

Dissertação para Obtenção de Mestrado em Arquitectura

A expansão urbana de Portimão para Norte, na viragem do século XIX para o século XX

Discente: Pedro Miguel de Campos Costa | n.º 20065403

Orientador: Professor Doutor Luís Conceição

Mestrado Integrado em Arquitectura

2.º Ciclo | 2.º Ano

I.S.M.A.T.

PEDRO MIGUEL DE CAMPOS COSTA

**A EXPANSÃO URBANA DE PORTIMÃO PARA NORTE, NA
VIRAGEM DO SÉCULO XIX PARA O SÉCULO XX.**

Dissertação defendida em provas públicas no Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes, no dia 23/03/2015 perante o júri nomeado pelo Despacho de Nomeação nº. 03/2015, com a seguinte composição:

Presidente:

Prof. Doutor Miguel João Mendes do Amaral Santiago
Fernandes

Vogais:

Prof. Doutor Hugo Philipe H. Nazareth Fernandes de
Cerqueira (Arguente)

Orientador:

Prof. Doutor Luiz Filipe Pires Conceição

Instituto Superior Manuel Teixeira Gomes

Portimão

2015

Agradecimentos

À minha família, por toda a ajuda e sem a qual não estaria aqui,

Aos meus amigos e camaradas de curso, pela amizade e companheirismo,

Aos professores, na pessoa do orientador prof. dr. Luís Conceição, pela disponibilidade e sabedoria transmitida,

A Steve, Bruce, David, Janick, Adrian, Nicko, Rory, Eddie, Max, Mikael, Alexi, Quim, Andrei, Sergio, Clint e Park pela inspiração.

Tema / Resumo

No século XIX, houve grandes mudanças no urbanismo das grandes cidades europeias. As intervenções mais importantes foram em Paris (França) e Barcelona (Espanha). Em Portugal, também houve intervenções urbanas importantes, sendo a mais emblemática a construção das novas avenidas, em Lisboa. No resto do país, também existiram expansões urbanas, sendo algumas alavancadas pelo desenvolvimento dos caminhos-de-ferro.

No final do século XIX, Portimão teve uma importante expansão urbana para Norte, para responder às demandas crescentes de habitação, proporcionadas pelo crescimento económico da cidade. O elemento chave desta expansão foi a construção da Estação Ferroviária.

Este trabalho académico pretende estudar e analisar essa expansão urbana, através de uma caracterização dos seus limites, dos seus elementos urbanos (o quarteirão, a rua, o lote) e a apropriação social do espaço, pelos moradores e visitantes ocasionais.

Palavras-chave: *Expansão urbana, caracterização da expansão urbana, apropriação social do espaço.*

Theme / Abstract

In the nineteenth century, there were major changes in the urbanism of the major European cities. The most important interventions were made in Paris (France) and Barcelona (Spain). In Portugal, there were also important urban interventions, with the most emblematic being the building of new avenues in Lisbon. In the rest of the country, there were also urban expansions, some being leveraged for the development of the railway.

In the late nineteenth century, Portimão has had a major urban expansion north to meet the growing demands for housing, provided by the economic growth of the city. The key element of this expansion was the construction of the railway station.

This academic work aims to study and analyze this urban expansion, through a characterization of its limits, its urban elements (the block, the street, the lot) and the social appropriation of space by residents and visitors.

Key words: *Urban expansion, characterization of the urban expansion, social appropriation of space.*

Índice

Agradecimentos.....	1
Tema / Resumo.....	2
Theme / Abstract.....	3
1 – Pergunta de Partida / Objectivos.....	5
2 – Estado da Arte.....	6
3 – Metodologia.....	9
4 – Contextualização histórica.....	10
5 – Unidade Morfológica.....	13
6 – Traçados viários pré-existentes.....	15
7 – Limites da expansão urbana de Portimão.....	17
8 – Caracterização da expansão urbana.....	19
8.1 – Primeira fase.....	19
8.2 – Segunda fase.....	22
8.3 – Espaços não edificados.....	24
9 – Análises à rua, ao quarteirão e ao lote.....	25
9.1 – A rua.....	25
9.2 – O quarteirão.....	26
9.3 – O lote.....	27
9.4 – Exemplo.....	28
10 – Caracterização das edificações.....	30
11 – Apropriação social do espaço.....	36
12 – Conclusões.....	38
13 – Bibliografia.....	40
14 – Índice de imagens.....	41
Anexos	

1 - Pergunta de Partida / Objectivos

Como se provessou a expansão urbana de Portimão para Norte, na viragem do século XIX para o século XX?

Esta área da cidade entrou em decadência neste século e não foi alvo de um estudo conhecido.

A escolha deste tema para a dissertação corresponde procura de conhecer mais sobre uma área da cidade que possui características morfo-tipológicas únicas no contexto da cidade de Portimão.

Pretende caracterizar-se a expansão urbana para Norte, arquitectónica e urbanisticamente e, também, o modo como é utilizado.

Após a caracterização, pretende reflectir sobre as características desta área, com vista à sua preservação futura, quer seja através de uma reabilitação urbana / arquitectónica, quer seja através da edificação de novos edifícios de diferentes ursos.

Por fim, numa nota pessoal, ao realizar este trabalho, pretendo conhecer mais sobre a zona da cidade onde passei a minha adolescência.

2 - Estado da Arte

A Revolução Industrial marcou uma grande alteração na forma das cidades. A riqueza produzida com a industrialização atraiu muita população para as cidades. Estas tinham a sua base na morfologia medieval (ruas estreitas, enviesadas e com pouca salubridade e limitação por muralhas), o que fez com que houvesse problemas de resposta às novas necessidades.

A habitação nova que surgia não respeitava padrões estéticos e urbanísticos. São ocupados interiores de quarteirões, com a construção de habitação para as classes sociais mais pobres.

Outro factor importante de transformação foi a mudança de tecnologia militar. O novo armamento existente tornou as muralhas das cidades obsoletas e desnecessárias para a defesa da cidade. Assistiu-se, por toda a Europa, ao derrube das muralhas das cidades.

Em meados do século XIX, existem duas expansões urbanas marcantes: em Paris (França), coordenada por Haussmann, e em Barcelona (Espanha), coordenada por Cerdà.

Em Portugal, os reflexos do desenvolvimento industrial fizeram-se sentir algumas décadas mais tarde, no final do século XIX, início do século XX. Houve a necessidade de expandir cidades, de modo a poder albergar os trabalhadores.

O exemplo mais emblemático é a expansão de Lisboa, com a construção das Avenidas Novas e bairros, com coordenação de Ressano Garcia. Inspirado na expansão de Paris. Este projecto urbanístico possui vários bairros que se adaptam à

topografia existente, com malha ortogonal e quarteirões com dimensões diferentes, conforme o bairro. Existem quatro princípios fundamentais nesta expansão: traçado, praça convergente, quarteirão e malha reticulada.

