Parque de São Roque (85.) é um parque generoso, considerado como um *“pulmão da cidade”*, e que permite a ligação entre a cota alta (Travessa das Antas) e a cota baixa (Rua São Roque da Lameira), mas está fechado sobre si mesmo, possuindo apenas dois pontos de acesso. Pretende-se por isso abrir o parque à cidade e torná-lo mais activo na vida quotidiana da população. Propõe-se ainda o alargamento do parque, tornando-se possível através da doação de terrenos privados a Norte, na Travessa das Antas, sendo imposta apenas uma condição: a construção de habitação colectiva nas imediações. Estas mesmas habitações colectivas são assim propostas na Rua Professor Manuel Baganha, rematando na Rua Agostinho José Freire, que dá acesso à entrada principal do hotel. Estes edifícios pretendem acompanhar a escala introduzida pelo Plano das Antas, na Rua Professor Manuel Baganha.

Existe igualmente o antigo Colégio da Belavista, que tem uma posição privilegiada e uma vista fantástica sobre a cidade, mas que alberga actualmente a PSP e é por isso uma área restrita. Sugere-se torná-lo público, transformando-o num Hotel e criando uma área de lazer e bem-estar, com piscinas, spa e ginásio.

Por sua vez, tentámos resolver os vazios que ficaram na transição entre a micro e a macro escala (Planta da Estratégia Urbana). Mantém-se o carácter da rua, completando os espaços pontuais que não estão consolidados e fazendo fluir a malha local, estreita. Criamos novos percursos pedonais e novos quarteirões, com habitação colectiva e habitação em banda, que fazem a passagem entre a escala local e a densidade das intervenções do Plano das Antas.

Através da comparação das plantas de 1892 (86.), de Augusto Gerardo Telles Ferreira, com a actualidade consegue-se tirar diversas conclusões acerca da evolução urbana deste território, principalmente na zona envolvente da Rua São Roque da Lameira. Quanto à questão dos arruamentos percebe-se que o essencial se mantém em ambas as plan-



86. *Planta Teles Ferreira de 1892 VS Vista aérea de 1939 VS Vista aérea actual*

ém ocorrem determinados ajustes como o caso do alargamento da Rua São Roque da Lameira, alguma regularização no acesso da Corujeira e as grandes e imponentes intervenções, como é o Via de Cintura Interna.

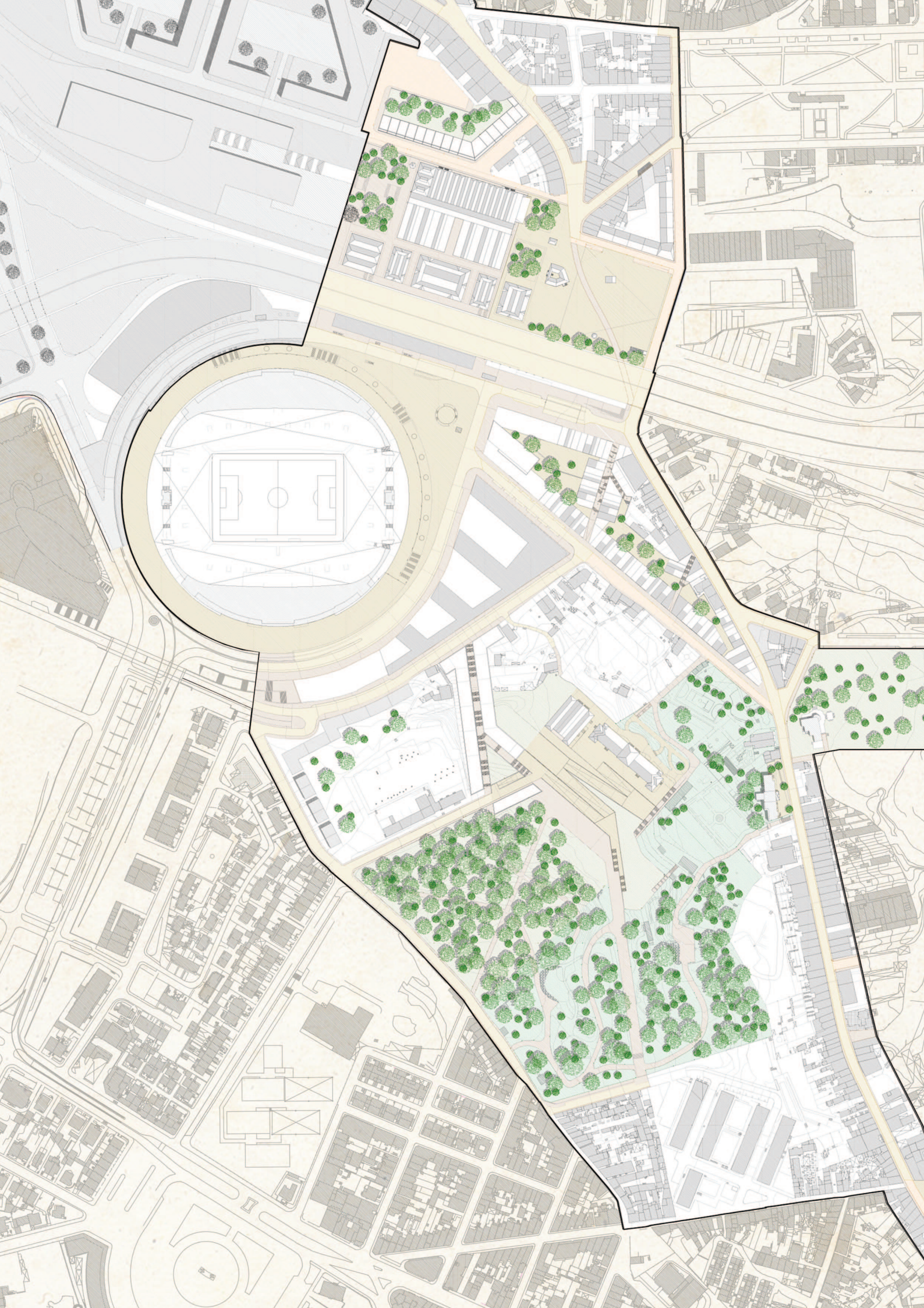
Rua São Roque da Lameira funciona como o eixo da proposta e ta determinados problemas que se devem equacionar, pois a in-ção nesta rua e na sua área envolvente pode trazer melhorias para a urbana. O traçado da rua apresentava-se sinuosa na sua forma, nto respondeu sempre ao papel que lhe era atribuído, tornando objecto fluido e contínuo. Na década de 90, com a chegada da o traçado da via é alterado perdendo assim toda a continuidade e visual que lhe era conferida (87.). O delinear da rua passa a ser dlicular à grande infra-estrutura, provavelmente para simplificar ura, marcando drasticamente a separação entre as duas margens ndo num ponto problemático que o projecto não podia ignorar.