Posteriormente, à medida que a industrialização avança no país, assiste-se à expansão de várias cidades e vilas, com inspiração nesta intervenção.

Os bairros eram espaços com pouca densidade, com uma grande predominância de moradias unifamiliares, os lotes eram individuais e havia uma clara separação entre espaço público e privado. Poderiam possuir vários equipamentos públicos (estações de comboios, teatros, mercados, liceus, matadouros, jardins públicos, equipamentos militares, teatros, hospitais).

Em Lisboa, é desenvolvido o Bairro de Campo de Ourique. Possui uma malha hipodâmica e é constituído pelos elementos urbanos, rua e quarteirão (regular). Este bairro é habitado pela média-burguesia e possui novos equipamentos públicos, como o mercado e o jardim.

Alguns dos novos bairros eram caracterizados pelo facto de um dos limites ser a linha de comboio e a estação ferroviária. Numa primeira fase, assiste-se à construção da via férrea e estação ferroviária, numa zona topograficamente diferenciada da cidade primitiva. Numa segunda fase, este espaço é preenchido por uma nova malha de tecido urbano, que faz a ligação entre a cidade primitiva e a estação ferroviária.

Por serem polos de atracção, devido ao movimento de pessoas e mercadorias, as estações ferroviárias ganharam importância no contexto urbano, passando a constituir-se como novos polos de atracção e centralidade.

Esta importância reflectiu-se na consolidação dos novos núcleos urbanos, com a criação de habitações para os trabalhadores chegados à urbe e, também, de comércio e serviços, por forma a aproveitar as oportunidades geradas pelo movimento de pessoas e mercadorias. Em alguns casos, assiste-se, também, à edificação de vários equipamentos públicos.

Acontece assim em Aveiro e Pinhal Novo e, no Algarve, em Faro e em Portimão.

Em Portimão, não existem elementos cartográficos e estudos científicos sobre esta expansão urbana. Por ter sido feita na viragem do século, a expansão urbana de Portimão poderá ter alguns dos elementos supracitados.

3 - Metodologia

A análise das características do Bairro possui várias etapas.

Primeira etapa - análise documental: bibliográfica e cartográfica. Pretende fazer-se uma recolha de dados em mapas e livros, para perceber como se processou a evolução da cidade a partir do seu núcleo original para norte e para perceber os limites e malha viária do bairro.

Segunda etapa - observação directa no local, para o estudo dos vários elementos que caracterizam o Bairro, para poder caracterizá-lo, segundo os parâmetros urbanos enunciados para a cidade do século XIX. Os objectos de estudo serão a rua, a arquitectura das habitações, o sistema fundiário, estação ferroviária e jardins públicos. A recolha é feita através de desenho e fotografia.

Terceira etapa – análise, avaliação e interpretação dos dados recolhidos nas etapas anteriores. Posteriormente, a partir destas, será elaborada uma conclusão, onde se perceberá quais são os vários elementos caracterizadores do Bairro.

4 - Contextualização histórica

Na contextualização histórica de Portimão, serão focados dois pontos fundamentais para o desenvolvimento da pergunta existente.

Esta contextualização é baseada em memórias pessoais e em VENTURA, MARQUES, 2003.

Síntese dos factores de desenvolvimento de Portimão, ao longo dos séculos

Neste ponto, serão abordados alguns dos principais focos dinamizadores de desenvolvimento das mais diversas índoles (urbana, social, económica), de um modo sucinto, e por uma ordem cronológica efectiva:

- Séculos XV e XVI - As principais actividades económicas advêm da proximidade que a vila tem com o rio e o mar. A pesca, a produção salina, a construção naval e o comércio por via marítima representavam os grandes dínamos de uma evolução gradual.
- Séculos XVII e XVIII - As principais vias de comunicação e organização urbana prolongaram-se para além de portas da muralha existente.
- Sismo de 1755 – Consequentemente, Portimão conheceu um claro período de estagnação, no que à evolução urbana concerne. Muitos dos elementos de arquitectura religiosa, militar e civil não resistiram a tão arrasadora calamidade.
- Século XIX, meados do – Algumas intervenções urbanas de relevância, nomeadamente, a Igreja do Colégio, a Igreja Matriz e o Largo do Colégio, que

serve de ligação entre ambos os edifícios. É por essa altura que a zona ribeirinha é alvo de alguma atenção e a execução de aterros, visando a construção de um cais, de espaços públicos de lazer e da ponte rodoviária.

- Século XIX, finais do - construção da ponte rodoviária sobre o rio Arade, criando um novo acesso para a cidade. Produção e distribuição de electricidade. Instalação da indústria conserveira na cidade.

- Século XX, início do – Expansão urbana da cidade de encontro ao que será o limite imposto pela futura linha férrea. Criação de um grande número de fábricas de indústria conserveira, que potenciam o crescimento económico da cidade.

- 1920, Década de – Chegada da via férrea do Algarve a Portimão, com a construção da ponte ferroviária e da Estação. Elevação de Vila Nova de Portimão a cidade, passando a ser denominada por Portimão (11 de Dezembro de 1924).

Contexto urbanístico nacional e a expansão urbana de Portimão, no final do século XIX

Na viragem do século XIX para o século XX, assistiu-se ao surgimento de novos bairros nas cidades e vilas portuguesas, potenciadas pelo desenvolvimento económico e industrial que se vivia neste período e o consequente aumento da população urbana, que migrou das áreas rurais em busca das oportunidades criadas pela indústria e serviços.

Este desenvolvimento teve reflexos em termos urbanísticos, com o surgimento de novas avenidas,

praças, ruas (definidas em quadrícula) e quarteirões (que caracterizam diferentes bairros). Apesar da rigidez da quadrícula de expansão, houve flexibilidade na orientação das diferentes vias.

O modelo de ocupação dos novos bairros habitacionais baseava-se na baixa densidade populacional, em edificações unifamiliares, lotes individuais e uma clara separação entre espaços público e privado.

Este período também se caracterizou pelo surgimento de vários equipamentos públicos, nomeadamente, estações ferroviárias, liceus, alamedas, matadouros, jardins públicos, teatros, hospitais.

Em Portimão, houve reflexos desse desenvolvimento urbanístico. A expansão da vila, no final do século XIX, foi necessária para acomodar a população que chegava para trabalhar na indústria conserveira, que começava prosperar e estava em grande expansão, com a construção de novas unidades fabris.

Surgiu a ligação ferroviária, com a construção da ponte ferroviária e da Estação de Portimão, factores que dinamizaram a cidade, já que possibilitaram uma ligação mais rápida com o resto do país, para passageiros e mercadorias.

5 - Unidade Morfológica

Morfologia é uma palavra de origem grega, resultante da aglutinação dos lexemas *morphos* (forma) e *lógos* (ciência). Deste modo, podemos definir morfologia, etimologicamente, como o processo de conhecimento da forma de algo concreto, material.