no já foi referido precedentemente, a primeira ferida no ter-oriental da cidade Invicta foi a chegada do caminho-de-ferro; o o traçado da Rua São Roque da Lameira não sofreu alterações, ia-se através de uma travessia superior à linha ferroviária. Ob-o a fotografia aérea de 1939 (86.), percebe-se já uma certa asfixia mplantação, frente a frente, do Matadouro Municipal do Porto rrica Invencível⁴⁹, que o projecto tentará responder, oferecendo douro e à Rua São Roque da Lameira a dimensão, importância a que possuíam na cidade.

m sendo, propôs-se uma solução para este ponto conflituoso. se manter a actual passagem perpendicular em relação à V.C.I.,, possibilidade de alterar esta infra-estrutura pesada. A antiga “*Es-* o *Pão*” atravessa o inferior da V.C.I. e conecta directamente com



⁴⁹ e-se a demolição da Fábrica Invencível, visto que se encontra desactivada e num estado de degradação.



da Praça da Corujeira. Esta intervenção permite, ainda, fluir o para Nascente ou Poente, visto que oferece várias opções para a Rua São Roque da Lameira. Esta conexão, paralela ao edifício Matadouro, permite criar uma grande praça (Praça do Matadouro), significa o edifício industrial. Quanto ao traçado original da Rua que da Lameira é sim retomado, mas apenas através de um pedonal. Propôs-se a construção de uma plataforma que cruza as da V.C.I (88.), desenhando a rua antiga. Não causa nenhuma o extraordinária visto ser, apenas, uma passagem pedonal, pois riga a um perfil de via mais estreito. Garantindo-se a reposição do original da Rua de São Roque da Lameira por entre os pilares de manutenção do tabuleiro da V.C.I.

desenho do traçado antigo ganha relevância através da material-obressaindo no desenho da praça. O uso da pedra de vidro é à rua “pedonal” e à Praça do Matadouro. A rua “pedonal” São da Lameira é revestida a calçada tradicional, de vidro, rememora um carácter de passeio tradicional. Já a Praça do Matadouro de Coberturas) é forrada a lajetas de vidro de vários tamanhos a matéria será desenvolvida com mais rigor posteriormente.

proposta visa melhorar a relação entre margens tanto para peões para automóveis . A passagem sob a V.C.I. (Planta 0) é um ponto obscuro e obscurecido, que com a abertura desta nova praça do Matadouro concede-lhe mais luz, tornando-se numa zona menos asfixiante e possíveis actividades diurnas ou nocturnas realizadas no novo espaço, assim, estender-se ao “túnel”, dando-lhe uma nova vida. Este projecto pretende anular este lugar claustrofóbico passando o novo espaço para “o outro lado da margem”.

uma outra alternativa imposta pelo Plano das Antas para aproximar as margens foi a criação de uma passagem aérea vinda directamente do Metro, terminando no Pavilhão Multiusos, implantado nos limites do Matadouro Municipal. Como já foi referido, a proposta do



cto Manuel Salgado visa melhorar a ligação das duas margens, da criação deste novo eixo com uma função estruturadora no o. Porém, conclui-se que esta passagem aérea resultará num oque visual e apresentará uma grande diferença de cotas entre a m superior à V.C.I. e o terreno onde assenta o matadouro. Este ço representa mais um *layer*¹⁵⁰ no meio de tantos outros na Zona I do Porto.

obstante, a questão dos atravessamentos para o lado Nascente rema importância; daí propor-se a simplificação do Nó do Mercado Abastecedor, para que as saídas possam ser arborizadas e beneficiadas (89), por exemplo, com passeios, dando-lhes assim um carácter bano (Planta Estratégia Urbana). Estas pequenas intervenções m a aproximação de peões junto desta mega infra-estrutura ornando viável a proposta do Parque de Salgueiros (Parque das prevista no Plano de Pormenor das Antas. Esta zona verde sob a ermite uma passagem mais agradável e directa ao novo Palácio gressos, implantado nos terrenos do Mercado Abastecedor. O ntro de congressos e a reconversão do matadouro viabilizarão *ova centralidade*” para a zona Oriental da cidade do Porto.