No urbanismo, a morfologia (o estudo da forma) procura compreender quais os limites e características de uma determinada área urbana. Esta compreende várias escalas de análise: o estudo tanto pode abranger um qualquer aglomerado urbano (cidade, vila, aldeia) como pode abranger o estudo de uma zona específica de uma cidade ou um bairro.

Em "Espaço Urbano", Robert Krier define espaço urbano como um "espaço geometricamente limitado por uma variedade de elevações" e que "é apenas a clara legibilidade das suas características geométricas e qualidades estéticas que nos permite, conscientemente, perceber o espaço exterior como espaço urbano".¹

Aldo Rossi aprofunda esta definição, em "A Architectura da Cidade". Rossi introduz o conceito de "área-estudo", que "estabelece uma inter-relação entre qualquer elemento urbano e um facto urbano de natureza mais complexa com a cidade em que se manifestam, devemos esclarecer a que contorno urbano nos referimos, Este (...) é constituído pela área-estudo; (...) uma porção da área urbana que pode ser definida ou descrita recorrendo a outros elementos da área urbana tomada no seu conjunto; por exemplo, ao sistema viário".²

¹KRIER, 1979, página 15

²ROSSI, 2001, página 84

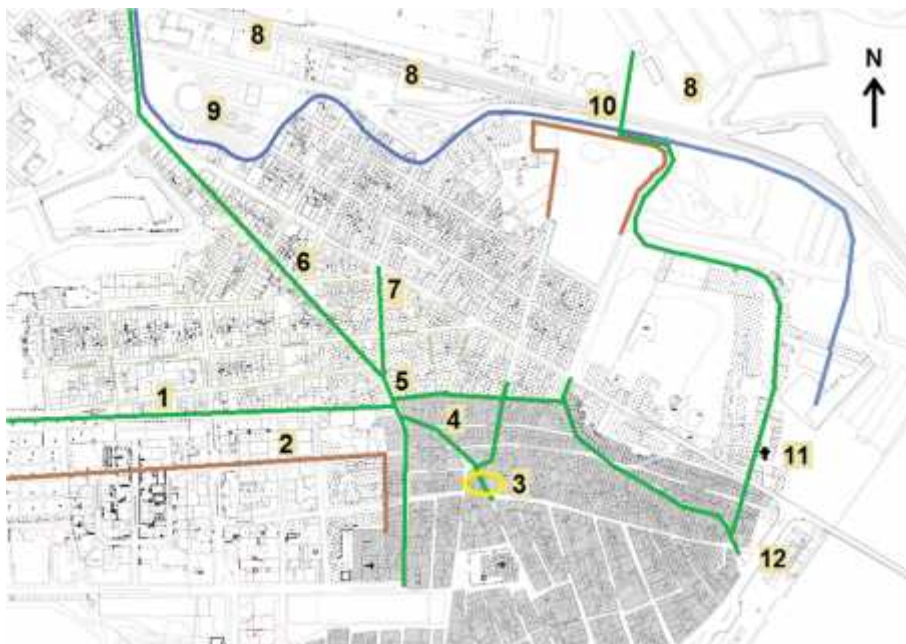
Existem dois factos que possuem uma relação complementar, a tipologia dos edifícios e a morfologia urbana. Estes servem para caracterizar uma determinada área de estudo de uma cidade, pois esta é o resultado de diversas intervenções urbanísticas e arquitectónicas, ao longo de diferentes contextos históricos e com as ideias e limitações daí decorrentes.

Em suma, a morfologia urbana compreende “todas as regiões urbanas que são de por caracteres de homogeneidade física e social (...)”. O conceito de homogeneidade pode ser entendido como “homogeneidade tipológica, isto é, todas aquelas áreas que apresentam uma constância dos modos e dos tipos do viver que se concretiza em edifícios semelhantes”.³

6 - Traçados Viários Pré-existentes

³ ROSSI, 2001, página 87

Os mapas da cidade de Portimão, dos séculos XVIII (anexo 1) e XIX (anexo 2), permitem conhecer os traçados viários pré-existent. Como este trabalho pretende estudar a expansão urbana ocorrida para o Norte dos limites da cidade nesses séculos (a mancha cinzenta, na figura, são considerados, apenas, as vias e os limites situados a Norte.



Para Oeste, havia uma via de comunicação, que ligava a cidade a quintas situadas nos seus arredores, onde hoje se situa a Rua de Olivença (1), que seguia praticamente paralela à Cerca da Igreja do Colégio (2).

Para Noroeste, na sequência Porta da Serra (3), havia uma via de comunicação do núcleo muralhado para Monchique, onde se situam, actualmente, a Rua Porta da Serra (4), o Largo D. João II (5) e a Rua Dr. Manuel de Almeida (6). Do Largo D. João II (5), parte uma via para Norte (7), para acesso a quintas situadas a norte das muralhas.

A Norte da malha urbana, o território estava geograficamente limitado por sapais do Rio Arade (8), sendo o maior o Sapal de São Pedro (9). Havia, também, um moinho (10), por onde passava uma via, de acesso local.

A Este existia o limite natural proporcionado pelo Rio Arade. Perto da Capela de São José (11), era feita a

travessia do rio através de barcas, proporcionando, assim, a ligação de Portimão à outra margem. Esse ponto de partida era o Largo da Barca (12).

7 - Limites da expansão urbana de Portimão

A expansão da malha urbana de Portimão ocorreu para Norte. A construção da ponte rodoviária sobre o Rio Arade e a ligação viária directa de Portimão ao resto do Algarve, através da estrada nacional 125 (a verde) e, também, a construção da ponte ferroviária e a ligação ferroviária (a azul) de Portimão ao resto do Algarve e país serviram como polos de atracção para a expansão de Portimão. A ponte rodoviária veio substituir a travessia do rio por meio de barcas. O encontro da ponte com a margem direita, em Portimão, situa-se entre a Capela de São José e o Largo da Barca



Figura 2 – Vias de comunicação construídas

A via férrea passa a constituir o limite da expansão de Portimão a Norte, substituindo, deste modo, o limite natural constituído pelos sapais do Rio Arade e cortando a passagem que havia a Nordeste.

O limite a Este (a roxo) é constituído pelas salinas (1) e pela Fábrica de São José (2).

O limite a Oeste (a amarelo) é constituído com uma quinta.



Figura 3 – Limites da expansão de Portimão para Norte

O limite a Sul (a rosa) divide-se em dois momentos:

- para poente do Largo D. João II, a via que limita a expansão é a mesma que servia de acesso a quintas situadas nos arredores de Portimão;
- para nascente do Largo D. João II, a via que limita a expansão é a que servia de limite urbano de Portimão.

8 - Caracterização da Expansão Urbana

A construção da estrada nacional, que atravessa o Algarve longitudinalmente, em 1876, e, mais concretamente, a sua passagem algumas dezenas de metros a Norte do limite urbano de Portimão criou um polo de atracção que fez com que Portimão se expandisse na sua direcção.