lmente, procurou-se requalificar o antigo Matadouro como idade para resgatar o traçado original da Rua São Roque da a, tentando manter o tecido local em articulação com as escalas e do novo Plano das Antas.

rograma do edifício deve complementar o Plano de Pormenor as (P.P.A) para criar a tal centralidade pretendida. O P.P.A. proou a oferta de serviços, melhorias na rede de transportes e a idade de investimentos e de fixação de pessoas. Logo a criação área cultural aliada a este desenvolvimento poderá contribuir



esforço desta centralidade nesta zona oriental da cidade. A apos-
qualificação deste antigo espaço industrial deve corresponder a
nas de uso público, para fomentar uma nova dinâmica do espaço
própria área envolvente. O facto de ser um equipamento provido
ços amplos e bem localizado permite a adaptação deste espaço a
activo.

edifício primitivo do antigo Matadouro Municipal do Porto apre-
grande qualidade espacial e arquitectónica; a proposta procura
nar o essencial do conjunto industrial. Por se encontrarem em
ado de conservação, os únicos edifícios demolidos (Planta de
ções e das propostas) foram: as triparias, as salas de aproveit-
e os armazéns de peles. Todos os outros edifícios existentes
ecem apenas danificados ou subutilizados, como já foi referido
mente.

cuperação do edifício do antigo Matadouro tem como objectivo
um programa cultural, que inclui residências para artistas, pos-
formação, restauração, ateliers, zonas de exposições permanen-
mporárias, salas de reuniões, incubadora de empresas, salas de
biblioteca e videoteca (Planta 0 e 1 do Edifício do Matadouro).

adaptação do programa (Planta 0 e 1 do Edifício do Matadouro)
rentes volumes que constituem o Matadouro procurou, desde
tribuir uma programação efémera e flexível, resultando em es-
olivalentes. As áreas amplas que o edificado oferece permitem a
ção dos mais variados eventos e sem que as intervenções sejam
do invasivas no edifício primitivo. As dimensões destes vol-
proporcionam alguma espontaneidade e autonomia para que o
albergue, ao mesmo tempo, diversas soluções.

tudo, a ala Nascente do edificado principal, onde se encontra-
antigas instalações frigoríficas, apresenta um programa perma-
destinado exclusivamente à Arqueologia Industrial. O alpendre
adouro, junto da entrada principal, que em tempos via carregar



para o povo, agora pretende-se que receba o povo para visitar, as antigas instalações frigoríficas do matadouro, mas também a não permanente relativamente à memória industrial. Neste sentido, optou-se deslocar para o matadouro todo o espólio industrial ao abandono no antigo museu da Indústria, junto do Palácio do É, ainda, proposto na mesma ala, a criação de salas de trabalho e investigação para a arqueologia industrial. Que melhor edifício para a herança duma memória que também lhe pertence?

O edifício é tratado, não como um objecto isolado, mas como um conjunto de volumes autónomos mas articulados entre si. Entre estes volumes cruzam-se percursos pedonais (e de automóveis com auto-estrada), como se de ruas se tratassem. Os diferentes volumes formam os mais diversos tipos de programas, para que as próprias ruas se alterem constantemente, traduzindo assim o carácter de cidade viva, onde confluem diversas pessoas e diversas actividades. A galeria de inspecção funciona como uma rua coberta, com extremos abertos. Funciona como um corredor de passagem, pois é através dela que cruzamos os programas mais colectivos: sala de leitura, a biblioteca, as salas de exposições temporárias permanentes. Este “corredor” funciona como uma charneira entre a Praça do Matadouro e o Palácio de Congressos, pois permite o contacto directo entre estes dois centros. A reconversão do Matadouro dá visibilidade a estes dois pólos, pois é através deles que se encontram as, tão debatidas, ligações com o outro lado da V.C.I.

De um lado, criou-se uma nova praça que, ao mesmo tempo, valoriza e dignifica este edifício industrial do início do século XX. É comunicada por um parque de estacionamento subterrâneo (Planta - 1 e 2), que se apresenta, intencionalmente, com uma estrutura aberta, funcionando como um contraponto à estrutura megalómana da Cintura Interna. À superfície, a Praça do Matadouro (92.) contém elementos aleatórios, de pequena escala, que remetem para a Arquitectura Industrial dos séculos passados, como o caso da chaminé em



n com a envolvente e com a ideia de volumes semelhantes do matadouro.

Este espaço livre para que nela se realizem espetáculos, visto que a inclinação que possui um auditório ao ar livre; ou até mesmo feiras/um complementar a outras que ocorram, por da Feira de Gado, a Praça da Corujeira.

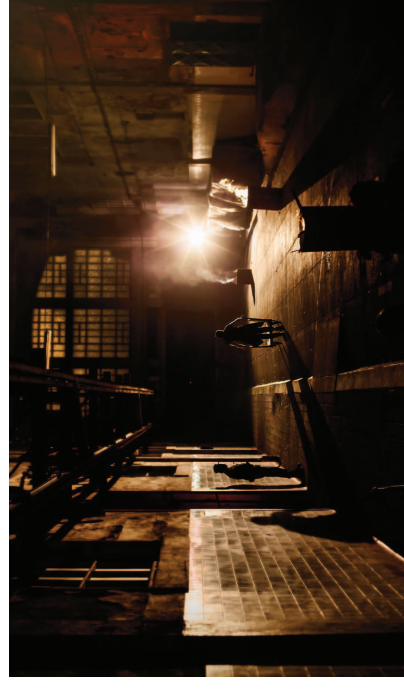
Planta e Corte Construtivos e Portadas de vidro de diferentes tamanhos, à ex-São Roque da Lameira traçada com a calçada ao desenho apresentado nesta superfície, estas das ruas que circundam os volumes do matadouro do passeio de uma cidade e funcionando, ao as. Estas marcações lineares, que se destacam além o escoamento das águas.