Posteriormente, em 1923, a construção da ponte ferroviária sobre o Rio Arade e a ligação ferroviária de Portimão à restante Linha do Alvarve e ao resto do país,

Estas duas vias, rodoviária e ferroviária, atraíram o crescimento de Portimão para Norte. Este processou-se em duas fases distintas:

- na primeira fase, a expansão (a vermelho) ocorreu imediatamente para Norte, tendo origem na malha urbana pré-existente;
- na segunda fase, a expansão (a laranja) ocorreu para poente, tendo origem na malha urbana da primeira fase.

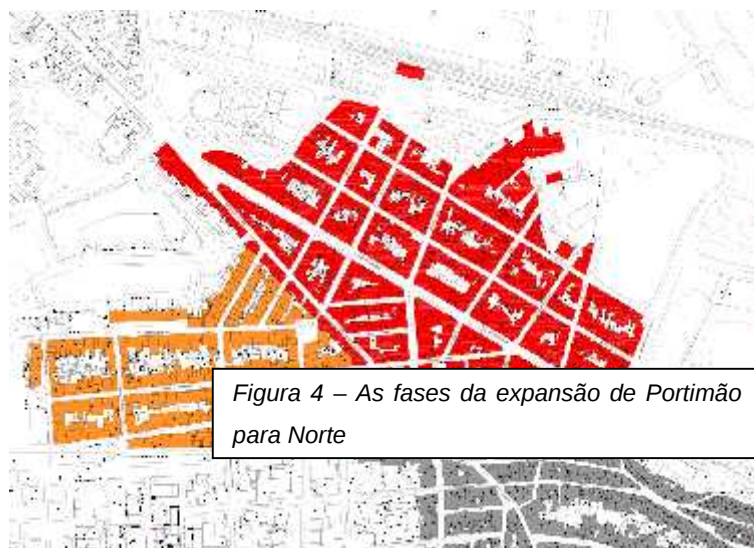


Figura 4 – As fases da expansão de Portimão para Norte

8.1 - Primeira fase

A primeira fase da expansão tem três pontos de ligação com a malha urbana pré-existente, tendo a Rua 16 de Maio como eixo.

No ponto 1, a ligação é feita entre a Rua Porta da Serra e o Largo D. João II, no ponto 2, é feita com o prolongamento da Rua da Fábrica e, no ponto 3, é feita com a Rua Vasco Pires.



Figura 5 – Pontos de ligação das malhas urbanas pré-existente e nova

Nesta fase, existem duas vias que limitam e ajudam a definir a malha urbana, a Rua 16 de Maio (1) e a Rua Infante D. Henrique (5).

A partir do troço da Rua 16 de Maio, assinalado na figura, foram traçadas três vias paralelas:

- Rua Alexandre Herculano (2).
- Rua Garrett (3).
- Rua Gaspar Lopes Canário (4).



Figura 6 – Vias longitudinais na primeira fase da expansão urbana

A partir da Rua Infante D. Henrique, foram traçadas duas vias paralelas, que definem o Bairro da Cruz de Pedra:

- Rua Dona Maria Luísa (6);
- Rua Basílio Teles (7).

Em ambos os casos, as vias paralelas têm o mesmo afastamento entre elas:

- o afastamento entre a Rua 16 de Maio e a Rua Alexandre Herculano é igual ao afastamento entre esta e a Rua Gaspar Lopes Canário;
- o afastamento entre a Rua Infante D. Henrique e a Rua Dona Isabel é igual ao afastamento entre esta e a Rua Basílio Teles.

Há, também, o caso particular da Rua Garret, que possui afastamento equidistante à Rua Alexandre Herculano e à Rua Gaspar Lopes Canário.

As vias transversais aos eixos longitudinais têm diversas origens.

A via que limita expansão urbana a Nascente, Rua Vasco Pires (a azul), foi limitada pelos terrenos da Fábrica São José (2) e da Litografia Júdice Fialho (3) (actualmente, ambas as fábricas encontram-se demolidas) e teve origem na expansão de uma via pré-existente (1).

A Rua da Fábrica (a verde) também resulta da expansão de uma via pré-existente (4) e vai de encontro ao limite Sudoeste do terreno da Litografia Júdice Fialho (3).

A Rua J. J. Rodrigues de Freitas (a roxo) tem dois troços com orientações diferentes. O primeiro troço tem origem a meio do segmento da Rua 16 de Maio (5), situado entre a Rua Porta da Serra (13) e a Rua da Fábrica (4) e termina no início da Rua Alexandre Herculano (6). O segundo troço segue desse ponto até à base dum pequeno serro (7).

Ocorre algo semelhante em relação à Rua do Norte (a amarelo). Esta também possui dois troços com diferentes orientações. O primeiro troço (8 - 9) é sensivelmente paralelo ao primeiro troço da Rua J. J. Rodrigues de Freitas. O ponto de inflexão (9) é o centro do segmento de recta formado pelos limites da Rua Alexandre Herculano (6) e Rua João de Deus



Figura 7 – Vias transversais na primeira fase da expansão urbana

(11). O segundo troço segue desse ponto até ao topo do serro (10).

A Rua Cruz da Pedra (a rosa) surge no seguimento da Rua João de Deus (11) e termina tangente à base do serro supra-mencionado (12).

8.2 - Segunda fase

A segunda fase da expansão urbana de Portimão para Norte teve origem na malha urbana criada na primeira fase da mesma. A via que serve de fronteira às duas fases é a Rua Dr. Manuel de Almeida.



Tal como na primeira fase da expansão, as vias longitudinais são as mais importantes.

A Rua Alexandre Herculano foi prolongada (a azul escuro a existente, a azul claro a extensão).

O ponto mais Sudoeste (1) serviu de origem para o traçado de duas vias:

- Rua Francisco Bivar (a verde);
- Rua de Olivença (a roxo).

Estas terminam em duas referências existentes na zona, a “Mó”, no Largo

D. João II, e o ponto de encontro com a Rua Porta da Serra e Rua 16 de Maio (o antigo limite da malha urbana de Portimão), respectivamente.