Matadouro Municipal do Porto, do Engenheiro Luís Salgueiro, a colocação de dois pequenos jardins, com um junto do edifício da administração¹⁵¹ e outro¹⁵². No entanto, apenas o primeiro foi realizado local. A presença destes jardins, neste tipo de matadouro, proporcionava sombra, permitia moderar o som e, também, por uma questão de salubridade, pois permitia que os cheiros fossem atenuados. Assim, a manutenção deste espaço verde e a reprodução do matadouro. O novo jardim terá de apresentar as mesmas características existentes. Contudo, hoje o propósito destes espaços já não pretende diminuir o ruído produzido e reduzir a poluição e o ruído produzido pelas



que o rodeiam. Paralelamente à V.C.I é proposta uma linha de árvores. Na escolha do tipo de árvore, densidade, caducidade e natureza autóctone. do Cedro, uma árvore de grande porte e denso. Esta árvore pretende ser uma barreira visual na Praça do Matadouro, Por sua vez, para uma linha de árvores funciona como um marco desta mancha verde, tal como os jardins do matadouro controla da poluição sonora. A sua disposição nas demais salas, pretende confundir-se com as salas da V.C.I. (Plantas e Cortes 2).

dos materiais, utilizados no interior do edifício principal, remonta à memória do edifício: o ferro, a estrutura das naves. A recuperação destes elementos pela defesa das qualidades arquitectónicas do edifício, por exemplo, nas salas de exposições permanentes encontramos, ainda, os antigos mecanismos de elevação, pois devido à sua conservação e imponência dos elementos. Os novos elementos, como é o caso dos elementos da biblioteca (93. e Corte Construtivo da V.C.I. e com a linguagem do conjunto original. Neste edifício manter os predicados do edificado e as novas soluções para a pré-existência, respeitando-a e permitindo que o primitivo seja sempre possível.



CONSIDERAÇÕES FINAIS

“Uma cidade apreende-se e vive-se a diversas escalas, de dimensão humana, na relação do indivíduo com o seu objecto de observação. Mas o correr do tempo introduz marcas decisivas”¹.

O Porto Oriental viveu, ao longo de vários séculos, uma série de acontecimentos que acabaram por desenhar o território tal como o conhecemos. Na Freguesia de Campanhã, a Revolução Industrial marcou o território. A chegada de forças mecanizadas trouxe à periferia portuense um aumento na implantação de novas indústrias, juntando-se à imensidão, porém discreta, da indústria manufactureira e das oficinas domésticas, que tanto caracterizam o Porto Oriental.

¹ ALVES, Jorge Fernandes. – *O Porto Oitocentista – a cidade e os espaços industriais*.

A cidade vive constantes transformações, resultado das novas inovações técnicas que permitem ao Homem maior comodidade. Se estas indústrias permitiram, ao longo dos séculos XVIII, XIX e XX, melhorias no modo de vida dos cidadãos portuenses, por sua vez, o seu desaparecimento deve igualmente apresentar possibilidades para uma maior qualidade de vida de quem rodeia e vive estes espaços industriais desactivados. Neste sentido, as antigas indústrias obsoletas devem ser protagonistas da reconversão, tanto do edifício como da zona onde se inserem, deixando de serem meros elementos que mostram o abandono e o esquecimento que existe no Vale de Campanhã.

Os edifícios industriais abandonados, em Campanhã, são reflexo da desindustrialização e da terciarização que se vem sentindo desde o século XX até aos nossos dias. Estes factores e, ainda, as marcas físicas negativas (V.C.I, caminho-de-ferro,...) deixadas no território contribuíram para a marginalização do Porto Oriental. Assim sendo, torna-se pertinente o resgate destes equipamentos industriais e a requalificação da zona onde se estabelecem, para no futuro protagonizarem uma nova história e serem impulsionadores de novas realidades.

A nível nacional, o Porto liderou um período da industrialização. A Invicta, considerada uma cidade industrial, apresenta na sua urbe uma vasta herança de edifícios industriais. Logo, torna-se essencial pensar-se na hipótese da requalificação destes lugares, para resolver a questão da expansão periférica e para qualificar o território. Contudo, cada reconversão deve ser única, tendo em conta as necessidades e a área em que se insere.

Ao longo do trabalho descreveram-se problemas urbanos da zona que envolve o antigo Matadouro Municipal do Porto, motivando assim à sua reconversão, trazendo mais-valias ao edifício e à zona urbana. Nalguns equipamentos industriais justificar-se-ia a sua demolição total, porém, devido ao valor histórico e arquitectónico do matadouro, fun-

damentou-se a sua preservação. Defendeu-se a recuperação do traçado urbano da antiga “*Estrada do Pão*” (actual Rua São Roque da Lameira) e a manutenção criterioso dos volumes preexistentes do matadouro, dando-lhes um novo programa que tivesse em conta o seu valor patrimonial. Relativamente ao programa, a ideia de projecto procurou, com pouco desenho, que o lugar pudesse ser o mais versátil possível, para que o visitante possa usufruir dele como preferir e, ao mesmo tempo, que oferecesse à cidade do Porto um lugar com dimensões satisfatórias para a realização dos mais variados eventos.