A Rua J. Pereira Sampaio Bruno (a castanho) tem origem num dos limites da área de expansão e segue

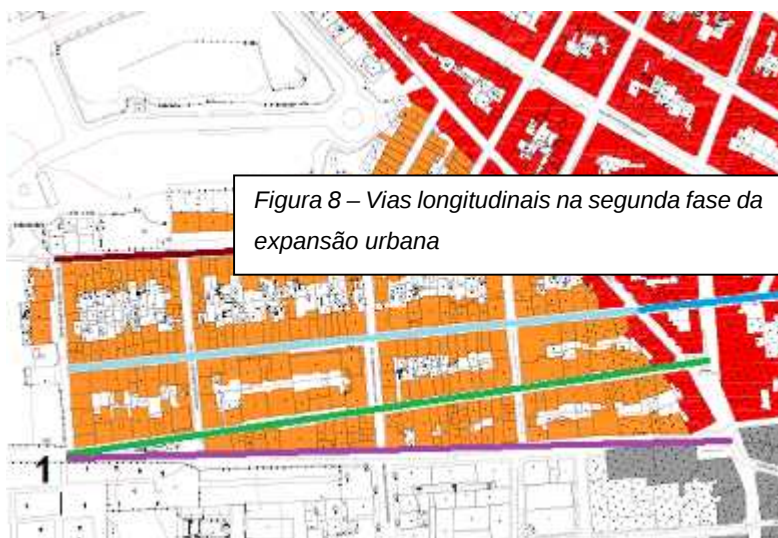


Figura 8 – Vias longitudinais na segunda fase da expansão urbana

a linha de cumieira do serro. É a zona mais elevada de toda a expansão urbana da cidade para Norte.

As vias trasversais têm a particularidade de serem paralelas entre si.

A via que serve de referência para traçar as paralelas é a Travessa J. Pereira Sampaio Bruno (a azul). Esta via representa o limite Poente da expansão ocorrida na segunda fase.

A Travessa Alexandre Herculano (a verde) teve origem na base de uma elevação (1).

A Rua Viscondessa de Alvor (a verde) está dividida em dois troços. Um é paralelo à Travessa J. Pereira Sampaio Bruno, O outro é paralelo à Rua Vila Lobos (a cinzento escuro a existente, a cinzento claro a expansão).

Por fim, existe a Rua Doutor António Granjo (a castanho), que termina no Largo do Alto Xavier (1). Este largo foi desenhado com o intuito de criar uma ligação entre a Rua J. Pereira Sampaio Bruno e a Rua Doutor António Granjo e a Rua Dr. Manuel de Almeida (2). Dada a diferença de cotas na ligação, esta é pedonal.

8.3 - Espaços não edificadas

Originalmente, os espaços públicos não edificadas, nos limites da expansão urbana, eram ocupados por sapais do Rio Arade, com destaque para o Sapal de São Pedro (1).

O limite proporcionado pela construção da via férrea (a roxo) constituiu uma separação física entre os

Figura 9 – Vias transversais na segunda fase da expansão urbana

Figura 10 – Detalhe da ligação entre o Alto Xavier e a Rua Dr.Manuel de Almeida

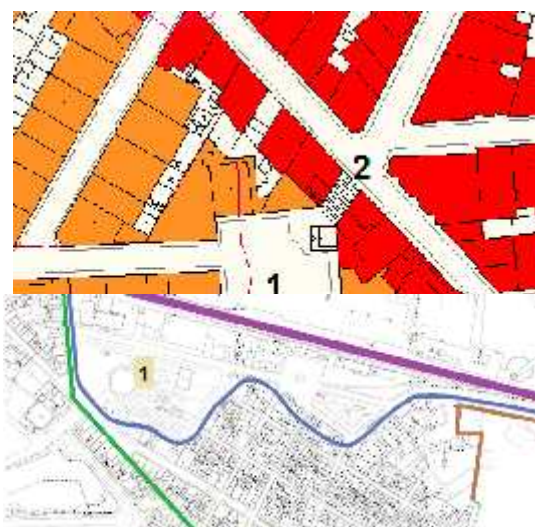


Figura 11 – Espaços não urbanizados, com os limites naturais e viários

sapais e o rio. Estes permaneceram sem qualquer arranjo urbanístico durante décadas.

O sapal em frente à Estação ferroviária teve uma intervenção urbanística na década de 1950, com a construção do Jardim Engenheiro Sárra Prado (2). Esta pequena zona verde serviu para conferir dignidade a uma das entradas principais de Portimão.

O Sapal de São Pedro foi aterrado e nele se fizeram as feiras de gado de Portimão. Na década de 1980, foi edificado o Jarfim Gil Eanes (1). Este preenche o espaço livre do antigo sapal e serve de área verde principal para a área da expansão.



Figura 12 – Vias longitudinais na primeira fase da expansão urbana

9 - Análises da Rua, do Quarteirão e do Lote

9.1 - A Rua

A rua é um dos elementos mais facilmente identificáveis, no traçado de uma cidade. Geralmente, está assente em pré-existências geográficas e, segundo Lamas, “regula a disposição dos edifícios e quarteirões, liga os vários espaços e partes da cidade (...)”.⁴

⁴ LAMAS, 2005, página 100

Tem uma importância fundamental na ocupação e organização de um território, pois “relaciona-se, directamente, com a formação e crescimento da cidade, de modo hierarquizado, em função da importância da deslocação, do percurso e da mobilidade de bens, pessoas e ideias(...)”.⁵

Figura 13 – Exemplo de um perfil transversal, na Rua Dona Maria Luísa

Nas expansões urbanas ocorridas nas cidades e vilas de pequena dimensão, as vias são construídas em linha recta. No caso portimonense, ocorre a mesma situação. Todas as vias são em linha recta.

O perfil de rua existe em praticamente todas as ruas do espaço analisado. A largura média das ruas variava entre os 5,8 e os 6,9 metros. Existem duas excepções:

- a Rua Infante D. Henrique, que, por ser a antiga via por onde passava a estrada nacional, tem entre 10,0 e 12,5 metros de largura.

- a Rua João de Deus, que aparece assinalada com uma largura superior à das restantes ruas, já no mapa de Portimão, de 1773, tem entre os 9,0 e 9,5 metros de largura.

As fachadas dos edifícios que confinam as ruas variam, na sua maioria, entre os um e dois pisos. As cêrceas destes variam, na sua maioria, entre os três e os oito metros.

9.2 - O Quarteirão

O quarteirão é uma forma muito antiga de organização do território urbano. Segundo Lamas, o quarteirão é “um contínuo de edifícios, agrupados

⁵ LAMAS, 2005, página 100

entre si em anel ou sistema fechado e separado dos demais; é o espaço delimitado pelo cruzamento de três ou mais vias (...). Está organizado em “parcelas de cadastro (lotes) para construção de edifícios”, pode ser, também, “um modelo de distribuição de terra por proprietários fundiários” e, também, “o modo de agrupar edifícios no espaço delimitado pelo cruzamento de traçados”.⁶



Segundo Lamas, ocupa um lugar determinante na cidade tradicional como um elemento morfológico autónomo, pois é o “resultado de regras geométricas de divisão fundiária do solo e de ordenamento do espaço urbano e um instrumento operativo de produção da cidade tradicional”.⁷



É o elemento agregador e regulador dos outros elementos da estrutura urbana e as relações que estes estabelecem com “os espaços públicos, semipúblicos e privados”.⁸

Os bairros da área de estudo possuem quase todos a forma de um polígono quadrilátero irregular.

Existem três exceções a esta forma predominante. São três bairros com forma triangular (a laranja) e resultam de condições específicas do traçado.