Conclui-se que a recuperação do edifício do antigo Matadouro da Corujeira e da sua envolvente urbana, tendo em conta os valores históricos, estéticos e de uso, pode trazer melhorias na forma de viver o Porto Oriental contribuindo para a construção de uma nova centralidade. O tema da reconversão de edifícios industriais é, assim, um exercício favorável para a cidade, pois dá-se valor à História que se viveu e que se viverá futuramente.

BIBLIOGRAFIA

ALVES, Jorge Fernandes. – *A Indústria Portuguesa em Perspectiva Histórica: Actas do Colóquio*. Porto: Centro Leonardo Coimbra / Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1998. 477p.

ALVES, Jorge Fernandes. – *Empresas e Empresários do Norte de Portugal*. Porto: O Tripeiro, 7ª Série, Ano XIV, Nº 1 e 2, Janeiro e Fevereiro, 1995. pp.41-44.

ALVES, Jorge Fernandes. – *O Porto Oitocentista – a cidade e os espaços industriais*, in **JORGE**, Vítor Oliveira. – *Arquitectando espaços: da natureza à metapolis*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2003. 274p.

ALVES, Jorge Fernandes. – *Os Brasileiros – Emigração e Retorno no Porto Oitocentista*. Porto: Edição de Autor, 1994. 394p.

ANDRADE, Avelino Joaquim Monteiro de. – *Matadouro Municipal do*

Pôrto: Revista da Associação dos Engenheiros Cívicos Portugueses. Lisboa: Imprensa Libânio da Silva, 1935. 30p.

BALTAZAR, Rui Vitor. – *Máquinas Urbanas – A adaptação funcional dos grandes equipamentos em obsolescência*. Coimbra: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, 2011.

BESSA, Pedro Miguel Reis Oliveira. – *Plano Pormenor das Antas: Que contributo para a sustentabilidade urbana?*. Porto: Dissertação de Mestrado em Estudos Avançados de Arquitectura apresentada à Faculdade de Comunicação, Arquitectura, Artes e Tecnologias de Informação da Universidade Lusófona do Porto, 2012.

CAETANO, Lucília. – *Repercussões da Revolução Francesa na Industrialização de Portugal*. Coimbra: Revista Portuguesa de História, t. 23, 1987. pp.249-270.

CANNATÁ, Michel, **FERNANDES**, Fátima. – *Construir no Tempo*. Lisboa: Estar Editora, 1999. 95p. ISBN: 9728095678.

CHOAY, Françoise. – *Alegoria do Património*. Lisboa: Edições 70, 2006. 245p. ISBN:9724412059.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. – *A indústria Portuense no século XIX*. Braga: Tese de Doutoramento em História, na especialidade de História Contemporânea apresentada à Universidade do Minho, 2006.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. – *Empresas e Empresários Portuenses na segunda metade do século XIX*. Lisboa: Análise Social, Volume XXXI, Nº 136-137, 1996. pp.313-342.

COSTA, Alexandre Alves; **FERNANDES**, Manuel Correia. – *Patrimó-*

nio, renovação e desenvolvimento. Porto: Sociedade e Território N° 2, 1998.

DELGADO, Ana Paula, **VALENÇA**, Paulo de Queiroz. – *Morro da Sé. De Porta a Porta*. Porto: Porto Vivo, SRU- Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense, S.A. ISBN: 9789899686281.

DOMINGUES, Álvaro. – *Património Industrial e Requalificação Urbana*, in **SAMPAIO**, Maria da Luz. – *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais. Actas do Colóquio de Museologia Industrial*. Porto: Associação para o Museu da Ciência e da Indústria, 2003. 185p. ISBN: 9729827737.

DOMINGUES, Álvaro, **NONELL**, Anni Gunther, **TAVARES**, Rui. – *Oporto*, in **GUÀRDIA**, Manuel, **MONCLÚS**, Francisco Javier, **OYÓN**, José Luis. – *Atlas Histórico de ciudades europeas*. Barcelona: Salvat, 1994 (?). 335p.

FERNANDES, José A. V. Rio. – *Campanhã e Gondomar- A Leste do Desenvolvimento*. Porto: O Tripeiro, 7ª Série, Ano XV, n.º 8, Agosto, 1996. pp.226-234.

FERNANDES, José A. V. Rio. – *Desindustrialização, Terciarização e Reestruturação Territorial – O caso do Porto*, in **ALVES**, Jorge Fernandes. – *A Indústria Portuense em Perspectiva Histórica: Actas do Colóquio*. Porto: Centro Leonardo Coimbra / Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1998. 477p.

FERREIRA, Diana Vanessa. – *Paisagem Industrial do Vale do Ave – Da energia hidráulica à energia eléctrica*. Coimbra: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, 2014.

FIGUEIRA, Jorge, **MILHEIRO**, Ana Vaz. – *O Final da Fábrica, o Início da Ruína*, in **PERDIGÃO**, Maria de Lurdes, **BRAÑA**, Celestino Garcia. – *A Arquitectura da Indústria: 1925-1965*. Barcelona: Fundação Docomomo, 2005. 275p. ISBN: 8460942953.

GUÀRDIA, Manuel, **MONCLÚS**, Francisco Javier, **OYÓN**, José Luis. – *Atlas Histórico de ciudades europeas*. Barcelona: Salvat, 1994 (?). 335p.

GUICHARD, François. – *Porto, la ville dans sa région: contribution à l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*. Paris: Fondation Calouste Gulbenkian – Centre Culturel Portugais, 1992.

ISEPPE, Marc, **PAJOT**, Jacques. – *Novembre*. Paris: Atelier Novembre, 2014. 127p.