As orientações predominantes dos bairros são segundo as vias longitudinais. Isto acontece para proteger a maioria das edificações dos ventos predominantes em Portimão, os ventos Norte.

Figura 14 – Exceções à forma predominante do bairro

⁶ LAMAS, 2005, página 88

⁷ LAMAS, 2005, página 88

⁸ LAMAS, 2005, página 94

As vias transversais a estas, por causa da sua orientação, estão expostas ao vento Norte e, como tal, possuem uma quantidade mínima de edificações, verificando-se que, em alguns casos, a inexistência de edificações, existindo, apenas, algumas entradas secundárias para lotes.

9.3 - O lote

Ao longo do tempo, a construção de uma cidade teve por ideia primeira a separação entre espaço privado e espaço público. Esta separação, em última instância, era garantida pela delimitação do lote, o espaço reservado para o domínio privado.

Deste modo, segundo Lamas, pode dizer-se que “a forma do lote é condicionante da forma do edifício e, conseqüentemente, da forma da cidade”.⁹

Para o estabelecimento dos lotes, o quarteirão é dividido a meio, segundo as vias longitudinais, e são traçados vários lotes, perpendiculares a estas. No confinamento do quarteirão com as vias transversais, são traçadas uma tira de lotes perpendiculares a estas, fazendo o remate do quarteirão com todas as vias.

O lote tem uma frente que varia entre os 3,00 e os 13,0 metros.

Em termos de ocupação do lote, existe uma parte construída, que confina com a via, e outra, livre, um quintal, no lado oposto do lote. A parte construída ocupa uma percentagem superior a 50% do terreno do lote.



Figura 15 – Exemplo de um quarteirão tipo

Figura 16 – Exemplo de um lote tipo

⁹ LAMAS, 2005, página 86

Na segunda metade do século passado, com a chegada do saneamento básico, as edificações tiveram acrescentados anexos no quintal, destinados a instalações sanitárias.

9.4 - Exemplo

Para exemplificar o supra mencionado, foi escolhido o quarteirão confinado pelas Rua Basílio Teles, Rua António F. Castilho, Rua Dona Maria Luísa e Rua Cruz da Pedra.

Este quarteirão, representado na imagem no estado em que se encontra, actualmente, simboliza todas as características presentes na via, quarteirão e lote, na área de estudo:

- as vias com larguras médias entre os 5,80 e os 6,70 metros;
- duas vias longitudinais (Rua Basílio Teles e Rua Dona Maria Luísa) que definem a orientação principal dos lotes no quarteirão;
- duas vias transversais (Rua António F. Castilho e Rua Cruz da Pedra) que rematam os lotes do quarteirão nesse sector;
- o quarteirão dividido a meio, tendo por referência a distância entre as vias longitudinais;
- lotes com largura entre os 3,00 e os 10,10 metros;
- os lotes têm uma ocupação da área construída superior a 50% da sua área total e existe a construção posterior de anexos, nos quintais.

Além destas situações, este quarteirão também possui os elementos que simbolizam as alterações que, ao longo dos anos, ocorreram na área de estudo.

Figura 17 – Exemplo de um quarteirão tipo, actualmente

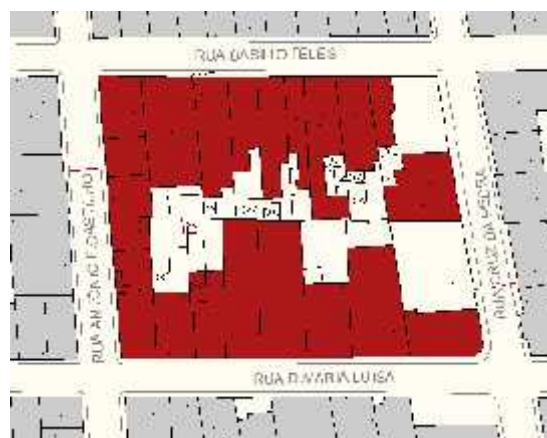


Figura 18 – Alterações pontuais ao quarteirão original

A largura da via, em alguns troços, foi alterada, devido à construção de um edifício com vários pisos, recuado em relação aos alinhamentos pré-estabelecidos das fachadas (verifica-se isso no cruzamento da Rua Dona Maria Luísa com a Rua Cruz da Pedra).

Edificações de piso térreo foram substituídas por edifícios com vários pisos e que ocuparam a área total do lote.

A existência de lotes vazios, devido à demolição de edificações abandonadas.



Figura 19 – Alterações pontuais ao quarteirão, (vazios e edifícios com cêrcea elevada)



10 - Caracterização das Edificações

Esta expansão urbana, por ter ocorrido no final do século XIX, início do século XX, tem bastantes edifícios característicos desses períodos, com fortes influências da arquitectura Beaux Arts e Art Déco e do Modernismo, na sua primeira fase de implantação em Portugal.

A arquitectura Beaux Arts possui um traçado regulador tripartido, na horizontal e na vertical. Possui platibanda. As guarnições, em ferro, são trabalhadas. Por vezes, possui revestimento a azulejo e

embasamentos, molduras dos vãos e colunatas em cantaria.



Figura 20 – Alçado com a presença de revestimento a azulejo

Nas figuras següentes, podem observar-se dois exemplos de guarnições, em ferro, trabalhadas.



Figura 22 – Guarnição trabalhada (I)



Figura 23 – Guarnição trabalhada (II)

Vãos com ombreiras. Uma vez, são em cantaria e possuem referências ou aos construtores ou à data de construção.



Figura 24 – Ombreira em cantaria, com a referência ao construtor



Figura 25 – Ombreira em cantaria, com a referência à data de construção (1914)

Os socos são simples, sejam em cantaria ou rebocados.



Figura 26 – Soco em cantaria



Figura 27 – Soco rebocado

As platibandas não são trabalhadas, mas possuem decoração, algumas vezes, através de azulejos.



Figura 28 – Platibanda decorada, com a utilização de azulejos



Figura 29 – Platibanda decorada com motivos geométricos

Casos excêntricos. Há um edifício que possui um zimbório (à esquerda) e outro edifício possui um gradeamento de ferro na platibanda (à direita).



Figura 30 – Zimbório



Figura 31 – Gradeamento de ferro na platibanda

Nas habitações de piso térreo, verificam-se duas situações distintas. Ou existe uma platibanda decorada, como se pôde ver, anteriormente, nos edifícios de dois pisos, ou o telhado encontra-se visível, sendo o remate da fachada com o techado feito através de uma cornija.



Figura 32 – Edifício de piso térreo com platibanda, revestido com argamassa



Figura 34 – Telhado visível, com cornija (I)

Figura 33 – Edifício de piso térreo com platibanda, revestido a azulejo



Figura 35 – Telhado visível, com cornija (II)

Na Art Déco, passa a haver uma maior horizontalidade da fachada do edifício. Os vãos tornam-se mais largos, desaparecem as colunatas, as platibandas passam a ser trabalhadas, nomeadamente, com a criação de elementos de diferentes alturas.