JORGE, Vítor Oliveira. – *Arquitectando espaços: da natureza à metápolis*. Porto: Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Departamento de Ciências e Técnicas do Património, 2003. 274p.

MACEDO, Jorge Borges de. – *Problemas de História da Indústria Portuguesa no Século XVIII*. Lisboa: Editorial Querco, 1982. 394p.

MAGALHÃES, Maria Madalena. – *A indústria do Porto na primeira metade do século XIX*. Porto: Revista da Faculdade de Letras da Universidade do Porto – Geografia, Iª Série, Vol. 4, 1988. pp.111-154.

MAIA, Rui Leandro Alves da Costa. – *O Sentido das Diferenças: migrantes e naturais: observação de percursos de vida no Bonfim*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian – Fundação para a Ciência e Tecnologia, 2003. 452p. ISBN: 9723110288.

MARTINS, Carlos Henrique de Moura Martins. – *O Programa de Obras Públicas para o Território de Portugal Continental, 1798-1809*. Coimbra: Tese de Doutoramento em Arquitectura, na especialidade de História e

Teoria de Arquitectura apresentada à Universidade de Coimbra, 2014.

MATOS, Artur Teodoro de; **MEDEIROS**, Carlos Laranjo. - *A cidade em Portugal onde se vive*. Braga: Barcelona & Xavier Ld, 1987. 913p.

MATOS, Fátima Loureiro de. - *A Habitação no Grande Porto- uma perspectiva geográfica de evolução do mercado e de qualidade habitacional desde finais do século XIX até ao final do milénio*. Porto: Tese de Doutoramento em Geografia apresentada à Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 2001.

MEIRELES, Miguel Ferreira, **RODRIGUES**, Agostinho B. Vieira. - *Campanhã: Estudos Monográficos*. Porto: Junta de Freguesia de Campanhã e Câmara Municipal do Porto, 1991. 395p.

MELO, Arnaldo Rui Azevedo de Sousa. - *Trabalho e Produção em Portugal na Idade Média: O Porto 1320-1415*. Braga: Tese de Doutoramento apresentada à Universidade do Minho, 2009.

MENDES, José Amado. - *A Indústria em Portugal na 2ª metade do século XIX*. Coimbra: Imprensa de Coimbra, 1990. pp.179-191.

MENDES, José Amado. - *Portugal agrícola ou industrial? Contornos de uma polémica e suas repercussões no desenvolvimento*. Coimbra: Revista História das Ideias, 1996. pp. 187-230.

MENDES, José Amado. - *Uma Nova Perspectiva sobre o Património Cultural: Preservação e Requalificação de Instalações Industriais*. Gestão e Desenvolvimento, n.º 9, 2000. pp. 197-212.

MOREIRA, Ana Sofia Antunes. - *À procura de um lugar para a arte: breve visita ao museu de arte contemporânea: museus e novos espaços de exposição*. Coimbra: Prova Final de Licenciatura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da

Universidade de Coimbra, 2001. 122p.

MOURA, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959. 609p.

MOURA, José Horácio de. – *Apetrechamento de Pequenos Matadouros*. Lisboa: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1958. 145p.

MOURA, José Horácio de. – *Matadouros: notas sobre a sua construção*. Lisboa: Ministério das Obras Públicas, 1951. 80p.

OLIVEIRA, Aurélio. – *As indústrias no Porto nos finais do século XVIII*, in **ALVES**, Jorge Fernandes. – *A Indústria Portuense em Perspectiva Histórica: Actas do Colóquio*. Porto: Centro Leonardo Coimbra / Faculdade de Letras da Universidade do Porto, 1998. 477p.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de. – *O Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento*. Coimbra: Instituto da Alta Cultura, 1973. 475p.

OLIVEIRA, J. M. Pereira de. – *O Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento: Anexos*. Coimbra: Instituto da Alta Cultura, 1973. 22 plantas.

PACHECO, Helder. – *O Vale de Campanhã na memória da gente*. Porto: Fundação para o Desenvolvimento do Vale de Campanhã, 1999. 167p. ISBN: 972977045X.

PACHECO, Helder. – *Porto*. Lisboa: Editorial Presença, 1988. 250p.

PEDREIRA, Jorge Viana. – *Indústria, Mercado e Cidade – Peripécias de um triângulo amoroso (1750-1850)*, in **MATOS**, Artur Teodoro de; **MEDEIROS**, Carlos Laranjo. - *A cidade em Portugal onde se vive*. Braga: Barcelona & Xavier Ld, 1987. 913p.

PERDIGÃO, Maria de Lurdes, **BRAÑA**, Celestino Garcia. – *A Arquitectura da Indústria: 1925-1965*. Barcelona: Fundação Docomomo, 2005. 275p. ISBN: 8460942953.

PINTO, Jorge Ricardo. – *O Porto Oriental no final do século XIX: um retrato urbano (1875-1900)*. Porto: Edições Afrontamento, 2007. 208p. ISBN: 9789723609219

PORTAS, Nuno. – *A Cidade como Arquitectura: apontamentos de método e crítica*. Lisboa: Livros Horizonte, 2007. 212p. ISBN: 9722414631.

Reconversion des Bâtiment Municipaux: 104-108 rue d'Aubervilliers, Paris 19e Arrondissement- Rapport d'Étage. Paris: Atelier Parisien d'Urbanisme, 2000. 39p.

ROSSI, Aldo. – *A arquitectura da cidade*. Lisboa: Edições Cosmos, 2001. 258p. ISBN: 9789727621262.