Na
figura
38,



podemos verificar a horizontalidade dos vãos.

Figura 36 – Fachadas de um edifício Art Déco

Figura 37 – Fachada de um edifício Art Déco

As varandas deixam de ter uma área pequena e guarnições de ferro, passando a ter uma imponência maior e variações no seu desenho (figura 39).

As platibandas passam a ser trabalhadas e, como características mais importantes, surgem com diferentes relevos (figura 40) e diferentes alturas (figura 41).



Figura 38 – Horizontalidade de vãos

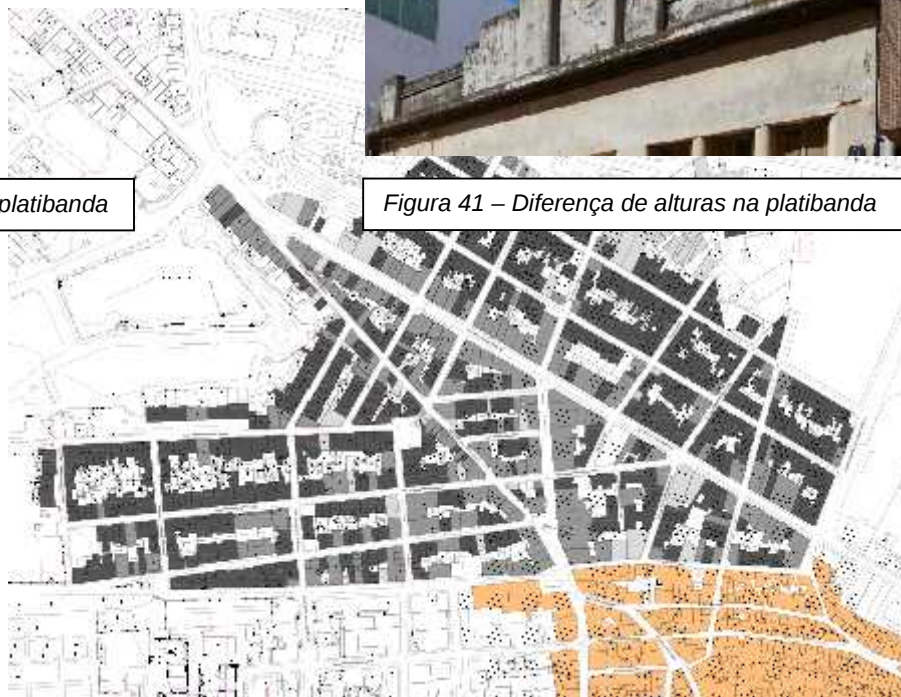


Figura 39 – Varanda num edifício Art Déco

Figura 40 – Diferença de relevos na platibanda



Figura 41 – Diferença de alturas na platibanda



11 - Apropriação Social do Espaço

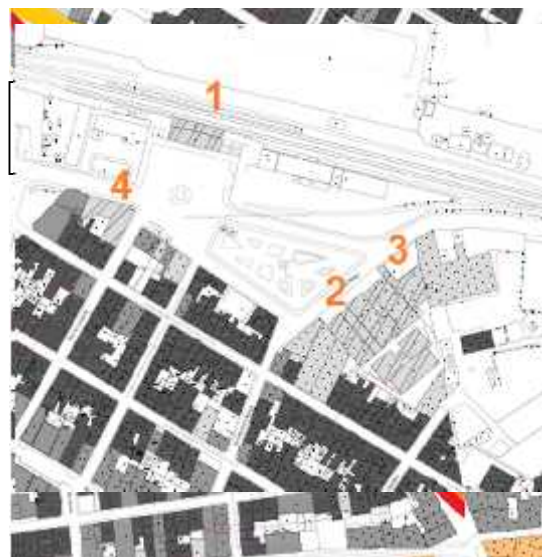
A análise da apropriação social do espaço consistiu na caracterização dos diferentes usos dados aos edifícios (figura 42). Foram definidos três tipos de usos:

- uso exclusivo para habitação, a cinzento escuro;
- uso exclusivo para comércio e serviços, a cinzento claro;
- uso misto (habitação e comércio e serviços), a cinzento intermédio.

Figura 42 – Diferentes usos dados aos edifícios

As zonas com comércio e serviço, quer em edifícios de uso misto, quer em edifícios exclusivamente a eles dedicados, localizam-se, predominantemente, nas vias de comunicação que compreendem um triângulo formado pelas Rua Dr. Manuel de Almeida (a vermelho), Rua João de Deus (a laranja) e Rua Infante D. Henrique (a amarelo), estabelecendo, assim, os eixos estruturantes da vida urbana, a sua centralidade (figura 43).

No Jardim Engenheiro Sárra Prado, existe uma concentração elevada de edifícios de serviços (figura 44). Esta deve-se à Estação ferroviária (1) (figura 45) e ao movimento de passageiros e mercadorias (entretanto interrompido) proporcionado pelo transporte ferroviário e à instalação do Matadoro Municipal (entretanto, reconvertido no Polo de Portimão da Universidade do Algarve) (2) e de um equipamento religioso (3). Estes edifícios de serviços proporcionam um afluxo grande de pessoas. Para dar resposta a este afluxo de pessoas, existem vários serviços (uma residencial (4) (figura 46) e alguns cafés),



Os edifícios com o uso destinado exclusivamente a habitação concentram-se nas ruas interiores e longitudinais do Bairro da Cruz de Pedra. O mesmo fenómeno ocorre no Alto Xavier: à medida que aumenta o afastamento à Rua Dr. Manuel de Almeida, aumenta a percentagem do número de habitações em relação ao total.

Com o crescimento urbano verificado nas duas últimas décadas, na cidade de Portimão, verificou-se um crescente abandono populacional e da manutenção dos espaços públicos da zona de estudo. Alguns espaços públicos, com destaque para o Largo Engenheiro Sárra Prado, são ocupados por alguns tráfico de droga e prostituição. Esta situação contribui para um afastamento das pessoas que não residem ou não têm de utilizar esses espaços.

Figura 44 – Os diferentes edifícios de serviços no Largo Engenheiro Sárra Prado



Figura 45 – Estação ferroviária de Portimão



Figura 46 – Residencial Baltazar

12 - Conclusões

A realização deste trabalho permitiu verificar que a expansão de Portimão, na viragem dos séculos XIX para o XX, possui as características que lhe permitem enquadrar nas intervenções urbanas da época.

Seguem-se algumas sugestões de intervenções no espaço estudado.

Requalificação dos espaços verdes, o Jardim Gil Eanes e Jardim Engenheiro Sárra Prado, promovendo desenhos urbano e paisagista que privilegiem a ligação física entre ambos, de modo a torná-los atractivos à população e, assim, terem a possibilidade de serem utilizados como um espaço unificado, criando uma zona adequada às vivências e necessidades actuais.