SALGADO, Manuel. – *O Projecto Urbano da Antas*. Porto: Civilização Editora, 2005. 219p. ISBN: 9722622633.

SAMPAIO, Maria da Luz. – *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais. Actas do Colóquio de Museologia Industrial*. Porto: Associação para o Museu da Ciência e da Indústria, 2003. 185p. ISBN: 9729827737.

SERRANO, Ana. – *Reconversão de Espaços Industriais: Três Projectos de Intervenção em Portugal*. Lisboa: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada ao Instituto Superior Técnico, 2010.

SILVA, Tiago Antero de Sousa. – *Porto: (Re)Habitar a Cidade- Obsolescência Urbana e Readaptação à cidade contemporânea*. Coimbra: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, 2013.

SILVA, Vasco. – *Revolução (Des)Industrial: Museificar, Reutilizar e Converter*. Coimbra: Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitectura apresentada ao Departamento de Arquitectura da Faculdade de Ciências e Tecnologias da Universidade de Coimbra, 2009.

TAVARES, Domingos. – *A Força da Indústria na Transformação da Cidade Oitocentista*, in **SAMPAIO**, Maria da Luz. – *Reconversão e Musealização de Espaços Industriais. Actas do Colóquio de Museologia Industrial*. Porto: Associação para o Museu da Ciência e da Indústria, 2003. 185p. ISBN: 9729827737.

ZAMORA, Miguel Lasso De La Veja. – *Memoria histórica para el proyecto de la rehabilitación del antiguo matadero municipal de Madrid*. Madrid: Fundación COAM, 2005. 286p.

SITES CONSULTADOS

<http://www.serralves.pt/pt/> | Site oficial da Fundação Serralves [Consult. Dezembro de 2014]

<http://zappiens.pt/Z2381> | Site de vídeos educativos, científicos e culturais [Dezembro de 2014]

<http://www.mataderomadrid.org/> | Site oficial do Matadero de Madrid [Fevereiro de 2015]

<http://gisaweb.cm-porto.pt/> | Site oficial do Arquivo Municipal do Porto [Março de 2014]

http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/Default.aspx | Site oficial do Sistema de Informação para o Património Arquitectónico (S.I.P.A.) [Abril de 2015]

<http://asantajoanadosmatadouros.blogspot.pt/p/home.html> | Site oficial do filme “A Santa Joana dos Matadouros” [Abril de 2015]

http://sigarra.up.pt/fcup/pt/web_page.inicial | Site oficial da Faculdade de Ciências da Universidade do Porto [Maio de 2015]

<http://www.tate.org.uk/visit/tate-modern> | Site oficial do Tate Modern [Junho de 2015]

<http://www.novembre-architecture.com/index.php> | Site oficial do Atelier Novembre [Junho de 2015]

As citações transcritas em português que apresentam referências de língua não portuguesa, foram feitas segundo tradução livre.

FONTES DE IMAGENS

1. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 10-11-2012;
2. Arquivo Histórico da Cidade do Porto, F-C/CMP/9/1 (1), Porto;
3. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5;
4. Retirada do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
5. Retirada da obra: **FERNANDES**, José A. V. Rio. – *Campanhã e Gondomar- A Leste do Desenvolvimento*. Porto: O Tripeiro, 7ª Série, Ano XV, n.º 8, Agosto, 1996;
6. Retirada do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
7. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5;
8. Arquivo Histórico da Cidade do Porto, D-CDT-B4-006 FD, Porto;
9. Arquivo Histórico da Cidade do Porto, F-P/CMP/10/24, Porto;

10. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
11. Arquivo Histórico da Cidade do Porto, D-PST/1360, Porto;
12. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
13. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2013;
14. Retirado da obra: **GUICHARD**, François. – *Porto, la ville dans sa région: contribution à l'étude de l'organisation de l'espace dans le Portugal du Nord*. Paris: Foundation Calouste Gulbenkian – Centre Culturel Portugais, 1992, p.181;
15. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2013;
16. Retirado do site: <http://www.viva-porto.pt/conteudos/edicoes/pdfs/dezembro-2009/quinta.pdf>;
17. Retirado do site: http://lh6.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TH2T-IgIG6BI/AAAAAAAAAILg/JjQ_JiRVpBA/s1600-h/PlanoEzequielCampos%5B5%5D.jpg;
18. Retirado do site: http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TH2URJf9_EI/AAAAAAAAAIRQ/n-vE-WgtoTg/s1600-h/ec40%5B8%5D.jpg;
19. Retirado do site: <http://doportoenaoso.blogspot.pt/2010/08/o-porto-onde-eu-nasci-e-cresci2.html>;
20. Retirado do site: http://lh3.ggpht.com/_FkKgTDI7ngU/TaSGhkBsLSI/AAAAAAAAAOJE/CUzf3c0z-3I/s1600-h/auz94.jpg;
21. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5;
22. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5;
23. Retirado da obra: **SALGADO**, Manuel. – *O Projecto Urbano da Antas*. Porto: Civilização Editora, 2005. 219p. ISBN: 9722622633, p.32;
24. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Lourenço, do RISCO Ate-

lier;

25. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Lourenço, do RISCO Atelier;

26. Imagens cedidas pelo Arquitecto Nuno Lourenço, do RISCO Atelier;

27. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-1012;

28. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-1012;

29. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2012;

30. Retirado do site: http://sigarra.up.pt/fcup/pt/web_gessi_docs.download_file?p_name=F1618545147/FOTO_01.jpg;

31. Retirado do site: http://www.taylor.pt/fotos/galerias/gen_his_gaia_loading_pipes_1_19150805124e9843a5bf4a7.jpg;

32. Retirado do site: http://www.gaiurb.pt/noticias/2013/ch_dianacional_2.jpg;

33. Retirado do site: http://www.ampasul.com.br/arquivos/site_institucional_833937865.jpg;

34. Retirado do site: http://4.fotos.web.sapo.io/i/N86022c96/15894225_OcOrE.jpeg;

35. Retirado do site: www.leituras.eu/wp-content/uploads/2013/08/Fontes-Pereira-de-Melo.jpg;

36. Retirado do site: <http://realbeiralitoral.blogspot.pt/2012/11/um-crime-uma-joia-que-o-porto-perdeu-o.html>;

37. Retirado do site: <http://realbeiralitoral.blogspot.pt/2012/11/um-crime-uma-joia-que-o-porto-perdeu-o.html>;

38. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5;

39. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;

40. Retirado da obra: **OLIVEIRA**, J. M. Pereira de. – *O Espaço Urbano do Porto: Condições Naturais e Desenvolvimento: Anexos*. Coimbra: Instituto da Alta Cultura, 1973, p.404;
41. Arquivo Histórico da Cidade do Porto, D-CDT-B5-002-FD, Porto;
42. Retirado da obra: **DELGADO**, Ana Paula, **VALENÇA**, Paulo de Queiroz. – *Morro da Sé. De Porta a Porta*. Porto: Porto Vivo, SRU-Sociedade de Reabilitação Urbana da Baixa Portuense, S.A. ISBN: 9789899686281, p.47;
43. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
44. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5;
45. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
46. Retirado do site: http://www.monumentos.pt/Site/APP_PagesUser/SIPA.aspx?id=6148;
47. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
48. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
49. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
50. Retirado do site: <http://portoarc.blogspot.pt/search/label/Fonte%20Regado>;
51. Arquivo Histórico da Cidade do Porto, D-CMP/21(36), Porto;
52. Retirado do site: <http://www.tate.org.uk/visit/tate-modern/turbine-hall>;
53. Retirado do site: <http://www.tate.org.uk/visit/tate-modern/turbine-hall>;
54. Retirado da obra: *Reconversion des Bâtiment Municipaux: 104-108 rue d'Aubervilliers, Paris 19e Arrondissement- Rapport d'Étage*. Paris:

Atelier Parisien d'Urbanisme, 2000, p.3;

55. Retirada da obra: *Reconversion des Bâtiment Municipaux: 104-108 rue d'Aubervilliers, Paris 19e Arrondissement- Rapport d'Étage*. Paris: Atelier Parisien d'Urbanisme, 2000, p.16-17;

56. Retirado do site: <http://www.novembre-architecture.com/index.php>;

57. Retirado da obra: **ZAMORA**, Miguel Lasso De La Veja. – *Memoria histórica para el proyecto de la rehabilitación del antiguo matadero municipal de Madrid*. Madrid: Fundación COAM, 2005, p.32;

58. Retirado da obra: **ZAMORA**, Miguel Lasso De La Veja. – *Memoria histórica para el proyecto de la rehabilitación del antiguo matadero municipal de Madrid*. Madrid: Fundación COAM, 2005, p.32;

59. Retirado do site: <http://memoriasenred.es/>;

60. Retirado da obra: **ZAMORA**, Miguel Lasso De La Veja. – *Memoria histórica para el proyecto de la rehabilitación del antiguo matadero municipal de Madrid*. Madrid: Fundación COAM, 2005, p.37;

61. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 10-01-2014;

62. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 10-01-2014;

63. Retirado do site: <http://www.mataderomadrid.org/>;

64. Imagem de autoria própria, realizada no dia 9-04-2014 a partir de imagens do Google Earth;

65. Imagens cedidas pelo Concurso Pladur, 2014

66. Imagens cedidas pelo Arquitecto Diogo Seixas Lopes;

67. Imagem de autoria própria, realizada no dia 10-04-2014;

68. Imagens de autoria própria, realizada no dia 10-04-2014;

69. Retirado do site: <http://asantajoanadosmatadouros.blogspot.pt/p/home.html>;

70. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 9-11-2013;
71. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
72. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2013;
73. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.18;
74. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.22;
75. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.16;
76. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.342
77. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.35;
78. Retirado do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
79. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.19 e imagens: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>;
80. Retirado do site: <http://2015.openhouseporto.com/>;
81. Retirado da obra: **MOURA**, José Horácio de. – *Construção de Matadouros*. Coimbra: Direcção Geral dos Serviços de Urbanização, 1959, p.539 e 387;
82. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 9-11-2013;

83. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 9-11-2013;
84. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 9-11-2013;
85. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 10-11-2014;
86. Imagem cedida pelo Arquitecto Nuno Grande, no âmbito da disciplina de Projecto 5; vista aérea de 1939, de autoria própria, a partir de imagens retiradas do site: <http://gisaweb.cm-porto.pt/>; e vista aérea actual de autoria própria, a partir de imagens do Google Earth;
87. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2012;
88. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2012;
89. Imagem de autoria própria, tirada no local no dia 20-10-2012;
90. Imagens de autoria própria, realizadas no dia 12-05-2013;
91. Imagens de autoria própria, realizadas no dia 26-06-2013;
92. Imagem de autoria própria, realizada no dia 20-02-2014;
93. Imagem de autoria própria, realizada no dia 23-02-2014;
94. Retirado do site: <http://asantajoanadosmatadouros.blogspot.pt/p/home.html>.

ANEXOS