Manutenção dos elementos urbanos característicos da zona de estudo. A estrutura fundiária, nomeadamente, o lote, e a relação de escalas, entre a rua e os elementos edificados. Estas alterações, verificadas em alguns edifícios recentes, com a união de lotes uma volumetria e cêrcia superiores às das edificações anteriores , ameaçam a preservação da unidade do espaço e afectam a vivência da rua, alterando o seu perfil característico com uma altura excessiva dos elementos edificados em relação à largura da rua.

A cidade de Portimão não possui um terminal rodoviário, para receber, em condições, os turistas e quem se desloca, diariamente, para a cidade e dentro da mesma.

A zona da estação ferroviária não tem uma utilização constante ao longo do ano. A frequência de turistas, chegados a Portimão através do transporte ferroviário, varia consoante a altura do ano: é bastante superior no Verão.

Para combater a sazonalidade da utilização da estação e dos serviços circundantes, a situação ideal seria a construção de uma nova centralidade, um terminal rodo-ferroviário, aproveitando a estação e

um terreno contíguo imediatamente a Norte desta. Isto possibilitaria o aumento do influxo de pessoas nas ruas e a uma requalificação dos edifícios de serviços circundantes, de modo a suprir necessidades do novo terminal.

Esta solução é muito onerosa, financeiramente, pois requer a desapropriação do terreno imediatamente a Norte à estação e a uma requalificação urbana profunda, de modo a garantir um acesso fácil, por parte dos transportes rodoviários, ao novo terminal.

Uma solução do género, mas menos onerosa, passaria pela requalificação da estação ferroviária, melhorando a interligação entre os transportes ferroviários e rodoviário local. Para isto, seria necessária uma articulação entre as operadoras de ambos os transportes, de modo a otimizar os serviços e melhor atender às necessidades dos utilizadores, fazendo uma melhor distribuição de passageiros regulares e turistas pela cidade e as zonas turísticas da Praia da Rocha e Alvor.

13 - Bibliografia

BENEVOLO, Leonardo. *Historia da Cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2005.

DUARTE, Maria João Raminhos. *Portimão: Industriais Conserveiros na 1.^a Metade do Século XX*. Lisboa: Edições Colibri, 2003

KRIER, Rob. *Urban Space*. London (Great Britain): Academy Editions, 1979.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Metodologia Urbana e Desenho da Cidade*. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian, 2005.

ROSSI, Aldo. *A Architectura da Cidade*. Lisboa: Cosmos, 2001.

VENTURA, Maria da Grara Mateus e MARQUES, Maria da Grara Maia. *Portimão*. Lisboa: Editorial Presença, 2003.

14 - Índice de imagens

Figura 1- Vias de comunicação seculares de Portimão com o exterior

Fonte: O Autor

Figura 2 - Vias de comunicação construídas

Fonte: O Autor

Figura 3 - Limites da expansão de Portimão para Norte

Fonte: O Autor

Figura 4 - As fases da expansão de Portimão para Norte

Fonte: O Autor

Figura 5 - Pontos de ligação das malhas urbanas pré-existente e nova

Fonte: O Autor

Figura 6 - Vias longitudinais na primeira fase da expansão urbana

Fonte: O Autor

Figura 7 - Vias transversais na primeira fase da expansão urbana

Fonte: O Autor

Figura 8 - Vias longitudinais na segunda fase da expansão urbana

Fonte: O Autor

Figura 9 - Vias transversais na segunda fase da expansão urbana

Fonte: O Autor

Figura 10 - Detalhe da ligação entre o Alto Xavier e a Rua Dr.Manuel de Almeida

Fonte: O Autor

Figura 11 - Espaços não urbanizados, com os limites naturais e viários

Fonte: O Autor

Figura 12 - Vias longitudinais na primeira fase da expansão urbana

Fonte: O Autor

Figura 13 - Exemplo de um perfil transversal, na Rua Dona Maria Luísa

Fonte: O Autor

Figura 14 – Excepções à forma predominante do do quarteirão

Fonte: O Autor

Figura 15 – Exemplo de um quarteirão tipo

Fonte: O Autor

Figura 16 – Exemplo de um lote tipo

Fonte: O Autor

Figura 17 – Exemplo de um quarteirão tipo, actualmente

Fonte: O Autor

Figura 18 – Alterações pontuais ao quarteirão original

Fonte: O Autor

Figura 19 – Alterações pontuais ao quarteirão, (vazios e edifícios com cércea elevada)

Fonte: O Autor

Figura 20 – Alçado com a presença de revestimento a azulejo

Fonte: O Autor

Figura 21 – Alçado com a presença de revestimento de argamassa

Fonte: O Autor

Figura 22 – Guarnição trabalhada (I)

Fonte: O Autor

Figura 23 – Guarnição trabalhada (II)

Fonte: O Autor

Figura 24 – Ombreira em cantaria, com a referência ao construtor

Fonte: O Autor

Figura 25 – Ombreira em cantaria, com a referência à data de construção (1914)

Fonte: O Autor

Figura 26 – Soco em cantaria

Fonte: O Autor

Figura 27 – Soco rebocado

Fonte: O Autor

Figura 28 – Platibanda decorada, com a utilização de azulejos

Fonte: O Autor

Figura 29 – Platibanda decorada com motivos geométricos

Fonte: O Autor

Figura 30 – Zimbório

Fonte: O Autor

Figura 31 – Gradeamento de ferro na platibanda

Fonte: O Autor

Figura 32 – Edifício de piso térreo com platibanda, revestido com argamassa

Fonte: O Autor

Fonte: O Autor

Figura 33 – Edifício de piso térreo com platibanda, revestido a azulejo

Fonte: O Autor

Figura 34 – Telhado visível, com cornija (I)

Fonte: O Autor

Figura 35 – Telhado visível, com cornija (II)

Fonte: O Autor

Figura 36 – Fachadas de um edifício Art Déco

Fonte: O Autor

Figura 37 – Fachada de um edifício Art Déco

Fonte: O Autor

Figura 38 – Horizontalidade de vãos

Fonte: O Autor

Figura 39 – Varanda num edifício Art Déco

Fonte: O Autor

Figura 40 – Diferença de relevos na platibanda

Fonte: O Autor

Figura 41 – Diferença de alturas na platibanda

Fonte: O Autor

Figura 42 – Diferentes usos dados aos edifícios

Fonte: O Autor

Figura 43 – Concentração de edifícios de uso misto e dedicados exclusivamente a comércio

Fonte: O Autor

Figura 44 – Os diferentes edifícios de serviços no Largo Engenheiro Sárrea Prado

Fonte: O Autor

Figura 45 – Estação ferroviária de Portimão

Fonte: O Autor

Figura 46 – Residencial Baltazar

Fonte: O Autor

Anexos

Anexos

VILA NOVA DE PORTIMÃO-1818

MAPA DOS AFORAMENTOS REGISTRADOS NO "TOMBO DOS BENS DO CONCELHO"

